Zeitschrift: Der Geschichtsfreund : Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz

Herausgeber: Historischer Verein Zentralschweiz

Band: 163 (2010)

Artikel: Erst die Seetalbahn, dann die Neue Eisenbahn-Alpentransversale : verkehrspolitische Prioritäten im Kanton Luzern in den 1980er- und 1990er-Jahren

Autor: Schneeberger, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-513931

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Erst die Seetalbahn, dann die Neue Eisenbahn-Alpentransversale – verkehrspolitische Prioritäten im Kanton Luzern in den 1980er- und 1990er-Jahren

Paul Schneeberger

Am 23. Mai 2009 wurde in der Stadt Luzern der 150. Jahrestag des direkten Anschlusses an das schweizerische Eisenbahnnetz gefeiert. Am 25. Mai 1859 war der erste Zug der Schweizerischen Centralbahn von Basel her in den ersten Bahnhof der Leuchtenstadt eingefahren. Seine Lage unmittelbar am Ausfluss des Vierwaldstättersees in die Reuss war so gewählt, dass hier zwischen den beiden effizientesten Gliedern der damaligen Transportketten, der Eisenbahn und dem Dampfschiff, keine Lücke mehr klaffte. Die Stadt Luzern konnte dadurch in der ersten Phase der Mechanisierung des Verkehrs ihre Stellung als Etappenort und Umschlagplatz auf der Handels- und Reiseroute zwischen dem Rheinland und der Lombardei konsolidieren. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass Behördenvertreter vor allem aus den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden just im Rahmen der Feierlichkeiten zur 150-jährigen Wiederkehr des Anschlusses von Luzern an das schweizerische Eisenbahnnetz das «Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern» breiter bekannt gemacht haben. Dieses strebt vor allem danach, durch den Bau des in seinem Namen geführten Bauwerks die Eisenbahnverbindung nach Zürich substanziell zu beschleunigen; durch einen mit zwei doppelspurigen Zufahrten voll ausgebauten Tiefbahnhof vermöchte die Stadt Luzern zumindest teilweise auch die Rolle des Etappenorts auf der Nord-Süd-Achse zurückzugewinnen. Dies, indem Züge von Basel nach dem Tessin und Mailand Luzern mit einem wesentlich geringeren Zeitaufwand bedienen könnten als das heute mit dem doppelten Befahren der Zufahrt zum nach wie vor vis-à-vis der Dampfschiffe gelegenen Sackbahnhof der Fall ist. Das Verblassen der Rolle Luzerns als Etappenort auf dem Schienenweg zwischen Nord und Süd wird dadurch illustriert, dass der aktuelle Fahrplan gerade noch zwei direkte Züge zwischen Luzern und Mailand vorsieht, die wegen der aktuellen Unzulänglichkeiten mit dem Cisalpino-Rollmaterial nicht einmal geführt werden. Seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels führt der zeitlich kürzeste Weg per Bahn von Basel in die Hauptstadt der Lombardei über Bern, Brig und Domodossola, und der hochklassige Bahnverkehr auf der Gotthardachse dürfte auch nach Inbetriebnahme des Basistunnels in acht bis zehn Jahren vor allem auf Zürich ausgerichtet bleiben.[1]

Was die Strasse angeht, ist Luzern optimal in den Nord-Süd-Verkehr integriert: die Europastrasse 65 von Amsterdam nach Rom führt in Gestalt der schweizerischen Nationalstrasse 2 ja bereits mitten durch die Stadt. Tatsächlich bildet die nationale und internationale Verkehrserschliessung Luzerns die klassische Entwicklung in Europa und in der Schweiz in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ab. Die Bahn verkehrt in alle Richtungen noch immer auf Trassees, die im 19. Jahrhundert angelegt wurden, während neu gebaute Strassen den Auto- und Lastwagenverkehr seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs erheblich beschleunigten. Das gilt für die Nord-Süd-Achse ebenso wie für die Verbindung Richtung Osten, auf welcher der Geschwindigkeitsvorsprung des Autos aller-

[1] Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern: Einladung zum Auftakt im Rahmen der 150-Jahr-Feier Bahnhof Luzern (www.tiefbahnhof-luzern.ch); Meyer, Eisenbahn, S. 12; Wägli, Schienennetz, S. 23; Neue Luzerner Zeitung, 22.5.2009, Neue Zürcher Zeitung, 11.6.2007.

dings erst vollumfänglich zum Tragen kommt, wenn die Autobahn 4 durchgehend bis nach Zürich bzw. zur Zürcher Westumfahrung fertiggestellt sein wird.[2]

Reduziert wurden die Fahrzeiten per Bahn von und nach Luzern auf zwei Achsen: zum einen auf jener nach Bern. Seit Ende 2004 verkehren die schnellsten Züge dort nicht mehr durch das Entlebuch, sondern über Sursee, Zofingen und die reaktivierte sogenannte Kriegsschlaufe, um schliesslich mit 200 km/h über das 45 Kilometer lange Kernstück der ersten Etappe des in den 1980er-Jahren lancierten nationalen Eisenbahn-Ausbauprojekts «Bahn 2000» zwischen Rothrist und Mattstetten im Mittelland gleichsam als «Trittbrettfahrer» auf der Ost-West-Magistrale der Bundesstadt entgegenzubrausen. Dadurch konnte diese Städteverbindung auf exakt 60 Minuten verkürzt werden, was sie insbesondere zu einer attraktiven Pendlerverbindung macht. Zum anderen beschleunigt wurde die Regionallinie durch das Seetal Richtung Lenzburg. Entscheidender Faktor dabei ist die einzige im 20. Jahrhundert realisierte Eisenbahn-Neubaustrecke in der Region Luzern, jene zwischen Emmenbrücke Hübeli und Waldibrücke. Der am 23. Mai 1998 in Betrieb genommene Abschnitt samt Tunnel von 3,7 Kilometern Länge verkürzt die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Luzern und Hochdorf gegenüber früher um 5 auf 28 Minuten, was gemeinsam mit dem mittlerweile eingeführten Halbstundentakt durch einen Drittel an Mehrfrequenzen zwischen 2003 und 2008 honoriert wurde.[3]

