



Datum: 12.09.2023

Autor: Robert Knobel

Thema: Stadt

«Der Bund will nur Zeit gewinnen»

Interview: Robert Knobel

Der Präsident des Komitees Durchgangsbahnhof **Luzern**, Ständerat Hans Wicki, setzt die Hoffnung auf Bundesrat Röstli und die Romandie. Zudem soll das Volk mit einer Petition Druck in Bern erzeugen.

Der **Durchgangsbahnhof Luzern** befindet sich in einer kritischen Phase. Zwar wurde im Mai das fertige Vorprojekt vorgestellt – normalerweise müsste jetzt die Ausarbeitung des konkreten Bauprojekts folgen. Doch der Bund hat einen Unterbruch von mehreren Monaten verordnet. Grund: Zuerst sollte die sogenannte «Realisierungsabfolge» geklärt werden. Konkret geht es um die Frage, welches der beiden Teilstücke der neuen Durchmesserlinie zuerst gebaut werden soll: Der Tiefbahnhof mit Seetunnel Richtung Ebikon – oder der unterirdische Bahnhof mit Neustadt-tunnel Richtung Süden.

Was ist von diesen Abklärungen zu erwarten? Wir sprachen mit dem Nidwaldner Ständerat Hans Wicki (FDP), Präsident des Komitees Durchgangsbahnhof **Luzern**.

Bund und SBB prüfen, welche Etappe zuerst gebaut werden soll. Welches Szenario zeichnet sich ab?

Hans Wicki: Es geht nur vordergründig um die Realisierungsabfolge. In Wahrheit wollen Bund und SBB Zeit gewinnen, um das Vorprojekt zu analysieren. Die aktuelle Phase ist sehr gefährlich. Es liegt zwar ein fertiges Vorprojekt für eine neue Durchmesserlinie vor. Aber Bund und SBB haben dazu noch kein Urteil gefällt. Wir fordern mindestens die Realisierung des Tiefbahnhofs mit Dreilindentunnel Richtung Ebikon und die Weiterplanung des Neustadttunnels. Es gibt aber Leute, die im Moment weder eine erste noch eine zweite Etap-

pe wollen, sondern bloss ein drittes Gleis am Gütsch.

Ein drittes Gleis?

Ein drittes Gleis bei der heutigen Bahnhofzufahrt wurde schon im Frühling vom Bund erwähnt – als Ergänzung zur Durchmesserlinie. Doch nun könnte es darauf hinauslaufen, dass vorerst nur dieses Gleis geplant wird. Wenn es dann fertig ist, könnte der Bund sagen, man habe ja die Kapazität in **Luzern** schon ausgebaut, nun brauche es im anstehenden Ausbauschritt vorerst keinen **Durchgangsbahnhof** mehr.

Ein Ausbau der Bahnhofzufahrt wäre besser als nichts ...

Mit einem dritten Gleis würde die Kapazität höchstens für ein, zwei zusätzliche Züge erweitert. Das ist längst nicht genug. Die Aufgabe von Bund und SBB ist es, den Durchgangsbahnhof zu planen und nicht ein drittes Gleis, welches auch später noch realisiert werden könnte.

Der Durchgangsbahnhof hat schon lange einen schweren Stand. Wer bremst denn da konkret – und weshalb?

Eine zentrale Rolle spielen die SBB. Es gibt dort Stimmen, die befürchten, man überfordere sich mit den vielen Baustellen. Und beim Bundesamt für Verkehr hat die Meinung der SBB viel Gewicht. Dabei ist das Argument im Falle des Durchgangsbahnhofs nicht glaubwürdig: Die

beiden Tunneln können gebaut werden, ohne dass der tägliche Bahnbetrieb auch nur ein bisschen gestört wird. Einzig die Bauarbeiten für den Tiefbahn-

hof werden Auswirkungen auf den Betrieb haben.

Die Stunde der Wahrheit folgt mit der Botschaft 2026 des Bundesrats. Darin wird der Durchgangsbahnhof als Ausbauschritt enthalten sein – oder eben nicht. Wie steht Verkehrsminister Albert Röstli zum Luzerner Projekt?

Er steht ihm eher positiver gegenüber als seine Vorgängerin Simonetta Sommaruga. Er ist ein Pragmatiker und weiss, wie wichtig der Ausbau der Infrastruktur ist. Doch noch liegt viel Überzeugungsarbeit vor uns.

Und wie überzeugt man einen Bundesrat?

Indem man ihn regelmässig besucht. Verschiedene Exponenten müssen immer wieder zu ihm gehen, unsere Probleme schildern und ihn von unserem Lösungsvorschlag überzeugen. Wie jeder Politiker muss Röstli all seine Entscheide argumentativ begründen. Wir müssen ihm einfach die Argumente dazu liefern. Die Zeit ist aber extrem knapp: Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat die Botschaft noch vor den Wahlen 2027 ins Trockene bringen will. Botschaften haben – wenn man alle Ämterkonsultationen, Vernehmlassungen, Differenzbereinigungen und andere Fristen berücksichtigt – eine Entstehungszeit von mehreren Jahren. Spätestens

Anfang 2024 beginnt die Bundesverwaltung mit dem ersten Entwurf. Dann muss ein Grundsatzentscheid zum Durchgangsbahnhof gefällt sein, sonst ist der Zug abgefahren.

