

Steht Luzern auf dem Abstellgleis?

ENGPASS SBB-Chef Andreas Meyer will die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ausbauen und wirbt für einen Tiefbahnhof. Doch er mahnt: Das Problem ist die Finanzierung.

INTERVIEW THOMAS OSWALD UND FLURINA VALSECCHI dossier@luzernerzeitung.ch

Andreas Meyer, woran denken Sie beim Stichwort Bahnhof Luzern?

Andreas Meyer: Zwei Dinge: Zum einen an die wunderbare Seepromenade bis zum Verkehrshaus, wenn man aus dem Bahnhof tritt. Zum andern kommen bei mir Heimatgefühle auf, weil meine Eltern beide aus Luzern sind und ich mich mit dieser Region sehr verbunden fühle.

Und welche Bedeutung hat der Bahnhof für die SBB?

Meyer: Er ist die am besten frequentierte Verkehrsdrehscheibe der Zentralschweiz mit einer leistungsfähigen S-Bahn und den Stadt- und Überlandbussen sowie den Schiffen praktisch vor der Haustür. Alle 30 Minuten fahren Schnellzüge nach Basel und Zürich, alle 60 Minuten nach Genf und ins Tessin. Und neu braucht man nicht mal mehr umzusteigen, um in der Arena von Verona «La Traviata» im Original zu hören.

Das tönt gut. Trotzdem, die wichtigen Nord-Süd-Verbindungen laufen über Zürich-Arth Goldau. Luzern liegt an der Peripherie. Hat der Bahnhof deshalb weniger Priorität?

Meyer: Auf keinen Fall. Der Bahnhof Luzern ist für uns eine wichtige Verkehrsdrehscheibe und soll es auch bleiben.



Der oberste Bähnler Andreas Meyer will Lösungen für das Kapazitätsproblem am Bahnhof Luzern.

EQ

ben. Aber dafür muss die Zufahrt ausgebaut werden.

«Mich beeindruckt das Engagement der Luzerner.»

ANDREAS MEYER, SBB-CHEF

Und hier orten Sie das Problem?

Meyer: Wir rechnen damit, dass 2030 rund 40 Prozent mehr Reisende im Bahnhof Luzern ein- und aussteigen werden. Als Sackbahnhof mit dem Gütsch-Tunnel als einem vorgelagerten Engpass stellt er uns betrieblich vor grösste Herausforderungen. Die Zufahrt ist bereits heute während der Hauptverkehrszeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Eine mögliche Lösung wäre natürlich ein Tiefbahnhof mit einem Tunnel unter dem See. Die Knacknuss ist jedoch die Finanzierung.

Genau, bis jetzt sind alle Pläne am Geld gescheitert. Doch die Strecken zwischen Genf, Bern und Zürich werden ständig ausgebaut. Ist die Zentralschweiz für die SBB dagegen auf dem Abstellgleis?

Meyer: Nein, aber es ist nicht die einzige Region mit Kapazitätsengpässen. Seit der Einführung von Bahn 2000 im Dezember 2004 wachen die Passagierzahlen doppelt so schnell wie prognostiziert. Um dieses Wachstum und drohende Engpässe aufzufangen, gibt es in der ganzen Schweiz Projekte. Sie kosten zusammen mehr als 30 Milliarden Franken. Dazu kommen die Folgekosten für den Unterhalt. Die Frage ist nun, wie und wann wir Schweizerinnen

und Schweizer uns das tatsächlich alles leisten wollen. Da müssen sicher Prioritäten gesetzt werden.

Was halten Sie persönlich von der Idee eines Tiefbahnhofs?

Meyer: Mich beeindruckt das grosse und konsequente Engagement der Luzernerinnen und Luzerner für dieses Projekt. Der Tiefbahnhof ist für mich die beste der vier Ausbauvarianten, die wir geprüft haben. Er schafft am meisten Kapazitäten für zusätzliche Züge, reduziert die Fahrzeit zwischen Zug und Luzern und kann in einem späteren Schritt zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut werden.