Hier also die de-facto-Abkoppelung Luzerns vom internationalen Nord-Süd-Bahnverkehr, die den falschen Schein eines von den Menschen (oder zumindest von der kantonalen Politik) nicht zu beeinflussenden Naturereignisses vermitteln könnte, der bis anhin lediglich eine Vorinvestition von 3 Millionen Franken bei der Fundierung der neuen Bahnhofbauten von 1991 entgegengesetzt wurde. Dort immerhin eine Investition von rund 85 Millionen Franken, die Bestandteil eines 200-Millionen-Pakets zur Beschleunigung und vor allem baulichen Sanierung einer einzigen Regionallinie ist: Ohne die letztgenannte Investition per se in Zweifel zu ziehen und ohne verschiedene Arten des Eisenbahnverkehrs gegeneinander ausspielen zu wollen, drängt sich die Frage auf, wie es zu dieser Prioritätensetzung kommen konnte. Antworten auf diese Frage soll eine Analyse der politischen Auseinandersetzung im Kanton Luzern und darüber hinaus mit den Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) und der Regionallinie durch das Seetal im Jahrzehnt 1988 bis 1998 liefern, das für beide Vorhaben eine Schlüsselperiode war. In Bezug auf die Neat wurde 1988 die Vernehmlassung zum Gesamtprojekt und zu den einzelnen Varianten abgeschlossen, und 1998 segnete das Schweizervolk die Redimensionierung des Projektes von 1992 sowie ein nachhaltiges Modell zu dessen Finanzierung ab. Was die Seetalbahn angeht, lässt sich auf diese Weise ein Bogen spannen von einem kantonalen Planungsbericht, in dem das Credo eines umfassenden Umbaus der als Strassenbahn konzipierten Anlage in eine Vollbahn dargelegt und begründet wurde, bis hin zum Entscheid des

[2] Allgemeines Kursbuch 2009, Fahrplanfeld 600.

[3] Schweizer Eisenbahn-Revue 7/2006; Allgemeines Kursbuch 2009, Fahrplanfeld 510; Neue Zürcher Zeitung, 19.10.2004.

Bundesrates für eine sanfte und differenzierte Sanierung unter einem klar begrenzten Kostendach. Als Quellen dienten in erster Linie die gedruckten Protokolle der Verhandlungen im Grossen Rat des Kantons Luzern jener Jahre, die für die Jahre ab 1995 verfügbare elektronische Datenbank der Verhandlungen und Vorstösse in den eidgenössischen Räten (Curia Vista), das Archiv der Neuen Zürcher Zeitung, die schweizerische Mediendatenbank (SMD), die Ausgaben jener Jahre von IGöV aktuell, dem Mitteilungsblatt der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Region Luzern, eine private Sammlung mit Zeitungsartikeln über die Seetalbahn seit 1963 sowie einzelne ungedruckte Quellen aus dem Staatsarchiv Luzern. Als Schlüsselwerke der Forschung zog ich das Kompendium von Werner Rutschmann über die schweizerischen Eisenbahn-Basistunnelprojekte von 2004 bei sowie die Dissertation von Markus Höschen aus dem Jahr 2007 zu den politischen Auseinandersetzungen um die Neat in der Schweiz.[4]

Ich werde zu diesem Zweck die beiden Vorhaben, das Sanierungsprojekt der Seetalbahn und den Neubau der Neat, unter spezieller Berücksichtigung des für diesen Vergleich relevanten politischen Handelns im Kanton Luzern zwischen 1988 und 1998 darstellen.

Zur Seetalbahn: Ausgangspunkt der epischen Diskussion um die Zukunft der in den Achtzigerjahren des 19. Jahrhunderts als Normalspur-Strassenbahn konzipierten Regionallinie von Emmenbrücke durch das Seetal über die Kantonsgrenze in den Aargau nach Beinwil am See, Lenzburg und Wildegg war weniger die Bahn selber als die parallel zu ihr verlaufende Strasse. In Emmen symbolisierten 1962 Schilder mit Totenköpfen auf schwarzem Grund die Konfliktträchtigkeit der parallelen Führung von Bahn und Strasse, und zwischen 1950 und 1977 wurden als Folge von Kollisionen zwischen den beiden Verkehrsmitteln allein auf Luzerner Kantonsgebiet 38 Todesopfer und 39 Schwerverletzte gezählt. Aus der damaligen Diskussion darüber, wer denn für die bessere Sicherung der 166 à-niveau-Kreuzungspunkte von Schiene und Strasse aufzukommen habe, von denen es sich bei vielen um blosse Einfahrten in Häuser jenseits der Bahnlinie handelte, entspannen sich Debatten und Pläne darüber, wie denn die in der Wahrnehmung jener Zeit zunehmend deplatziert wirkende Eisenbahnlinie gegenüber dem motorisierten Strassenverkehr sicherer gestaltet werden könnte. Es würde zu weit führen, in diesem Rahmen auf alle Ideen und Gutachten einzugehen, die in den 1960er- und 1970er-Jahren zu dem Themenkomplex geäussert bzw. verfasst und immer wieder zu den Akten gelegt wurden; die Initialzündung für politisches Handeln auch auf Bundesebene hatte der liberale Luzerner Ständerat Christian Clavadetscher 1963 mit einer Motion gegeben, in der er den Bundesrat beauftragte, alle Vorkehrungen zu treffen, um weitere Unfälle an der Seetalbahn zu verhüten. Wesentlich für die Ausgangslage 1988 ist, dass sich alle Debatten und Gutachten im Spannungsfeld bewegten zwischen der Frage Umstellung der Bahn auf Busbetrieb oder Verlegung nach den für Normalspurbahnen sonst verbindlichen Normalien, zum Beispiel in Bezug auf die Abstände

