

# Zentralschweiz muss hinten anstehen

**BAHNAUSBAU** Die beiden Prestigeprojekte, der Luzerner Tiefbahnhof und der Zimmerbergtunnel, bleiben Zukunftsmusik. Die regionalen Verkehrspolitiker wollen nicht aufgeben.

ROBERT KNOBEL  
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Zuerst die gute Nachricht: Bis 2025 sollen die Intercitys zwischen Luzern und Bern halbstündlich verkehren. Gleiches gilt auf der Strecke Zürich–Zug–Tessin. Auf der Zentralbahnstrecke zwischen Luzern und Stans beziehungsweise Giswil soll künftig sogar der Viertelstundentakt gelten. Zwischen Luzern und Hergiswil wird dies bereits 2014 Realität.

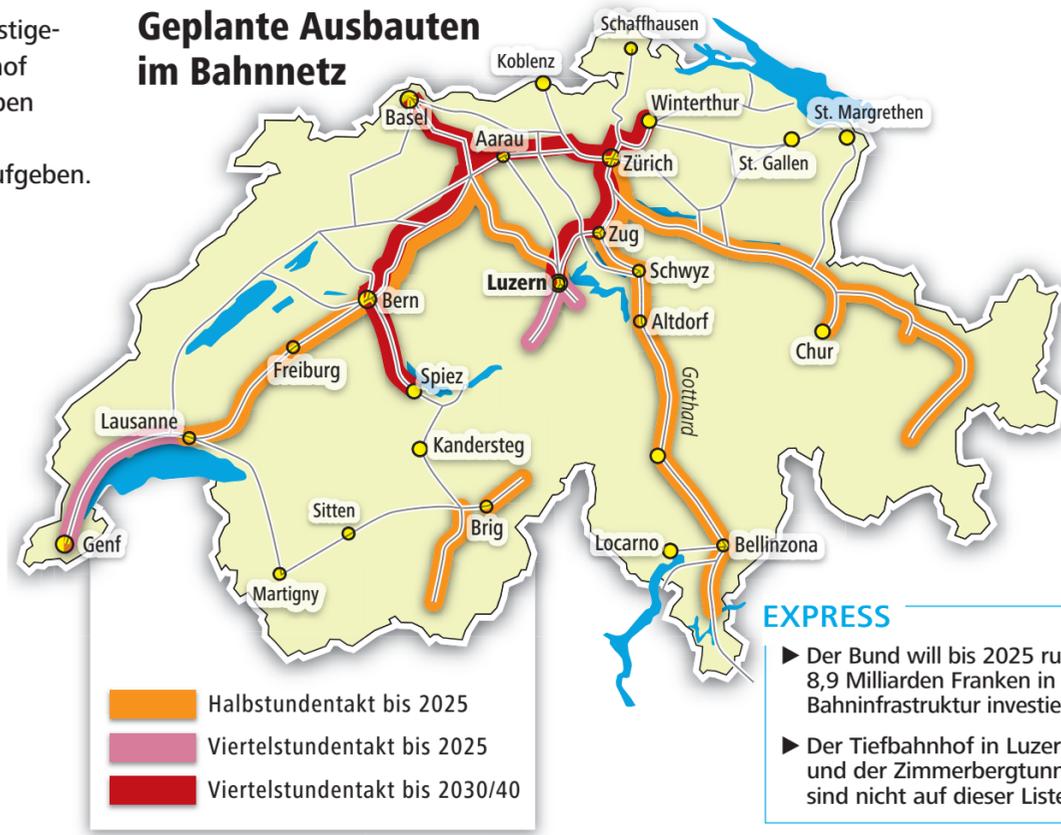
## Tiefbahnhof auf der langen Bank

Für diese und weitere Ausbauprojekte in der ganzen Schweiz budgetiert der Bund insgesamt 8,9 Milliarden Franken. 3,5 Milliarden mehr als vorgesehen. Nicht enthalten in diesem Paket sind die beiden für die Zentralschweiz entscheidenden Ausbauprojekte: der Tiefbahnhof Luzern und der Zimmerbergtunnel zwischen Baar und Thalwil. Zwar hat der Bund in seinen Langzeitperspektiven den Viertelstundentakt zwischen Luzern und Zürich als Ziel definiert. Doch ohne die beiden Grossprojekte ist dies nicht realistisch.

Für die betroffenen Kantone geht es deshalb in den nächsten Jahren darum, für ihre Anliegen zu werben und dafür zu sorgen, dass Tiefbahnhof und Zimmerbergtunnel dereinst ins definitive Bauprogramm aufgenommen werden. Die Chancen dazu stehen trotz allem nicht schlecht – dies nicht zuletzt dank eines neuen Planungsprinzips, das der Bund gestern vorgestellt hat: So will man davon abrücken, Grossprojekte auf Jahrzehnte hinaus fix einzuplanen, sondern künftig rollend planen.

