

Das bringt ein unterirdischer Durchgangsbahnhof

Der Durchgangsbahnhof ist das Luzerner Monsterprojekt schlechthin. Für 2,4 Milliarden Franken soll der Luzerner Bahnhof dereinst von Engpässen befreit werden (Ausgabe vom 29. September). Es ist ein rund 3 Kilometer langer Tunnel vorgesehen, der von Ebikon unter der Stadt und dem Seebecken zum Durchgangsbahnhof führt und dann weiter unter der Neustadt beim Portal Heimbach wieder an die Oberfläche kommt. Der Tunnel soll zwei Gleise beinhalten, im Durchgangsbahnhof sollen vier Gleise mit zwei Mittelperrons entstehen. Regierungsrat Robert Küng hat am Montag den Planungsbericht des Kantons vorgestellt. Wir beantworten die wichtigsten Fragen.

können lange Interregio- und Intercity-Züge nur an wenigen Perrons halten.

Wieso wurde das Projekt des Durchgangsbahnhofs gewählt?

Die Regierung hat über 30 Projekte geprüft. Die Vorschläge reichten von einer Doppelspur am Rotsee bis zu einem Altstadt-Tiefbahnhof. Diese Varianten hätten aber die Probleme nicht komplett gelöst. Um die Probleme ganzheitlich anzugehen, ist der Durchgangsbahnhof laut der Regierung am effektivsten.

Was sind die Vorteile des Durchgangsbahnhofs?

Die Regierung rechnet bis 2030 mit einer Nachfragesteigerung von 35 bis 50 Prozent für den Luzerner Bahnhof. Dieses Wachstum wird deswegen über kurz oder lang zu gravierenden Engpässen führen. Mit dem Durchgangsbahnhof entstehen diverse Verbesserungen im Angebot.

- Von Luzern Richtung **Ebikon-Zug-Zürich** entsteht eine Fahrzeitbeschleunigung von vier Minuten. Richtung **Emmenbrücke-Sursee-Basel/Bern** eine solche von einer bis zwei Minuten.
- Ein **Viertelstundentakt** Richtung **Zürich** (momentan Halbstundentakt) sowie ein **Halbstundentakt** Richtung **Bern** (momentan stündlich) sowie **Basel-Luzern-Arth-Goldau-Tessin** (heute ebenfalls stündlich) ist langfristig möglich. Auf der Achse Basel-Luzern-Lugano sowie Bern-Luzern-Lugano-Mailand ist ein Zeitgewinn von 15 Minuten möglich.
- Durch die besseren Verbindungen profitieren auch die **internationalen**



Matthias Stadler, Ressort Kanton, über das Luzerner Mega-Projekt

DARUM GEHT ES

- Anschlüsse** ab Basel und Mailand.
- Auch **regional** hat der neue Bahnhof Vorteile: Er ermöglicht dank der Durchmesselinie ein **S-Bahn-System** im Viertelstundentakt, zum Beispiel die **Stadtbahn Zug**, welche bis nach Luzern geführt werden könnte. Auch für **Nid- und Obwalden** entstehen mit den überregionalen Angeboten dank der Zentralbahn-Schnellzüge Verbesserungen.
 - Der Regierungsrat hebt zudem den **volkswirtschaftlichen** und den **räumlichen Nutzen** hervor. Durch den neuen Bahnhof werden Flächen frei, die neu genutzt werden können, und auch die lokale und regionale Wirtschaft profitiert von den hohen Investitionen.

Der Durchgangsbahnhof kostet voraussichtlich 2,4 Milliarden Franken. Wie wird das finanziert?

Am 9. Februar 2014 sagte das Schweizer Stimmvolk Ja zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi). Dadurch werden jährlich Erträge der

Schwerverkehrsabgabe, der Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer und der direkten Bundessteuer in den Bahninfrastrukturfonds einbezahlt. Aus dem Bundeshaushalt fliessen jährlich 2,3 Milliarden Franken in den Fonds. Die Kantone zahlen pro Jahr 500 Millionen Franken ein. Der Bund rechnet mit Einnahmen von 5 Milliarden Franken pro Jahr für diesen Fonds. Der Durchgangsbahnhof soll aus diesem Fonds bezahlt werden. Eine Beteiligung des Kantons an den eigentlichen Projektkosten ist ausgeschlossen. Das eidgenössische Parlament entscheidet, welche Bahninfrastrukturprojekte zuerst angegangen werden.

Wann wird der Durchgangsbahnhof gebaut?