[4] IGöV aktuell – Mitteilungsblatt der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Region Luzern, Nr. 12 (Juni 1996); www.litra.ch: Chronik Verkehrspolitik (24.4.1997). Müller, Weg, S. 88.

zu anderen Verkehrswegen, Geschwindigkeiten, Unter- und Überführungen statt Übergänge etc. Der Gesichtspunkt, aus der Bahn bei dieser Gelegenheit gleich auch ein attraktives regionales Verkehrsmittel zu machen, trat kaum, und falls, dann in sehr diskreter Form zutage. Einsamer Rufer in der Wüste war der damalige Verkehrshaus-Archivar Hans Wismann, der 1980 in einem Artikel in den Luzerner Neusten Nachrichten in etwa das postulierte, was mittlerweile realisiert wurde und wird: ein an die grösstenteils unmittelbar der Kantonsstrasse entlang durch die Ortszentren führende Linie angepasster Betrieb mit strassenbahnähnlichen Fahrzeugen, die über Bremsen mit einem höheren Wirkungsgrad verfügen und deshalb schneller verkehren können als mit den während des Betriebs mit Vollbahnfahrzeugen üblichen durchschnittlich 34 km/h.[5]

1990 publizierte der Luzerner Regierungsrat einen Planungsbericht zur Sanierung der Seetalbahn. Aus dem umfangreichen Papier leitete er grundlegende, an der Position des Bundesrates und der SBB orientierte Schlussfolgerungen ab. Demnach sollte die Seetalbahn durchgehend erhalten, zu einer konventionellen Normalspurbahn ausgebaut und auf zwei längeren Abschnitten durch Tunnelbauten von der Kantonsstrasse ganz getrennt werden: zwischen Emmenbrücke und Waldibrücke unter anderem durch den Hüslentunnel sowie zwischen Ermensee und Beinwil durch den Erlosentunnel. Durch ihn sollten die verhältnismässig bevölkerungsreichen Aargauer Gemeinden Menziken und Reinach direkt an die Linie Luzern-Lenzburg angeschlossen werden. Erörtert wurde im Planungsbericht auch die mittlerweile durch eine Studie des ETH-Verkehrsingenieurs Bruno Albrecht gestützte Variante mit Leichttriebwagen unter der Prämisse «Sanierung an Ort». Der Regierungsrat übernahm dabei die Positionen der SBB und des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiedepartements (EVED), die davor warnten, die grössere Bremswirkung von Leichttriebwagen zu überschätzen, da für die Vermeidung von Unfällen auch andere Faktoren wie Sicht und Reaktionsweg eine Rolle spielten. Unter anderem daraus leiteten die Gralshüter des Eisenbahnwesens in Bundesbern ab, das alternative Betriebskonzept sei – auch unter finanziellen Gesichtspunkten – dem plangenehmigten Projekt für den Ausbau zu einer von Niveauübergängen befreiten Normalbahn unterlegen. Deshalb erweise sich eine «sanfte» Sanierung der Seetalbahn weder als sinnvoll noch als zweckmässig. Die Projektkosten allein auf Luzerner Boden sollten sich so auf insgesamt 330 Millionen Franken belaufen (Preisstand 1990). Basierend auf dem Treibstoffzollgesetz vom 22. März 1985, das Bundesbeiträge an die Trennung von öffentlichem und privatem Verkehr vorsah, ergab sich ein Kostenteiler zwischen den beteiligten vier Partnern: den Löwenanteil von 67 Prozent oder 221 Millionen sollte der Bund tragen, während auf den Kanton Luzern 17,2 Prozent oder 56,8 Millionen entfallen wären – in den Rest hätten sich die Gemeinden mit 8,6 Prozent oder 28,4 Millionen sowie die SBB mit 7,2 Prozent oder 23,8 Millionen geteilt.[6]

[5] Der Bund, 29.10.1962; Grossratsprotokoll Luzern 1990/4, S. 1031; Luzerner Neuste Nachrichten, 6.4.1978; Wismann Hans, «So könnte die Seetalbahn saniert werden», in: Luzerner Neuste Nachrichten, 17.1.1980; Neue Zürcher Zeitung, 27.6.1992.

[6] Grossratsprotokoll Luzern 1990/4, S. 1029–1087.

