

«Der Durchgangsbahnhof wird kommen»

Verkehr Für Peter Füglistaler (57) ist die Frage nicht, ob, sondern wann Luzern einen neuen Bahnhof erhält. Der Direktor des Bundesamts für Verkehr verteidigt ausserdem sein Vorgehen im Streit um einheitliche Tarife.

Interview: Alexander von Däniken
alexander.vondaeniken@luzernerzeitung.ch

In Ittigen bei Bern ist zusammen, was zusammengehört: Auf einem Areal stehen die Verwaltungsgebäude der Bundesämter für Umwelt, Verkehr, Strassen, Umwelt und Kommunikation. Zusammenführen ist auch das Ziel des Direktors des Bundesamts für Verkehr (BAV), Peter Füglistaler. Er will das Tarifsystem im Schweizer ÖV – bestehend aus Strecken- und Zonenbilletten – vereinheitlichen. Notfalls soll künftig der Bund eine Organisation bestimmen können, welche die sogenannte Systemführerschaft im Bereich Verkehr übernimmt (Ausgabe vom 9. Januar). Die Verkehrskommission des Nationalrats hat allerdings letzte Woche empfohlen, die entsprechende Botschaft mit dem Namen Organisation der Bahninfrastruktur an den Bundesrat zurückzuweisen.

Der Weg zu Füglistalers Büro führt durch bunte Lounge-Inseln, die man eher bei Google vermuten würde. Inselösungen, deutet der BAV-Chef im Interview an, sind nicht das Ziel im ÖV. Das gelte auch mit Blick auf den Luzerner Durchgangsbahnhof. Das Projekt sei von einem anderen abhängig.

Peter Füglistaler, Luzern und die Zentralschweiz warten seit der «Bahn 2000» auf versprochene Infrastrukturausbauten. Das 2,4 Milliarden Franken teure Projekt Tiefbahnhof stösst bis jetzt nicht auf Ihre Gegenliebe. Täuscht dieser Eindruck?

Derzeit «liebt» mich niemand. Zürich nicht, weil der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen nicht versprochen ist. Basel wartet auch schon lange auf ein Projekt, Bern und das Wallis ebenfalls. Es geht hier nicht um Sympathien und Vorlieben für Projekte, sondern um deren sachliche Bewertung und das Setzen von Prioritäten aus nationaler Optik. Der Bundesrat hat uns am Mittwoch damit beauftragt, bis Ende 2017 einen Vernehmlassungsentwurf auszuarbeiten (siehe Box, die Red.). Erst dann wird klar sein, welche Projekte der Bundesrat bis 2030 oder 2035 zur Realisierung vorsieht.

Was heisst das konkret für den Tiefbahnhof: Gibt es dazu eine Alternative?

Die Frage beim Durchgangsbahnhof ist nicht, ob er kommt, sondern wann er kommt und ob er ohne Zimmerbergtunnel die erhofften Verbesserungen bringt.

Aus Ihrer «nationalen Optik» ist also der Zimmerbergtunnel zwischen Zürich und Zug dringender?

Dieses Projekt hat eine höhere Priorität, weil der Durchgangsbahnhof nur damit seine volle Wirkung entfalten kann.

Das würde bedeuten, dass der Tiefbahnhof noch nicht im Ausbauschnitt 2030/35 berücksichtigt wird. Darauf deutet auch die Aussage von Verkehrsministerin Doris Leuthard (CVP), wonach der Tiefbahnhof und das Strassenprojekt Bypass aufeinander abgestimmt werden müssen. Auch wenn sich der Luzerner Stadtrat derzeit gegen die kantonale Spange Nord wehrt, die ein elementarer Teil des Bypasses ist, scheint das Strassenprojekt beim Bund die Nase vorne zu haben.

Der Entscheid, welche Strassen- und Eisenbahnprojekte in den nächsten Jah-



Der Durchgangsbahnhof Luzern: Noch ist er bloss ein Projekt.

Bild: PD

ren realisiert werden, liegt letztlich beim Parlament. Vorentscheide gibt es wie gesagt keine. Auch wenn der Durchgangsbahnhof nicht in den nächsten Ausbauschnitt käme, würde er nicht von der Liste der nötigen Projekte verschwinden. Der Durchgangsbahnhof wird kommen. Es ist nur die Frage, wann wir ihn finanzieren können. Voraussichtlich ab etwa 2025 wird der nächste Ausbauschnitt dem nationalen Parlament vorgelegt. In der Zwischenzeit kann die Projektierung weitergeführt werden.

Trägt der Bund, wie der Luzerner Regierungsrat Robert Küng (FDP) vermutet, den topografischen Verhältnissen Luzerns zu wenig Rechnung?

