

S-Bahn Zentralschweiz: Die Suche nach grenzüberschreitender Einigkeit

Die Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden sowie Zug wollen trotz Differenzen das Projekt S-Bahn Zentralschweiz weiterverfolgen und bis 2004 eine erste Etappe realisieren. Mit der S-Bahn sollen insgesamt 20 neue S-Bahn-Haltestellen realisiert und eine Angebotssteigerung von 38 Prozent erzielt werden. Die beteiligten Kantone tun sich jedoch mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zuweilen schwer. Als Folge davon wurde das Gesamtprojekt in zwei Module eingeteilt – je eines für die Regionen Luzern und Zug. Ein Beitrag der NZZ gibt sowohl einen Einblick in die konkreten Planungen als auch in das Problem der regionalen Konsensfindung.

Weitere Informationen:

Stadtbahn Zug

www.zug.ch/stadtbahn

Neubau Bahnhof Zug

www.bahnhofzug.ch

13. Februar 2002

Wieder im Chor für S-Bahn Zentralschweiz

Kantone demonstrieren nach Differenzen Einigkeit

Nach dem Aufbrechen von Differenzen über das Vorgehen bei der Planung der S-Bahn Zentralschweiz suchen die beteiligten Kantone wieder nach einem gemeinsamen Weg. Die Grundzüge einer gemeinsamen Position wurden am Montag in Zug vorgestellt. Neu wird das Gesamtprojekt aufgeteilt in zwei Module - eines für den Raum Zug und eines für den Raum Luzern.

In der Kontroverse über eine gemeinsame Stossrichtung bei der Planung einer S-Bahn Zentralschweiz haben sich die beteiligten sechs Innerschweizer Kantone zusammengerauft und auf eine einheitliche Position geeinigt. Es gehe nun darum, im Vorgehen Einigkeit und Koordination zu dokumentieren, sagte der Luzerner Baudirektor Max Pfister, Präsident der Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKöV). Die Grundzüge dieser gemeinsamen Position wurden am Montag in Zug vorgestellt: Die Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden sowie Zug haben bekräftigt, das Projekt S-Bahn Zentralschweiz weiterzuverfolgen und bis Ende 2004 eine 1. Etappe zu realisieren. Vorgesehen sind für diese 1. Etappe 20 neue S-Bahn-Haltestellen, davon 10 im Rahmen der Stadtbahn Zug und 9 in der Agglomeration Luzern. Zudem würden bauliche Anpassungen, der Ausbau von Bahnhöfen, eine Doppelspur von Horw bis zur Kantonsgrenze Nidwalden und anderes mehr notwendig. Dafür wird mit Kosten von insgesamt 190 Millionen Franken gerechnet.

Viertelstundentakt im Raum Zug

Mit dem neuen System könne auf dem heute bestehenden Netz ein grösseres Angebot realisiert werden. Die Volkswirtschafts- und Baudirektoren sprachen am Montag von einer Angebotssteigerung von 38 Prozent. Dazu gehören unter anderem der Viertelstundentakt der Stadtbahn Zug ab 2004 und der Halbstundentakt auf der Linie von Ebikon nach Rotkreuz, aber wegen Engpässen nicht zwischen Luzern und Ebikon. Wann diese behoben werden sollen, liess sich aus den vielen abgegebenen Unterlagen nicht ermitteln. Der Fahrplan für das weitere Vorgehen wurde leicht verändert. Neu wird das Gesamtprojekt aus politischer Rücksichtnahme aufgeteilt in zwei Module: Das Modul Luzern umfasst die Bahnlinien in den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden. Das Modul Zug enthält die Bahnlinien in den Kantonen Zug, Schwyz und Uri. Dieses Vorgehen erlaube es, das Projekt gemeinsam zu planen, aber individuell und koordiniert zu verwirklichen, sagte der Zuger Volkswirtschaftsdirektor Robert Bisig.

Bewusst war am Montag in Zug nur die Rede von der 1. Etappe einer S-Bahn Zentralschweiz, für die Einigkeit erzielt werden konnte. Anfang April hatten die Zentralschweizer Verkehrsdirektoren eine ambitiöse Wunschliste mit weiteren Ausbausritten für die 2. Etappe von Bahn 2000 präsentiert. Hauptpostulat darin ist die Ergänzung des Kopfbahnhofs Luzern durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof als Herz einer künftigen S-Bahn Zentralschweiz. Planer rechnen dafür mit Kosten zwischen 1,5 und 2,5 Milliarden Franken, je nachdem, ob weitere Elemente wie der Anschluss nach Kriens oder die Tieferlegung der Brünigbahn bzw. der Stans-Engelberg-Bahn noch dazukommen. Für die einen ist ein Luzerner Tiefbahnhof Wunschtraum, für die anderen Voraussetzung, um die Kapazität des

Bahnhofs Luzern steigern zu können. Denn nur mit unterirdischen Durchmesserlinien, so die Überlegung, könne auf der geplanten S-Bahn ein integraler 30-Minuten-Takt verwirklicht werden.

Späte Kritik

Weitere Elemente der S-Bahn-Planung betreffen Projekte unterschiedlichen Gewichts, die schon beschlossen und finanziert sind, wie die Zuger S-Bahn oder solche, deren Planung erst aufgenommen wurde, wie der Bau von zusätzlichen Haltestellen, der Ausbau der Talstrecken von Brünig- und Engelbergbahn auf Normalspur sowie der unbestritten notwendige Anschluss von Kriens an das Bahnnetz - alles Postulate, die zusammengenommen die gemeinsame Wunschliste noch einmal verlängert haben. In der Folge wurden denn auch Zweifel an der Finanzierbarkeit aller Postulate geäußert sowie Fragen zur technischen Umsetzung gestellt. Der VCS äusserte zudem Zweifel, wie ernst es dem Luzerner Baudepartement mit der S-Bahn tatsächlich sei. Er kritisierte, dieses konzentriere sich eher auf Entlastungsstrassen und kümmere sich zu wenig um die Finanzierung einer S-Bahn. Mit der ultimativen Forderung nach einem Tiefbahnhof ist das Projekt für den VCS ohnehin zur «Alibiübung» verkommen, eine Formulierung, die auch die Grünen und die SP übernommen haben. - Unverständlich spät, erst Ende Juni, wurden die Differenzen unter den beteiligten Kantonen laut. Zug, Schwyz und Uri warfen Luzern vor, allzu forsch vorzugehen und Hoffnungen zu wecken, die sich nicht erfüllen liessen.

Der Zuger Volkswirtschaftsdirektor Robert Bisig betonte zwar seine grundsätzliche Unterstützung für eine S-Bahn Zentralschweiz, aber er verhehlte kaum, dass es an einer sauberen Koordination und der Rücksichtnahme auf die politischen Besonderheiten der einzelnen Partner gefehlt habe. Luzern habe Ideen veröffentlicht, die zwar andere Kantone beträfen, mit diesen aber nicht diskutiert und auch keineswegs bereits beschlossen worden seien. An einem gemeinsamen Projekt mit gemeinsamer Planung, mindestens aber an einem gemeinsamen Namen für das Projekt schien ein Teil der beteiligten Kantone für einen Moment nicht mehr interessiert. Im Grossen Rat des Kantons Luzern wurde der Luzerner Regierung vor einer Woche der Rücken gestärkt. Mehrere Vorstösse wurden überwiesen, welche unter anderm eine bessere Erschliessung des Seetals und den Anschluss von Kriens ins S-Bahn-Netz forderten. Keine Chancen hatten Anträge, einen Teil der LSVA-Gelder für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

NZZ, 18.09.2001