

Der Traum vom Bahnknoten Luzern

Grossprojekt Der Luzerner Durchgangsbahnhof hat in Bern einen schweren Stand. Nun geht Regierungsrat Robert Küng in die Offensive und will ihn als Projekt von nationalem Nutzen verkaufen.

Robert Knobel

robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Die Politik ist alarmiert: Zentralschweizer Ständeräte setzen sich mittels Vorstössen für den Luzerner Durchgangsbahnhof ein (Ausgabe von gestern). Damit wollen sie politischen Druck aufbauen – was durchaus nötig ist, um dem Jahrhundertprojekt auf die Sprünge zu helfen. Denn die jüngsten Signale aus Bern sind für Luzern wenig ermutigend. Jüngst sorgten die SBB mit internen Plänen für Aufregung, die von unserer Zeitung publik gemacht wurden. Darin ist festgehalten, dass ein Viertelstundentakt Luzern–Zürich auch ohne Tiefbahnhof möglich sei (Ausgabe vom 26. Mai).

Ein weiterer Hammer kam vom Bundesamt für Verkehr (BAV), wonach der neue Bahnhof 1 Milliarde teurer wird, als man bisher in Luzern angenommen hatte (siehe Kasten). Der Luzerner Baudirektor Robert Küng (FDP) kann die Zahlenspielerereien aus Sicht des Bundes zwar nachvollziehen. Schliesslich löse ein neuer Bahnhof noch weitere Folgeprojekte aus, die man ebenfalls einberechnen müsse. «Im Verteilungskampf hilft uns das aber wenig. Bei höheren Kosten ist es für uns schwieriger zu argumentieren.» Der Verteilungskampf um die knappen Bundesgelder wird in der Tat hart. Bis Ende 2018 stehen für das Luzerner Projekt mehrere entscheidende Hürden bevor. Im November gibt der Bundesrat den Bahn-Ausbaustritt 2030/35 in die Vernehmlassung. Dabei geht es zunächst um die Frage, ob der Bahnausbau 7 oder 12 Milliarden Franken kosten darf. In der 7-Milliarden-Version kommt der Luzerner Durchgangsbahnhof gar nicht vor, in der Variante 12 Milliarden ist er im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Luzern–Zürich aufgeführt.

Nord-Süd-Achse soll wieder über Luzern führen

Die Luzerner Regierung muss sich also dafür einsetzen, dass die grosse Variante zum Zug kommt. Schafft er das bis



Nur zwei Spuren führen zum Kopfbahnhof Luzern – hier zwischen Bundes- und Paulusplatz. Bild: Plus Amrein (Luzern, 16. Juni 2017)

Ende 2018 nicht, muss Luzern fünf Jahre warten, bis der Durchgangsbahnhof für den nächsten Ausbauschritt 2035/40 wieder aufs Tapet kommen kann. Die Zentralschweizer Kantone wollen daher in den nächsten Monaten eine Kampagne starten. Dabei geht es nicht einfach darum, die Politiker zu überreden, den Luzernern ein Riesenbauwerk zu schenken. «Wir wollen aufzeigen, wie Luzern dank dem Durchgangsbahnhof wieder

zu einer nationalen Verkehrsdrehscheibe werden kann», sagt Robert Küng. Eine Drehscheibe notabene, die nicht nur den Luzernern Vorteile bringt. So könnte etwa der Nord-Süd-Verkehr, der heute zunehmend über Zürich gelenkt wird, wieder über die kürzeste Strecke via Luzern führen.

Ein Durchgangsbahnhof Luzern könnte gemäss Robert Küng aber auch die stark belastete Ost-West-Achse zwischen

Zürich und Bern entlasten. So entstünden etwa für die Zuger attraktive Verbindungen nach Bern, und ab Sursee sowie Zofingen gäbe es schnelle Direktzüge nach Zürich. Luzern, dessen Stellung im internationalen und nationalen Bahnverkehr in den letzten Jahren laufend geschwächt wurde, könnte so wieder zu einem wichtigen Bahnzentrum werden. Voraussetzung dafür ist aber sowohl der Bau des Durchgangsbahnhofs

als auch des Zimmerberg-Basistunnels zwischen Baar und Thalwil. «Der Zimmerberg-Basistunnel entfaltet seine volle Wirkung erst mit dem Luzerner Durchgangsbahnhof und umgekehrt», sagt dazu Robert Küng. Er weist zudem darauf hin, dass in der vom Volk angenommenen Fabi-Vorlage zum Ausbau der Bahninfrastruktur die beiden Zentralschweizer Projekte namentlich aufgeführt waren. Wenn man so will, hat das Schweizer Volk dem Luzerner Durchgangsbahnhof also bereits zugestimmt.

