

NR. 2 | 2018

LUZERNER KMU

DAS LUZERNER UNTERNEHMER-MAGAZIN

**WERK
PLATZ**
BAHNHOF LUZERN

BAHN FREI FÜR LUZERN –
STÄNDERAT HANS WICKI IM GESPRÄCH



Bahn mit Plan – und Zukunft

Gute Nachrichten für das Komitee Durchgangsbahnhof Luzern! Ende März hat der Bund in seiner Vernehmlassungsvorlage festgehalten, dass der Durchgangsbahnhof die einzige Lösung zur Weiterentwicklung des Bahnknotens Luzern ist. Damit können die Zentralschweizer Kantone aufatmen, denn nun ist der Weg für die baureife Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs frei. Kurz: Der Durchgangsbahnhof Luzern kann nun vorangetrieben werden. Vor allem bekennt sich der Bundesrat damit deutlich zum Durchgangsbahnhof im Rahmen des Bahnausbauschritts 2030/35, was bedeutet, dass der Bund die Projektierung über den Ausbauschritt 2030/35 finanzieren will. Dass vom Durchgangsbahnhof in Zukunft nicht nur Pendler, Wirtschaft und Tourismus, sondern die ganze Schweiz profitieren werden, davon ist Hans Wicki, FDP-Ständerat und Präsident Komitee Durchgangsbahnhof Luzern, in unserem grossen Interview fest überzeugt.

Und was sonst noch?

In der Ausgabe, die Sie in der Hand halten, erwartet Sie, werte Leser und Leserinnen, ein bunter Mix aus spannenden und aktuellen Beiträgen zu folgenden Themen: Es ist kein Geheimnis, dass sich Inhaber von KMU bei einem Punkt in der Unternehmensführung oft sehr schwer tun: der rechtzeitigen Planung der Unternehmensnachfolge und der damit verbundenen Suche nach einer geeigneten Person. Wie die Nachfolge gezielt und erfolgreich über die Bühne gebracht werden kann, lesen Sie einerseits in unserem Fachbeitrag zum Thema «Nachfolge» wie auch im Interview mit der renommierten Nachfolge-Expertin Carla Kaufmann, die mit dem NachfolgeBus ein ganz besonderes Projekt ins Leben gerufen hat.

Diesmal begeben wir uns in unserer neuen Rubrik «Reisen und Kultur» auf eine Reise der besonderen Art rund um den Bodensee. In unserem dreiteiligen Reisebericht dreht sich alles um die schönsten Gärten sowie um die besten Weine der Bodenseeregion. Begleiten Sie uns auf die Reise und lassen Sie sich inspirieren!



Hans Wicki, Ständerat und Präsident des Komitees Durchgangsbahnhof Luzern, will 2026 den ersten Spatenstich für das Megaprojekt setzen. Foto: zVg

«Kollaps heisst Stillstand»

MOBILITÄT Die Zentralschweiz ist eine boomende Wirtschaftsregion. Um den drastisch ansteigenden Verkehr auch in Zukunft zu bewältigen, muss umgehend gehandelt werden. Nun hält der Bund fest, dass der Durchgangsbahnhof Luzern gezielt voran getrieben werden soll. Der Baubeginn für 2026 bleibt realistisch, sagt Hans Wicki, Präsident des Komitees Durchgangsbahnhof Luzern.

INTERVIEW INÈS DE BOEL

Leistungsfähige Verkehrssysteme sind eine wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft. Das gilt auch für die Region Zentralschweiz im Allgemeinen wie für den Kanton Luzern im Besonderen.

Aber seit Jahren wächst der Verkehr rund um den Verkehrsknotenpunkt Luzern, speziell der Bahnhof stösst langsam, aber sicher an seine Kapazitätsgrenzen. Die Bevölkerung wächst stetig – vor allem in den Agglomerationen, mit der Folge, dass die Pendlerströme zunehmen. Mit der Digitalisierung entstehen zudem vollkommen neue

Mobilitätsbedürfnisse, deren Herausforderungen angegangen werden müssen, will man die Region zukunftsfähig weiterentwickeln. Warum es wichtig ist, dass der Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern – auch mit Vorfinanzierung – im Jahr 2026 beginnen muss, erklärt uns Hans Wicki, Ständerat des Kantons Nidwalden und Präsident des Komitees Durchgangsbahnhof Luzern im Gespräch.

