

«Ohne Tiefbahnhof ist alles halb fertig»

BAHNAUSBAU Der Tiefbahnhof Luzern gehöre zuoberst auf die Prioritätenliste, sagt der Zuger Regierungsrat Matthias Michel. Er kritisiert die Finanzierungspläne des Bundes für den Bahnausbau.

INTERVIEW JAN FLÜCKIGER
jan.flueckiger@luzernerzeitung.ch

Matthias Michel, welches sind aus Sicht der Zentralschweizer Kantone die zentralen Projekte, die beim Ausbau der Bahninfrastruktur bis 2025 unbedingt berücksichtigt werden sollten?

Matthias Michel*: Der Tiefbahnhof Luzern, der zweite Zimmerberg-Basistunnel und die Neubaustrecke am Axen. Beim Axen handelt es sich zwar nur um die Sanierung einer bestehenden Strecke, aber es ist trotzdem wichtig, dass diese Sanierung fix eingeplant wird, weil man ansonsten die Kapazitäten des Gotthard-Basistunnels nicht nutzen kann.

Der Tiefbahnhof Luzern ist in den momentanen Ausbauplänen des Bundes ebenfalls nicht in der ersten Phase bis 2025 vorgesehen. Was haben die Zentralschweizer Kantone falsch gemacht?

Michel: Nichts. Wir haben intensiv für das Vorhaben lobbyiert. Die sechs Kantone haben von Anfang an gut zusammengearbeitet. Vor zwei Jahren sind wir zum ersten Mal mit allen Zentralschweizer Bundesparlamentariern zusammengesessen. Das war ein absolutes Novum. Die Parlamentarier waren



«Die Mobilität ist heute insgesamt zu günstig.»

MATTHIAS MICHEL, ZUGER VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTOR

auch froh, dass sich die Kantonsregierungen vorher miteinander abgesprochen haben.

Dennoch hat man das Gefühl, nicht alle Kantone würden sich gleich stark für den Tiefbahnhof einsetzen. So fehlt beispielsweise dessen Erwähnung in der Stellungnahme des Kantons Schwyz.

Michel: Deshalb haben wir ja eine gemeinsame Stellungnahme formuliert. Dass die einzelnen Kantone noch ihre eigenen Schwerpunkte haben, ist klar. Luzern hat den Lead beim Tiefbahnhof, Zug beim Zimmerberg und die Urner beim Axen. Wir kämpfen aber gemeinsam für alle drei Projekte.

Offenbar war das Lobbying nicht stark genug.

Michel: Das stimmt nicht. Immerhin ist inzwischen anerkannt, dass es auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich ein Kapazitätsproblem gibt und dass Handlungsbedarf besteht. Der Bund will auf dieser Strecke mittelfristig den Viertelstundentakt einführen. Und auch das Projekt «Tiefbahnhof Luzern» kennt man mittlerweile in Bern – und in der ganzen Schweiz.

Dennoch hat der Tiefbahnhof für den Bund nicht erste Priorität.

Michel: Den ersten Schritt hat der Bund gemacht, indem er die Kapazitätsengpässe anerkannt hat. Jetzt gilt es, den zweiten Schritt zu machen. Nur den Zimmerbergtunnel zu bauen, ohne gleichzeitig den Tiefbahnhof zu realisieren, wäre eine halb fertige Sache. Auch die vom Bund vorgeschlagene Lösung, den Engpass am Rotsee auszubauen, ist nicht sinnvoll, da sie nicht mit dem künftigen Tiefbahnhof kompatibel wäre. Wir müssen uns aber eines bewusst sein: Zuerst geht es erst mal um das Finanzierungssystem, erst danach um einzelne Projekte. Was in zehn Jahren wirklich gebaut wird, weiss noch niemand.

Dann beschäftigen wir uns doch mit dem Finanzierungssystem. Der Bundesrat schlägt vor, den zusätzlichen Finanzierungsbedarf für die Bahninfrastruktur über einen neuen Fonds sicherzustellen, den so genannten Bahninfrastrukturfonds (BIF). Was halten Sie davon?

Michel: Grundsätzlich sind wir einverstanden, dass ein solcher Fonds geschaffen wird. Bisher waren die Mittel für Bahnprojekte immer befristet. Ein unbefristeter Fonds, aus dem einerseits der Unterhalt bezahlt wird und andererseits Ausbauprojekte, ist sinnvoll. Es gibt eine grössere Planungssicherheit.