## 2017 entscheidender Termin

Alle 4 bis 8 Jahre will der Bundesrat künftig dem Parlament die anstehenden Ausbauschritte vorlegen. Damit kann flexibler auf Veränderungen eingegangen werden. Konkret bedeutet dies: Wenn sich die Nachfrage auf einer bestimmten Strecke besonders stark



Grafik: Loris Succo / Quelle: Uvek

entwickelt oder die Planung eines Bauprojekts schneller als erwartet Fortschritte macht, können entsprechende

**«Zurzeit sind nicht einmal der Erhalt und der Unterhalt der Bahninfrastruktur ausreichend finanziell gesichert.»**

MATTHIAS MICHEL,  
ZUGER REGIERUNGSRAT

Vorhaben vorgezogen werden. Nächster Termin für eine solche Standortbestimmung ist 2017. Dann will der Bund die Projekte bis ungefähr 2030 aufglei-

sen. «Da muss der Luzerner Tiefbahnhof unbedingt rein», sagt der Luzerner Baudirektor Max Pfister. Deshalb sei es wichtig, die Planung und Finanzierung rasch voranzutreiben, damit man 2017 dem Bund ein möglichst konkretes Projekt vorstellen kann.

Gleiches gilt für den Zimmerbergtunnel. Ein erster wichtiger Schritt sei dazu bereits eingeleitet, sagt der Zuger Volkswirtschaftsdirktor Matthias Michel. Nämlich dass die Metropolitankonferenz Zürich, zu der auch die Kantone Zug und Luzern gehören, den Zimmerbergtunnel unterstützt und beim Bund schon vorstellig geworden ist. Dass der Zimmerberg nicht im Ausbauprogramm 2025 enthalten ist, überrascht Michel nicht: «Dies war schon seit längerem zu erwarten, weil zurzeit nicht einmal der Erhalt und der Unterhalt der Bahninfrastruktur ausreichend

## EXPRESS

- Der Bund will bis 2025 rund 8,9 Milliarden Franken in die Bahninfrastruktur investieren.
- Der Tiefbahnhof in Luzern und der Zimmerbergtunnel sind nicht auf dieser Liste.

finanziell gesichert sind. Entsprechend ist bis 2025 kein einziges grosses Tunnelprojekt enthalten.»

Beim Lobbyieren für die beiden Zentralschweizer Projekte haben sich die Kantone übrigens auf eine Arbeitsteilung geeinigt: Luzern, Nid- und Obwalden kämpfen für den Luzerner Tiefbahnhof, Zug setzt sich für den Zimmerberg ein. Das sei keine Frage der Prioritäten, betont Regierungsrat Max Pfister. Allen sei klar, dass es beide Projekte brauche. Denn ein Luzerner Tiefbahnhof allein nützt nichts. Erst wenn das Nadelöhr am Zimmerberg beseitigt ist, kann der Tiefbahnhof seine Funktion erfüllen.

## HINWEIS

► Seite 25: Ein neues Alternativprojekt für den Luzerner Tiefbahnhof. ◀

## 100 Franken für Autobahnvignette

**BUNDESRAT** K. F. Der Bundesrat will nicht nur die Bahn ausbauen, sondern auch die Strassen. Auch dafür sucht er Geld und ist bei den Autofahrern fündig geworden. Zur Finanzierung der Nationalstrassen will der Bundesrat den Preis für die Autobahnvignette mehr als verdoppeln.

Der seit 1995 geltende Preis von 40 Franken soll auf 100 Franken angehoben werden. Zugleich schlägt die Regierung vor, eine Vignette für 40 Franken zu schaffen, die nur zwei Monate gültig wäre. Die Vignette soll nach den Plänen des Bundesrates zu jenem Zeitpunkt teurer werden, in dem die Reserven für die Finanzierung von Strassenbauten unter 1 Milliarde Franken fallen. Das dürfte etwa 2015 der Fall sein. Im Januar hatte der Bundesrat noch eine Erhöhung der Benzinpreise (durch eine Erhöhung des Mineralölzuschlages) geplant. Davon ist er inzwischen wieder abgerückt.

## Verbände legen sich quer

Bereits ist klar: Der Griff ins Portemonnaie der Autofahrer ist längst nicht unter Dach. Die beiden Automobilverbände ACS und TCS kündigten erbitterten Widerstand an. Sie werfen dem Bundesrat ein überhastetes Vorgehen vor und lehnen eine Verlagerung von Strassengeldern zur Finanzierung von Bahnprojekten kategorisch ab. Auch der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) kritisiert die von Verkehrsministerin Doris Leuthard präsentierten Pläne als «untauglichen Lösungsvorschlag». Dass allenfalls Gelder aus der Schwerverkehrsabgabe zur Finanzierung der Bahninfrastruktur verwendet werden sollen, sei eine «widerrechtliche Zweckentfremdung». Erst müsse das Volk über die VCS-Initiative abstimmen, erst danach sei über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu entscheiden, fordert der Astag.

## So soll der Bahnausbau künftig finanziert werden

**INFRASTRUKTURFONDS** rk/fj/K. F. Der Bund beabsichtigt, einen Fonds für die Bahninfrastruktur zu schaffen. Daraus sollen nicht nur neue Projekte, sondern auch Betrieb und Unterhalt der bestehenden Infrastruktur finanziert werden. Das ist allerdings mehr als nur eine formale Neuerung. Um alle geplanten Projekte zu realisieren, braucht der neue Fonds auch mehr Geld als bisher. Nach den Vorstellungen des Bundesrats soll dieses aus drei Quellen kommen:

• **Teurere Billette:** 10 Prozent sollen die Billettpreise steigen. Dies als Resultat einer Erhöhung der Trassenpreise im Umfang von 300 Millionen Franken.