Herr Wicki, in der Grossregion Luzern sind drei Grossprojekte geplant, der Durchgangsbahnhof Luzern, der Zimmerbergtunnel II und der sog. Bypass Luzern. Warum

sind diese Projekte, allen voran der Durchgangsbahnhof, von nationaler Bedeutung?

Hans Wicki: Der Durchgangsbahnhof und der Zimmerbergtunnel sind enorm wichtig, weil sie auf nationaler Ebene zwei Vorteile bringen. Beide sind erstens für die Mobilität der ganzen Zentralschweiz von Bedeutung. Mobilität ist eine der wichtigsten Rahmenbedingungen für die Wirtschaft. Für unsere Region, die neben Zürich eine Boomregion ist, ist es enorm wichtig, dass diese die Chance erhält, sich weiterzuentwickeln. Zweitens sind beide Bahn-Projekte deshalb von nationaler Bedeutung, weil beide eine enorme Zeitersparnis –

nämlich 30 Minuten – auf dem gesamten Schienennetz, v. a. aber auf der Nord-Süd-Achse mit sich bringen. Darüber hinaus darf man den Sicherheitsaspekt nicht ausser Acht lassen. Dank einer zweiten Linie von Norden nach Süden müssen nicht mehr alle Züge über Zürich fahren und wir hätten im Fall eines Unfalls oder Erdbebens, welche die Logistik und die Wirtschaft jeweils vor grossen Problemen stellen, die Möglichkeit, auf die eine oder andere Achse auszuweichen. Zu guter Letzt: Unsere Infrastruktur ist überall am Anschlag – nicht nur in der Zentralschweiz, von Zürich ganz zu schweigen. Wenn wir in Zukunft noch mehr Züge über den Hauptbahnhof Zürich lenken, werden dort weitere Ausbauwünsche verlangt werden. Mit einer zweiten Linie haben wir die Option für eine drastische Entlastung.

Wie steht die Zentralschweizer Bevölkerung zu den Bauvorhaben?

Ich spüre grosse Zustimmung zum Durchgangsbahnhof. Unser Komitee Durchgangsbahnhof Luzern zählt mittlerweile 700 bis 800 Mitglieder. Diese kommen aus verschiedenen Bereichen – aus Wirtschaft, Politik sowie aus dem ÖV-Bereich, aber auch aus den Gemeinden und den Kantonen, selbst die Zentralschweizer Regierungskonferenz steht hinter uns. Gesamthaft gesehen ist eine hohe Akzeptanz vorhanden. Gewiss haben wir noch Gegner, aber das sind jene, die sagen, sie hätten die bessere Lösung. Ursprünglich wurden über 30 Varianten eingebracht. Es gibt immer noch Leute, die von ihrer Variante als die beste überzeugt sind und nicht glauben können, dass ihre Variante nicht zum Zug kommt. Wenn das Parlament dieses Jahr zustimmen wird, dann wird die Zustimmung noch grösser werden.

Warum sind die Projekte auch im Hinblick auf die Digitalisierung wichtig?

Das ist ein zentraler Punkt. Mit der Digitalisierung werden wir einen Quantensprung bezüglich der Individualisierung in der Mobilität erreichen. Dank Mobilitäts-Apps sowie neuer Möglichkeiten, etwa der Tür-zu-Tür-Mobilität,

können wir davon ausgehen, dass die Gesamtmobilität exponentiell zunehmen wird. D.h., dass wir das digitale System dort, wo die Mobilität zunehmen wird, weitertreiben und für eine stabile Infrastruktur sorgen müssen. Es braucht auf den zwei Ebenen – nämlich auf der Bahn- und auf der motorisierten Seite – Verkehrsachsen und entsprechende Infrastrukturanpassungen, damit es keinen Kollaps gibt. Denn Kollaps heisst Stillstand. Im Vergleich zu Zürich oder Basel steht die Zentralschweiz zwar noch nicht vor einem Stillstand. Aber: Prognosen sehen unsere Region spätestens im Jahr 2030 in der gleichen Situation, die Zürich heute hat. Darum müssen wir heute reagieren. Die Mobilität wird mit oder ohne Digitalisierung zunehmen, aber mit ihr wird sie überproportional zunehmen.

