



Grossprojekte en masse

Milliardenprojekte Um den Anschluss auf Strasse und Schiene nicht zu verpassen, muss die Zentralschweiz einiges leisten. Teuer ist die Topografie.

PIRMIN SCHILLIGER

Vor vier Jahren wurde der 57 Kilometer lange Gotthard-Basistunnel eröffnet. Doch wirklich fertiggestellt sein wird dieses Jahrhundertbauwerk erst, wenn auch sämtliche Zulaufstrecken zum 4-Meter-Korridor ausgebaut sind. Entlang des Vierwaldstättersees ist dies bereits der Fall, am Zugersee auf der Strecke Zug-Walchwil-Arth-Goldau sind die Bauarbeiter im Schlusspurt. «Bis Ende Jahr wird auch dieser Abschnitt fertig sein», sagt SBB-Sprecher Reto Schärli.

Durchgangsbahnhof Luzern

Der eigentliche neuralgische Punkt bleibt der Kopfbahnhof Luzern. Allein mit Korrekturen, etwa am Nadelöhr Gütsch, wird man zu keiner vernünftigen Lösung gelangen. Notwendig ist ein grundsätzlich neues Konzept der Verkehrsführung mit einem Durchgangsbahnhof. Es ist ein Mammutvorhaben, basierend auf einer Studie des Kantons Luzern, in deren Rahmen mehr als dreissig Varianten geprüft worden sind. Der neue Bahnhof soll über eine unterirdische Durchmesserlinie und vier tiefer gelegte Gleise die Achsen Basel/Bern-Luzern und Luzern-Zürich verbinden und eine neue Nord-Süd-Verbindung schaffen. Notwendig wird ein neuer Tun-

nel von 3,5 Kilometern, der unterm Seebecken direkt zum Bahnhof führen wird.

Derzeit erarbeiten die SBB im Auftrag des Bundes das Vorprojekt. Bei einer geplanten Bauzeit von zwölf Jahren könnte der neue Durchgangsbahnhof also frühestens 2038 fertig sein. Damit die Zentralschweizer eines Tages über den neuen Bahnhof in bloss 33 Minuten und im Viertelstundentakt nach Zürich pendeln können, muss ein weiterer Flaschenhals beseitigt werden. Zu diesem Zweck ist zwischen Baar und Thalwil der 11 Kilometer lange Zimmerberg-Tunnel II geplant. Das Vorhaben ist allerdings noch nicht über eine Machbarkeitsstudie hinaus gediehen. Deren Resultate wollen die SBB bis Ende Jahr vorlegen. Der Tiefbahnhof Luzern und der Zimmerberg-Tunnel II wären für die Zentralschweiz zweifellos ein zwingend notwendiger Befreiungsschlag.

Mit ähnlichem Zeithorizont wie beim neuen Durchgangsbahnhof Luzern wird bei den beiden grössten Strassenvorhaben gerechnet. Am Gotthard starteten in diesem Frühjahr die Vorbereitungen für den Bau der zweiten Tunnelröhre; 2024 sollen die beiden Tunnelbohrmaschinen bei diesem Milliardenprojekt in Aktion treten. «Mitte 2029 könnte dann die zweite Tunnelröhre in Betrieb gehen und danach die bestehende Röhre saniert werden kann», sagt Thomas Rohrbach, Sprecher des Bundesamts für Strassen (Astra). Ab 2032 sollen beide Tunnel dem Verkehr zur Verfügung stehen, allerdings aus umweltpolitischen Gründen nur einspurig befahren werden.

Noch im Planungsprozess befindet sich das zweite Grossprojekt. Es betrifft den sogenannten Bypass und die Spange

Nord im Raum Luzern. Für den Bypass, der die A2 vom Lokalverkehr entlasten soll, hat das Astra das Ausführungsprojekt in diesem Frühsommer aufgelegt. Sobald alle Einsprachen erledigt sind, können die Ampeln auf Grün geschaltet werden.

Streit um Spange Nord

Der Spange Nord hingegen erwacht heftiger politischer Widerstand. Die Stimmbürger der Stadt Luzern haben sich jedenfalls im September gegen diesen neuen Zubringer zur Autobahn ausgesprochen. Es ist ein deutliches Signal an die Adresse des Kantons, der als Bauherr nun nochmals über die Bücher gehen muss. Bis sich die Verkehrssituation in Luzern Nord, die am Zusammenschluss von A2 und A14 regelmässig Staus verursacht, definitiv entspannt hat, wird es wohl noch eine Weile dauern. Frühestens 2035 könnte der neben dem Gotthardtunnel präkärste Flaschenhals im Strassennetz der Zentralschweiz beseitigt sein. Allenfalls nur mithilfe der schlanken Variante - also Bypass, aber keine Spange Nord.

Angesichts dieser beiden Grossprojekte gehen zwei andere längerfristige Baustellen fast schon vergessen. Sie betreffen die neue Axenstrasse auf der N4 und den Abschnitt zwischen Lungern Nord und Giswil Süd auf der Brünigstrasse N8. Für das eigentliche Kernstück, den 2 Kilometer langen Kaiserstuhl-Tunnel, laufen die Vorarbeiten. Weiter verzögern wird sich hingegen der Bau der neuen Axenstrasse. Gegen das Ende April 2020 vom Uvek genehmigte Ausführungsprojekt haben verschiedene Umweltverbände mittlerweile beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde erhoben.