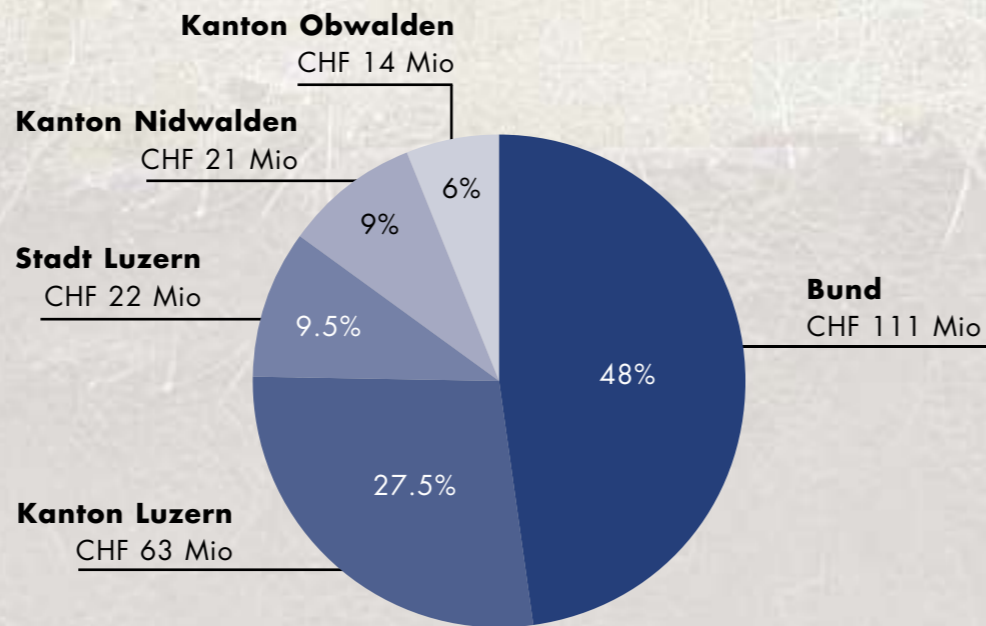


## Das Projekt in Kürze



## Kosten/Finanzierung

Der Ausbau der Zentralbahn kostet 231 Mio. Franken (Kostengenauigkeit des Vorprojektes +/-20%). An der Finanzierung beteiligen sich der Bund, die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden und die Stadt Luzern. Die Kosten werden auf der Basis des Nutzens für die Partner verteilt. Die Kriterien dazu sind Pendlerströme und Haltestellenabfahrten. Der Bund beteiligt sich über den Infrastrukturfonds an den in der Agglomeration liegenden Teilprojekten mit maximal 50%, was aktuell 111 Mio. Franken entspricht. Voraussetzung für den Beitrag des Bundes ist der Baubeginn vor Ende 2008.



[www.ausbau-zentralbahn.lu.ch...](http://www.ausbau-zentralbahn.lu.ch...) nützt uns allen!

## Meilensteine/Fahrplan

Erarbeitung Bau-/Auflageprojekt	Juli 2007
Plangenehmigungsverfahren	August 2007 bis Oktober 2008
Ausschreibung & Vergabe Bauarbeiten	Oktober 2007 bis August 2008
Volksabstimmungen	24. Februar 2008
Baubeginn	9. Dezember 2008
Detailprojekt und Realisierung	September 2008 bis Dezember 2014
Inbetriebnahme	Dezember 2013



# Ausbau Zentralbahn

Ein Gemeinschaftswerk der Kantone Luzern, Obwalden, Nidwalden, der Stadt Luzern und des Bundes.

**ZENTRALBAHN**  
DOPPELSPUR · TIEFLEGUNG



## Eine Investition in ein attraktives und leistungsfähiges Verkehrssystem

Die Zentralbahn verkehrt von Luzern via Stans nach Engelberg und via Sarnen und Brünnigpass nach Interlaken. Sie bringt Pendlerinnen und Pendler zur Arbeit oder Ausbildung, Touristen zu unzähligen Sehenswürdigkeiten und die Bewohnerinnen und Bewohner des Einzugsgebiets zu unterschiedlichen Veranstaltungen. Tagtäglich benützen 12'000 Reisende die Zentralbahn. Die Nachfrage ist steigend. Das bedeutende Umsteigepotenzial auf den öffentlichen Verkehr kann durch ein attraktives Angebot der S-Bahn Luzern optimal ausgeschöpft werden.

Der Ausbau der Zentralbahn schafft hierfür die nötigen Voraussetzungen. Der Ausbau auf Doppelspur auf Luzerner Stadtgebiet und in Hergiswil bringt die notwendige Kapazitätssteigerung für die Verbesserung des Fahrplanangebots, die neue Haltestelle Allmend erschliesst das grösste Veranstaltungsgelände der Zentralschweiz auf ideale Weise für den Schienenverkehr. Die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern führt zu einer massgeblichen Reduktion der Lärmimmissionen. Da vier Bahnübergänge aufgehoben werden, können auch wesentliche Behinderungen des Linienbus- und des motorisierten Individualverkehrs eliminiert werden.

Die Kantone Luzern, Obwalden, Nidwalden und die Stadt Luzern haben im Frühjahr 2006 den Auftrag für die Planung des Ausbaus der Zentralbahn erteilt. Der Bund hat das Ausbauprojekt in den Dringlichkeitsfonds für dringende und baureife Vorhaben aufgenommen und wird damit knapp die Hälfte der Kosten übernehmen.