Beim Ausbau der Bahninfrastruktur setzt die Zentralschweiz auf den Durchgangsbahnhof und den Zimmerbergtunnel II. Gibt es eine Alternative zu den beiden Projekten? Nein, wir haben keinen Plan B, wir müssen aber auch keinen mehr haben. Wie oben bereits gesagt: Der Durchgangsbahnhof Luzern hat ein umfassendes, variantenreiches Studium durchlaufen. Es wurde lang und breit diskutiert, welches das beste System für Luzern und die Region Zentralschweiz ist. Man hat sich – auf Regierungs-, aber auch auf Kantonsparlamentsebene – für den Durchgangsbahnhof und den Zimmerbergtunnel II mit Light-Variante entschieden. Der Bund ist zur gleichen Überzeugung gekommen, für ihn gibt es heute nur diese beiden Projekte. Jetzt haben wir zwei Chancen: Entweder gibt es diese zwei Projekte oder gar nichts. Das ist das Risiko.

Die Stadt Luzern hat bereits seit Jahren einen speziellen Durchgangsbahnhof-Fonds angelegt, der aktuell mit 19 Millionen Franken gefüllt ist. Das Problem: Der Bund gibt keine Garantie ab, dass er die Vorfinanzierung später zurückerstatet wird. Wie wollen die Zentralschweizer Kantone dem Bundesrat eine solche Garantie abringen?

Die Vorfinanzierung ist in der FABI-Abstimmung thematisiert worden. Alle



Ist der Durchgangsbahnhof Luzern bald Realität? Foto: Michael Kunz

Kantonsregierungen sind zum Schluss gekommen: Wenn der Durchgangsbahnhof nicht auf die Prioritätenliste eins gesetzt und nicht umgesetzt wird, dann passiert im Kanton Luzern und in der Zentralschweiz bis 2030 gar nichts. Da der Durchgangsbahnhof in der Kategorie zwei ist, muss der Bund dem Kanton die Chance geben, das Projekt bis zum Baustart weiter zu verfolgen. Wir haben in den letzten 30 bis 40 Jahren erkennen müssen, dass zahlreiche Projekte bereits in der Bewilligungsphase ins Stocken geraten sind. Das ist das schlimmste Szenario, weil kein Geld ausgegeben wird. Wenn ein anderes Projekt mit vorfinanzierten Mitteln vorangetrieben wird, dann müsste es möglich sein, dass das baureife, bewilligte Projekt mit dem Geld gebaut werden kann, welches nicht gebraucht wird. Aus dem Gedanken heraus ist der Vorfinanzierungsartikel entstanden. Der Bund hat dies genauso gesehen – und nun eine gewisse Verpflichtung, auch wenn er der Durchgangsbahnhof nicht auf die Prioritätenliste eins setzen wird. Der Kanton Luzern argumentiert, dass er das Genehmigungsverfahren trotzdem einleiten und 2026 mit dem Bau loslegen kann. Dann wäre der Durchgangsbahnhof schon 2034/35 und nicht erst 2045 fertig. Das würde eine um zehn Jahre verbesserte Verkehrssituation bedeuten. Geplant ist, dass der Bund diese Vorfinanzierung zurückzahlen würde, weil es sich um ein nationales Projekt handelt. Wir müssen jetzt eine

Formulierung finden, die den Bund dazu verpflichtet, uns die vorfinanzierten Mittel zurückerstatten.

Wie stehen die Chancen konkret?

Sicherlich nicht schlecht, aber noch können wir nicht sagen, dass wir das Ziel erreicht haben. Das Projekt ist bekannt und akzeptiert. Ich bin guten Mutes, dass wir, bis das Projekt ins Parlament geht, eine gute Formulierung finden werden. Wir sind auf einem gutem Weg.

Was, wenn der Bund letztendlich keine Garantien abgibt, dass er das Geld zurückerstattet. Haben Sie keine Bedenken, dass die Zentralschweiz am Ende mit leeren Händen dasteht?

Nein. Unser Terminplan sieht klar vor, dass im Jahr 2026/27 das Departement UVEK die nächste Etappe – nämlich die Umsetzung 2030/35 ins Parlament bringen muss. D.h. aber auch, dass in der Debatte der Durchgangsbahnhof konsequenterweise auf der Prioritätenliste eins sein muss. Zudem kann der Bund auch 2026 sagen, dass er die Zahlung dafür übernimmt, weil der Kanton Luzern den Bahnhof haben will. Das würde eine Vorfinanzierung

von drei Jahren bedeuten. Hier sage ich: Das ist machbar.

