

Zentralschweizer Verkehrsdirektoren zum Ausbauschritt 2030/2035

Der Bundesrat hat Ende September die Vorlage zum Ausbauschritt 2030/2035 der Bahninfrastruktur präsentiert. Er schickt zwei Varianten über 7 oder 11,5 Milliarden Franken in die Vernehmlassung. „Mit der Festsetzung des Zimmerberg-Basistunnels II im Ausbauschritt 2035 und der Absicht, die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern auszulösen und zu finanzieren, hat der Bundesrat ein klares Bekenntnis zu beiden Zentralschweizer Projekten abgegeben“, zeigt sich Regierungsrat Othmar Reichmuth, Präsident der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKÖV), zufrieden.

Bundespräsidentin Doris Leuthard äusserte sich anlässlich der Medienkonferenz zum Ausbauschritt 2030/2035 entgegen früheren Statements positiv zum Durchgangsbahnhof Luzern. Indem der Bundesrat diesen nun projektieren will, sieht er das Vorhaben ebenso wie die sechs Zentralschweizer Kantone als notwendige und beste Lösung für Luzern an. „Damit gibt der Bundesrat den Startschuss für den Durchgangsbahnhof – ein Meilenstein für Luzern“, freut sich der Luzerner Regierungsrat Robert Küng. „Unsere ÖV-Planung können wir somit weiterhin auf den Durchgangsbahnhof ausrichten.“

Für eine vorgezogene Realisierung des Durchgangsbahnhofs schlägt der Bundesrat eine besondere Form der Vorfinanzierung vor. Die Zentralschweizer Kantone begrüssen dieses Instrument. Es ermöglicht, im Anschluss an die Projektierung zeitkritische Vorarbeiten zu leisten und damit den Bau zu beschleunigen. Allerdings besteht bei der Ausgestaltung der Vorfinanzierung noch Klärungsbedarf. Ergänzend dazu sollen vorgezogene Realisierungsschritte über das Eisenbahngesetz (EBG Art. 58 Abs. 2) finanziert werden können, was voraussetzt, dass die Projektierung des Durchgangsbahnhofs explizit im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 festgehalten ist.

Ein Ausbau der Bahninfrastruktur ist für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Standortattraktivität der Region, in der sich bald vier Geberkantone des Nationalen Finanzausgleichs befinden, zwingend notwendig. Auch für die Tourismusdestinationen Luzern, Pilatus, Rigi, Bürgenstock, Andermatt oder Engelberg ist eine gute Erreichbarkeit wichtig. An-

gesichts des verkehrlichen, raumplanerischen und wirtschaftlichen Nutzens von Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof stehen die Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug geschlossen hinter den beiden Projekten. Im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 sollen deshalb die Voraussetzungen geschaffen werden, dass beide Projekte vorangetrieben werden können.

Die gemeinsamen Forderungen der Zentralschweizer Kantone lauten wie folgt:

- Es soll die Variante Ausbauschritt 2035 mit 11,5 Milliarden Franken umgesetzt werden, wie vom Bundesrat vorgeschlagen.
- Der Zimmerberg-Basistunnel II muss im Ausbauschritt 2030/2035 projektiert und realisiert werden, wie in der Vernehmlassungsbotschaft vorgesehen.
- Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern muss unverzüglich aufgenommen und vom Bund entsprechend dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 finanziert werden. Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist zudem explizit im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 festzuhalten.
- Für die Strecke Olten – Sursee – Luzern – Zug muss der Ausbauschritt 2030/2035 aufwärtskompatible Massnahmen vorsehen, die bereits vor der Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte dringend notwendige Angebotsverbesserungen oder Kapazitätserhöhungen ermöglichen.
- Für den Durchgangsbahnhof Luzern muss eine für die Kantone tragbare Vorfinanzierung ermöglicht werden. Die in der Vernehmlassungsbotschaft vorgeschlagene Regelung bedarf in diesem Punkt noch einer Klärung. Die erforderlichen gesetzlichen

Unten: Die Bedeutung des Knotens Luzern unterstreichen die Zentralschweizer Regierungen mit offiziellen SBB-Statistiken. Je nachdem, welche Messgrössen verglichen werden, steht Luzern im sechsten oder dritten Rang. Die linke Grafik gibt die Zahl der Ein- und Aussteiger im Bahnhof Luzern wieder, die rechte die Personenfrequenzen im Bahnhof Luzern (Grafiken: SBB).

Anpassungen müssen dem Bundesparlament gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 unterbreitet werden.

Um ihre Forderungen – besonders auch in der parlamentarischen Beratung – sichtbar zu machen, führen die Zentralschweizer Kantone eine gemeinsame Kampagne durch (www.es-wird-eng.ch). (pd/an)

Verbindlicher Projekteinstieg gefordert

Seit Jahrzehnten wird die Zentralschweiz in der Verkehrspolitik diskriminiert. Bei jedem Grossprojekt von Bahn 2000 bis FABI und ZEB wurden ihre Bedürfnisse auf die jeweils nächste Vorlage verschoben, damit das Bundesgeld anderswo, vorzugsweise im Raum Zürich, ausgegeben werden kann. Luzern bekommt nicht einmal die Zufahrt von Zürich als erste Etappe.

Zudem wird der Fernverkehr im Herzen der Schweiz seit Jahrzehnten singulär verteuert. Keine andere Region muss für ihren Schnellzug in die Bundesstadt einen Umwegzuschlag zahlen, weil der direkte Weg nicht ausgebaut wurde. Das Gleiche droht nun auch Richtung Zürichsee – Graubünden. Wird das Projekt des betrieblich nicht auslastbaren ZBT II realisiert, müssen die Zentralschweizer ÖVKunden auch nach Chur stets den Umweg über Zürich fahren und vor allem bezahlen. Der internationale Nord – Südverkehr wurde schon längst künstlich über Zürich umgeleitet. Damit kann die Statistik für Zürich HB wieder neue Ausbauforderungen unterlegen.

Die nebulösen Aussagen aus Bern, dass die Projektierung des Durchgangsbahnhofs nun beginnen könne, sind nicht viel wert. Die betroffenen Kantone sollen dies mit ihren Steuergeldern vorfinanzieren, ohne Gewissheit, dass der Bund im nächsten Ausbauschritt das Projekt realisiert und diese Kosten ins normale Finanzierungsverfahren übernimmt. Es ist wohl das absolute Minimum, wenn die Zentralschweizer Verkehrsdirektoren nun verbindliche Zusagen fordern. (an)

