

Bahnausbau

Neat-Reserve soll Tiefbahnhof retten



Ein Lokomotivführer fährt aus dem Bahnhof Luzern Richtung Zürich. Der Tiefbahnhof soll für diese Strecke mehr Kapazitäten schaffen – doch der Bund sperrt beim Geld.

BILD BORIS BÜRGISSER

Die Neat könnte 1 Milliarde Franken weniger kosten als bisher befürchtet. Damit entstehe Spielraum für den Tiefbahnhof, sagt der Zuger Volkswirtschaftsdirektor.

VON JÜRGEN AUF DER MAUR

Die Planung Bahn 2030 ist für die Zentralschweiz erschütternd. Die Ost-West-Achse wird krass bevorzugt, auf der Gotthardlinie droht das teure Loch durch den Gotthard keine Zufahrtstrecken zu erhalten. Hat das Lobbying der Zentralschweizer Politiker versagt?

Matthias Michel: Das 12-Milliarden-Franken-Paket war von vornherein eine zu enge Variante; nur das 21-Milliarden-Paket ist überhaupt eine Diskussionsgrundlage. Und hier haben bis jetzt die Fachleute des Bundesamtes für Verkehr und der SBB nach den politischen Vorgaben des Bundesgesetzes gearbeitet, welches bereits gewisse Prioritäten vorgab. Die Kantone hatten bisher noch gar keine Einflussmöglichkeiten. Immerhin steht der Zimmerberg-Basistunnel aber in erster Priorität, und das Bundesamt anerkennt den weitergehenden Handlungsbedarf in der Zentralschweiz.

Was können die Zentralschweizer Kantone noch tun? Sehen Sie Chancen für eine Verbesserung der Planvorgaben?

Michel: Der Planungsprozess von Seiten des Bundes mit den Kantonen beginnt erst jetzt. Wenn es dem Bundesamt für Verkehr ernst ist mit dem Einbezug der Kantone, muss es deshalb zwingend Raum für Verbesserungen geben. Erst aufgrund vertiefter Unterlagen des Bundes können wir auf Fach-ebene zusätzliche Argumente liefern. Diese sind parallel dazu politisch zu unterstützen.

Was fordern Sie konkret?

Michel: Neben dem prioritär gesetzten Zimmerberg-Basistunnel 2 brau-

chen wir auch Planungssicherheit beim Bahnhof Luzern und am Axen: Da der Bund hier den Handlungsbedarf erkennt, muss er auch verbindliche Lösungen vorschlagen. Wir haben insofern dem Bund geholfen, als dass wir ihm mögliche Wege aufgezeigt haben.

Wäre nicht der Ausbau im Zimmerberg und am Axen dringender und eine neue Linie am Rotsee günstiger zu realisieren als ein neuer Tiefbahnhof?

Michel: Zimmerberg/Axen sind unabhängige Projekte auf der Nord-Süd-Achse; sie können nicht gegen den Tiefbahnhof ausgespielt werden. Und dieser wiederum bringt als Zwillingprojekt des Zimmerbergtunnels enorme Synergieeffekte. Ob billigere Varianten denselben Nutzen bringen, hat der Bund bisher nicht nachgewiesen. Das Nadelöhr im Knoten Luzern beschränkt sich nicht nur auf den Rotsee: Der Gütsch, der Vorbahnhof und der Bahnhof selber haben heute die Kapazitätsgrenze erreicht.

Es gibt verschiedenste Finanzierungsvorschläge: Welche priorisieren Sie?

Michel: Die Bahn 2030 ist eine Bundesaufgabe. Deshalb sind alle Vorschläge untauglich, die bloss eine Lastenver-

schiebung auf die Kantone bedeuten. Diskutabel sind somit nur echte Mehreinnahmen des Bundes, wobei hier ein ausgewogenes Paket von befristeten steuerlichen Massnahmen, zum Bei-



«Mit dem Restkredit Gotthard wäre der Zimmerbergtunnel 2 eigentlich finanziert.»

spiel via Mehrwertsteuer, und gezielten Abgaben von Bahnkunden gesucht werden muss.

Die Finanzierung wird zur eigentlichen Knacknuss werden.

Michel: Man muss auch die Kostenprognosen beim Gotthardbasistunnel beachten. Er dürfte rund eine Milliarde Franken unter dem bewilligten Gesamtkredit abschliessen. Mit anderen

Worten: Hätte der Gesamtkredit für den Gotthardbasistunnel nicht derart erweitert werden müssen, hätte es für den Zimmerberg gereicht.

Das heisst?