In der Beratung des schliesslich mit 130 zu 4 Stimmen akklamierten Papiers im Grossen Rat, das als Grundlage für die Umsetzung der Sanierung dienen sollte, wurde das Sanierungsprojekt am 19. März 1991 als «Jahrhundert-Bauvorhaben» bezeichnet, in dem es darum gehe, die Weichen zu stellen für eine Fahrt der Seetalbahn in eine sichere Zukunft. Während CVP und SP absolut und die Grünen grundsätzlich dem Projekt applaudierten, bedauerte die liberale Fraktion in ihrer Stellungnahme, dass das Volk nie zur Seetalbahnfrage hatte Stellung nehmen können. Immer seien Sachzwänge geschaffen worden, und mittlerweile liege ein Projekt vor, das geradezu auf einen Verkehr mit Schnellzügen ausgerichtet sei. Es fehle ein Betriebskonzept, und mit 16 Personen, die im Schnitt pro Zug die Kantonsgrenze überquerten, lasse sich ein Erlosentunnel nicht rechtfertigen. In derselben Sitzung wurden auch zehn Vorstösse zur Seetalbahn behandelt, die einen Eindruck von der Breite der damaligen Diskussion vermitteln. Aspekte waren unter anderem der vom Regierungsrat 1983 beschlossene und auch gerichtlich sanktionierte, von Anrainern aber unermüdlich bekämpfte Neubauabschnitt Emmenbrücke-Waldibrücke, der Erhalt sämtlicher Haltestellen oder «flankierende Massnahmen» in den Dörfern, will heissen: parallele Verkehrsberuhigungsmassnahmen.[7]

Die im Laufe der folgenden Jahre kontinuierlich nach oben korrigierten Kosten – die für die ganze Linie 1985 budgetierten 250 Millionen Franken waren durch Teuerung und bauliche Ergänzungen bis 1991 auf 600 Millionen angestiegen – bremsten die Realisierung des gross angelegten Projekts, befruchteten aber die politische Diskussion insbesondere im Luzerner Kantonsparlament. Nachdem der Bundesrat und die eidgenössische Finanzdelegation in Anbetracht dieser Kostensteigerungen den 1979 von der Landesregierung getroffenen Sanierungsentscheid und die weitere Existenz der Bahn grundsätzlich in Frage stellten, wurde der Fächer der Ideen und Vorschläge im Kanton Luzern und in seinem Parlament weit geöffnet. Er reichte von der Exhumierung und Rehabilitierung der Idee «Sanierung an Ort» über die Propagierung einer kantonalen Trägerschaft für die Bahn bis hin zu einer ergebnislosen Partikulärdiskussion über eine dritte Linienvariante auf dem Gemeindegebiet von Emmen. Dort entspricht die nach der Unterzeichnung einer Subventionsvereinbarung zwischen Bund und Kanton zwischen 1994 und 1998 schliesslich realisierte neue Linienführung dem ursprünglichen Vollbahnprojekt. Die Schlüsselentscheide hin zur 1997 vom Bundesrat definitiv beschlossenen Lösung einer sanften, auf einen Maximalbetrag von 200 Millionen Franken plafonierten Sanierung fielen aber auf Bundesebene: erst 1993 mit dem Bekenntnis der eidgenössischen Räte zur definitiven Sanierung des Abschnitts Emmenbrücke-Hitzkirch, dann mit dem Rückkommen des Bundesrates auf seinen grundsätzlichen Sanierungsentscheid vom 31. August 1992. Er berief sich dabei einerseits auf einen erneuten Expertenbericht, in dem eine teilweise Umstellung der Linie auf Busbetrieb weder aus betrieblicher noch aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll herausgearbeitet wurde sowie anderseits auf die beschränkten finanziellen Möglichkeiten. Daraus resul-

[7] Grossratsprotokoll Luzern 1991/2, S. 302–309.

tierte ein Konzept, das im Wesentlichen der Idee «Sanierung an Ort» samt Einsatz von Leichttriebwagen entsprach und schliesslich auch von den SBB akzeptiert wurde.[8]

Zur Neat: Die Idee einer sogenannten Flachbahn durch die Schweizer Alpen, also einer Eisenbahnlinie, deren Neigungen 12 Promille nicht übersteigen, reicht zurück ins Jahr 1947, als der ETH-Ingenieur Eduard Gruner in der Zeitschrift «Prisma» die Vision eines Gotthard-Basistunnels darstellte. 1963 kam eine vom eidgenössischen Departement des Innern eingesetzte Arbeitsgruppe «Gotthard» zum Schluss, dass nicht nur parallel zum existierenden Scheiteltunnel der Bahn von 1882 zwischen Göschenen und Airolo ein solcher für die Nationalstrasse 2 realisiert werden sollte, sondern auch ein 45 Kilometer langer Eisenbahn-Basistunnel zwischen Erstfeld und Biasca. Konsequenz daraus war eine von föderalistischen Partikularinteressen getriebene Diskussion über die Legitimität der ausschliesslichen Berücksichtigung dieser Achse im Hinblick auf eine neue alpenquerende Flachbahn. Das EVED fing den Unmut auf, der sich insbesondere in der West- und Ostschweiz artikuliert hatte, und zwar indem es im November desselben Jahres die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (KEA)» einsetzte. Diese hatte neben der klassischen Gotthardachse vier weitere Varianten für neue Alpenbahnen zu prüfen: Lötschberg, Tödi-Greina, Splügen und Gotthard-West.[9]

