

## «Eigentlich müssten die Luzerner jetzt jubelieren»

**Durchgangsbahnhof** Das Luzerner Milliardenprojekt hat es nicht in den Ausbauschnitt 2035 des Bundes geschafft. Der Direktor des Bundesamts für Verkehr erklärt, weshalb der Bau des Durchgangsbahnhofs trotzdem nicht verzögert wird.

Interview: Robert Knobel  
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Der Bundesrat hat die Botschaft für den Ausbau der Bahninfrastruktur bis 2035 vorgestellt. Darin enthalten ist der Bau des Zimmerberg-Tunnels (Baar-Thalwil). Der Luzerner Durchgangsbahnhof ist nicht aufgeführt – es sind lediglich 100 Millionen für die weitere Planung reserviert. Das sorgte in Luzern für Kritik (wir berichteten). Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), nimmt Stellung.

**Peter Füglistaler, der Ausbauschnitt 2035 sorgt in Zug für Freude, in Luzern aber für leise Enttäuschung. Wieso konnte sich der Bund nicht dazu durchringen, den Durchgangsbahnhof definitiv zu bauen?**

Es gibt keinen Grund, enttäuscht zu sein. Im Gegenteil: Die Luzerner haben alles bekommen, was sie gewünscht haben. Die Gelder für die weitere Planung bis und mit Projektierung des Durchgangsbahnhofs sind reserviert. Der Bund würde kaum so viel Geld in die Hand nehmen für ein Projekt, das er gar nicht will. Eigentlich müssten die Luzerner jetzt jubelieren.

**Jubilieren würden sie, wenn der Durchgangsbahnhof möglichst schnell gebaut würde. Aber nun müssen sie auf den nächsten Ausbauschnitt warten.**

Das stimmt eben nicht. Es ist keine Frage der finanziellen Mittel. Selbst wenn wir jetzt die gesamte Bausumme für den Durchgangsbahnhof bereitstellen würden, könnte er trotzdem nicht schneller gebaut werden: Wir brauchen eine rund zehnjährige Planungsphase, um das Projekt zur Baureife zu bringen. Der Bau kann daher frühestens 2028 beginnen. Bis dahin wird der nächste Ausbauschnitt voraussichtlich bereits beschlossen sein – mit grosser Wahrscheinlichkeit inklusive Durchgangsbahnhof. Wir liegen also perfekt im Zeitplan. Natürlich wird das Parlament das letzte Wort haben. Aber mit dieser kleinen Unsicherheit muss Luzern leben, wie alle anderen Regionen, die auf einen weiteren Ausbau des Schienennetzes setzen.

**Eine Vorfinanzierung durch die Zentralschweizer Kantone könnte den Druck auf das Parlament erhöhen, dem Durchgangsbahnhof zuzustimmen. Wäre dies sinnvoll?**

Die Kantone haben klar signalisiert, dass sie nicht etwas finanzieren wollen, das noch nicht definitiv beschlossen ist. Am Zeitplan würde eine Vorfinanzierung aus oben genannten Gründen ohnehin nichts ändern. Bis 2026 gibt es in Sachen Durchgangsbahnhof keinerlei Finanzierungslücken.

**Zehn Jahre für die weitere Planung sind eine lange Zeit. Welche Fragen gilt es bis zum Baubeginn noch zu klären?**

Die technischen Abklärungen beispielsweise für die Seeunterquerung sind sehr aufwendig. Hinzu kommt die Planung der Tunnelportale, die auch private Grundstücke tangieren. Bezüglich der grundsätzlichen Machbarkeit haben wir aber keine Bedenken. Zum Vergleich: Das Projekt Herzstück Basel, bei dem die



Pendler im Bahnhof Luzern. Bis der Durchgangsbahnhof gebaut ist, wird es mindestens 2040, vielleicht auch 2045.

Bild: Philipp Schmidli (7. Juni 2018)

Planungskosten im Ausbauschnitt 2035 enthalten sind, ist deutlich weniger weit fortgeschritten als das Luzerner Projekt. So ist in Basel etwa die Streckenführung und die Nutzung noch unklar. Solche Fragen sind in Luzern geklärt.

**Der Zimmerbergtunnel soll schon ab 2025 gebaut werden – offenbar ging dort die Planung schneller als beim Durchgangsbahnhof. Hätte der Kanton Luzern selber mehr machen müssen, um das Projekt voranzutreiben?**

Der Bau des Zimmerbergtunnels ist technisch weniger anspruchsvoll als die Unterquerung von Stadt und See. Hinzu kommt, dass auf der Strecke Zug-Zürich die Passagierfrequenzen höher sind. Auch deshalb ist es sinnvoll, den Zimmerberg zuerst zu realisieren. Wenn die Luzerner jetzt das Gefühl haben, ihr Projekt werde vernachlässigt, dann muss ich klar widersprechen. Andere Regionen haben da teils viel länger für ihre Projekte gekämpft. Der Zimmerbergtunnel war ursprünglich Teil der Neat, und der Brütener Tunnel, der ebenfalls im Ausbauschnitt 2035 enthalten ist, gehörte sogar zum Bahn-2000-Projekt. Der Luzerner Durchgangsbahnhof hingegen ist ein «junges» Projekt, das im Vergleich zu anderen ziemlich rasch vorankommt.

