

# GESAMT- PERSPEKTIVE

Die Bahnzukunft in der Zentralschweiz

## Impressum

**Herausgeber** Schweizerische Bundesbahnen SBB und Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKÖV)

**Fotos** Shutterstock, Victorinox AG, Hochschule Luzern, Andy Busslinger, SBB Bildarchiv, Germann & Achermann AG

**Kartengrundlagen** © SBB; Relief: © swisstopo (JA100134); [www.trafimage.ch](http://www.trafimage.ch); 04/2016

**Gestaltung** Furore GmbH, Basel **Druck** Gremper AG, Basel **Auflage** 3000

# INHALT

Editorial	6
→ <b>01 DIE ZENTRALSCHWEIZ</b>	12
Übersicht	
→ <b>02 PERSPEKTIVEN</b>	20
Bern–Luzern–Zürich–Ostschweiz	20
Nord-Süd-Verkehr	22
S-Bahnen in der Zentralschweiz	24
→ <b>03 FOKUS KANTONE</b>	26
Luzern	28
Uri	30
Schwyz	32
Zug	34
→ Die FABI-Vorlage im Überblick	36

## Gesamtperspektive Zentralschweiz

Die Gesamtperspektive Zentralschweiz ist ein Arbeitsprogramm zwischen den Kantonen der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKÖV) und der SBB AG im Bereich Angebot für Kunden des Personen- und des Güterverkehrs, für die dazu notwendige Eisenbahninfrastruktur, für die Entwicklung von Arealen um Bahnhöfe und für die zukünftig benötigten Flächen, wie beispielsweise Abstell-, Unterhalts- oder Verladeanlagen.

Im Rahmen der Gesamtperspektive werden in der Zentralschweiz in einem iterativen Prozess ganzheitliche Perspektiven erarbeitet und Projekte konkretisiert. Die Kantone und die SBB schaffen dadurch Voraussetzungen für eine Bewertung, für eine Entscheidungsfindung und für eine Priorisierung der Projekte.

Ziel des gemeinsam erarbeiteten Programms ist es, für Kundinnen und Kunden, für die Region Zentralschweiz sowie für die SBB Lösungen zu finden und attraktive Perspektiven zur Weiterentwicklung der Region aufzuzeigen.



---

Dank der Gesamtperspektive Zentralschweiz sind die Interessen der einzelnen Kantone und der SBB transparent. Das ist eine solide Basis, um das künftige Angebot für Personen und Güter, die notwendigen Infrastrukturanlagen und die Entwicklung der Bahnhofareale zu planen. Dabei ist aus Schwyzer Sicht der Bahnhof Arth-Goldau und die Urmibergachse sehr zentral.

**Othmar Reichmuth**

Regierungsrat Kanton Schwyz  
Präsident ZKÖV



---

Das Zielbild für die Zentralschweiz steht: Ein gutes Bahnangebot braucht Grossbauwerke. Bis zu dessen Realisierung sind auch kleinere Massnahmen notwendig, um dem Nachfragewachstum gerecht zu werden. Dazu stärken wir die Zusammenarbeit unter den Kantonen und mit dem Bund.

**Robert Küng**

Regierungsrat Kanton Luzern



---

Der Gotthard-Basistunnel verkürzt die Distanz zwischen der Zentralschweiz und dem Tessin bzw. Norditalien. Daraus ergeben sich Chancen für unseren Wirtschaftsraum. Diese lassen sich mit guten Anschlüssen an das nationale und internationale Schienennetz nutzen.

**Urban Camenzind**

Regierungsrat Kanton Uri



---

Gerade im Umfeld von Bahnhöfen prallen divergierende Ansprüche von Verkehr und Siedlung aufeinander. Das dynamische Wachstum in der Zentralschweiz verlangt nach abgestimmter, zukunftsorientierter Entwicklung. Dies gelingt nur, wenn alle Beteiligten eng zusammenarbeiten.

**Matthias Michel**  
Regierungsrat Kanton Zug



---

Auch wenn der Kanton Obwalden von der Gesamtperspektive Zentralschweiz nur wenig und indirekt betroffen ist, unterstützen wir die Stossrichtung vollumfänglich, weil dadurch das Bahnzentrum Luzern gestärkt wird. Die Anbindung an den Metropolitanraum Zürich ist für Obwalden sehr wichtig.

**Niklaus Bleiker**  
Regierungsrat Kanton Obwalden



---

Für Nidwalden ist der Durchgangsbahnhof Luzern der wichtigste Verknüpfungspunkt ins nationale Bahnnetz. Dies bedingt leistungsfähige Zufahrten, beispielsweise den Doppelspurausbau der Zentralbahn in Hergiswil.

**Hans Wicki**  
Regierungsrat Kanton Nidwalden



---

In einem iterativen Prozess erarbeiten wir zusammen mit den Kantonen eine Gesamtperspektive, Projekte und Entscheidungsgrundlagen. Damit schaffen wir eine Win-Win-Win-Situation für unsere Kunden, für die Region und für die SBB.

**Andreas Meyer**  
CEO SBB AG



---

Durch das «Kräftebündeln» von Politik und SBB entstehen zeitnahe und optimierte Lösungen für die Zentralschweiz. Die Gesamtperspektive schafft eine Form der vernetzten Planung mit dem Ziel, Mehrwerte für Alle zu generieren. Die gemeinsame Plattform gilt es zu nutzen, um die Projekte zu konkretisieren.