Nach dem Bundesrat muss auch das Parlament überzeugt werden. Wie wollen Sie dort eine Mehrheit gewinnen?

Wir müssen Allianzen schmieden mit anderen Regionen, konkret mit der Westschweiz. Auch sie wurde immer wieder vertröstet – und nach dem Aus für die schnellen Neigezüge fordern sie jetzt einen Ausbau der Strecke Bern–Lausanne. Die Rechnung ist einfach: Wenn alle Zentralschweizer und Westschweizer Kantone plus Bern zusammenstehen, haben sie schon fast eine Mehrheit im Parlament.

Warum keine Allianz mit Basel – auch dort gibt es grosse Ausbaumwünsche?

Dann würden wir das Fuder finanziell überladen. Eine Allianz mit der Westschweiz ist finanztechnisch klüger.

Ständerätin Andrea Gmür sagte einmal im Hinblick auf die Probleme mit dem Durchgangsbahnhof, andere Regionen wie das Wallis seien «knallhart im Fordern». Müsste die Zentralschweiz lauter auftreten?

Laut ist nie gut. Auch das Wallis ist nicht laut, sondern schlau. Wer schreit, wird nicht ernst genommen. Man muss gute Argumente haben und vor allem sehr präsent sein. Hier kann das

Wallis als Vorbild dienen: Die dortige **Regierung** ist präsent und kämpft auch in Bern für ihre Anliegen. Die Luzerner Regierung macht das auch sehr gut, aber die anderen Zentralschweizer **Kantonsregierungen** könnten mehr tun.

Luzern profitiert ja auch am meisten vom Durchgangsbahnhof. Wie wollen Sie die Leute in Ihrem Kanton Nidwalden überzeugen?

Der **Durchgangsbahnhof** ist enorm wichtig für Nid- und Obwalden. Dessen sind sich die Leute noch viel zu wenig bewusst. Der Ausbau in **Luzern** bringt massiv bessere Anschlüsse an die Zentralbahn und schnellere Reisezeiten für Pendler und Touristen in die ganze Schweiz.

Selbst in Luzern ist das

Projekt nicht unumstritten. Einige fürchten ein Verkehrschaos während der Bauarbeiten ...

Schauen Sie: Wenn ich die Produktionskapazität einer Firma erhöhen will und dafür eine neue Maschine brauche, muss halt die alte Maschine abmontiert und die neue installiert werden. Während dieser Zeit ist die Produktion beeinträchtigt. Aber ist das ein Grund, auf die neue Maschine zu verzichten? Während der ganzen ersten Bauphase des

Durchgangsbahnhofs läuft der ÖV völlig normal. Erst für den Tiefbahnhof und den Anschluss der Tunnels wird der Betrieb während einer gewissen Zeit beeinträchtigt. Das lässt sich problemlos koordinieren.

Sie lancieren jetzt eine Petition für den Durchgangsbahnhof. Was erhoffen Sie sich davon?

Die Petition ist ein Puzzelstück in der Lobbyarbeit, wird von den Parteien mitgetragen und gemeinsam mit ihnen forciert.

Wenn möglichst viele Bürgerinnen und Bürger die Petition unterstützen, ist dies ein zusätzliches Zeichen für Parlament und Bundesrat. Und wenn auch in den weniger betroffenen Kantonen wie Uri oder Schwyz viele unterschreiben, ist das auch ein Signal an die dortigen Politiker, dass auch sie mehr für den **Durchgangsbahnhof** kämpfen sollen. Die Petition ist somit auch ein Mittel, die Zusammenarbeit in der Zentralschweiz weiter zu festigen.



Hans Wicki am Bahnhof **Luzern**. Der Nidwaldner Ständerat ist Präsident des Komitees **Durchgangsbahnhof Luzern**.

Bild: Boris Bürgisser (5.9.2023)

Petition an den Bundesrat

Jetzt soll auch die Bevölkerung Druck machen, damit es in Sachen **Durchgangsbahnhof** vorwärtsgeht. Das Komitee **Durchgangsbahnhof Luzern** hat mit Wirtschaftsverbänden, dem VCS, **LuzernPlus** sowie sämtlichen Lu-

zerner Parteien eine Petition lanciert. Unterschreiben kann man ab sofort auf www.durchgangsbahnhof-jetzt.ch. Ziel ist es, die Petition Anfang 2024 dem Verkehrsminister Albert Rösti zu übergeben. Gefordert wird unter anderem eine garantierte Inbetriebnahme der neuen Durchmesserslinie im Jahr 2040. (rk)