Michel: Ich fordere, dass dieser Restkredit zu Gunsten der Zentralschweiz eingesetzt wird. Denn gerade wegen der zusätzlich notwendigen Kredite beim Gotthard wurde der vom Parlament und Volk beschlossene Zimmerbergtunnel immer wieder hinausgeschoben. Insgesamt wurden 750 Millionen Franken für den Zimmerbergtunnel 2 aus dem Kredit gestrichen. Oder anders gesagt: Mit dem Restkredit Gotthard wäre der Zimmerberg 2 eigentlich finanziert; damit werden weitere FinöV-Mittel frei für den Tiefbahnhof und den Axen.

Es gibt aber nach wie vor Risikoschätzungen in der Höhe von rund 2 Milliarden Franken?

Michel: Die Kreditunterschreitung von rund einer Milliarde Franken entstammt der Endkostenprognose der Alptransit Gotthard AG. Es darf davon ausgegangen werden, dass dabei ausreichende Reserven für Risiken und Unvorhergesehenes enthalten sind. Sodann nimmt das Risikopotenzial ab, je

EXPRESS

- Bei den Ausbauprojekten der Bahn beginne jetzt erst das politische Ringen.
- Für den Tiefbahnhof bestehe noch Hoffnung, sagt der Zuger Matthias Michel.
- Doch der Bund brauche dafür mehr Geld, etwa aus der Mehrwertsteuer.

näher der Endausbau kommt; seit Ende 2007 hat es sich bereits um 20 Prozent verringert.

Was passiert, wenn der Bund der Zentralschweiz nicht entgegenkommt?

Michel: Wir ergreifen in jeder Phase die entsprechenden Mittel. Jetzt intervenieren wir fachlich und politisch über unsere kantonalen Kräfte, anschliessend über unsere Parlamentsmitglieder in Bern. Sicher ist, dass wir den Vorentscheid nicht einfach schlucken werden. Denn das hätte Folgen: Gibt es nämlich keine Verbesserungen, dann findet das Verkehrswachstum künftig nur noch auf der Strasse statt. Daran kann niemand ein Interesse haben.

Wird die Zentralschweizer Solidarität halten, oder ist sie unter dem Eindruck des Ausstiegs der Luzerner aus dem Bildungskonkordat bedroht?

Michel: Ich sehe es umgekehrt: Die Verkehrsallianz hilft uns, die derzeitige Verunsicherung im Bildungsbereich zu überwinden. Jedenfalls erhoffe ich das auch vom Kanton Luzern und erwarte von ihm, dass er trotz des Ausstiegsszenarios aus der Pädagogischen Hochschule Zentralschweiz in den Bereichen Verkehr und Fachhochschule Zentralschweiz ein klares Zeichen der Solidarität setzt.

HINWEIS

► Der Zuger FDP-Regierungsrat Matthias Michel ist Präsident der Zentralschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz. ◀

ALPTRANSIT AG

Simoni: «Wir haben noch grosse Risiken»

«Ob wir diese Milliarde am Schluss dann wirklich haben, zeigt sich erst bei Projektende in rund zehn Jahren», mahnt Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Neat Transalpin. Seit Jahren mahnen die Neat-Bauer, dass am Gotthard nach wie vor grosse Risiken bestehen. Simoni: «Sie belaufen sich per Ende 2009 auf rund 2 Milliarden Franken.» Derzeit wird auf der Gotthardlinie mit Endkosten von 12,1 Mia. Franken gerechnet, das ist rund eine Milliarde tiefer als der

Gesamtkredit am Gotthard veranschlagt.

1992 bewilligte die Bevölkerung an der Urne einen Gesamtkredit von 8,8 Milliarden Franken – und zwar für die Lötschberg- und Gotthardlinie zusammen. Nachdem das Projekt vom Parlament immer wieder aufgestockt wurde – durch die getrennte Tunnelführung durch den Ceneri oder höhere Sicherheitsansprüche am Gotthard – wird nun von Gesamtkosten von 19,1 Milliarden Franken ausgegangen.

Die Zentralschweizer Kantone fühlen sich nun krass benachteiligt. Für den weiteren Ausbau des SBB-Netzes hat das Bundesamt für Verkehr diese Woche zwei Varianten zu 12 und 21 Milliarden Franken vorgelegt. Bei der günstigeren Variante käme die Zentralschweiz überhaupt nicht zum Zug, während bei der 21-Milliarden-Variante zwar der Zimmerbergtunnel und der Ausbau am Axen berücksichtigt wären, der Tiefbahnhof Luzern aber noch immer warten müsste. ADM