**Michel Berchtold**  
SBB Regionalkoordinator Mitte



---

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird 2016 ein Jahrhundertbauwerk eingeweiht, welches die Eisenbahnlandschaft der Schweiz grundlegend prägen wird. Dies verpflichtet die Zentralschweiz gleichzeitig, ihre strategische Ausrichtung abzustimmen, um die sich bietenden Chancen vollständig nutzen zu können. Hierfür ist die Gesamtperspektive Zentralschweiz ein wichtiges Instrument.

**Werner Schurter**  
SBB Regionalkoordinator Ost

# 01 DIE ZENTRALSCHWEIZ

**Die Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug bilden gemeinsam das Herz der Schweiz.**

Das verbindende Element sind der Vierwaldstätter- und der Zugersee. Neben den städtischen Zentren Luzern und Zug gibt es noch viele weitere Faktoren, die den Raum prägen und auszeichnen.

Die Zentralschweizer Kantone gestalten gemeinsam mit der SBB die Region und tragen den Besonderheiten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr Rechnung. Für Themenfelder mit besonderen Wechselwirkungen ist deshalb ein übergreifendes Vorgehen entwickelt worden. Diese gemeinsame, vernetzte Planung resultiert in der «Gesamtperspektive Zentralschweiz».



## Tourismusregion

Die Region Vierwaldstättersee lockt mit Höhepunkten wie Rigi, Titlis oder Pilatus. Mit den historischen Stätten der Urschweiz. Mit Kulturdenkmälern wie Kappelbrücke oder Löwendenkmal. Oder mit neuen Tourismusresorts wie Andermatt oder Bürgenstock. Die Zentralschweiz bietet erstklassige und innovative Erlebnisse im Sommer wie im Winter!

## Wohnregion

Hohe Lebensqualität, nahe Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, eine gute Anbindung in alle Richtungen – dies sind die Merkmale, warum die Zentralschweiz als attraktive Wohnregion wahrgenommen und geschätzt wird.







---

## Kulturregion

Ein lebendiges Brauchtum wie die tief verankerte Fasnacht zeichnet die Region aus. Weitere kulturelle Einrichtungen wie das KKL sind über die Landesgrenzen hinaus bekannt.

---

## Wirtschaftsregion

Attraktive Unternehmen aus verschiedenen Branchen haben ihren Sitz in der Zentralschweiz. Die einzelnen Kantone punkten mit unterschiedlichen Stärken, verfügen über unternehmerfreundliche Rahmenbedingungen und profitieren von einer guten Verkehrsanbindung. Damit setzen innovative Firmen national und international Akzente.