Der Perimeter für die Projektierung eines Basistunnels auf der Gotthardachse im Norden begann erst im Talboden von Uri; entsprechend blieb die Frage der weiteren Zufahrtslinien zum neuen Bauwerk und damit auch der Einbindung Luzerns ausgeblendet. Demgegenüber sah das generelle Projekt für die vom Walliser Ingenieur Albert Coudray angestossene Variante Gotthard West Luzern-Innertkirchen-Locarno «einen weitgehenden Ausbau der Bahnanlagen in Luzern» vor. Dabei wurde von einem Weiterbestand des Sackbahnhofs ausgegangen, was ein doppelspuriges, kreuzungsfreies Gleisdreieck notwendig gemacht hätte, bestehend aus einer modifizierten Zufahrt Emmenbrücke-Luzern und den beiden Neubaustrecken Emmenbrücke-Allmend sowie Luzern-Allmend. Von dort hätte die neue Stammlinie dann ihren Weg via Meiringen und die Zentralalpen bis nach Camorino im Tessin gefunden. Das Aussenseiterprojekt hatte gegenüber dem Tunnelprojekt auf der Gotthardachse Uri-Tessin von vorneherein keine Chance auf eine Vertiefung – unter anderem, weil es gleichsam auf der interessenmässigen Bruchlinie lag zwischen dem in das Gotthard-Komitee, den 1853 gegründeten Interessenverbund der Gotthard-Lobbyisten eingebundenen Kanton Luzern und dem auf den Lötschberg ausgerichteten, gemeinsam mit den Westschweizern agierenden Kanton Bern.[10]

8 IGöV aktuell, Mitteilungsblatt der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Region Luzern, Nr. 3 (Juli 1993), Nr. 4 (November 1993); Luzerner Neuste Nachrichten, 7.11.1991, 20.3.1992; Luzerner Zeitung, 19.11.1993, 9.12.1993; Neue Zürcher Zeitung, 25.4.1997. Zur Einschätzung durch die SBB vgl. Hunkeler, Regionalbahn.

9 Höschen, Starrsinn, S. 35-37; Meister, Geschichte, S. 1; Rutschmann, Eisenbahn-Alpentransversale, S. 6.

10 Rutschmann, Eisenbahn-Alpentransversale, S. 28f., 57, 63–65, 69.

Zurück auf den nationalen politischen Marktplatz fanden die neuen Nord-Süd-Eisenbahntransversalen Mitte der 1980er-Jahre. Anstösse dazu gaben die Zunahme des alpenquerenden Schwerverkehrs auf der Strasse namentlich seit der Inbetriebnahme der Gotthard-Autobahn und der ökologische Aufbruch jener Jahre. Bemerkenswert an der Wiederkehr des Themas neue Alpenbahnen ist besonders ein Aspekt, der sich in Bezug auf das Denken und Handeln im Kanton Luzern in dieser Frage als wesentlich herausstellen sollte. Im Vordergrund stand nicht mehr wie 1947 bei Eduard Gruner, der einen futuristischen «Europa-Afrika-Express» skizzierte, die Beschleunigung vor allem auch des Personenverkehrs in den Süden (diese hatte selbstredend die Autobahn gebracht), sondern die Verlagerung der insbesondere seit der Inbetriebnahme des Gotthard-Strassentunnels ins Land drängenden und von breiten Kreisen zunehmend als Ärgernis empfundenen langsamen, lauten und stinkenden Lastwagen auf die Bahn. Eine neue Flachbahn bzw. neue Flachbahnen und die daraus resultierenden geringeren Transportzeiten wurden dabei auch als entscheidender Faktor für die Rückgewinnung ihrer Konkurrenzfähigkeit erkannt. Aus der Vision eines allgemeinen neuen schnelleren Verkehrskanals gen Süden war gedanklich und politisch das zeitlich absehbare Vorhaben einer oder mehrerer «Güterröhren» geworden, durch die durchaus auch, aber eben erst in zweiter Linie, Personen befördert werden sollten, was notabene deren Akzeptanz bei den unmittelbar betroffenen (potenziellen) Anrainern schmälerte.[11]

1986 liess der Bundesrat eine «Zweckmässigkeitsprüfung» von vier «Planungsfällen» (Lötschberg-Simplon, Gotthard, Ypsilon und Splügen) erstellen. Der «Planungsfall Gotthard» sah für die Bedienung Luzerns eine weitgehend unter Tag verlaufende Neubaustrecke zwischen Rothenburg und dem Rontal bzw. Immensee vor, deren Kernstück ein Tiefbahnhof hätte werden sollen. Von Zürich her wurde der Bau eines Üetlibergtunnels von Aussersihl nach Affoltern am Albis vorgesehen; die Fortsetzung dieser Zufahrtslinie sollte ab Zug, wie gehabt, dem eisenbahntechnisch allerdings durch zusätzliche Tunnelbauten zu entschärfenden rechten Zugerseeufer entlang bis nach Arth-Goldau führen. Drei Jahre später gab die Landesregierung ein Konzept mit einer Gotthard-Basislinie als Rückgrat in die Vernehmlassung, das weitgehend der am 27. September 1992 vom Volk abgesegneten Netzvariante entsprach. Auf die vorgesehenen Zufahrtslinien durch Luzern bzw. ab Zürich sollte dabei vorläufig verzichtet werden. Dass ein Luzerner Tiefbahnhof definitiv nicht Bestandteil der Neat werden sollte, machte der Bundesrat deutlich, indem er schrieb, falls sich ein solcher zur Attraktivierung der Linie Luzern-Zürich oder des Regionalverkehrs aufdrängen würde, wäre er im Rahmen von Ergänzungen des Projektes Bahn 2000 vorzusehen. Der Kanton Zürich pochte in seiner Vernehmlassungsantwort dennoch auf den zeitgemässen Ausbau des Korridors zwischen Limmatstadt und Leuchtenstadt, was deutlich macht, dass nicht nur dem als Neat-Zufahrt vorgesehenen Tiefbahnhof Luzern auch diese Funktion zugedacht war, sondern ebenso der