Ausbau in Richtung Zürich auf Kosten anderer Verbindungen?

Was hält Robert Küng von den jüngsten Ideen der SBB, einen Viertelstundentakt ohne neuen Bahnhof einzuführen? «Es ist verständlich, dass die SBB das Angebot auf der Strecke Luzern–Zürich ausbauen wollen, weil sie dort viel Geld verdienen. Dies geht dann aber auf Kosten anderer Verbindungen, etwa nach Sursee-Zofingen.» Denn: Ein Angebotsausbau sei im Moment nur mit einem Abbau andernorts machbar, da die Kapazität des Bahnhofs Luzern erschöpft sei. Ein unterirdischer Bahnhof könnte für die SBB gemäss Küng aber noch aus ganz anderen Gründen attraktiv sein. Der Durchgangsbahnhof würde nämlich auf dem heutigen Güterbahnhof grosse Flächen frei machen. Flächen an bester Lage, die man mit Wohnungen und Büros lukrativ überbauen könnte.

Wenn es der Durchgangsbahnhof wie erhofft in den Ausbauschritt 2030/35 schafft, wird der Bund 2019 die Planungsphase eröffnen. Die Kosten dafür werden auf rund 80 Millionen Franken geschätzt. Etwa um 2030 könnte dann der Bau beginnen. Inwiefern sich der Kanton Luzern an den milliardenteuren Baukosten beteiligen wird, ist noch unklar. Denkbar wäre eine teilweise Vorfinanzierung – eine solche müsste etwa ab 2025 diskutiert werden. Im besten Fall könnte der Durchgangsbahnhof dann zwischen 2040 und 2045 eröffnet werden.

1 Milliarde mehr: Diese Projekte machen den Unterschied

Tiefbahnhof Eine wahre Kostenexplosion hat das Projekt des Luzerner Durchgangsbahnhofs erlebt. Ging der Kanton Luzern bisher von 2,4 Milliarden Franken aus, rechnet der Bund nun mit 3,34 Milliarden (Ausgabe vom 27. Mai). Das löst in der Zentralschweiz Unverständnis aus. Die Bahnkundenorganisation Pro Bahn Zentralschweiz vermutet, das Bundesamt für Verkehr (BAV) treibe die Kosten bewusst in die Höhe, damit das Projekt von der Politik beerdigt wird. Es würden nämlich auch Ausbauten hinzugerechnet, die mit dem Durchgangsbahnhof gar nichts zu tun hätten.

Gegenüber unserer Zeitung legt das BAV nun offen, welche Ausbauten es zum Projekt Durchgangsbahnhof zählt. Dabei ist wichtig zu wissen: In der aktuellen Phase plant das BAV noch keine einzelnen Bauwerke, sondern das Angebot, das künftig gefahren werden soll:

– Halbstundentakt für den Intercity Basel–Luzern;

– Durchbindung des Regioexpresses Olten–Luzern nach Zug/Zürich;

– Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Luzern und Arth-Goldau (stündlich weiter ins Tessin);

– zusätzliche und längere Züge in Richtung Entlebuch (Viertelstundentakt nach Schüpfheim und Willisau);

– zusätzliche Züge in Richtung Seetal (Viertelstundentakt bis Hochdorf);

– zusätzlicher Viertelstundentakt Richtung Ebikon (halbstündlich durchgebunden nach Hochdorf und Wolhusen);

– Verlängerung der S-Bahn-Linie 2

(Baar–Erstfeld) bis zur Haltestelle Baar Sennweid.

Mit dem Zimmerberg-Basistunnel zwischen Thalwil und Baar soll unter anderem die Strecke Zürich–Luzern ausgebaut werden. Dies ermöglicht einen Regioexpress Zürich–Zug, der im Halbstundentakt fährt. Pro Stunde sollen drei Fernverkehrszüge zwischen Zürich und Luzern fahren, ein weiterer nur bis Ebikon. Bemerkenswert ist, dass auch Ausbauten in Emmen, Rothenburg, Dagersellen, Hunzenschwil und Olten vorgesehen sind. So könnten Güterzüge zwischen Zürich und Luzern künftig via Lenzburg und Zofingen (Nationalbahnstrecke) fahren, damit auf der Linie via Zug möglichst viel Platz frei wird für Personenzüge.

