

«Der Bund hat seinen Job nicht gemacht»

Durchgangsbahnhof Das Zentralschweizer Komitee für den Durchgangsbahnhof Luzern macht Druck, damit das Megaprojekt sobald wie möglich realisiert wird. Präsident Hans Wicki sagt, wie ein Baustart schon in acht Jahren möglich wäre.

Interview: Lena Berger
lena.berger@luzernerzeitung.ch

700 Mitglieder hat das Zentralschweizer Komitee, das sich für den Durchgangsbahnhof Luzern starkmacht. Unter dem neuen Präsidenten, dem Nidwaldner Ständerat Hans Wicki (53), macht das Gremium jetzt Druck und stellt fünf klare Forderungen an den Bund (siehe Box). Dies im Rahmen der Vernehmlassung zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2035. Diese dient als Basis für die Botschaft des Bundesrates, die 2019 in National- und Ständerat kommen soll.

Hans Wicki, Sie sind seit Oktober der Präsident des Komitees Durchgangsbahnhof Luzern. Hat Ihr Vorgänger Georges Theiler den Glauben an das Projekt verloren? Ganz und gar nicht. Aber ein Gremium wie dieses ist nur schlagkräftig, wenn verschiedene Parteien darin vertreten sind und die Mitglieder in den richtigen Kommissionen sitzen. Georges Theiler ist pensioniert und ist inzwischen nicht mehr im eidgenössischen Parlament. Er hat mich als Nachfolger angefragt, weil ich in der Verkehrskommission des Ständerats bin und als ehemaliger Nidwaldner Bau- und Verkehrsdirektor über viel Erfahrung mit solchen Projekten verfüge.

Der Bund will den Durchgangsbahnhof nicht in den Bahnausbau 2035 aufnehmen – weil der Zimmerberg-Basistunnel dringender sei. Sind Sie damit einverstanden?

Wir wollten, dass beide Vorhaben als Projekte erster Priorität aufgenommen werden. Dass jetzt nur der Zimmerbergtunnel in diesem Zeithorizont realisiert werden soll, ist nicht ideal. Er hat aber immerhin erste Wirkungen bis nach Luzern. Das Wichtigste ist, dass sich der Bund zum Durchgangsbahnhof bekennt und ihn in zweiter Priorität in die Liste der Bahnprojekte aufgenommen hat.

Landet das Projekt Durchgangsbahnhof jetzt die nächsten 20 Jahre wieder in der Schublade?

Das darf nicht passieren. Wir wollen jetzt loslegen. Das Geld für die Projektierung des Durchgangsbahnhofs ist im Ausbauschritt 2025 vorgesehen und eigentlich längst gesprochen. Das Vorprojekt wurde bereits 2014 vom Kanton abgeschlossen, jetzt geht es nur noch um dessen Ergänzung. Das wäre die Aufgabe des Bundes, doch dieser hat seinen Job bislang nicht gemacht. Wir fordern, dass die Projektierung unverzüglich, also noch in diesem Jahr, an die Hand genommen wird.

Was soll das bringen, wenn der Durchgangsbahnhof gar nicht im Ausbauschritt 2035 enthalten ist?

Der neue Bahninfrastrukturfonds bietet seit 2015 die Möglichkeit einer flexiblen Planung. Unsere Idee ist, das Projekt zur Baureife voranzutreiben, indem die Zentralschweizer Kantone das Bauprojekt vorfinanzieren. Sollten andere Bauvorhaben ins Stocken geraten – beispielsweise durch Einsparungen –, könnte man dann den Bau des Durchgangsbahnhofs oder andere Bauvorhaben der zweiten Priorität vorziehen.

Dann würden andere Projekte verschoben, welchen das Parlament eine höhere Priorität eingeräumt hat, zum Beispiel der Zimmerbergtunnel. Das klingt nach Zwängerei. Keineswegs. Es soll niemandem etwas



Hofft, dass der Durchgangsbahnhof 2035 eröffnet werden kann: der Nidwaldner Ständerat Hans Wicki.

Bild: Nadia Schärli (Luzern, 10. Januar 2018)

weggenommen werden. Aber wenn ein Projekt für mehrere Jahre blockiert ist, dann sollten diese Mittel in realisierbare Projekte investiert werden, statt sie anzuhäufen oder sie den SBB zur Verfügung zu stellen, um den Unterhalt zu vergolden. So lässt sich elegant ein Projektstau verhindern. Auch das Herzstück Basel könnte davon profitieren.

Der Bund ist bisher aber nicht bereit, eine Umsetzungsgarantie abzugeben. Die Vorfinanzierung würde auf eigenes Risiko erfolgen. Wenn der Durchgangsbahnhof nicht in den Ausbauschritt 2040 aufgenommen wird, war die Arbeit umsonst.