[11] Höschen, Starrsinn, S. 109, 113, 117, 119–121, 127; Meister, Geschichte, S. 24f.; Rutschmann, Eisenbahn-Alpentransversale, S. 6.

schnellen Verbindung von Zürich durch den Üetliberg nach Zug. Der Kanton Luzern seinerseits konzentrierte sich auf die Bekräftigung des Begehrens nach einem Tiefbahnhof in seiner Hauptstadt. Er zeigte sich überzeugt, dass ein solcher mit einer Einfahrt erst bei der Fluhmühle wesentlich kostengünstiger realisiert werden könnte als im ursprünglichen Neat-Planungsfall Gotthard vorgesehen und liess unter anderem zuhanden der Luzerner Deputation in den eidgenössischen Räten für 20000 Franken eine entsprechende Planungsstudie erstellen.[12]

Im Juli 1990 äusserte sich auch das damals unter dem Vorsitz des Luzerner Baudirektors Josef Egli stehende Gotthard-Komitee zur Neat-Botschaft des Bundesrates. Seine Stellungnahme war so austariert, dass neben der grundsätzlichen Zustimmung die Bedenken all seiner Mitglieder von Basel und Zürich bis ins Tessin zur Sprache kamen. Während der Kanton Zürich seinen Unmut über die ungenügende Integration in das Neat-Konzept insofern fruchtbar zu machen vermochte, als die definitive Neat-Vorlage in Form des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 1991 ein Vorprojekt auch für eine neue Linie durch den Zimmerberg statt den Üetliberg vorsah, erhielt Luzern keine diesbezügliche Kompensation. Grund dafür war wohl die Einsicht, die Bundesrat Adolf Ogi als Verkehrsminister in der Ständeratsdebatte vom 10. Dezember 1990, als es um die Zürcher und Luzerner Anliegen ging, stilistisch schräg zum Ausdruck brachte: «Kein Weg führt an Zürich vorbei.» An Luzern aber schon, hätte er ergänzen können. Für Regierung und Verwaltung des Kantons Luzern schien die Sache damit gelaufen zu sein. Das zeigte sich unter anderem in der Sitzung des Grossen Rates vom 12. März 1991. In einem Postulat forderte der liberale Grossrat Alex Bruckert, der Regierungsrat möge alle Möglichkeiten ausschöpfen, um eine Zufahrt zur Gotthard-Neat via linkes statt rechtes Vierwaldstättersee-Ufer und damit von Zürich aus zwingend über Luzern zu propagieren. Tatsächlich vermöchte diese Variante, für die ein Tiefbahnhof in Luzern eine zwingende Voraussetzung wäre, die Leuchtenstadt bezüglich des Personenverkehrs am besten in die neue Nord-Süd-Achse zu integrieren, da sie nur so zusammen mit der grössten Schweizer Destination Zürich auf eine Achse zu liegen käme. Bruckert nahm dabei die Idee auf, welche die Zürcher LdU-Kantonsräte Bruno Ern und Paul Stopper bereits im Spätherbst 1990 im Zürcher Kantonsparlament zum Gegenstand eines Vorstosses gemacht hatten. Der Zürcher Regierungsrat nahm im Januar 1991 wohlwollend zu dieser Interpellation zugunsten eines Neat-Zulauf-Korridors Zürich-Knonaueramt-Rotkreuz-Luzern-Stans-Altdorf Stellung. Er verwies darauf, dass das Gotthardkomitee diesen Vorschlag bereits früher ins Spiel gebracht habe. Wegen der fehlenden Etappierbarkeit sei dieser aber nicht weiter verfolgt worden. Der Zürcher Regierungsrat erklärte sich auch bereit, diese Variante im Schosse der gemeinsamen Lobby-Organisation weiterzuverfolgen. Die Initiative dafür, so

[12] Höschen, Starrsinn, S. 206–209, 214–216; Neat – Neue Eisenbahnalpentransversale durch die Schweiz – Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens, EVED Bern, April 1989, Anhang 4 (Kantone und politische Parteien); Regierungsratsprotokoll 1627 und Beschluss vom 20.6.1989 (StALU 1133/8); Neue Zürcher Zeitung, 17./18.12.1988; 10.1.1989; 11.5.1989.

hielt er aber unmissverständlich fest müsste, «wegen des eindeutig grösseren Interesses» von Luzern ausgehen. Dazu sollte es nicht kommen, wie die Grossratsdebatte zum Vorstoss Bruckert deutlich machte. Grundtenor war die insbesondere von linker Seite geäusserte Befürchtung, durch eine solche Variante könnte zusätzlicher Eisenbahn-Güterverkehr über Luzern geführt werden. Baudirektor Josef Egli sagte dazu lediglich, die Regierung habe nicht die Absicht, den Güterverkehr wieder über Luzern zu führen; sie sei «dennoch» bereit, den Vorstoss Bruckert entgegenzunehmen. Eine linksufrige Neat-Zufahrt werde aber erst aktuell, wenn die Linie über Arth-Goldau überlastet sei.[13]

