

150-Jahr-Feier Bahnhof Luzern
(23. Mai 2009)

"Mehr Zug für die Zentralschweiz"

Tiefbahnhof und Zimmerberg-Basistunnel sind Zwillinge

Ansprache von Regierungsrat Matthias Michel, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident und Kollege Max Pfister
Sehr geehrte Verantwortliche der SBB und der Behörden
Geschätzte Gäste

Es ist schön, dass Sie einen Zuger einladen mitzufeiern und erst noch hier am Podium zu sprechen. Denn der Luzerner Bahnhof ist uns wichtig, sehr wichtig. Und wenn - wie Regierungspräsident Max Pfister richtig betont - es um nichts weniger als die Verstärkung einer der national wichtigsten Linien geht, nämlich Luzern - Zürich, dann liegt mein Heimatkanton Zug direkt an dieser Linie. Wir tragen jede Kapazitätserweiterung auf dieser Linie mit.

Wir brauchen eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Wir brauchen auch eine optimale Anbindung an den Metropolitanraum Zürich und an den Flughafen. Und auch umgekehrt ist eine gute Anbindung Richtung Luzern und die Zentralschweiz wichtig.

Die Bahnlinie Zug - Zürich ist die am drittstärksten frequentierte Fernverkehrsstrecke der Schweiz; und sie ist chronisch überlastet. Wir leiden in Zug ja doppelt: Während der Hauptverkehrszeit stehen wir in den Zügen Richtung Zürich, und auch Richtung Luzern. Beziehungsweise wir können die notwendigen Frequenzen nicht steigern, weil beide Richtungen zu wesentlichen Teil einspurig sind: Einspur von Rotkreuz bis Luzern, Einspur von Baar bis Thalwil. Diese Strecken haben inzwischen fast nur noch historischen Wert: Die einspurigen Tunnels nach Thalwil etwa sind im letzten Jahr 111-jährig geworden! Streckenführung und Ausbaustandard lassen Geschwindigkeiten nicht über 80km/h zu!

Und das doppelte Leiden unter den mangelnden Kapazitäten und Taktverdichtungen wurde in den vergangenen Jahren noch politisch zu einer Leidensgeschichte: Im Jahr 1992, also vor 17 Jahren, hat das Schweizer Volk im Rahmen des NEAT-Beschlusses auch den Zimmerbergtunnel 2 beschlossen. Und das Parlament hat später die Finanzierung dazu beschlossen. Wegen der Verteuerung des Gotthard-Basistunnels verhängte dasselbe Parlament dann aber eine Finanzierungssperre. Und vor kurzem wurde gar der Finanzierungsbeschluss als solcher aufgehoben.

Man vertröstet uns seit Jahren und schiebt die Anliegen dieser Strecke auf die lange Bank.

Ein Zitat aus einem Schreiben nach Bern, an Bundesrat Moritz Leuenberger, vor genau 5 Jahren:

"Für die wirtschaftliche Entwicklung Luzerns und der Zentralschweiz ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur Luzern-Zug-Zürich von grösster Bedeutung. Hier bestehen zur Zeit auch die grössten Mängel. Deshalb sind Leistungssteigerungen unumgänglich. Vorrangig sind Kapazitätssteigerungen auf der Zufahrt zum Bahnhof Luzern, entlang des Rotsees (Doppelspurausbau), Rotkreuz-Cham (Doppelspurausbau) und bei den einspurigen Tunnels zwischen Baar und Thalwil zu beheben."

Dies Worte gelten seit Jahren; und es freut mich, dass genau diese Worte damals der Feder von Regierungsrat Max Pfister, Ihres heutigen Regierungspräsidenten, entsprangen, der für

den Kanton Luzern beim Bundesrat appelliert hat. Von den genannten Projekten ist einzig die Doppelspur Rotkreuz-Cham verwirklicht, dank einer 50%-Mitfinanzierung des Kantons Zug. In Rotkreuz wendet aber jede zweite, viertelstündlich von Zug weggehende Zuger Stadtbahn, da nach Luzern nur ein Halbstundentakt möglich ist!

Die anderen beiden Kernprojekte Bahnhof Luzern/Rotsee - heute abgelöst durch das Projekt Tiefbahnhof - und der Zimmerbergtunnel 2 bleiben seit Jahren unerfüllte Wünsche, ja Forderungen.

Es ist nun höchste Zeit mit vereinten Kräften diese Projekte voranzutreiben. Je mehr man die möglichen Angebote, Fahrzeitverkürzungen und Kapazitätserweiterungen studiert, umso mehr erkennt man, dass der Tiefbahnhof Luzern und der Zimmerbergbasistunnel zusammen gehören; sie sind Zwillinge. Plakativ gesagt: Es bringt nichts, einen Tiefbahnhof in Luzern zu bauen, wenn die Züge dann am Zimmerberg anstehen, oder umgekehrt die Züge dank Zimmerberg bis vor die Tore von Luzern fahren, aber dort nicht in den Bahnhof kommen. Ein konkurrenzfähiges Angebot ist nur möglich, wenn der Zimmerberg 2 und der Tiefbahnhof realisiert werden. Eine halbe Lösung gibt es nicht.

Unsere Zwillinge hätten übrigens eine Wirkung weit über die Achse Zug - Luzern hinaus. Die Kapazität und teilweise auch die Geschwindigkeit können neben der Strecke Luzern-Zürich und generell in der Zentralschweiz auch auf weiteren wichtigen Achsen verbessert werden: gegen Süden, ins Bündnerland, Richtung Aargau/Olten.

Aus dieser Erkenntnis heraus ist es ein Gebot der Stunde, dass sich Luzern und Zug, die ganze Zentralschweiz, verbünden, und in diesem Bund auch Zürich aufnehmen. Um gemeinsam dieser Strecke Luzern-Zug-Zürich infrastrukturell diejenige Bedeutung zu geben, die sie verdient und die von den Bahnkundinnen und -kunden nachgefragt wird.

Mich freut, dass die heutigen Kräfte in Luzern, insbesondere die Behörden und das Komitee für den Tiefbahnhof, sich auch für unseren Zwilling einsetzen. Wir tun dasselbe. Der Kanton Zug wird sich mit Nachdruck für die Projekte einsetzen. Je konsequenter wir dies tun und mit möglichst vielen Verbündeten, desto eher werden wir im Rahmen von Bahn 2030 einen Erfolg feiern, indem der Zimmerbergtunnel 2 und der Tiefbahnhof feste Projekte von Bahn 2030 - und hoffentlich noch vor 2030 realisiert werden. Und dann werden wir gemeinsam wieder tüchtig feiern!