Welche konkreten Forderungen stellt das Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof für den Ausbauschritt 2030/2035?

Erstens müssen wir sofort mit der Planung anfangen. Die Planung der Zentralschweiz sieht vor, dass es den Durchgangsbahnhof braucht und man ihn auch will. Da dieses Projekt nun dank der Parlamentsbeschlüsse gesichert ist, können wir jetzt die Planung weiter vorantreiben. Nun geht es mit dem Vorprojekt weiter, um dann das Bauprojekt zu lancieren. Die zweite Forderung richtet sich an den Kanton Luzern und an die Zentralschweizer Kantone: Sobald eine Baubewilligung vorliegt, muss 2026 mit dem Bau angefangen werden. Gegebenenfalls muss drei bis vier Jahre vorfinanziert werden. Es muss eine Baubewilligung vorliegen. Dann müssen wir sofort 2026 anfangen zu bauen und müssen allenfalls drei oder vier Jahre vorfinanzieren. Die Kantone sagen: Das machen wir. Das sind unsere Hauptforderungen. Drittens muss der Bund sein Versprechen aus der FABI-Abstimmung einhalten und für den Passus Hand

bieten, dass die Vorfinanzierung klar geregelt ist. Es ist wichtig, dass wir der Bevölkerung versichern können, dass der Bund das Geld aus der Vorfinanzierung garantiert zurückzahlen wird. Nochmals unsere drei wichtigsten Forderungen sind: die Planung vorantreiben, 2026 mit dem Bau anfangen sowie die Vorfinanzierung vertraglich regeln.

Der Durchgangsbahnhof findet in der Vernehmlassung für den Ausbauschritt 2035 ausserhalb der Zentralschweiz nur wenig Unterstützung, wie eine Auswertung der Luzerner Zeitung ergeben hat. Haben Sie eine Erklärung, warum?

Hier geht es um den normalen Verteilungskampf. Jede Region verfolgt zunächst ihre eigenen Projekte. Aus dem 11-Milliarden-Topf, der zur Verfügung steht, können nicht alle Projekte berücksichtigt werden. Aus dem Grund ist klar, dass jede Region praktisch für sich kämpft. Eine Region, die ein wenig auf unserer Seite kämpft, ist die Region Basel. Mit ihrem Mammutprojekt, dem sog. Basler Dreieck, befinden sie sich ebenfalls auf der Prioritätenliste zwei, mit dem Ziel, in die Liste eins zu kommen. Der Kanton Basel ist in der gleichen Situation wie der Kan-

ton Luzern. Wir bilden eine Allianz: Der Kanton Basel unterstützt unseren Durchgangsbahnhof, im Gegenzug unterstützen wir ihr Projekt.

Auf dem Mobilitätskongress 2018 nannten Sie hinsichtlich eines konkreten Termins für einen Spatenstich das Jahr 2026. Ist dieser Termin realistisch?

Ja, sonst hätte ich das nicht gesagt. Die Festlegung des Termins ist zwar sportlich, aber nicht umsonst sind wir eine Sportregion – mit Weltmeistern und Abfahrtsweltcupsiegern (lacht). Im Ernst: Wir wollen vorwärts machen. Wenn man etwas erreichen und Aufmerksamkeit erhaschen will, dann muss man manchmal Sätze sagen, die an der Grenze des Machbaren liegen. Aber ich bin dennoch davon überzeugt. Wenn alles normal läuft – und keine grossen Einsparungen zu erwarten sind –, dann ist es realistisch, dass wir um das Jahr 2025/26 herum eine Bewilligung auf Bundesebene erreichen können. Dann kann der Spatenstich erfolgen. Es ist klar: Man muss das Projekt auch vorantreiben wollen. Wenn man natürlich davon ausgeht, dass erst 2035 gebaut wird, fährt man nur mit halber Kraft. Wir wollen aber mit voller Kraft fahren und alle Ressourcen, die wir haben, investieren. Dann funktioniert das auch. Notabene: Da es sich um einen Tiefbahnhof handelt, rechne ich mit wenigen Einsparungen, so dass der Terminplan aufgehen wird.