Das steht in den Sternen. Baudirektor Robert Küng rechnet zumindest nicht mit einer Eröffnung vor dem Jahr 2035. Gemäss Küng dauert die Planung acht bis zehn Jahre, die Bauzeit 15 Jahre. Die Luzerner Regierung hofft, dass der Durchgangsbahnhof mit dem sogenannten Ausbauschritt 2030 des Bundes realisiert wird. Dann ist eine Vorfinanzierung nicht mehr erforderlich. Sollte dies nicht möglich sein, schlägt er dem Kantonsrat eine Vorfinanzierung vor. Diese sieht vor, dass die Zinskosten für die früher benötigten Mittel vom Kanton übernommen werden. Wie hoch dieser Betrag ausfällt, kann gemäss dem Kanton noch nicht genau gesagt werden, Küng rechnet je nach konkreter Ausgestaltung der Vorfinanzierung mit Kosten von 120 bis 360 Millionen Franken. Diese Zinskosten werden vom Bund nicht zurückbezahlt. Der Kanton erhofft

sich mit dieser Vorfinanzierung, dass das Projekt priorisiert wird.

Wie gut ist die Vorfinanzierung abgestützt?

Dazu gibt es momentan nur wenig Konkretes, was von den Luzerner Parteien der CVP, SVP und SP auch kritisiert wird. Die CVP zum Beispiel kritisiert die Vorfinanzierung als «unverbindliche Absichtserklärung». Thomas Buchmann, Departementssekretär des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements, betont, dass der Kanton nur Zinskosten vorfinanziert und er die dafür erforderlichen Mittel erst dann zu leisten hat, wenn sicher ist, dass der Durchgangsbahnhof tatsächlich realisiert wird.

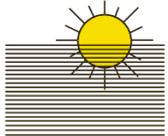
Nid- und Obwalden erklärten zu einem früheren Zeitpunkt ihr Interesse an einer Mitfinanzierung. Wie sieht es nun aus?

Es ist noch nichts entschieden. Der Obwaldner Baudirektor Paul Federer sagt, der Kanton Obwalden begrüsse den Durchgangsbahnhof. Inwiefern Obwalden sich an den Kosten beteiligen wird, kann Federer nicht sagen: «Das müssten wir zuerst mit Luzern anschauen, sollte eine solche Anfrage gestellt werden.» Der Nidwaldner Baudirektor Hans Wicki sagt, dass der Durchgangsbahnhof ein Projekt von «ausserordentlicher Bedeutung für die Region ist». Der Kanton Nidwalden habe schon verschiedentlich in Aussicht gestellt, sich an den Kosten zu beteiligen. Allerdings habe der Landrat sowie allenfalls die Stimmberechtigten des Kantons darüber zu entscheiden.

matthias.stadler@luzernerzeitung.ch

WETTER HEUTE

Nebel und Sonne



Alles Weitere zum Tageswetter lesen Sie auf Seite

30

Das Zitat



«Ich würde tatsächlich nie nach Zürich ziehen.»

Der Luzerner Musiker **Marco Kunz** (30) spricht im Interview über sein neues Album «Mundart-Folk» und seine Wurzeln. 10

Gemeinsame Interessen oder nur «gwundrig»?

HALLO NACHBAR Einem Schwätzchen über den Zaun ist man selten abgeneigt. So halte ich es zumindest – und die beiden auf dem Bild offenbar auch. Die Szene erinnert mich sogar an die eine oder andere Begegnung mit meinen Nachbarn. Nicht selten gesellt sich nämlich im Verlauf eines Gesprächs ein Tier dazu. Meistens handelt es sich dabei um Sidney oder Miss Daisy. Die beiden Katzen wohnen seit zehn Jahren bei mir. Aber auch eines der beiden schwarzen Kaninchen meiner Nachbarn im Haus oberhalb meines Grundstücks – oder zwei der drei Hunde der Nachbarin von gegenüber blicken manchmal neugierig in die Runde und geben ihren Senf dazu.

Wir Menschen verstehen zwar nicht, was die Laute der Tiere bedeuten sollen. Macht aber nichts. Die Gespräche sind ja nicht immer derart ernst oder von politischer Brisanz, dass es ein Bellen oder Miauen nicht vertragen würde. Kühe sind aber nie mit von der Partie, sonst

MEIN BILD

hätte ich das Muhen noch mit eingebaut. Allerdings habe ich auf einem Spaziergang durch das erweiterte Quartier Miss Daisy schon auf der Wiese bei den Kühen gesehen. Sie sonnte sich auf einem Heuhaufen mit beneidenswerter Ruhe. Dabei war es ihr egal, ob eine der riesigen Kühe an ihr schnupperte oder ob ich vorbeispazierte und ihren Namen rief.

Dass sie Konversation mit den Kühen betrieb, wie die beiden auf dem Foto von Leser Sepp Bernasconi, habe ich aber nie gesehen. Obwohl sie ja durchaus gemeinsame Interessen haben könnten. Miss Daisy wie auch die Kühe in meiner Nachbarschaft tragen nämlich Glocken (unterschiedlicher Grösse) um den Hals. Weil sie das dürfen. Somit ist das Thema, welches wir hier gar nicht weiter anschnitten wollen, keines. Weshalb es auch nichts zu bereden gibt. Damit ist klar, dass die Katze und die Kuh «gwundrig» sind. Mehr nicht. **ROGER RÜEGGER**
Roger.ruegger@luzernerzeitung.ch

Kuh trifft Katze: Was die wohl voneinander halten? Leserbild Sepp Bernasconi, Ennetbürgen