Ebenfalls im Rahmen des Zimmerberg-Projekts geplant ist der Ausbau für

den Halbstundentakt des Regioexpresses Olten–Luzern. «Dieser Ausbau hat für den Kanton Luzern eine grosse Bedeutung und wird deshalb priorisiert», erklärt Olivia Ebinger, Mediensprecherin beim BAV. Bekanntlich hat der Zimmerberg-Tunnel beim Bund eine höhere Priorität. Nur mit diesem Tunnel könne der Durchgangsbahnhof seinen vollen Nutzen entfalten.

Bund warnt vor Kürzungen bei den Ausbauten

Der Kanton Luzern hat in seiner bisherigen Kostenschätzung von 2,4 Milliarden erst die Kosten für den Bau des Durchgangsbahnhofs genannt. Mit den Zahlen des Bundes liegt nun die Gesamtschau für den Ausbau des Bahnangebots vor. «Bahnprojekte sind generell teuer. Braucht es mehrere Ausbauten, wie dies für den Durchgangsbahnhof der Fall ist,

summiert sich dies entsprechend», sagt Ebinger. Wenn nun aber zu Gunsten eines günstigeren Projekts auf einen Teil des Ausbaus verzichtet würde, würde auch der Nutzen des damit erst ermöglichten Angebotsausbaus wegfallen.

Das BAV hat bei seinen Analysen festgestellt, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einem Verzicht auf den vollen Infrastrukturausbau sinkt: «Die Idee, dass die Chancen für ein Projekt steigen, wenn die Kosten gesenkt werden, ist falsch», betont Ebinger. Für das BAV sei das Kosten-Nutzen-Verhältnis massgebend und nicht das Preisschild. «Ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis kann beim Durchgangsbahnhof nur erreicht werden, wenn alle Ausbauten realisiert werden.»

Christian Glaus

christian.glaus@luzernerzeitung.ch

Luzerner Zeitung

Herausgeberin: Luzerner Zeitung AG, Maihofstrasse 76, Luzern. Doris Russi Schürter, Präsidentin des Verwaltungsrates, E-Mail: leitung@lzmedien.ch.

Verlag: Jürg Weber, Geschäftsleiter; Bettina Schibli, Lesermarkt; Stefan Bai, Werbemarkt.

Ombudsman: Rudolf Mayr von Baldegg, r.mayr@baldegg.com, mbv-bieri.ch.

Publizistische Leitung: Pascal Hollenstein (pho).

Chefredaktion: Chefredaktor: Jérôme Martinu (jem). Stv. Chefredaktoren: Dominik Buholzer (bu, Leiter Zentralschweiz am Sonntag); Roman Schenkel (rom, Leiter überregionale

Ressorts); Flurina Valsecchi (flu, Leiterin regionale Ressorts). **Redaktionsleitung:** Cyril Aregger (ca, Leiter Sport); Robert Bachmann (bac, Leiter Online); Balz Bruder (bbr, Blattmacher/Autor); Sven Gallinelli (sg, Leiter Gestaltung); Christian Peter Meier (cpm, Leiter Reporterpool); Lukas Nussbaumer (nus, Leiter Ressort Kanton); Arno Renggli (are, Leiter Gesellschaft und Kultur); Harry Ziegler (Chefredaktor Zuger Zeitung).

Überregionale Ressorts: Roman Schenkel (rom, Leiter, Nachrichten); Dominik Weingartner (dlw, Co-Leiter Newsdesk); Sasa Rasic (ras, Co-Leiter Newsdesk); Roger Braun (robr); Isabelle Daniel (isd, Ausland); Stefan Degen (sdj); Federico Gagliano (fg); Andree Getzmann (ast); Kari Kälin (ka, Leiter Schweiz); Christoph Reichmuth (cr), Bundeshaus; Fabian Fellmann (ff, Leiter); Eva Novak (eno), Markt/Wirtschaft; Maurizio Minetti (mim, Stv. Leiter); Ernst Meier (eme); Rainer Rickenbach (rr), Autor: Thomas Bornhauser (ThB).