Für weitere Informationen: [www.ausbau-zentralbahn.lu.ch](http://www.ausbau-zentralbahn.lu.ch)

## Projektbeschreibung

Das Projekt Ausbau Zentralbahn besteht aus mehreren Teilprojekten.

### Tieflegung und Doppelspurausbau Zentralbahn in Luzern

Die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern ist ein Projekt der Trennung von Strasse und Schiene. Der Doppelspurausbau der Zentralbahn in Luzern hat eine Leistungssteigerung zum Ziel. Eine neue Haltestelle Allmend sowie ein neues Doppelspurtrasse von rund zwei Kilometern Länge, davon rund 1'400 Meter im Tunnel, sollen realisiert werden.

### Hubelmatttunnel

Der Hubelmatttunnel ist ein 554 Meter langer, bergmännisch unter Stadtgebiet erstellter Tunnel.

### Haltestelle Allmend

Die unterirdisch gelegene Haltestelle Allmend erschliesst das Sport-, Freizeit- und Messegelände optimal.

- Perronlänge 180 Meter
- 3 Treppen
- Bauwerkslänge 296 Meter



### Allmendtunnel

Beim Allmendtunnel handelt es sich um einen Tagbautunnel unter der Allmend. Der inklusive Rampe 615 Meter lange Tunnel führt von der unterirdischen Haltestelle Allmend bis vor die Haltestelle Kriens Mattenhof.

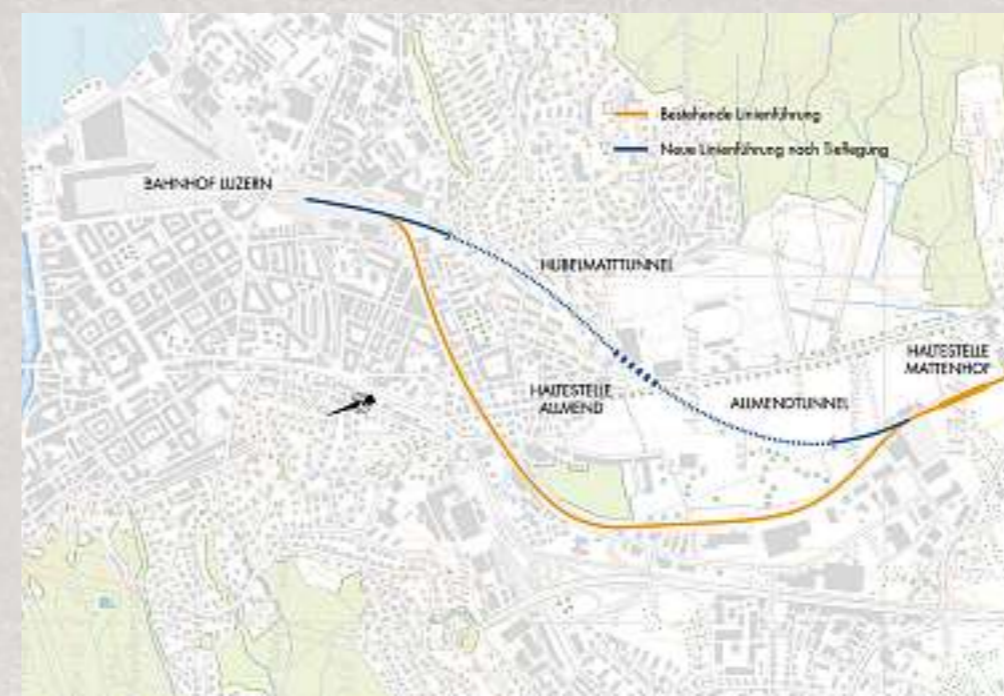
### Doppelspurausbau in Hergiswil

Der Doppelspurausbau in Hergiswil umfasst den Bau einer 500 Meter langen Doppelspur von der Kantonsgrenze bis Hergiswil Matt. Weiter soll eine zweite Perronkante in Hergiswil Matt realisiert werden. Der Ausbau wird so gestaltet, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine unterirdische, doppelspurige Streckenführung zum Bahnhof Hergiswil möglich ist.

### Beschleunigungsmassnahmen südlich/östlich des Loppers

Die Strecken Hergiswil – Grafenort und Alpnach Dorf – Sarnen werden zum Zwecke von Fahrzeitreduktionen punktuell ausgebaut.

Skizze Doppelspur und Tieflegung Zentralbahn



## Nutzen

### Verbessertes Angebot der Zentralbahn

Die Kapazität der Zentralbahn wird erheblich erhöht. Es entsteht ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-Angebot Richtung Engelberg und Interlaken.

### Entlastungswirkung A2

Durch das attraktive S-Bahn-Angebot kann der Pendleranteil, der den öffentlichen Verkehr nutzt, erhöht werden. Die Autobahn A2 zwischen Horw und Hergiswil wird entlastet.

### Erschliessung Allmend

Das von rund 500'000 Personen pro Jahr frequentierte Sport-, Freizeit- und Messegelände Allmend wird über eine ideal gelegene Haltestelle direkt mit der Bahn erschlossen.

### Fliessender Verkehr in der Stadt

Im dicht bebauten Gebiet der Stadt Luzern werden durch die Tieflegung vier Bahnübergänge aufgehoben. Vom Wegfall dieser erheblichen Verkehrsbehinderungen profitieren der öffentliche und der private Verkehr.

### Weniger Lärm

Die Verkehrsumlagerung – kombiniert mit der Tieflegung der Zentralbahn im Stadtbereich – führt zu einer massgeblichen Reduktion der Lärmimmissionen in der Stadt Luzern.