Und wie schätzen Sie die Chancen für dieses Projekt ein?

Meyer: Der Tiefbahnhof Luzern ist nicht das einzige dringende Ausbau-

projekt in unserem Land. SBB und Bundesamt für Verkehr haben deshalb im Auftrag des Bundesrates analysiert, welche Bahnprojekte man im Ausbaupaket Bahn 2030 berücksichtigen sollte. Entscheidendes Kriterium ist, dass jeder investierte Franken einen grösstmöglichen Nutzen für möglichst viele Bahnreisende bringt. Da der Tiefbahnhof deutlich über 1 Milliarde Franken kosten dürfte, steht er, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis betrifft, in harter Konkurrenz zu anderen dringend nötigen Projekten – auch angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes. Da müssen auch die Kantone mithelfen, indem sie Projekte vorantreiben und allenfalls vorfinanzieren.

Welche Konsequenzen für den Bahnverkehr ergeben sich, wenn Luzern nicht ausgebaut wird?

Meyer: Die Zufahrt zum Bahnhof Luzern muss ausgebaut werden. Die Frage, die Bund, SBB und Kantone klären müssen, lautet: wann, wie und mit welchen Mitteln?

Der Bahnhof hat sich in den vergangenen Jahren zu einem richtigen Service-Center entwickelt. Was haben Sie noch vor mit den Bahnhöfen?

Meyer: Die Einnahmen aus Bahnhöfen und anderen Immobilien verwenden wir, um unsere Pensionskasse zu sanieren. Doch nun zu Ihrer Frage: Wir wollen kundenfreundliche Bahnhöfe. Dafür gestalten wir diese immer komfortabler. Bahnhöfe sind nicht nur Verkehrsdrehscheiben, sondern mehr und mehr auch Orte, wo man sich trifft, einen Kaffee trinkt, ein Sandwich kauft, Blumen holt für die Liebste und eine gute Flasche Wein fürs Abendessen – und das alles sieben Tage die Woche, von frühmorgens bis spätabends. Ich glaube, darauf möchte heute niemand mehr verzichten.

ANZEIGE

Für alle Feinschmecker, die auf den guten Geschmack umsteigen möchten.

Jetzt neu eröffnet direkt beim Gleis 3, RailCity Bahnhof Luzern.



Im Erdgeschoss des Luzerner Bahnhofs eröffnete die führende Confiiserie von Luzern am 3. Februar 2011 eine Gourmetbäckerei. Direkt vor dem Gleis 3 entstand auf 59 Quadratmetern eine kleine Welt der Genüsse für eilige Feinschmeckerinnen und Feinschmecker. Unter schwierigen Umständen gelang es dem Luzerner Architekten Marc Jöhl, aus dem herausfordernden Objekt einer ehemaligen Abfahrtsrampe für Güterwagen ein Bijou zu gestalten, das mit selbst entworfener Technik und baulichen Raffinessen nur so gespickt ist. Mit dem neuen Fachgeschäft will Confiseur Bachmann Bedürfnisse von Bahnreisenden auf höchster Ebene abdecken. Im Unternehmen entstanden dadurch 12 neue Arbeitsplätze.



NEU
Direkt bei den Gleisen erhältlich!

Das kulinarische Wahrzeichen Luzerns

Geniessen Sie mit dem Luzerner Wasserturm Stein ein Stück unwiderstehlicher Pralinékunst nach dem Originalrezept von 1937! Die handgefertigte Spezialität mit edler Kirschwasserfüllung, zartem Mandelbiscuit und Gianduja ist mit Schweizer Schokolade übergossen. Eine wahre Delikatesse, die seit Jahren schon zu den grossen Schweizer Spezialitäten zählt. Neu auch als Baileys erhältlich.