Ich bin beruflich und privat knapp 80 Mal pro Jahr im Zug unterwegs. Und ich bin sehr oft in Luzern und besuche fast jedes Heimspiel des Handball-Clubs Kriens. Die Topografie von Luzern ist uns bekannt und wird auch in die Überlegungen einbezogen.

Bundesbern stellt Luzern auf das Abstellgleis: Diesen Eindruck erhält man auch, weil seit Dezember nur noch eine morgendliche Direktverbindung von Luzern ins Tessin besteht. Wird das mit dem nächsten Fahrplanwechsel besser?

Bern ist nicht immer gleich Bern. Die Fahrpläne werden von den SBB gemacht und nicht im BAV. In der Tat finden auch wir die Einbindung von Luzern nicht optimal. Bei der Fahrplanerstellung gibt es heute eine Systemführerschaft, die bei den SBB liegt. Der konkrete Fall zeigt, dass sich das BAV nicht in die operative Gestaltung der Fahrpläne einmischte. Aber wenn uns die Kantone diese Kompetenz geben, werde ich mich gerne dafür einsetzen.

«Auch wir finden die Einbindung von Luzern im Fahrplan nicht optimal.»



Peter Füglistaler
Direktor Bundesamt für Verkehr

Apropos Systemführerschaft. Was das Vereinheitlichen von Strecken- und Zonenbilletten betrifft, wollen die Kantone – und mit ihnen nun die Verkehrskommission des Nationalrats – mehr Mitsprache. Warum tun Sie sich mit dem Föderalismus so schwer?

Föderalismus, der zu guten Lösungen für die ÖV-Kunden führt, unterstütze ich voll und ganz. Das zeigt der Planungsprozess zum Ausbauschnitt 2030/35, bei dem wir die Kantone in den Ausbau des ÖV in einer Art einbeziehen, wie es das noch nie gab. Ausserdem wird diskutiert, dass sich der Bund weitgehend aus dem Bestellprozess des regionalen Per-

Bundesrat fährt zweigleisig

Wann kann der 2,4 Milliarden Franken teure Luzerner Durchgangsbahnhof realisiert werden? Diese Frage ist noch immer offen. Klar ist, dass derzeit zwei Finanzierungsvarianten für den Ausbauschnitt 2030/35 aus dem nationalen Bahninfrastrukturfonds im Raum stehen. Entweder werden bis 2030 7 Milliarden Franken gesprochen oder dann bis 2035 maximal 12 Milliarden. Der Bundesrat hat am Mittwoch entschieden, vorerst beide Varianten weiterzuverfolgen.

Damit erhält das federführende Bundesamt für Verkehr den Auftrag, beide Varianten auszuarbeiten. Ende April 2017 werden die Eckwerte festgelegt, wie der Bundesrat mitteilte. Darauf folgen Gespräche mit den Regierungsräten der Planungsregionen. Der Bundesrat wird dann im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage über die konkreten Projekte des Ausbauschnitts 2030/35 entscheiden und dem Parlament 2018 die Botschaft überweisen. (avd)

sowie der Einbezug der Kantone zu regeln. Damit sind wir den Kantonen weit entgegengekommen. Ich bin bereit, noch einen Schritt weiterzugehen, wenn dies die Befürchtungen der Kantone beiseitigt und der Sache dient.

Trotzdem: Der Branchenverband des öffentlichen Verkehrs erarbeitet bereits eine Lösung, um die Tarifsysteme zu vereinheitlichen. Warum braucht es zusätzlichen Druck vom Bund?

Es braucht den Druck, weil die Branche seit Jahren zu keinen Lösungen kommt. Diese Einschätzung teilen viele innerhalb der Branche. Einzelne Verkehrsverbände verweigern die Mitarbeit. Damit wird alles blockiert, und wir stehen mit dem bisherigen, komplexen Tarifsystem den Ansprüchen der Kunden und den Herausforderungen der Digitalisierung gegenüber. Das kann nicht gut gehen und gefährdet das ÖV-Erfolgsmodell Schweiz.

Stichwort Digitalisierung: Wie sieht Ihrer Meinung nach der öffentliche Verkehr in Zukunft aus?

Der ÖV wird auch künftig jeden Tag sehr viele Menschen pünktlich, sicher und bequem transportieren. Dies mit hoher Wahrscheinlichkeit in elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Ein Grossteil davon wird sich auf Schienen bewegen. Es wird heute viel von Digitalisierung gesprochen. Da wird sich einiges entwickeln. Doch das Rückgrat des ÖV bleiben Schienen und Fahrzeuge.

Hinweis

Peter Füglistaler (57) ist in Wohlen AG aufgewachsen und seit Juni 2010 Direktor des Bundesamts für Verkehr. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt in Wahlen bei Bern.