---

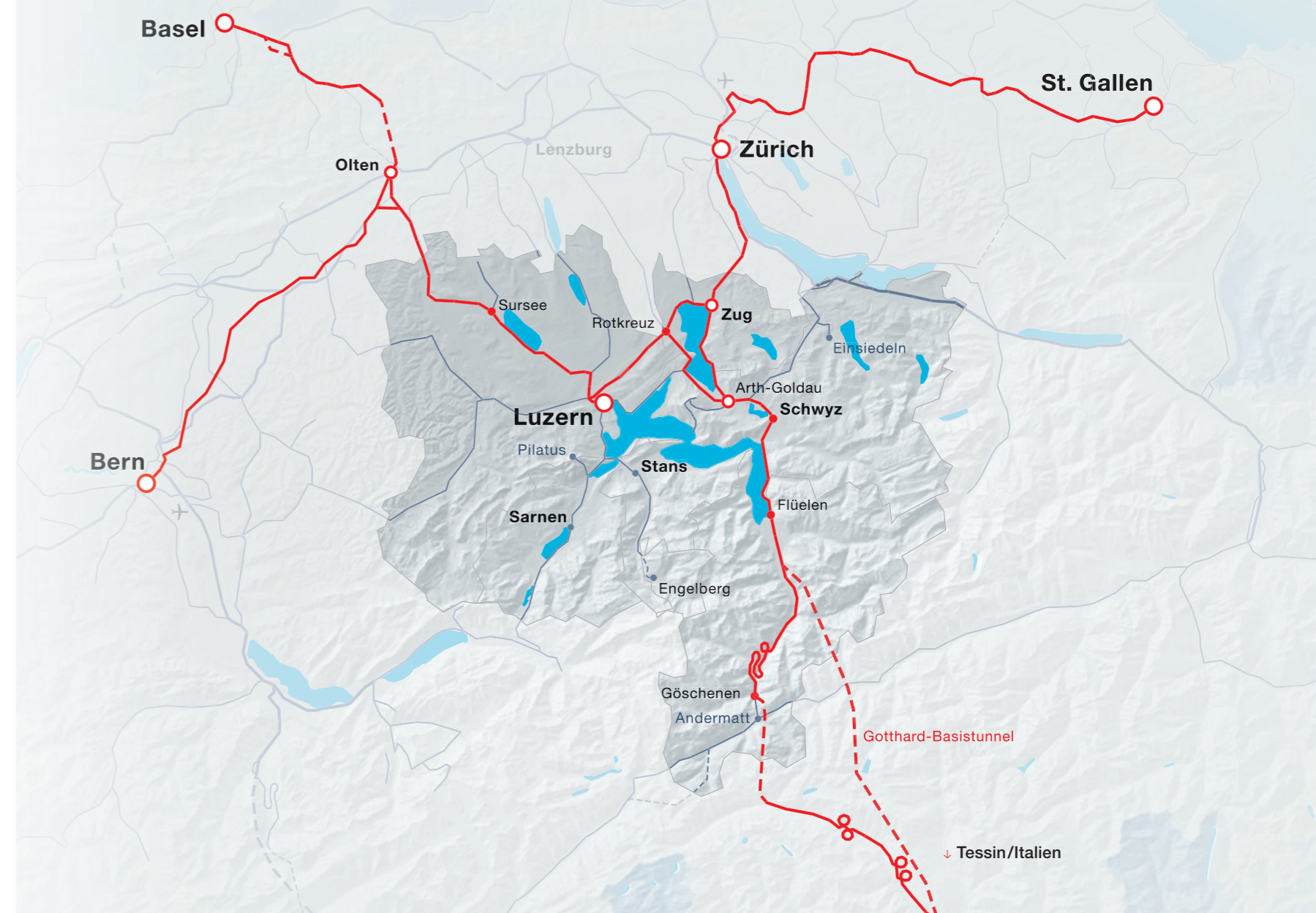
## Bildungsregion

Die Region ist Standort von hochwertigen Bildungsinstitutionen wie zum Beispiel die Universität oder die Hochschule Luzern. Letztere eröffnet 2017 mit dem Departement Informatik einen weiteren Standort in Rotkreuz.

## Der Raum Zentralschweiz im Überblick

Für die Zentralschweiz sind auf der Schiene zwei Hauptachsen prägend: Die Ost-West-Achse verbindet Genf via Bern mit Luzern und Luzern über Zürich mit der Ostschweiz. Die Nord-Süd-Achse verbindet Zürich respektive Basel mit dem Tessin und mit Italien. Ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz verbindet dazwischen die vielfältigen Innerschweizer Kantone optimal.

Die Zentralschweiz bietet aufgrund ihrer zentralen geografischen Lage, ihrer wirtschaftlichen Dynamik sowie ihrer verkehrspolitischen Relevanz ein grosses Potenzial bei der verkehrlichen und der städtebaulichen Entwicklung. Um diese Möglichkeiten zügig und abgestimmt zu nutzen und die kommenden Herausforderungen gemeinsam zu meistern, ist ein enges und abgestimmtes Vorgehen wichtig. Durch dieses «Kräftebündeln» der Kantone und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) entstehen zeitnahe und optimierte Lösungen für Kundinnen und Kunden, Bevölkerung und Wirtschaft.



## Nachfrage- und Angebotsentwicklung

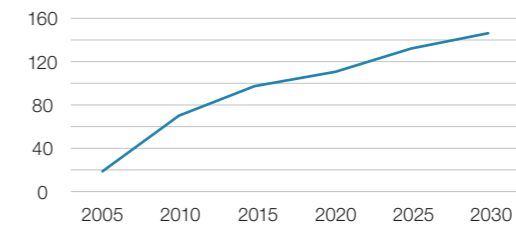
Seit 2004 hat sich die Nachfrage in der Zentralschweiz beinahe verdoppelt. Das Bundesamt für Verkehr BAV rechnet im Zeitraum von 2012 bis 2030 mit einem durchschnittlichen Nachfragewachstum von ca. 30% im Regional- und Fernverkehr in der Zentralschweiz. Das Angebot wird in diesem Zeitraum um lediglich knapp 5% ausgebaut. Bereits heute ist teilweise die Nachfrage grösser als das Angebot. Durch die Prognosen entsteht somit ein noch grösserer Handlungsbedarf in den kommenden Jahren. Eine Angebotsausbau in der Zentralschweiz ist darum unausweichlich. Dies ist aber nur möglich, wenn infrastrukturelle Massnahmen getroffen werden.

Gemeinsam sollen auch Anstrengungen unternommen werden, um die Auslastung gleichmässiger zu verteilen und kundenfreundlicher zu gestalten. Damit kann der öffentliche Verkehr im sich verschärfenden intermodalen Wettbewerb für Kunden und Besteller attraktiv und bezahlbar gehalten werden und ermöglicht ein gutes Preis- Leistungsverhältnis. Generelle Preiserhöhungen sind wenn immer möglich zu vermeiden.