• **Bundessteuer:** Für Fahrkosten (Auto oder ÖV) sollen künftig nur noch maximal 800 Franken abgezogen werden können. Dadurch werden zusätzliche 250 Millionen Franken in die Bundeskasse gespült.

• **Kantone:** Sie sollen 300 Millionen Franken in den Infrastrukturfonds zahlen. Wie das genau umgesetzt werden soll, wird in der Vernehmlassung geklärt.

## Bereits heftiger Widerstand

Gegen diese Vorschläge regt sich bereits jetzt heftiger Widerstand. Insbesondere der Luzerner Baudirektor Max Pfister redet Klartext: «Wir sind nicht bereit, einfach Geld in einen zentralen Topf einzuzahlen. Wenn wir schon zahlen, dann einzig für den Tiefbahnhof – und nichts anderes.» Auch das Gotthardkomitee, eine Interessengemeinschaft von Kantonen und Wirtschaft entlang der Gotthardachse, lehnt einen Pauschalbeitrag

ab. «Allfällige Kantonsbeiträge bedingen ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Gleichgewicht zwischen den Regionen», heisst es in einer Mitteilung. Die Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) lehnt die Senkung des Pendlerabzugs bei der Bundessteuer ab.

Aus den jetzt präsentierten Ideen soll nächstes Jahr ein Gegenvorschlag zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» hervorgehen. Doch der Ver-



**«Wenn wir schon zahlen, dann einzig für den Tiefbahnhof – und nichts anderes.»**

MAX PFISTER,  
REGIERUNGSRAT LUZERN

kehrs-Club der Schweiz hält an seiner Initiative fest. «Es wäre unverantwortlich, die Bahnpreise um 10 Prozent zu erhöhen», schreibt der VCS. Die Initiative fordert, dass der Bahnausbau durch die Mineralölsteuer finanziert werden soll.

## ETH-Studie in Luzern vorgestellt

Ebenfalls gestern in Luzern vorgestellt wurde eine ETH-Studie. Diese kommt zum Schluss, dass auch der öffentliche Verkehr zu einem erheblichen Teil auf ein gutes Strassennetz angewiesen ist.

Das Tram- und Busnetz in der Schweiz sei mit 18 000 Kilometern fast viermal länger als das Schienennetz von SBB und Privatbahnen. Die Studie wurde vom Fachverband Infra, der Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer, in Auftrag gegeben. Benedikt Koch, Geschäftsführer von Infra, betont: «Für eine funktionierende Mobilität braucht es Schiene und Strasse»: diese dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden.

## Alternative zur VCS-Initiative

Alle bundesrätlichen Vorschläge gehen nun in die Vernehmlassung. In einem Jahr will der Bund dann eine konkrete Vorlage präsentieren, welche gleichzeitig als Gegenvorschlag zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» gedacht ist. Diese fordert, dass künftig die Hälfte der Einnahmen aus der Mineralölsteuer für Bahnprojekte verwendet wird.

Das passt natürlich den Verkehrsverbänden nicht. Sie gehen nicht nur gegen die geplante Erhöhung der Autobahnvignette auf die Barrikaden (siehe Box oben), sondern wenden sich entschieden auch gegen eine Quersubvention der Bahn mit Strassengeldern.

Das führe zu Fehlanreizen, Ineffizienz und zu einer sinkenden Innovationskraft der Bahnen, argumentiert beispielsweise der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag). Die Bahnen müssten sich vermehrt darum bemühen, die Eigenwirtschaftlichkeit zu verbessern und die Kosten selber zu decken. Der Astag plädiert für das Verursacherprinzip beim öffentlichen Verkehr. Das heisst mit anderen Worten: Er möchte das Bahnfahren noch mehr verteuern, als dies der Bundesrat vorsieht.

## ANZEIGE



**Wertstück USM Möbelbausysteme schaffen Einzelstücke mit bleibendem Wert.**

Fragen Sie nach detaillierten Unterlagen im autorisierten Fachhandel.

**Bruno Wickart AG** Baarermattstrasse 10, 6301 Zug  
Telefon 041 760 50 60, www.bruno-wickart.ch

**Bruno Wickart AG** Grabenhofstrasse 4, 6010 Kriens  
Telefon 041 349 60 00, www.bruno-wickart.ch

**H + B Bürorama** Pilatusstrasse 20, 6002 Luzern  
Telefon 041 210 12 63, www.hb-buerorama.ch

**ivoFrey AG** Schlottermilch 18, 6210 Sursee  
Telefon 041 925 76 76, www.ivofrey.ch

**waldis büro und wohnen ag** Schweizerhofquai 5, 6004 Luzern  
Telefon 041 417 30 30, www.waldis-ag.ch

**USM**  
Möbelbausysteme