**Wann werden die ersten Züge im unterirdischen Bahnhof Luzern einfahren?**

Gemäss jetziger Planung 2040. Aufgrund der Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten kann es allerdings auch 2045 werden. Die Seeunterquerung ist wie erwähnt anspruchsvoll und anfällig für Verzögerungen. Was man sich auch bewusst sein muss: Das Projekt bedeutet einen fundamentalen Umbau des Bahnhofs Luzern mit jahrelangen Beeinträchtigungen.

**Gibt es schon vorher Verbesserungen im Angebot, oder müssen die Luzerner bis 2040 warten?**

Wir haben ein klares Bekenntnis abgegeben, den öffentlichen Verkehr auszubauen – auch in der Zentralschweiz. Der Viertelstundentakt Luzern-Zürich wird kommen, sobald der Zimmerbergtunnel 2035 fertig ist. Den Halbstundentakt nach Bern gibt es ab 2025.

**Luzern hat für den nationalen und internationalen Bahnverkehr laufend an Bedeutung verloren. Wird sich dies mit dem Durchgangsbahnhof ändern?**

Die Attraktivität Luzerns wird sicher steigen. Wir sind im Übrigen auch nicht glücklich mit der Tendenz, dass der Nord-Süd-Personenverkehr zunehmend über Zürich geführt wird. Wir haben

deshalb in der Fernverkehrskonzession für die SBB festgehalten, dass wieder mehr Züge über Luzern zu führen sind. Aber letztlich kann der Bund nur beschränkt in die Angebotsplanung der SBB eingreifen. Vorteile wird der Durchgangsbahnhof auch auf der Ost-West-Achse bringen, beispielsweise mit der Möglichkeit für durchgehende Linien Sursee-Zürich oder Zug-Bern.

**Welches sind nun die nächsten Schritte beim Zimmerbergtunnel?**

Die konkrete Planung muss jetzt aufgenommen werden, inklusive der zugehörigen Ausbauten – etwa ein drittes Gleis zwischen Zug und Baar.

**Ursprünglich war sogar ein Vier-spurausbau Zug-Baar vorgesehen. Ist dies kein Thema mehr?**

Für das vorgesehene Angebot reichen drei Spuren. Bei Bedarf sind spätere Ausbauten selbstverständlich möglich.

**Im Zimmerbergtunnel sind acht Personenzüge pro Stunde und Richtung vorgesehen. Damit ist der Tunnel wohl nicht ausgelastet ...**

Im Gotthardtunnel verkehren nach der Ceneri-Eröffnung ebenfalls acht Züge pro Stunde. Das ist eine hohe Frequenz.

**Dennoch gibt es in Zug Befürchtungen, mit dem Kapazitätsausbau am Zimmerberg könnte ein neuer Güterverkehr-Korridor Richtung Süden entstehen.**

Diese Befürchtung ist völlig unbegründet. Der Gütertransit verläuft über das Freiamt und Arth-Goldau. Es gibt keinerlei Pläne, dies zu ändern.

**Hinweis**

Peter Füglistaler (59) ist seit 2010 Direktor des Bundesamtes für Verkehr. Er folgte auf Max Friedli.

### «Wir liegen perfekt im Zeitplan.»



Peter Füglistaler

### Der alte Traum vom Luzerner Tiefbahnhof

#### Chronologie

1970 Die Idee eines unterirdischen Bahnhofs in Luzern taucht auf.

1990 Kanton, Stadt und SBB erstellen eine Zweckmässigkeitsstudie.

1991 Eröffnung des neuen Luzerner Bahnhofs. Dabei wurden auch Fundamente für einen späteren Tiefbahnhof eingebaut.

1992 Der Ständerat überweist ein Postulat mit der Forderung, den Tiefbahnhof zu prüfen.

1994 Der Kanton Luzern verzichtet aus Spargründen auf weitere Abklärungen zum Tiefbahnhof.

2001 Die Luzerner Regierung greift das Thema wieder auf und beginnt in Bern Druck zu machen.

2008 Ein Ausbau der Rotsee-Strecke wäre fast so teuer wie ein Tiefbahnhof. Deshalb stehen nun auch die Stadt Luzern und die SBB dem Projekt positiv gegenüber.

2009 Das kantonale Stimmvolk sagt klar Ja zu einem 20-Millionen-Kredit für ein Vorprojekt.

2013 Das Vorprojekt zeigt, dass nur eine Durchmesserlinie den gewünschten Kapazitätsgewinn bringt.

2018 Der Bundesrat nimmt den Zimmerbergtunnel, nicht aber das Luzerner Projekt, in den Ausbauschnitt 2035 auf.