→  
Volle Perrons im Bahnhof Luzern

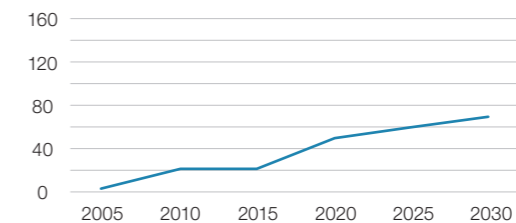


**Luzern–Olten/Hochdorf**



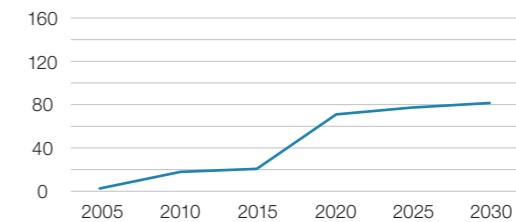
→ Anzahl Reisende pro Tag 2015: 34 700

**Luzern–Küssnacht SZ**



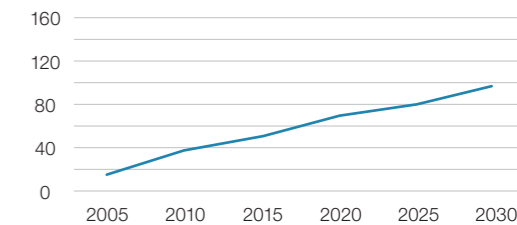
→ Anzahl Reisende pro Tag 2015: 4 400

**Zug–Arth-Goldau**



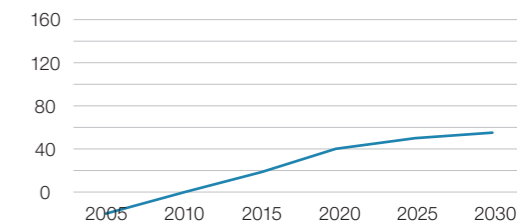
→ Anzahl Reisende pro Tag 2015: 11 000

**Luzern–Rotkreuz**



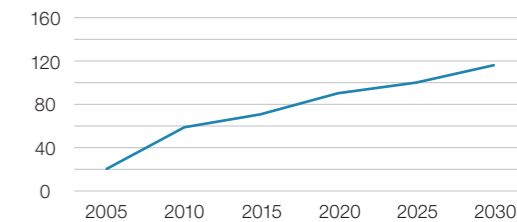
→ Anzahl Reisende pro Tag 2015: 32 000

**Luzern West**



→ Anzahl Reisende pro Tag 2015: 8 500

**Zug–Cham**



→ Anzahl Reisende pro Tag 2015: 35 300

### ↑ Nachfragewachstum Zentralschweiz in %

Querschnitte, Tageswerte (DWV), Fern- und Regionalverkehr. Basisjahr: 2004  
Quelle: Nachfrageszenario 2030 – Mittel, Referenzfall Projekt STEP AS2030 (2012)

# 02 PERSPEKTIVEN

Die Gesamtperspektive zeigt die Möglichkeiten für die Zentralschweiz auf. Der Ausbau der Infrastruktur für das zukünftige Angebot für Reisende und für den Güterverkehr sowie städtebauliche Entwicklungen sind wichtige Teile davon. Schlüsselrollen spielen dabei die beiden Hauptverkehrsachsen sowie ein dichtes S-Bahn-Netz.

Bern

Olten

Sursee

Luzern

Lenzburg

Zug

Rotkreuz

Zürich

St.Gallen

## Perspektive Achse Bern–Luzern–Zürich–Ostschweiz

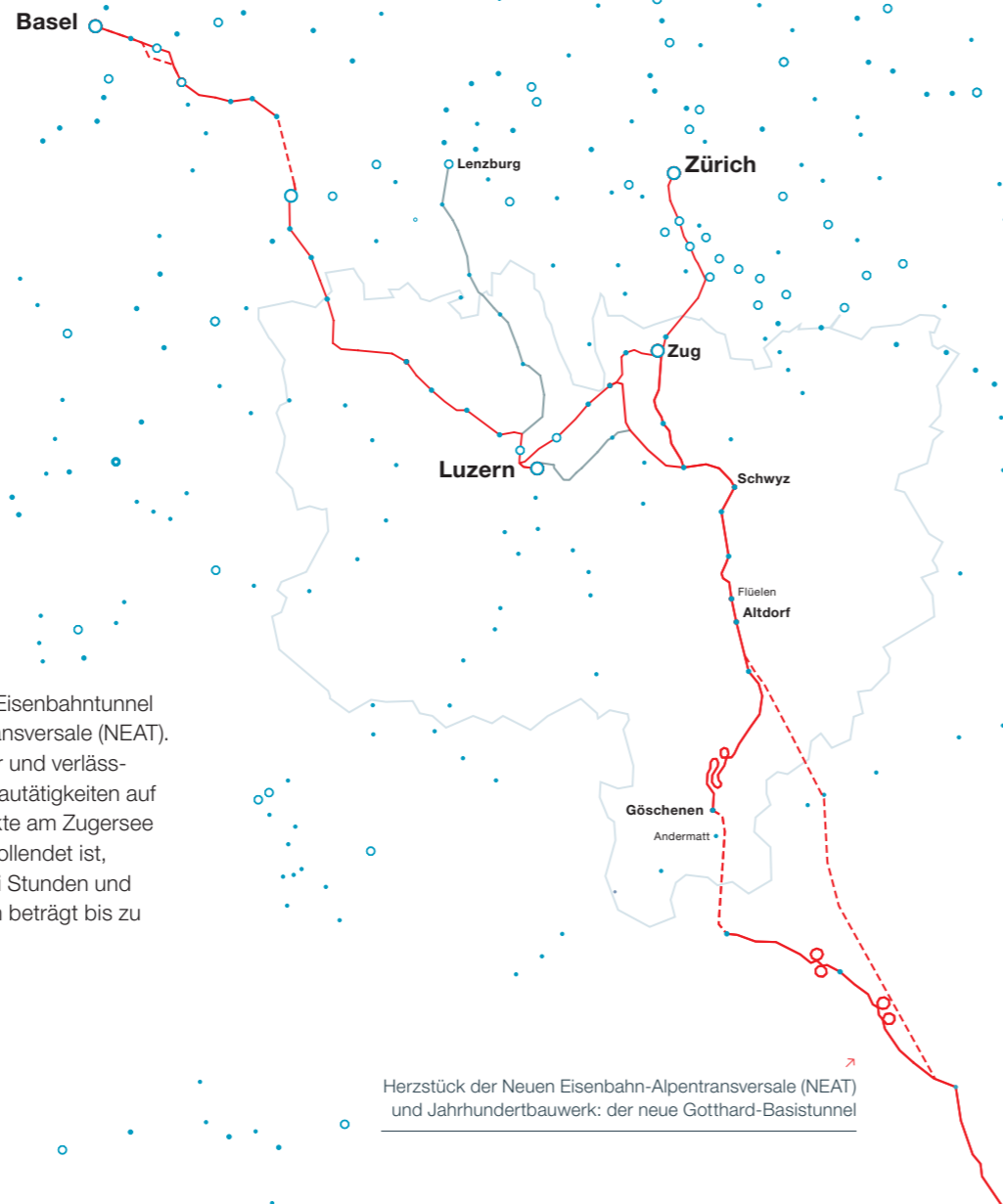
Die Achse verbindet nicht nur die wichtigen Zentren Luzern und Zug mit Zürich, sondern erschliesst auch die dynamischen Regionen Luzern Nord, Rontal, Rotkreuz und Baar. Attraktive Wohngebiete wechseln sich im sogenannten Metropolitanraum Zürich mit bedeutenden Wirtschaftszonen ab. Viele Reisende sind darum tagtäglich in beiden Richtungen mit der Bahn unterwegs.