Diese Nonchalance der kantonalen Behörden gegenüber der Variante Knonaueramt-Luzern-Vierwaldstättersee Süd, die eigentlich das Kernanliegen Luzerns in der Diskussion um die Gotthard-Neat hätte sein müssen, hielt in den folgenden Jahren an, obwohl Parlamentarier auch auf eidgenössischer Ebene sowie Interessenorganisationen und Publizisten sie mehrfach wieder aufgriffen. So 1994/95 im Zuge der anlaufenden Diskussion über eine Etappierung der 1992 beschlossenen Bauwerke vom Verkehrsclub der Schweiz, sekundiert von einer Interpellation des Zürcher LdU-Nationalrates Roland Wiederkehr. Dieser 1997 abgeschriebene Vorstoss wurde vom Bundesrat abschlägig beantwortet, und zwar mit dem nicht leicht nachvollziehbaren Argument der zu grossen Kapazität einer Zulauflinie via Üetlibergtunnel gegenüber dem Gotthard-Korridor mit Bergstrecke und Basistunnel sowie ihrer mangelhaften Kompatibilität mit dem Einbezug der Ostschweiz via Hirzeltunnel. Weitere, selbstredend wirkungslose Wortmeldungen zugunsten einer Neat-Zufahrt via Vierwaldstättersee Süd erfolgten nach dem letzten realistischen «Window of opportunity» für diese Sache vor dem Volksentscheid vom 30. November 1998. Dieser zementierte die vom Bundesrat und von den eidgenössischen Räten vorgeschlagene Redimensionierung bzw. Etappierung der Neat in ihrer 1992 beschlossenen Grundkonzeption und regelte mit dem Fonds zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte (Finöv) auch ihre Finanzierung neu. Im Oktober 1999 wollte der Luzerner SP-Nationalrat Hans Widmer in einer Einfachen Anfrage vom Bundesrat wissen, ob er bereit wäre, die Variante Vierwaldstättersee Süd in eine über die Dauer des Finöv-Fonds hinausreichende Langfrist-Planung einzubeziehen. Die Landesregierung nahm in ihrer Antwort Bezug auf den Sachplan Alptransit vom 15. März 1999, in dem die Achse Zimmerberg-Arth-Goldau-Uri als Nordzufahrt zum Gotthard-Basistunnel bekräftigt wurde. Die vorläufig letzte politische Auseinandersetzung mit der Option einer Neat-Nordzufahrt von Zürich über Luzern fand im August 2004 statt. Dabei signalisierte der Luzerner Regierungsrat in seiner Stellungnahme zu einem Postulat von CVP-Grossrat Patrick Meier grössere Sympathien zu dem Vorhaben als 13 Jahre zuvor: Die «Randbedingungen» (sic!)

[13] Meister, Geschichte, S.28; Postulat Patrick Meier und Mit. über die Neat-Linienführung und den Tiefbahnhof Luzern (Grosser Rat Luzern; 3.5.2004); Grossratsprotokoll Luzern 1991/1, S. 914 und Grossratsprotokoll 1991/2, S. 316; Schreiben des Gotthard-Komitees vom 10. Juli 1990 an die Mitglieder der Neat-Kommission des Nationalrates (StALU A 1273/49); Tages-Anzeiger, 14.1.91; Vaterland, 19.11.1990; Volksabstimmung vom 27. September 1992 – Erläuterungen des Bundesrates, S. 34. Neue Zürcher Zeitung, 11.12.1990.

hätten sich seit der generellen Prüfung dieser Option Ende der Achtziger-, anfangs der Neunzigerjahre stark geändert, befand die Kantonsregierung. Unter Berücksichtigung aller Forderungen der Kantone Schwyz und Uri dürfte die Querung der Voralpen via Vierwaldstättersee Süd nicht mehr teurer zu stehen kommen als über Arth-Goldau. Unter dem Strich wandte sich die Luzerner Regierung schliesslich dagegen, das Vorhaben auf Bundesebene erneut auf die politische Traktandenliste zu setzen. Sie verwies dabei auf die Ablehnung einer Motion von SVP-Nationalrat Peter Föhn durch den Nationalrat, mit der dieser in der Juni-Session 2004 die erneute Prüfung unter anderem auch der Option Seelisberg als Neat-Nordzufahrt gefordert hatte, damit im Ratsplenum aber unterlegen war.[14]