Noch eine Frage zur Autobahnumfahrung Bypass Luzern, die schon bis 2030 realisiert werden dürfte: Warum hat in diesem Fall der Bund so schnell grünes Licht gegeben?

Im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr gibt es klare Aufgaben. Der Bund möchte die Nord-Süd-Achse stärken, mit der Folge, dass der Bypass für den Bund wichtiger ist als andere Projekte. Man muss bedenken, dass die anderen Projekte auch noch nicht soweit fortgeschritten sind wie der Bypass. Hierin sind noch zwei andere Projekte mit eingeschlossen – die sich schon im Bau befindlichen Strassen zwischen Zürich und Bern und Aargau und Bern. Bezüglich der Nord-Süd-Achse ist der Bypass ein zentrales Element. Darum der Vorzug durch den Bund.

2018 werden National- und Ständerat über den Ausbauschritt 2030/35 entscheiden. Welche Prognose geben Sie ab: Wird das Projekt



ZUR PERSON

Hans Wicki (FDP) ist seit 2015 Ständerat des Kantons Nidwalden. Seit 2017 präsidiert Hans Wicki das Komitee Durchgangsbahnhof Luzern. Von 2010 bis 2016 war der gebürtige Luzerner Mitglied des Nidwaldner Regierungsrates und Vorsteher der Baudirektion, zwischen 2000 und 2010 war er nebenamtlich als Gemeinderat und von 2006 bis 2010 Gemeindepräsident in seiner Heimatgemeinde Hergiswil tätig. Zudem war der Unternehmer CEO der Pfisterer-Gesellschaften in der Schweiz und Südafrika sowie Mitglied der Konzernleitung der Pfisterer-Gruppe, einem führenden Unternehmen in der Elektrotechnik. In seiner Freizeit, die er mit seiner Familie und Freunden verbringt, pflegt er neben Kulturveranstaltungen und sportlichen Aktivitäten das Lesen und die Musik.

Durchgangsbahnhof nun verbindlich festgesetzt?