Durchgeführte Nachfrageanalysen geben nicht nur die wachsende Entwicklung auf diesem Korridor wieder, sondern weisen vor dem Horizont 2030 bereits Kapazitätsengpässe im Fern- und Regionalverkehr aus. Diese Engpässe gilt es, gemeinsam anzugehen.

Langfristig soll die Kapazität der Eisenbahn durch zwei Grossbauwerke erhöht werden: Mittels Durchgangsbahnhof Luzern und des Tunnels am Zimmerberg (ZBT II) könnten zusätzliche und neue Verbindungen etabliert werden und der Wachstumsregion gerecht werden.

## Perspektive Nord-Süd-Verkehr

Der neue Gotthard-Basistunnel ist mit 57 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt und bildet das Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Er bringt Menschen und Güter im Norden und im Süden schneller und verlässlicher zusammen. Nach Inbetriebnahme Ende 2016 werden die Bautätigkeiten auf den Zulaufstrecken intensiviert, im Norden liegen die Schwerpunkte am Zugersee und am Axen. Ab 2020, wenn der Ceneri-Basistunnel ebenfalls vollendet ist, erreicht man beispielsweise Lugano ab Luzern in weniger als zwei Stunden und der Fahrzeitgewinn zwischen der Zentralschweiz und dem Tessin beträgt bis zu einer Stunde.



Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und Jahrhundertbauwerk: der neue Gotthard-Basistunnel

