

Luzern

Viel Holz am Seetalplatz

Das neue Verwaltungsgebäude soll mit Holz erstellt werden. So will es der Kantonsrat. 25



Wieder in Betrieb: Die ersten Züge verliessen gestern am frühen Morgen den Bahnhof Luzern.

Bild: Boris Bürgisser (Luzern, 27. März 2017)

Für den Anschluss sind Milliarden nötig

Durchgangsbahnhof 2,4 Milliarden Franken kostet das Grossprojekt laut dem Kanton Luzern. Doch damit allein können noch nicht mehr Züge fahren. Hohe Investitionen stehen an. Das zeigen Zahlen des Bundes, die unserer Zeitung exklusiv vorliegen.

Christian Glaus
christian.glaus@luzernerzeitung.ch

Diese Zahl fährt ein: Damit der Durchgangsbahnhof Luzern seinen vollen Nutzen entfalten kann, sind Investitionen von mehr als 5 Milliarden Franken nötig. Diese Zahl gibt das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Anfrage unserer Zeitung erstmals bekannt. Darin enthalten sind neben den vom Kanton genannten 2,4 Milliarden Franken für den Durchgangsbahnhof sowie den 1,3 Milliarden für den Zimmerberg-Basistunnel zwischen Baar und Thalwil zahlreiche weitere Ausbauten. Es handelt sich dabei um 30 bis 40 Projekte, wie BAV-Sprecherin Olivia Ebinger sagt. «Auf jeder Zufahrtsstrecke nach Luzern sind Ausbauten nötig. Dazu gehören Spurwechsel, Doppelspur, Wendegleise oder Anpassungen an Bahnhöfen.»

Welche Ausbauten genau in diesen 30 bis 40 Projekten enthalten sind, sagt das BAV nicht. Fest steht aber, dass es bei einem grösseren Projekt um den Bau eines dritten Gleises zwischen Baar Lindenpark und Baar sowie um den Ausbau des Bahnhofs Baar auf vier Gleise geht. In ihrem Rahmenplan Zug-Baar schrieben die SBB letztes Jahr: «Das Schienensystem im Raum Zug hat seine Leistungsgrenze erreicht. Schon eine bescheidene Steigerung des Angebots löst einen Infrastrukturausbau aus.» Die Kosten für den Ausbau Zug-Baar liegen laut Experten im dreistelligen Millionenbereich. Das BAV kommuniziert keine Zahlen zu einzelnen Projekten.

Ausbauten sind Voraussetzung für Durchgangsbahnhof

Ein anderes Vorhaben betrifft den Bahnhof Emmenbrücke, der verschoben und auf vier Gleise ausgebaut werden soll. Der Kanton rechnet hier mit Investitionen von 125 Millionen Franken. Das BAV nennt als weiteres Beispiel den Ausbau des Bahnhofs Ebikon. Für das BAV sind der Zimmerberg-Basistunnel und die Realisierung der kleineren Projekte zwingende Voraussetzung für den Durchgangsbahnhof Luzern. «Man kann nicht einfach einen Bahnhof ausbauen, sondern muss auch darauf achten, dass die zusätzlichen Züge auf den Zufahrtsstrecken Platz haben», sagt Ebinger.

Die Zentralschweizer Kantone setzen sich dafür ein, dass der Durchgangsbahnhof ins nächste Paket für den Ausbau der Bahninfrastruktur aufgenommen wird,

den sogenannten Ausbauschritt 2030/35. Doch die finanziellen Mittel beim Bund sind beschränkt. 12 Milliarden stehen zur Verfügung, wenn der Ausbauschritt in einer Etappe realisiert wird. Wird er aufgeteilt, sind es 7 Milliarden für die erste Etappe. Demgegenüber stehen Forderungen von rund 20 Milliarden Franken aus der ganzen Schweiz.

Robert Küng, Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements, kommentiert die vom BAV genannte Summe von 5 Milliarden nicht. Er sieht sich aber darin bestätigt, dass die Zunahme der Mobilität in der Zentralschweiz nur mit Zimmerberg-Basistunnel und Durchgangsbahnhof bewältigt werden kann. Küng fordert deshalb: «Im Ausbauschritt 2030/35 soll die Finanzierung des Zimmerbergtunnels und mindestens einer ersten Etappe des Durchgangsbahnhofs, einschliesslich der Möglichkeit einer Vorfinanzierung, enthalten

2,4 Mrd.
So viel kostet allein der Bau des Durchgangsbahnhofs.