Wenn das Projekt baureif ist, wird es ganz sicher prioritär in den nächsten Ausbauschritt aufgenommen. Aber es stimmt, wir brauchen verbindliche Zusagen von Seiten des Parlaments, dass der Durchgangsbahnhof gebaut und durch den Bund finanziert wird, wenn die Kantone das Projekt zunächst auf ihre Kosten vorantreiben.

Wie wollen Sie den Bund zu einer verbindlichen Zusage bewegen?

Durch Gespräche mit dem Bundesamt für Verkehr und den Parlamentskollegen. Es braucht jetzt wirklich ein Umdenken. Wenn die Planung flexibler wird, steigt auch die Qualität der Projekte. Wenn die Vorfinanzierung klappt, haben wir genug Zeit, den Durchgangsbahnhof zu planen. Nach dem alten System musste es immer sehr schnell gehen. Sobald das Geld gesprochen war, ging es hektisch zu und her- und vorher passierte gar nichts. Das ist nicht sinnvoll.

Selbst wenn die Gesetzesgrundlage für die flexiblere Planung geschaffen wird: Die Kosten für die Vorfinanzierung würden sich gemäss Luzerner Regierung zwischen 120 Millionen (bei 1 Prozent Zins) und 360 Millionen Franken (bei 3 Prozent Zins) bewegen. Können sich das die Kantone leisten?

Geht nicht, gibt's nicht. Die Sparprogramme dienen dazu, Kosten und Einnahmen ins Lot zu bringen. Das hat nichts mit dieser Investition zu tun. Der Kanton Luzern würde sich zeitlich begrenzt verschulden. Die Zentralschweizer Kantone sind glücklicherweise alle gesund, sodass sie problemlos einen Kredit über 100 Millionen aufnehmen können.

«Wir wollen, dass schon 2026 mit dem Bau begonnen wird.»

Hansi Wicki
Komiteepäsident

Und in dem Moment, in dem das Projekt vom Parlament beschlossen wird, zahlt der Bund auf einen Schlag den ganzen Betrag zurück. Es fallen für den Kanton also keine wirklichen Kosten an, ausser allenfalls dem Zins, aber das ist in der heutigen Zinslandschaft kein grosser Betrag.

Wenn alles läuft, wie Sie sich das vorstellen: Wann soll der Durchgangsbahnhof Realität sein?

Wir wollen, dass schon 2026 mit dem Bau begonnen wird, damit 2036 die ersten Züge auf der Durchmesserlinie fahren. Das ist ein ambitioniertes Ziel, aber wir sind überzeugt, dass es dank der Vorfinanzierung gelingen kann.

Die fünf Forderungen des Komitees

Vernehmlassung Das Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern macht sich für die Variante des Ausbauschritts stark, die vorsieht, bis 2035 11,5 Milliarden in die Bahninfrastruktur zu investieren. Es fordert, dass die Projektierung unverzüglich fortgesetzt wird, damit mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs im Jahr 2026 gestartet werden kann. Der Bund soll eine Vorfinanzierung durch die Kantone ermöglichen und dazu eine Umsetzungsgarantie festschreiben. Weiter soll der öffentliche Verkehr in der Zentralschweiz schrittweise weiterentwickelt werden. (ber)

Sie selber wären dann 72 Jahre alt. Woher nehmen Sie die Motivation, sich für ein Projekt einzusetzen, von dem Sie selber nicht profitieren?

Ich hoffe sehr, bei der Eröffnung noch dabei zu sein – im Idealfall ohne Rollator. Aber im Ernst: Dass man sich mit Herzblut für Anliegen einsetzt, die einen selber nicht betreffen, das ist für mich eine Grundvoraussetzung, um ein guter Politiker zu sein. Mir ist ja auch unser Schulsystem noch immer ein Anliegen, obwohl ich selber nicht mehr zur Schule gehe. Mich motiviert das Gefühl, an einer grossen Sache beteiligt gewesen zu sein und das Zentralschweizer Verkehrssystem mitgeprägt zu haben.

Auf welcher Seite stehen Sie, wenn es heisst: Durchgangsbahnhof oder Bypass?

Für mich ist völlig klar, dass beide Projekte realisiert werden müssen, damit die Zentralschweiz im Jahr 2040 optimale Voraussetzungen hat, was die Mobilität angeht. Nur so kann die steigende Mobilitätsnachfrage gestillt werden. Die Projekte werden aus zwei unterschiedlichen Fonds finanziert – das eine schliesst das andere nicht aus. Sie konkurrieren sich nicht.

Pius Zängerle, der frühere operative Leiter Ihres Komitees, schätzte die Realisierungschancen des Bahnhofs 2009 auf «zwischen 45 und 55 Prozent». Wie stehen die Realisierungschancen aus Ihrer Sicht heute?

Bei 100 Prozent. Die Frage ist heute nicht mehr, ob der Durchgangsbahnhof kommt, sondern nur noch, wann.