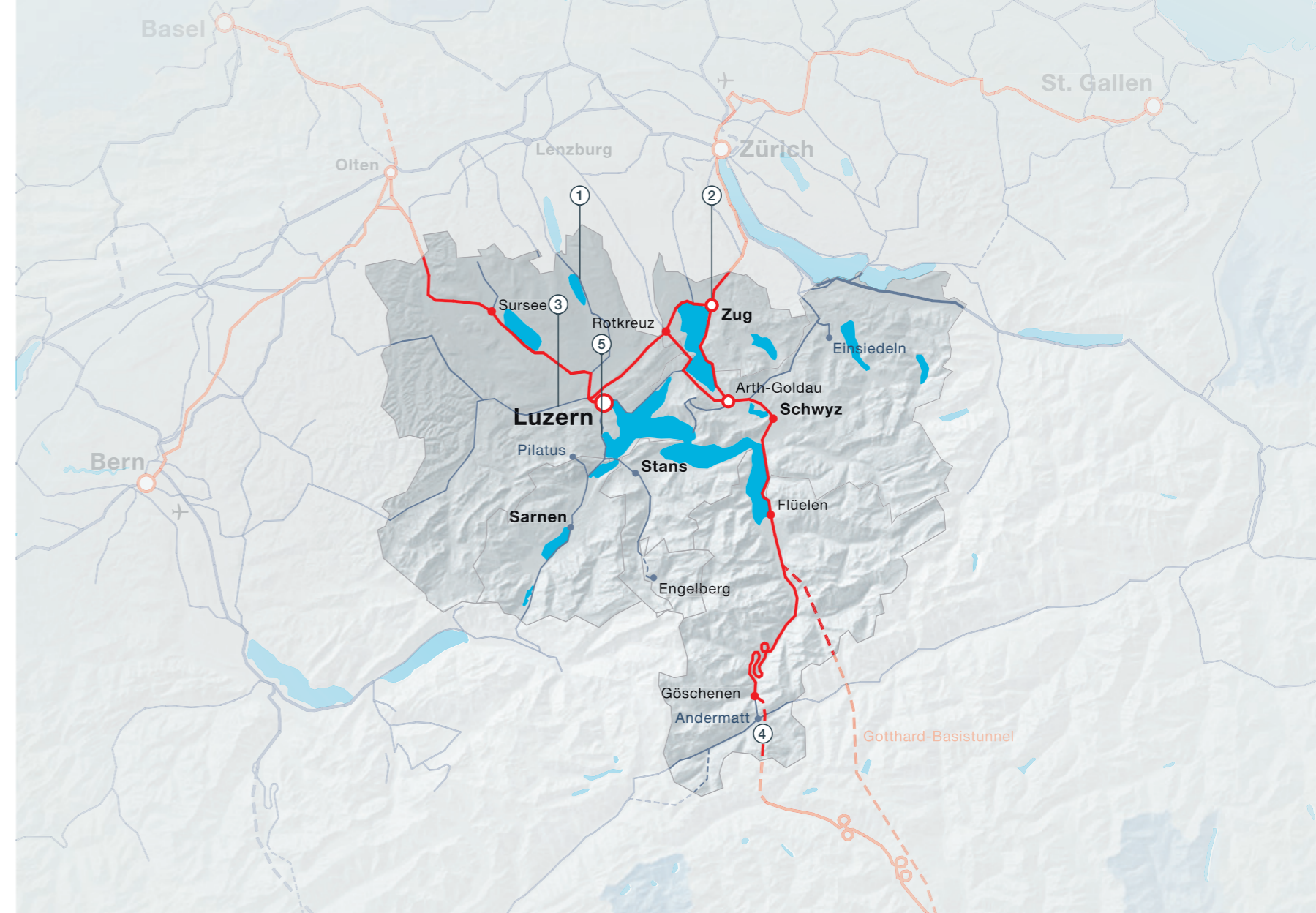




## Perspektive S-Bahnen in der Zentralschweiz

Ein gut ausgebauter und qualitativ hochwertiger Regionalverkehr stellt das Rückgrat der Region auf der Schiene dar. Die Kantone sind zusammen mit der SBB bestrebt, die nötigen Kapazitätsausbauten zügig umzusetzen.

- ① Auf der S1 zwischen Sursee und Zug sowie auf der S9 zwischen Luzern und Hochdorf wird mit dem Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge die Anzahl verfügbarer Sitzplätze erhöht. Auf der S1 erfolgt das in Form zusätzlicher Doppeltraktionen, auf der S9 ab 2017 als zusätzliche Pendlerleistung zu Hauptverkehrszeiten am Abend aus Luzern bis Hochdorf.
- ② Bei der Stadtbahn Zug wird nach den Arbeiten am Zugersee Ostufer der Halbstundentakt auf der S2 Baar Lindenpark–Walchwil neu integral angeboten.
- ③ Westlich von Luzern wird ab 2017 der RE/S7 auch mit dem Flügelzug-konzept betrieben. Ab 2020 wird die S61 als dritte Verbindung bis Willisau verlängert.
- ④ Nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird auf der Bergstrecke ein stündliches RE-Angebot ab Erstfeld eingeführt. In Erstfeld kann auf den IR Basel/Zürich umgestiegen werden, im Tessin ist der RE in die S-Bahn TILO integriert und schafft so neue Direktverbindungen. Weiter werden saisonal einzelne IR ab Erstfeld bis Göschenen verlängert, um eine gute Erreichbarkeit der Tourismusdestination Andermatt sicherzustellen.
- ⑤ Schliesslich plant die zb Zentralbahn nach 2020 in Spitzenzeiten eine neue Linie S41 Luzern–Horw.



# 03 FOKUS KANTONE

Um die Attraktivität der Zentralschweiz weiter zu steigern und Herausforderungen proaktiv anzugehen, werden Entwicklungen in allen Kantonen lanciert.