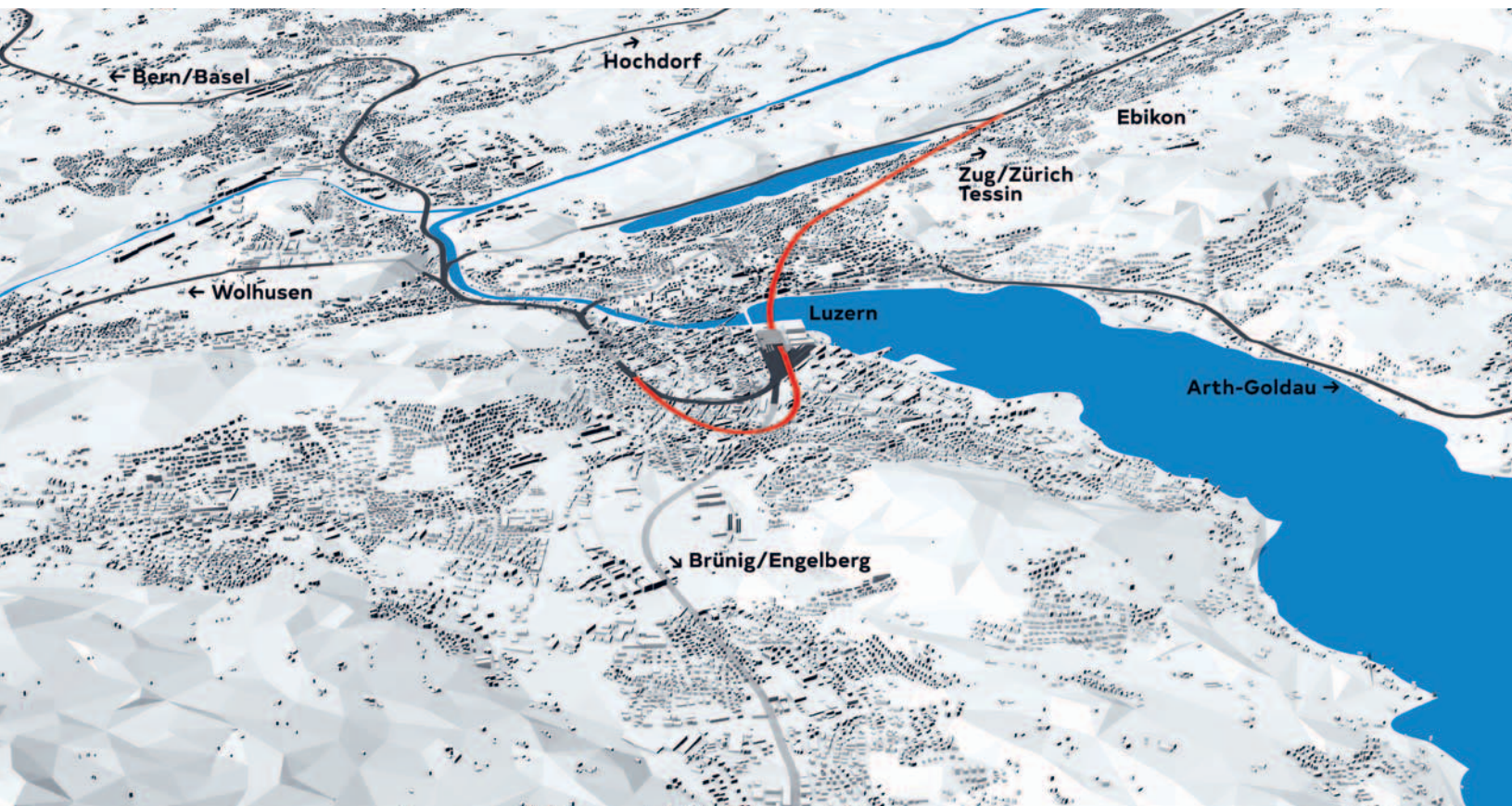
Davon bin ich fest überzeugt. Es gibt zwei Varianten: Die Variante mit 7 Milliarden und die Variante mit 11 Milliarden Franken. Man darf nicht vergessen, dass Verkehrspolitik immer Regionalpolitik ist. Je mehr Regionen von einem Projekt profitieren, desto mehr Regionen unterstützen diese insgesamt. Bei sieben Milliarden wir die Hälfte der Schweiz nicht berücksichtigt, worauf die Kantone eher nicht bereit sind, andere Projekte zu unterstützen. Bei 11 Milliarden werden hingegen drei Viertel der Schweiz berücksichtigt. Hier wird man sich eher für diese Variante entscheiden. Wenn der Bund dieses Jahr eine gute Formulierung für die Vorfinanzierung findet, dann bin ich felsenfest davon überzeugt, dass 11,5 Milliarden Franken für den Durchgangsbahnhof bereitgestellt werden und dass wir 2026 anfangen können zu bauen.

Eine letzte Frage: Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Zentralschweiz?

Die Zentralschweiz hat in den letzten 20 Jahren enorm an Attraktivität

gewonnen – in Bezug auf Mobilität, auf Arbeitsplätze sowie auf das Wohnen. Ich bin überzeugt: Wer einmal in der Zentralschweiz war, geht nie mehr weg. Sie ist mit Sicherheit eine der schönsten Regionen auf der Welt. Wo kann man Seen und Berge innert einer halben Stunde erreichen? Dank des hervorragenden Mobilitätsangebots sind wir in einer Stunde in Basel, im Tessin, in Bern und Zürich. Nicht zu vergessen: Wir haben eine ausserordentlich hohe Sicherheit, die Kriminalitätsrate ist sehr tief. Es ist wichtig, die Attraktivität der Zentralschweiz auch in Zukunft zu erhalten. Dafür braucht es aber Investitionen in die Infrastruktur – in Strassen und in die Bahn. Ich hoffe, dass es und gelingt, sowohl raumplanerisch als auch infrastrukturtechnisch so kluge Entscheidungen zu treffen, dass wir die Lebensqualität, die wir uns hart erarbeitet haben, zu bewahren oder sogar auszubauen. Dann profitieren unsere Kinder und Enkel. Es sind kleine, aber entscheidende Schritte in die richtige Richtung.

www.komitee-durchgangsbahnhof.ch



Der Durchgangsbahnhof bedeutet zukünftig eine drastische Entlastung des Bahnknotenpunkts Luzern. Foto: Visualisierung/Kanton Luzern