1,3 Mrd.
So viel kostet der Zimmerberg-Basistunnel zwischen Baar und Thalwil.

5 Mrd.
Diese Investitionen sind fürs Gesamtprojekt Durchgangsbahnhof nötig.

sein.» Die Planung für beide Projekte müsse unverzüglich aufgenommen werden. Über die Verteilung der Gelder entscheiden Bundesrat und Parlament. Klarheit herrscht Ende dieses Jahres, wenn der Bundesrat seine Botschaft für den nächsten Ausbauschritt in die Vernehmlassung schickt.

Luzern hat wohl nicht die besten Karten

Beim nächsten Ausbauschritt spielt der Abbau von Überlast eine grosse Rolle. Laut Küng hat Luzern in diesem Punkt nicht die besten Karten. «Auf der Ost-West-Achse gibt es grössere Probleme.» Er setzt sich deshalb dafür ein, dass die Bewertungskriterien beim Bund geändert werden. So müsse die Topografie ebenfalls berücksichtigt werden. «Luzern ist eingeklemmt zwischen Bergen und Seen. Das macht Infrastrukturprojekte automatisch teurer.» Auch solle der

Bund den wirtschaftlichen Nutzen stärker gewichten. Bezüglich Topografie hat BAV-Direktor Peter Füglistaler gegenüber unserer Zeitung bereits versichert, dass diese berücksichtigt wird (Ausgabe vom 27. Januar).

Will Luzern im Verteilungskampf um die Bundesmilliarden siegen, muss der Kanton auch die Parlamentarier aus den anderen Landesteilen vom Nutzen des Grossprojekts überzeugen. Wichtigste Funktion des Durchgangsbahnhofs ist die Entlastung des Knotens Luzern. «Die maximale Kapazität des Bahnhofs liegt bei 22 Zugpaaren pro Stunde», sagt Küng. «Heute verkehren in Spitzenstunden 21 Zugpaare. Die Kapazitäten sind ausgeschöpft, wir brauchen zwingend einen Befreiungsschlag.» Dieser gelinge nur mit dem Durchgangsbahnhof.

Künftig könnten so in Richtung Zug/Zürich pro Stunde je vier S-Bahnen und Fernverkehrszüge fahren (siehe Grafik). Richtung Basel, Bern und Tessin wäre ein Halbstundentakt möglich. Zudem könnten in alle Richtungen mehr S-Bahnen verkehren. Da die Züge in Luzern nicht mehr wenden müssen, werden einzelne Verbindungen gegenüber heute deutlich schneller. Ebikon-Emmenbrücke etwa legt man in 11 statt 22 Minuten zurück. Auch sind Direktverbindungen wie Sursee-Zürich oder Zug-Bern möglich.

Im nationalen Kontext bringt der Durchgangsbahnhof vor allem auf der Strecke Deutschland-Basel-Italien eine markante Verbesserung. Auf dieser Strecke wäre man via Luzern 30 Minuten schneller in Italien als via Zürich. Luzern könnte also darauf hoffen, im Nord-Süd-Verkehr wieder mehr Anschlüsse zu bekommen. Auch betont Robert Küng, dass der Durchgangsbahnhof Luzern den überlasteten Knoten Zürich entlastet und so zu mehr Stabilität im Schweizer Bahnsystem führt.

Ob Luzerns Wunschfahrplan tatsächlich so umgesetzt wird, ist allerdings offen. Einerseits müssen die SBB die Wünsche in ihren Fahrplan aufnehmen, andererseits verursacht jeder zusätzliche Zug Mehrkosten. Diese müssen Bund und Kantone mitfinanzieren. Für Küng steht ausser Frage, dass es den Halbstundentakt nach Bern oder den Viertelstundentakt nach Zürich braucht, um das künftige Passagieraufkommen bewältigen zu können. Regierungsrat Küng: «Es wäre schade um jeden investierten Franken, wenn unser Angebotskonzept nicht umgesetzt würde.»

Bahnangebot mit Durchgangsbahnhof Luzern

Anzahl Verbindungen pro Stunde