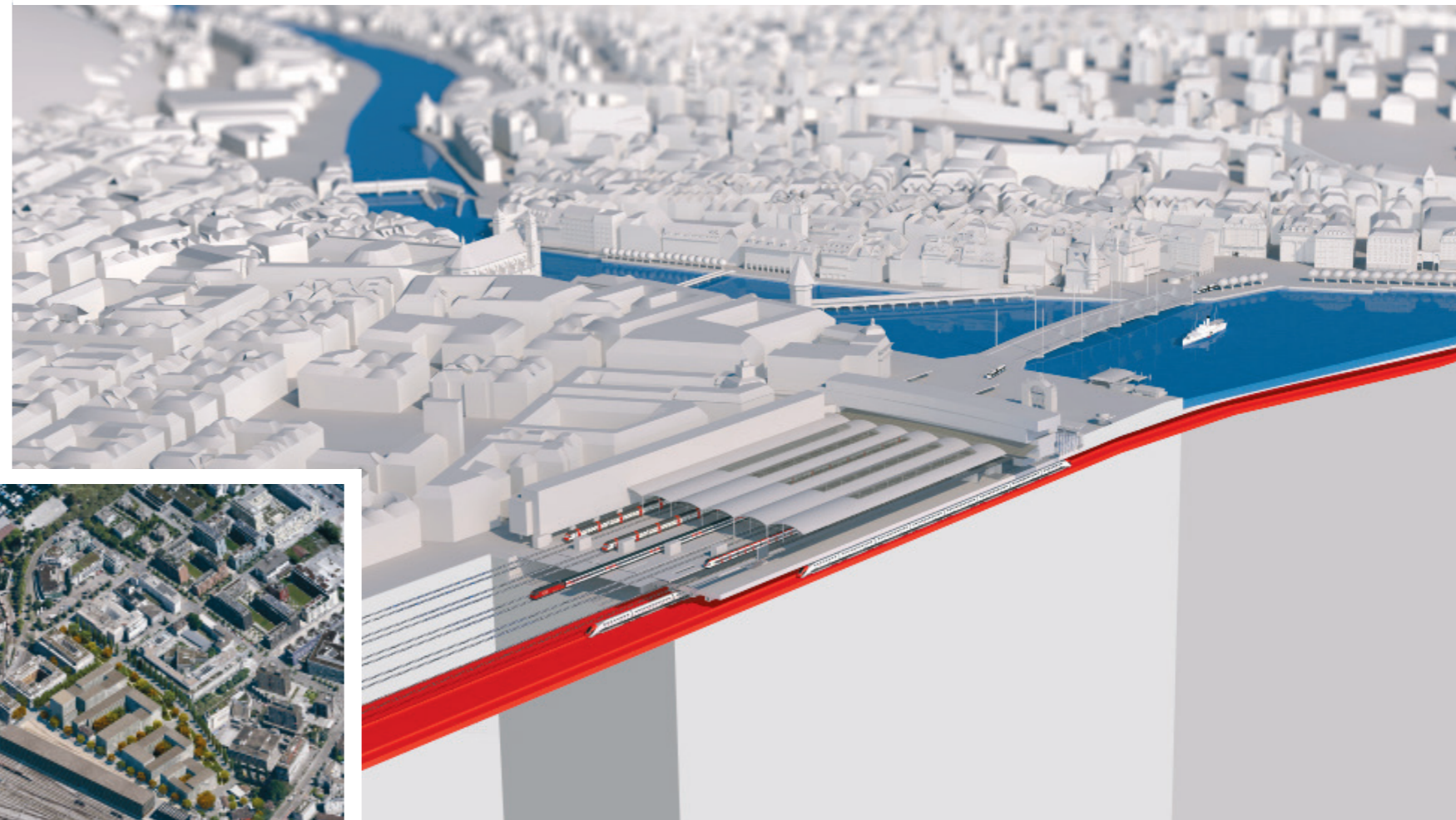


## Fokusraum Luzern

### Luzern Durchgangsbahnhof

Mit Zug in die Zukunft – das Vorprojekt bestätigt die zukunftsgerichtete Lösung Durchgangsbahnhof Luzern. Er überzeugt mit seinem lokalen, regionalen und nationalen Nutzen. Kürzere Reise- und Umsteigezeiten, intensivere Fahrplankontakte in alle Richtungen und ein ausgebauter Angebot im öffentlichen Verkehr in der Zentralschweiz werden ermöglicht. Hinzu kommen zahlreiche wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten im Herzen der Agglomeration. Bis zur Realisierung des Grossbauwerks sind auch kleinere Massnahmen notwendig, um dem Nachfragewachstum gerecht zu werden. So wird z. B. die S61 nach Willisau verlängert und die S41 nach Horw eingeführt. Zudem werden Angebotsoptimierungen im Raum 2025 forciert, z. B. Umwidmung Luzern–Basel nach Luzern–Bern oder Angebotsausbau Luzern–Zug–Zürich.

[www.durchgangsbahnhof.lu.ch](http://www.durchgangsbahnhof.lu.ch) und [www.vvl.ch](http://www.vvl.ch)



Visualisierung Durchgangsbahnhof Luzern (oben)  
Entwicklungsprojekt Luzern Village Rösslimatt (unten)  
([www.villageluzern.ch](http://www.villageluzern.ch))



## Fokusraum Uri

### **Bahnhof Altdorf**

Das BAV, die SBB und der Kanton Uri setzen mit der Inbetriebnahme des neuen Kantonsbahnhofes Altdorf einen zentralen Meilenstein für die Entwicklung im unteren Reusstal. Die Umsetzung der integralen Gesamtverkehrskonzeption im Urner Talboden sowie die optimale Abstimmung zwischen Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen sind angelaufen.

### **Bahnhof Göschenen**

Der Bahnhof Göschenen hat eine zentrale Knotenfunktion für die schienenseitige Erschliessung des zentralen Alpenraumes. Deshalb gilt es, den Bahnhof Göschenen mit einer dieser Bedeutung angemessenen kundenfreundlichen Infrastruktur auszustatten. Dazu ist eine enge Abstimmung zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und der öffentlichen Hand erforderlich.



Visualisierung des Bahnhofplatzes  
Altdorf (Germann & Achermann AG) 



## Fokusraum Schwyz



### Entwicklung Urmibergachse

Die Urmibergachse hat eine grosse siedlungspolitische Bedeutung für die weitere Entwicklung des inneren Kantonsteils. In diesem Gebiet befinden sich mit dem Zeughausareal in Seewen und dem ehemaligen Holcimareal in Brunnen grosse zusammenhängende Umnutzungsareale.

Entsprechend sorgfältig und breit abgestützt wurde die bisherige Planung durchgeführt. Unabhängige Planungsteams erarbeiteten im Rahmen einer Testplanung Ideen für die weitere Entwicklung dieses Gebietes. Private Investoren haben Studienaufträge für die Bebauung von Brunnen Nord erarbeitet.

### Arth-Goldau

Der Bahnhof Arth-Goldau befindet sich an zentraler Lage in der Ortschaft Goldau, die zur politischen Gemeinde Arth gehört. Der Bahnhof und die Gleisanlagen prägen den Ortskern sehr stark und teilen die Ortschaft Goldau in einen nördlichen und einen südlichen Teil.

In verkehrstechnischer Hinsicht kommt dem Bahnhof Arth-Goldau sowohl im regionalen wie auch im nationalen Schienenverkehr eine wichtige Funktion als Drehscheibe zu.

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird die Bedeutung der Drehscheibe noch weiter zunehmen. Die Gemeinde ist gemeinsam mit dem Kanton und den Privaten bestrebt, die Areale im Bahnhofsumfeld städtebaulich aufzuwerten und teilweise umzunutzen.