Dennoch sind Sie nicht mit allen Vorschlägen des Bundesrates einverstanden. Wo konkret sehen Sie Probleme?

Michel: Die entscheidende Frage ist ja, woher das Geld für den Fonds kommt. Neben den bisherigen Finanzierungsquellen (LSVA, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und Bundesgeldern) sollen auch die Kantone neu 300 Millionen Franken jährlich in den Fonds einzahlen. Allerdings ohne mitbestimmen zu können, was mit dem Geld passiert.

Die Kantone profitieren ja auch von der Bahninfrastruktur.

Michel: Ja, schon. Aber der Unterhalt der nationalen Infrastruktur ist eine Bundesaufgabe. Die Kantone kommen ja bereits für einen Grossteil des Regionalverkehrs sowie die Privatbahnen auf. Das ist übrigens einer der Kritikpunkte. Momentan kommt der Bund seinen Verpflichtungen im Regionalverkehr nicht nach, er bezahlt weniger als die gesetzlichen 50 Prozent. Die Kantone bezahlen zudem heute schon etwa 220 Millionen jährlich an Projekte der SBB, allerdings auf freiwilliger Basis – und für Projekte, die sie kennen.

Der Nutzen und der Investitionsbedarf für den Schienenverkehr sind ja weitgehend unbestritten. Woher soll denn das Geld für das nationale Schienennetz kommen?



Der Kopfbahnhof Luzern, ein Nadelöhr im Zentralschweizer Bahnsystem.
Bild Nadia Schärli

EXPRESS

- Die Bereitstellung der Infrastruktur sei primär Aufgabe des Bundes.
- Dennoch müssten auch die Bahn- und die Autofahrer mehr für ihre Mobilität bezahlen.

Michel: Wie gesagt: Primär ist das eine Bundesaufgabe. Ich denke, der Bund wird nicht darum herumkommen, auch mehr eigene Mittel – das heisst Steuergelder – einzusetzen. Schliesslich ist die Bereitstellung der Infrastruktur auch eine der wichtigsten Staatsaufgaben. Dazu müsste der Bund auch in Frage stellen, ob er seine eigenen Infrastrukturprojekte weiterhin mit der Mehrwertsteuer belasten will. Diese Selbstbesteuerung macht jährlich etwa 150 bis 180 Millionen Franken aus.

Die andere Variante wäre, den Konsumenten stärker zu belasten.

Michel: Tatsächlich ist die Mobilität insgesamt heute sicher zu günstig. Ein Teil der Kosten darf durchaus auf die Kunden überwältigt werden. Allerdings muss man aufpassen, dass diese dann nicht wieder vermehrt mit dem Auto statt mit dem Zug fahren. Denn dann fällt die eigentlich gewünschte Verlagerung auf die Schiene weg.

Es sei denn, das Autofahren würde auch teurer.

Michel: Über kurz oder lang wird das wohl der Fall sein. Wenn der öffentliche Verkehr teurer wird, wird auch der Individualverkehr teurer werden müssen, sei es durch eine CO₂-Abgabe auf Benzin, eine höhere Mineralölsteuer oder durch ein so genanntes Mobility-Pricing.

Der Bund präsentiert sein neues Finanzierungsmodell als Gegenvorschlag zur VCS-Initiative (siehe Kasten). Der VCS möchte einen grösseren Anteil als heute aus dem Ertrag der Mineralölsteuer für den Ausbau der Schiene verwenden.

Michel: Das ist unseres Erachtens der falsche Weg, und das sieht auch der Bundesrat so. Damit verlagert man das Problem einfach. Das Geld fehlte dann dem Strassenbau.

Damit wären wir zurück bei der Gretchenfrage: Wer soll für die Kosten der zunehmenden Mobilität aufkommen?

Michel: Es muss ein gesunder Mix sein. Einerseits ist den Konsumenten eine gewisse Preissteigerung zuzumuten. Andererseits braucht es mehr Bundesmittel. Und auch die Kantone werden ihren Anteil tragen. Allerdings nur, wenn sie mitbestimmen können, wofür ihr Geld eingesetzt wird. Luzern wird sicher nicht für einen Ausbau im Jura bezahlen, solange der Tiefbahnhof nicht realisiert wird.

