

Dem Tiefbahnhof droht das Abstellgleis

Luzern/Bern Für das Bundesamt für Verkehr sind andere Projekte wichtiger als der Ausbau des Luzerner Bahnhofs. Das ruft Parlamentarier gleich reihenweise auf den Plan.

Lukas Nussbaumer
lukas.nussbaumer@luzernerzeitung.ch

Damian Müller, Andrea Gmür-Schönenberger, Prisca Birrer-Heimo, Louis Schelbert, Konrad Graber: Diese Luzerner National- und Ständeräte glauben, der Stellenwert von Luzern als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs sei in Bundesbern nicht besonders hoch (Ausgabe vom Samstag). Sie interessieren sich in Vorstössen deshalb entweder dafür, warum die Verbindungen von Luzern ins Tessin mit dem neuen Fahrplan schlechter werden – oder sie sorgen sich um den Planungsstand des Durchgangsbahnhofs, besser bekannt unter dem Namen Tiefbahnhof.

Auslöser für die Flut von Vorstössen zum Tiefbahnhof ist ein Auftritt von Peter Füglistaler. Der Direktor des Bundesamts für Verkehr orientierte Parlamentarier Mitte letzte Woche über den Stand der Planungen zur Bahninfrastruktur in den Jahren 2030 und 2035. Bis 2030 stehen landesweit 7 Milliarden Franken zur Verfügung, bis 2035 sind es deren 12. Die Wünsche der sieben Planungsregionen beziffern sich jedoch auf 25 Milliarden.

Birrer-Heimo: «Höchste Zeit, kräftig zu lobbyieren»
Laut der Rothenburger SP-Nationalrätin Prisca Birrer-Heimo zeigen die Planungen des Bundesamts für Verkehr, «dass der Durchgangsbahnhof Luzern aufs Abstellgleis zu geraten scheint». Deshalb sei es nun höchste Zeit, kräftig zu lobbyieren. «Andere Regionen werben viel intensiver für ihre Projekte als die Zentralschweiz», sagt die Co-Präsidentin des Zentralschweizer Komitees, das sich für den Tiefbahnhof Luzern starkmacht.



Gedrange auf einem Perron im Bahnhof Luzern.

Bild: Manuela Jans-Koch (Luzern, 23. Juli 2015)

Einen Vorstoss zum Tiefbahnhof eingereicht hat auch der Krienser CVP-Ständerat Konrad Graber. Er fordert den Bundesrat in seiner Interpellation wie Birrer-Heimo auf, dem Projekt einen hohen Stellenwert beizumessen. Graber will insbesondere wissen, ob die Zentralschweizer Kantone dem Projekt mit einer Vorfinanzierung zusätzlichen Schub verleihen können. Die Chancen, dass der Tiefbahnhof in den Ausbauplänen ab 2030 enthalten ist, beurteilt Graber als «intakt». Er sagt aber auch: «Wir haben nicht ohne Not Vorstösse eingereicht.»

Bund: Grösster Druck rund um Zürich und am Genfersee
Mehr Druck aus der Zentralschweiz für die Realisierung des 2,4-Milliarden-Projekts bereits ab 2030: Das fordert auch der

grüne Stadt Luzerner Nationalrat Louis Schelbert. Er ist im Gegensatz zum Bundesamt für Verkehr der Meinung, der Tiefbahnhof könne auch vor dem Ausbau der Verbindung Zug-Zürich durch den Zimmerbergtunnel gebaut werden. «Die Frequenzen sind auch zwischen Luzern und Zug sehr hoch, nicht nur von Zug nach Zürich», sagt Schelbert.