Wichtige Funktion auch in Zukunft:  
Bahnknoten Arth-Goldau





## Fokusraum Zug

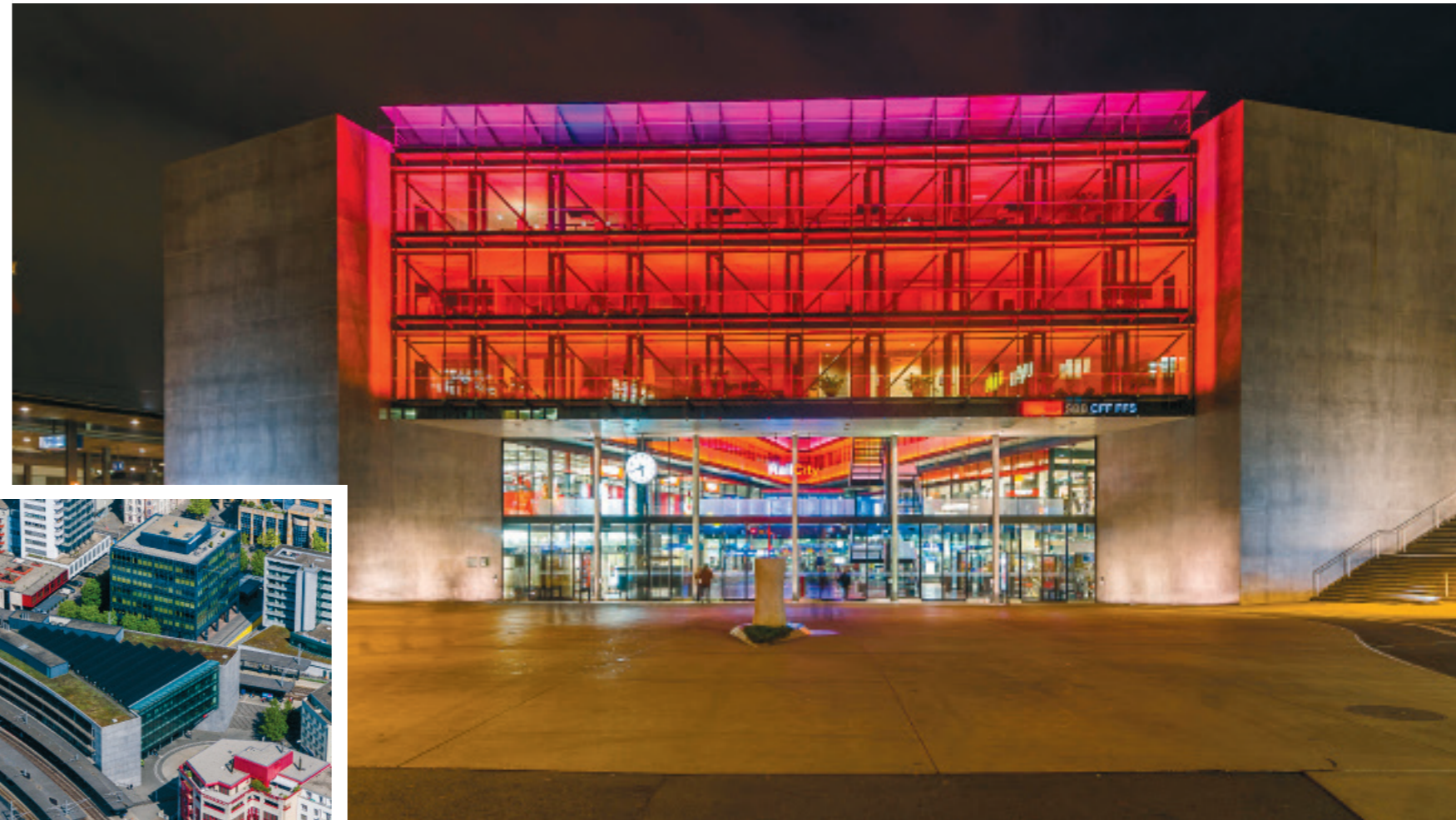
### Bahnhof Zug

Der Bahnhof Zug befindet sich mitten in einem stark verdichteten Raum mit hohem Siedlungsdruck. Daraus ergibt sich ein umfangreicher Klärungs- und Koordinationsbedarf rund um das Bahnhofgelände und für die Bahnhofszugänge. Gemeinsam mit der Stadt Zug werden die Vorhaben konkretisiert und aufeinander abgeglichen.

### Bahnhof Rotkreuz

Rotkreuz entwickelt sich seit Jahren fulminant. Der ehemals peripher zur Siedlung gelegene Bahnhof zerschneidet mit seiner Gleisanlage das Dorf. Die städtebauliche Entwicklung und die Anordnung der verschiedenen Erschließungsfunktionen sind zentrale Themen, welche umfassend geklärt werden sollen.

Gemeinsam mit der Gemeinde Risch werden die Vorhaben konkretisiert und aufeinander abgeglichen.



Bahnhof Zug bei Nacht (oben)  
Bahnhof Zug aus der Vogelperspektive (unten)  
Fotos: Andy Busslinger

## FABI im Überblick

Die Schweizer Stimmbevölkerung beschloss am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent ein Ja zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, kurz FABI. Sowohl die Finanzierung wie auch der Ausbau der Bahninfrastruktur werden damit neu geregelt:

- Aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF werden sowohl Betrieb und Unterhalt wie auch der künftige Ausbau finanziert. Auch die Kantone finanzieren den neuen Fonds mit.
- Ausbaumassnahmen werden künftig alle 4 bis 8 Jahre vom Parlament in Ausbausritten beschlossen.

Die Kantone formulieren in sieben Planungsregionen das Regionalverkehrsangebot in Planungsschritten und reichen diese beim Bund ein.

Das Bundesamt für Verkehr arbeitet derzeit an der Umsetzung von FABI: Übergangsregelungen und Verordnungen wurden erarbeitet, der Ausbausritt 2025 wird umgesetzt und die Planung für den Ausbausritt 2030 ist im Gang. Gemäss Parlamentsbeschluss muss dieser bis 2018 dem Parlament vorgelegt werden.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.bav.admin.ch/fabi](http://www.bav.admin.ch/fabi)