Regionale Ressorts: Flurina Valsecchi (flu, Leiterin Regionale), Stadt/Region Luzern: Robert Knobel (rk, Leiter); Stefan Dähler (std); Hugo Bischof (hb); Christian Claus (cgl); Beatrice Vogel (bev); Sandra Ziegler (sam). Kanton Luzern: Lukas Nussbaumer (nus, Leiter); Ismail Osman (io); Susanne Balli (sb); Evelyn Fischer (f); Matthias Stadler (mst); Roseline Troxler (rt); Ernesto Piazza (ep, Büro Sursee); Alexander von Däniken (avd). Reporterpool: Christian Peter Meier (cpm, Leiter); Yasmin Kunz (kuy); Roger Rüegger (rg); Urs-Ueli Schomo (uus). Regionalteil Zentralschweiz am Sonntag: Lena Berger (ber, Leiterin); Thomas Heer (eer); Christian Hodel (chh).

Sport: Cyril Aregger (ca, Leiter); Albert Krütti (a. k.); Sven Aregger (ars); René Barmettler (reb); Turi Bucher (tbu); Raphael Gutzwiller (rg); Daniel Wyrsch (dw); Claudio Zanini (cza); René Leupi (le, SportJournal).

Ressortgruppe Gesellschaft und Kultur: Arno Renggli (are, Leiter); Kultur: Michael Graber (mg); Urs Mattenberger (mat); Julia Stephan (jst). Leben: Hans Graber (hag, Leiter); Susanne Holz (sh). Apero/Agenda: Regina Grütter (reg). Nekrologe: Marcel Konrad (KO). Forum: Daniela Bühler (db).

Online-Redaktion: Robert Bachmann (bac, Leiter); Ramona Geiger (rag); Sara Häusermann (sha); Martina Medic (mm); René Meier (rem); Stefanie Nopper (nop); Christian Volken (cv); Jonas von Flüe (jv); Ernst Zimmerli (zim).

Gestaltung und Produktion: Sven Gallinelli (sg, Leiter), Foto/Bild: Lene Horn (LH); Claudio Attolini; Boris Bürgisser; Manuela Jans; Matthias Jurt; Plus Amrein; Corinne Glanzmann; Marianne Mischler; Nadia Schärer; Sara Schuppen-Wüest; Dominik Wunderli. Infografik: Oliver Marx (om); Martin Ludwig (mlu); Janina Noser (jn); Lea Stegwart (ls). Seitenproduktion: Daniela Bürgi; Clemens Fritsch; Martin Ludwig; Dieter Steiner; Alex Amberg.

Redaktionelle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Gabriela Jordan (gio, regionale Ressorts); Niels Jost (jn, regionale Ressorts); Kilian Küttel (kük, Volontärin Regionale); Martina Odermatt (mod, Volontärin Regionale); Nicole Schürmann (nsc, Agenda).

Adressen und Telefonnummern: Maihofstrasse 76, 6002 Luzern. Redaktion: Telefon 041 429 51 51, Fax 041 429 51 81, redaktion@luzernerzeitung.ch

Abonnemente und Zustelldienst: Telefon 041 429 53 53, Fax 041 429 53 83, leserservice@lzmedien.ch, Billetvorverkauf: Telefon 0900 000 299 (60 Rp./Min.), LZ Corner, Pilatusstrasse 12, Luzern.

Anzeigen: LZ-Corner, Pilatusstrasse 12, 6003 Luzern, Telefon 041 429 52 52, Fax 041 429 59 69, inserate@lzmedien.ch. Postadresse: NZZ Media Solutions AG,

Maihofstrasse 76, 6002 Luzern.

Auflage: verbreitete Auflage: 122 401 Exemplare; verkaufte Auflage: 118 795 Exemplare (provisorische Beglaubigung).

Abonnementspreis: 12 Monate für Fr. 458.–/6 Monate Fr. 237.–/12 Monate nur E-Paper Fr. 368.– (inkl. MWST).

Technische Herstellung: LZ Print/Luzerner Zeitung AG, Maihofstr. 76, Postfach, 6002 Luzern, Tel. 041 429 52 52, Fax 041 429 52 89.

Die irgendwie geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt. Jeder Verstoß wird gerichtlich verfolgt.