Das Bundesamt kommt in seiner Analyse zum Schluss, das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Tiefbahnhofs sei schlecht, wenn nicht zuerst der Zimmerberg ausgebaut werde. Das heisse jedoch nicht, dass man dem Tiefbahnhof gegenüber negativ eingestellt sei, betont Bundesamt-Sprecher Gregor Saladin. Der grösste Ausbaudruck bestehe landesweit betrachtet jedoch zwischen Zürich und Winterthur und am Genfer-

see. Füglistaler habe vor den Parlamentariern nur aufgezeigt, nach welchen Kriterien das Bundesamt die vielen Projekte bewerte. Im Frühjahr 2017 werden die Vorschläge des Bundesamts in die Vernehmlassung geschickt. 2018 gelangt der Bundesrat mit seiner Botschaft ans Parlament, das wohl 2019 entscheiden wird, was ab 2030 realisiert wird.

Küng kritisiert Kriterien des Bundes

Der Luzerner Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng führt das im Vergleich zu anderen Projekten schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis des Tiefbahnhofs auf die komplexe Topografie zurück und sagt: «Ich bedaure, dass das Bundesamt für Verkehr unsere anspruchsvollen topografischen Verhältnisse zu wenig

berücksichtigt.» Das verstelle den Blick auf den Nutzen, den der Tiefbahnhof regional und national stifte. Die Aussage von Bundesamt-Sprecher Gregor Saladin, dass der grösste Ausbaudruck zwischen Zürich und Winterthur und am Jurasüdfuss bestehe, relativiert Küng: «Ausbauten in diesen Regionen sind zwar unbestritten. Doch der Bund weist auch in Luzern und auf der Strecke Zug-Zürich signifikante Überlasten aus. Ein Ausbau im Raum Luzern ist also ebenfalls dringend notwendig.»

Nicht konkret äussern kann sich der FDP-Regierungsrat zur Frage, ob der Tiefbahnhof vor dem Zimmerbergtunnel realisiert werden kann – wie dies Nationalrat Louis Schelbert fordert. Küng: «Das Bundesamt für Verkehr hat die Bewertung des kom-

binerten Moduls Tiefbahnhof und Zimmerbergtunnel noch nicht vorgelegt.» Sicher ist sich Küng, dass Luzern und die Zentralschweiz genügend Energie aufwenden für die Lobbyarbeit in Bern. Immerhin sei die Projektierung bereits im Ausbauschritt 2025 erwähnt.

In Bezug auf die Vorfinanzierung sind dem Kanton Luzern vorderhand die Hände gebunden, wie Küng sagt. «Wir warten nach wie vor darauf, wie die Anforderungen für eine Vorfinanzierung konkret aussehen. Zurzeit sind die Rahmenbedingungen völlig unklar.» Von den Zentralschweizer Kantonen habe Zug grundsätzlich entschieden, sich an der Vorfinanzierung zu beteiligen. Die anderen Kantone würden warten, bis «Bern» die Anforderungen geklärt habe.

Luzerner auf Podest

Gebäudetechnik Drei Männer aus dem Kanton Luzern haben es an den Schweizer Meisterschaften der Gebäudetechnik vom letzten Wochenende aufs Podest geschafft. **Mario Eggerschwiler** (Schenkön) gewann bei den Heizungsinstallateuren Gold. **Vinko Marjanovic** (Luzern) wurde Zweiter bei den Lüftungsanlagenbauern, genauso wie **Alexander de Beus** (Rothenburg) in der Kategorie Heizung. 55 Kandidaten nahmen an den Meisterschaften an der Züsä in Zürich teil. (red.)

Einführung von Tempo-30-Zonen

Egolzwil Der Gemeinderat prüft, in Egolzwil Tempo-30-Zonen einzuführen. Dies, weil der Verkehr in den vergangenen Jahren stark zugenommen habe. Dadurch leide die Wohnqualität, und Kinder sowie ältere Menschen fühlten sich verunsichert. Wie viele Strassen beruhigt werden sollen, ist noch offen. Die Strassengenossenschaften werden dieser Tage kontaktiert. In einem zweiten Schritt werde die gesamte Bevölkerung miteinbezogen. (red.)