Soweit die Darstellung der beiden Fälle und ihrer Behandlung in der kantonalluzernischen Politik. Ich hatte nach den Gründen für die unterschiedlichen Prioritäten gefragt, die sie genossen. Bevor ich darauf eingehe, sind zwei Gemeinsamkeiten zu nennen. Sowohl was die Seetalbahn anging als auch die Neat, fielen die Entscheide, finanziell bedingt, letztlich in Bundesbern. In beiden Fällen erwiesen sich Regierung und Verwaltung des Kantons Luzern als ausgesprochen SBB- bzw. bundeshörig. Was in Bern beschlossen oder befunden wurde, stellte man in Luzern nicht in Frage, weder bei der Neat noch bei der Seetalbahn. Dass im Falle der modernisierten Regionallinie eine sowohl kundenfreundliche wie auch bezahlbare Lösung resultierte, ist nicht auf eine aktive Einflussnahme Luzerns zurückzuführen, sondern auf die knappen Kassen, in erster Linie in Bern. Ungeachtet dessen interpretierte man die beiden Vorhaben in Luzern unterschiedlich. In der Neat und ihren Zufahrtslinien glaubte man im Ritterschen Palast, dem Luzerner Regierungsgebäude, eine nationale Angelegenheit zu erkennen, auf die man, wenn überhaupt, nur beschränkt Einfluss nehmen konnte. Die Seetalbahn dagegen betrachtete man als eigenes Projekt, über das man selber auch zu bestimmen hatte bzw. bestimmen wollte. Ein zweiter Unterschied bestand im Nutzen, den man den beiden Projekten für den Kanton Luzern beimass. Während bei der Seetalbahn zumindest eine Region unmittelbar betroffen war und sich in der öffentlichen Wahrnehmung von einer Sanierung in erster Linie weniger Unfälle und in zweiter Linie einen attraktiveren öffentlichen Verkehr erwarten durfte, tat man die Neat als internationalen Güterkorridor ab, von dem man vor allem Immissionen befürchtete. Dass die neue Gotthardlinie auch den Personenverkehr auf der Nord-Süd-Achse dynamisieren würde und Luzern daran nur partizipieren konnte, wenn eine, im besten Fall: die wichtigste, Zufahrtsachse über die Leuchtenstadt gelegt wurde, erkannte man zwar, aber nicht so deutlich, dass man sich mit dem grösstmöglichen Nachdruck und zusammen mit starken Partnern (Stichwort Zürich) dafür eingesetzt hätte. Parteipolitisch darf man feststellen, dass in beiden Fällen dauer-

[14] Curia Vista 95.3392: Interpellation Wiederkehr zu Neat-Zufahrt-Linienführung Zürich-Luzern-Seelisbergtunnel-Gotthard; Curia Vista 99.1156: Einfache Anfrage Widmer zum Einbezug der Variante Seelisberg als nördliche Zufahrt zum Gotthardtunnel in die langjährige Planung nach Finöv; Postulat Patrick Meier und Mit. über die Neat-Linienführung und den Tiefbahnhof Luzern (Grosser Rat Luzern; 3.5.2004); Neue Zürcher Zeitung, 30.11.1998.

haft nur Vertreter der Liberalen eigenständige Positionen formulierten, die sich durch einen gegenüber der Position des Regierungsrates grösseren Realitätsbezug und eine grössere Weitsicht auszeichneten; in Bezug auf die Neat taten dies in einer späteren Phase auch Teile der SP.

Alles in allem ist im eisenbahnpolitischen Handeln des Kantons Luzern in den 1980er- und 1990er-Jahren, sowohl was die Seetalbahn wie auch die Neat angeht, ein beträchtliches Mass an Blauäugigkeit zu erkennen. Eine Blauäugigkeit, mit der man auf das vertraute, was von eidgenössischer Ebene vorgegeben wurde und darauf, dass, wenn man etwas erreichen wollte, der klassische Instanzenweg ausreichen würde und es keines besonderen Lobbyings zusammen mit gewichtigen Partnern zugunsten der eigenen Sache bedurfte – obwohl gerade in Sachen Neat-Zufahrt von Zürich Steilpässe ausgingen, die in Luzern nicht abgenommen wurden. Wie es scheint, haben Behörden und Wirtschaft daraus gelernt: das aktuelle Projekt für einen Luzerner Tiefbahnhof gehen sie jedenfalls entschiedener an, auch im Rahmen der politischen «Städte-Allianz», die sie zugunsten des weiteren Ausbaus der Eisenbahn-Infrastruktur geschaffen haben, und die von Luzern über Zug und Zürich bis nach Winterthur und St. Gallen reicht.[15]

Anschrift des Verfassers:
Dr. Paul Schneeberger
St. Christophstrasse 6
5400 Baden

[15] Vgl. dazu: www.staedte-allianz.ch; insbesondere die Medienmitteilung vom 26.5.2008.

Bibliografie

Höschen, Starrsinn
Höschen, Markus, Nationaler Starrsinn oder ökologisches Umdenken? – Politische Konflikte um den Schweizer Alpentransit im ausgehenden 20. Jahrhundert, München 2007 (Diss. Paderborn 2007).

Hunkeler, Regionalbahn
Hunkeler, Peter, Eine moderne Regionalbahn für das Seetal – Erfahrungen, Erfolge und Ausblick, in: Schweizer Eisenbahn-Revue 7/2006, S. 366–372.

Meister, Geschichte
Meister, Jürg, Die Geschichte des Gotthard-Komitees o. O. 2000.

Meyer, Eisenbahn
Meyer, Peter A., Die Eisenbahn in Luzern von den Anfängen bis zum Bahnhofbrand vom 5. Februar 1971, in: Bahnen und Bahnhöfe – Offizielles Buch zur Eröffnung des neuen Luzerner Bahnhofs, Luzern 1991.

Müller, Weg
Müller, Ernst, Der Weg zum neuen Bahnhof, in: Bahnen und Bahnhöfe – Offizielles Buch zur Eröffnung des neuen Luzerner Bahnhofs, Luzern 1991.

Rutschmann, Eisenbahn-Alpentransversale
Rutschmann, Werner, Neue Eisenbahn-Alpentransversale, Gotthard-Basislinie – von den ersten Studien zum Bauprojekt 1975. Opfer der Politik und des Kleinmutes, Adliswil/Bern 2004.

Wägli, Schienennetz
Wägli, Hans G., Schienennetz Schweiz, Zürich 1998 (2).

Abkürzungen

StALU Staatsarchiv Luzern