HINWEIS

► * Matthias Michel (48) ist Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zug und Präsident der Zentralschweizer Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKÖV). ◀

Streit ums Geld

FINANZIERUNG sda. Um die knappen Mittel für den Verkehr läuft ein Kampf zwischen Bahn- und Strassenlobby. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) warnte gestern vor höheren Bahntarifen und übergab dem Departement von Verkehrsministerin Doris Leuthard 10 633 Protestkarten. Hintergrund der VCS-Aktion ist dessen Initiative «Für den öffentlichen Verkehr». Sie verlangt, dass ein grösserer Teil der Mineralölsteuer für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet wird. Der Bundesrat lehnt dies ab. Die Strassenverkehrsverbände argumentieren, heute werde zu viel Geld von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr umverteilt und so «die Strassenkasse ausgehöhlt». Und über die Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werde zudem der Bau der Neat mitfinanziert.

Deutschland klemmt beim Neat-Zubringer

VERZÖGERUNG sda/red. Der Ausbau der Neat-Zubringerstrecke durch das deutsche Rheintal wird kaum gleichzeitig wie der Gotthardtunnel fertig. Zum Ausbau der Strecke verpflichtete sich Deutschland in einem Staatsvertrag mit der Schweiz im Jahre 1996. Doch dessen Erfüllung ist immer stärker in der Schwebe: Mehr als 170 000 Einsprachen sind gegen das Projekt hängig. Aber auch beim Geld hapert es.

Erst 10 Prozent Gelder bewilligt

Die deutsche Regierung hat für die nächsten zehn Jahre erst 400 Millionen der nötigen 4 Milliarden Euro für die Strecke zwischen Basel und Freiburg im Breisgau bewilligt. Dies erklärte der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) gestern in der Sendung «Ren-

dez-vous» von Schweizer Radio DRS. Wenn Deutschland beim Bahnhofprojekt «Stuttgart 21» Milliarden verbaue, fehle das Geld an einem anderen Ort, sagte der erklärte «Stuttgart 21»-Gegner. Bund und Bahn hätten nur begrenzte Mittel zur Verfügung, und auf kurze Frist sehe er nicht, wie Deutschland mehr Einnahmen generieren könne. Einen speziellen Finanzierungsfonds für Verkehrsprojekte wie in der Schweiz gibt es in Deutschland nicht.

Lastwagensperre gefordert

«Unabhängig von «Stuttgart 21» muss Deutschland rechtzeitig den Neat-Zubringer ausbauen», sagte Ständerat Maximilian Reimann (SVP, Aargau) gestern auf Anfrage der Nachrichtenagentur SDA. Reimann präsidiert die parlamentarische Delegation Schweiz–Deutschland. Letztmals traf sie sich im vergan-

genen Juni mit deutschen Bundestagsabgeordneten. Beim Treffen hätten die Schweizer Parlamentarier, wie schon bei früheren Gelegenheiten, mit ihren deutschen Kollegen Klartext gesprochen. Er wolle sich nicht in den deutschen Bahnstreit einmischen, sagte Reimann. Der Ausbau der Strecke Basel-Karlsruhe sei aber für Europa sehr wichtig.

Mit Fluglärmstreit verknüpfen

Reimann stellt sich auf den Standpunkt, dass ohne Neat-Zubringer deutsche Lastwagen künftig die Schweiz nicht mehr durchfahren dürfen. Ausserdem forderte der Aargauer SVP-Politiker erneut eine Verknüpfung der Frage um die Neat-Zubringer mit dem Fluglärmstreit um den Flughafen Zürich: Wenn die Schweiz das Fehlen der Zubringer hinnehmen müsse, solle Deutschland

im Gegenzug im Flughafendossier nachgeben.

Bern zeigt sich «besorgt»

Beim zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) hiess es gestern auf Anfrage, man habe von der finanziellen und der politischen Situation in Deutschland Kenntnis. «Die drohenden Verzögerungen machen uns Sorgen.» Da es eine Verpflichtung zum Ausbau gebe, gehe das BAV davon aus, dass sich Deutschland auch einsetze, seine Verpflichtungen einzuhalten.

Derzeit steht laut BAV eine Lösung auf Fachebene im Vordergrund. Dazu gebe es regelmässig Kontakt zwischen dem Bundesamt und den deutschen Kollegen. Zu einer Verknüpfung des Dossiers mit dem Fluglärmstreit äusserte sich das BAV nicht.