Strasse muss wegen Rutschgefahr verlegt werden

Hitzkirch Ein instabiler Hang in Hämikon gefährdet eine Verbindungsstrasse. Die Betroffenen wollen nun nicht länger abwarten und planen eine Umfahrung.

Der Hang am Lindenberg in Hämikon ist seit Jahren instabil. Vor vier Jahren kam es im Gebiet Siebstel auf einer Breite von rund 40 Metern zu einem Hangrutsch. Die Altwisserstrasse, die bei der Hangkante durchführt, wurde beschädigt und musste längere Zeit gesperrt werden. Nun drohen weitere Hangrutsche. Beat Winiger präsidentiert die Strassenunterhaltsgenossenschaft Hämikon-Müswangen. Er sagt: «Die Situation hat sich verschärft.» Problematisch ist es laut Winiger vor allem in Zeiten mit vielen Niederschlägen. Zurzeit gilt bei der Strasse erneut ein Fahrverbot. «Wir können nicht abschätzen, wann es zu weiteren Rutschungen kommt – dies kann morgen oder in zehn Jahren der Fall sein», führt er aus.

Deshalb will die Strassenunterhaltsgenossenschaft nun handeln. «Ansonsten können wir die Sicherheit nicht mehr gewährleisten.» Da die Strasse eine wichtige Verbindung sei und landwirtschaftliches Gebiet und einen Hof erschliesse, brauche es eine Alternative.

Strassenverlegung in Hämikon



Die Strassenunterhaltsgenossenschaft, der diverse Landeigentümer angehören, befasst sich seit eineinhalb Jahren intensiv mit einem Projekt. Sie will eine Umfahrung bauen. Die Umleitung geht im ersten Abschnitt über eine bestehende Naturstrasse, der zweite Teil soll über eine neue Strasse mit Betonspuren führen. Der Hof Lättacher soll über die Aeschersstrasse erschlos-

sen werden. Wie die Strassenunterhaltsgenossenschaft gegenüber dem «Seetaler Boten» sagt, wird der Abschnitt der Altwisserstrasse, der gesperrt wird, nur teilweise renaturiert. Denn der Abschnitt soll als Notstrasse für Feuerwehrfahrzeuge auch künftig benutzbar sein. Auch der Wanderweg oberhalb der Hangkante bleibt bestehen. Bis gestern lag ein entsprechendes Bau-

gesuch für das Projekt bei der Gemeinde Hitzkirch auf. Gegen das Gesuch sind laut dem Hitzkircher Bauamt Einsprachen eingereicht worden.

Die Fachstelle Strassenerhalt hat im Auftrag der Strassenunterhaltsgenossenschaft Hämikon-Müswangen einen Projektbericht verfasst. Laut Franz Wiprächtiger von der Fachstelle wurden auch Alternativen zur

Strassenverlegung geprüft. «Die bestehende Strasse zu sichern, hat sich aber als zu grosser Aufwand erwiesen.» Laut Franz Wiprächtiger wurde das Projekt mit einer Strassenverlegung bei der Gemeinde Hitzkirch und der kantonalen Dienststelle Raum und Wirtschaft (Rawi) zur Vorprüfung eingereicht. Dies, weil das Bauen ausserhalb des Baugebiets heikel und mit vielen Vorgaben verbunden sei, so Wiprächtiger. Das Rawi habe positive Signale gesendet.

Die Strassenverlegung kostet laut Beat Winiger rund 350 000 Franken, wobei auch der Kanton Luzern und die Gemeinde Hitzkirch einen Anteil übernehmen. Dessen Höhe ist aber noch offen, sagt Winiger. In einem nächsten Schritt sollen nun Verhandlungen über Landverschiebungen mit betroffenen Landwirten stattfinden. Läuft alles nach Plan, werden die Bauarbeiten im kommenden Frühling durchgeführt.

Roseline Troxler
roseline.troxler@luzernerzeitung.ch