

Zimmerberg-Basistunnel: Den Tag nicht vor dem Abend loben

Vermutlich kommt der Zimmerberg-Basistunnel II in gut 15 Jahren und auch der Luzerner Durchgangsbahnhof ist projektiert. Doch wie sich bei der Podiumsdiskussion zum Thema zeigte, ist es noch ein weiter Weg für die Zentralschweiz.

Christopher Gilb 31.1.2019, 13:52 Uhr

Rund 150 Personen hatten sich am Mittwochabend im Gemeindezentrum Dreiklang in Steinhausen eingefunden, um auf den neusten Stand zu den zwei wichtigsten längerfristigen Bahn-Infrastrukturprojekten in der Zentralschweiz gebracht zu werden: den Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Thalwil und Baar und den Luzerner Durchgangsbahnhof. Mit beidem soll der Viertelstundentakt zwischen Zürich-Zug-Luzern Wirklichkeit werden. Organisiert wurde der Anlass von der Zuger Wirtschaftskammer, dem kantonalen Gewerbeverband und dem Verein Wirtschaftsregion Zugwest.

Die erste Frage von Moderator Jérôme Martinu, Chefredaktor Luzerner Zeitung und Regionalausgaben, richtete sich an Peter Hegglin (CVP/ZG), der dort Mitglied ist, wo als erstes über den den Ausbauschritt 2035 der SBB beraten wird, im Ständerat (siehe Box). So wie er es beurteile, werde der Zimmerberg-Basistunnel die nötige Unterstützung erhalten. Und auch bezüglich des Durchgangsbahnhofs zeigt er sich optimistisch: «Der geht in der jetzigen Form ebenfalls durch.» Dieser ist bekanntlich noch nicht explizit im Ausbauschritt 2035 vorgesehen, [soll aber wohl bis 2040 realisiert werden](#). Trotzdem sagt Hegglin: «Man darf den Tag nicht vor dem Abend loben.» Schon 1992 sei man an diesem Punkt gestanden und am Schluss sei doch nicht genug Geld da gewesen. Insgesamt umfasst der Ausbauschritt rund 12 Milliarden Franken. Gerade aus der Westschweiz gebe es aber noch Pläne weitere Projekte zu integrieren, warnt Hegglin. «Deshalb muss die Zentralschweiz unbedingt geeint hinter dem Projekt stehen.»

**«Der Durchgangsbahnhof geht in der jetzigen Form ebenfalls durch.»
Peter Hegglin, Ständerat ZG**

Auch für Firmen ein Problem

Der neue Zimmerberg-Basistunnel habe nun absolute Priorität. «Die SBB hat es geschafft die Infrastruktur maximal zu nutzen, mehr geht aber nicht.» Es gehe dabei auch um die Sicherheit. «Und ist der jetzige Tunnel blockiert, kommt niemand mehr von Zürich nach Rotkreuz», so der Zuger Ständerat. Die prosperierende Gemeinde Risch-Rotkreuz spielt eine wichtige Rolle in der Tunneldiskussion. Simon Rohrer von Novartis wies daraufhin, dass ein Grund für den Entscheid, den Schweizer Hauptsitz von Bern nach Rotkreuz zu verlegen, auch die Nähe zur Wirtschaftsregion Zürich gewesen sei. «Aber ein Direktzug von Rotkreuz nach Zürich pro Stunde ist einfach zu wenig.» Ob die rund sechs Minuten gewonnene Fahrzeit wirklich so einen Unterschied machen würde, hakte Moderator Martinu nach. «Natürlich klagen wir in der Schweiz auf hohem Niveau.» Aber erst nach Zug zu fahren und dann in den vollbesetzten Zug aus Richtung Italien umsteigen zu müssen, sei schon kein Vergnügen, so Rohrer.

Wer über den Ausbau bestimmt

Experten gehen davon aus, dass bis 2040 der öffentliche Verkehr in der Schweiz um 50 Prozent zunehmen wird. Die Hoheit über den Ausbau der Bahninfrastruktur liegt beim Bund. Dies seit der Abstimmung über die Vorlage «Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur» (Fabi) 2014. Das heisst, der Bund spricht Geld aus einem Fonds für Projekte, die dem nächsten Ausbauschnitt angehören. Die Wünsche dafür werden vorher, etwa von den Kantonen für den Regionalverkehr, beim Bund eingegeben. (cg)

Und wie soll die Situation in den 15 Jahren bis zum fertigen Tunnel verbessert werden? Dies wollte aus dem Publikum der Zuger SVP-Kantonsrat Philip C. Brunner wissen. Vereinzelt könne noch für Entlastung gesorgt werden, in grösserem Masse aber nicht mehr, antwortete Werner Schurter, Leiter Regionen bei den SBB. Novartis-Mann Rohrer sieht aber nicht nur die SBB in der Verantwortung. «Auch die Arbeitgeber können etwas beitragen.» So werde bei Novartis etwa auf Mobility Pricing und flexible Arbeitszeiten gesetzt. Denn das Problem seien ja hauptsächlich die Stosszeiten, der ÖV sei ja nicht immer ausgelastet. Und der neue Zuger Baudirektor Florian Weber (FDP) verwies auf das neue Mobilitätskonzept des Kantons, das bis 2021 fertiggestellt sein und für Entlastung sorgen soll. «In Sachen Mobilitätsmanagement ist der Kanton Zug Vorreiter», bestätigte auch Werner Schurter. Etwa bezüglich der Frage des gestaffelten Schulbeginns zur Entlastung des ÖV.

«Auch die Arbeitgeber können etwas beitragen.»

Simon Roher, Novartis

Zimmerberg light gestorben

Und dann ging es noch ums Geld. Ihm sei aufgefallen, dass in der SBB-Präsentation zum Projekt gestanden sei, dass sich die erwarteten Kosten auf 1,83 Milliarden Franken plus/minus 50 Prozent belaufen würden, stellte Moderator Jérôme Martinu etwa provokativ in Richtung Werner Schurter fest. Er könne trotzdem ruhig schlafen, antwortete dieser. Es sei normal, dass es bei solchen Grossprojekten noch Überraschungen geben könne und man deshalb so kalkuliere. Es werde aber eine Kostensteigerung von null angestrebt. Die entsprechende Konzeptstudie läuft noch bis Mitte 2020. Auch Ständerat Hegglin sieht das gelassen. «Ich habe kein schlechtes Gewissen, denn hätten wir den Tunnel rechtzeitig beschlossen, hätte er nur die Hälfte gekostet.»

Keine Rolle in der Debatte mehr spielte die Variante Zimmerberg light, also der Ausbau des bisherigen Tunnels als speditive Alternative. Das überparteiliche Komitee hat sich kürzlich aufgelöst, um sich hinter die Lösung der SBB zu stellen. Das noch vorhandene Geld – gemäss des Vorstands einige tausend Franken – soll gemäss GV-Beschluss an Pro Bahn überwiesen werden.

Zimmerberg: Welche Variante ist nun die beste?

Das Komitee Zimmerberg light lud zur Expertenrunde: Die SBB erklärte, warum der Bau eines zweiten Basistunnels mehr Vorteile hat, als der Ausbau der bisherigen Bahnlinie. Das Publikum bewegte aber etwas Anderes.

Andrea Muff / 22.11.2018, 18:00



«Luzerner Zeitung»-Newsletter abonnieren

Der kompakte Überblick am Abend mit den wichtigsten Ereignissen und Themen aus der Zentralschweiz und der Welt. Zusammengestellt von der Redaktion. [Hier können Sie sich mit einem Klick kostenlos anmelden.](#)