

Verkehr Zentralschweiz

Teure Umfahrungenstrassen

Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern kommt in kleinen Schritten voran. Die Kantone Schwyz und Zug leisten sich teure, aber teils heftig umstrittene Umfahrungenstrassen. Das Urner Andermatt-Resort geht an einen neuen Besitzer, und Obwalden setzt auf Prestige.

Von Claudia Porchet

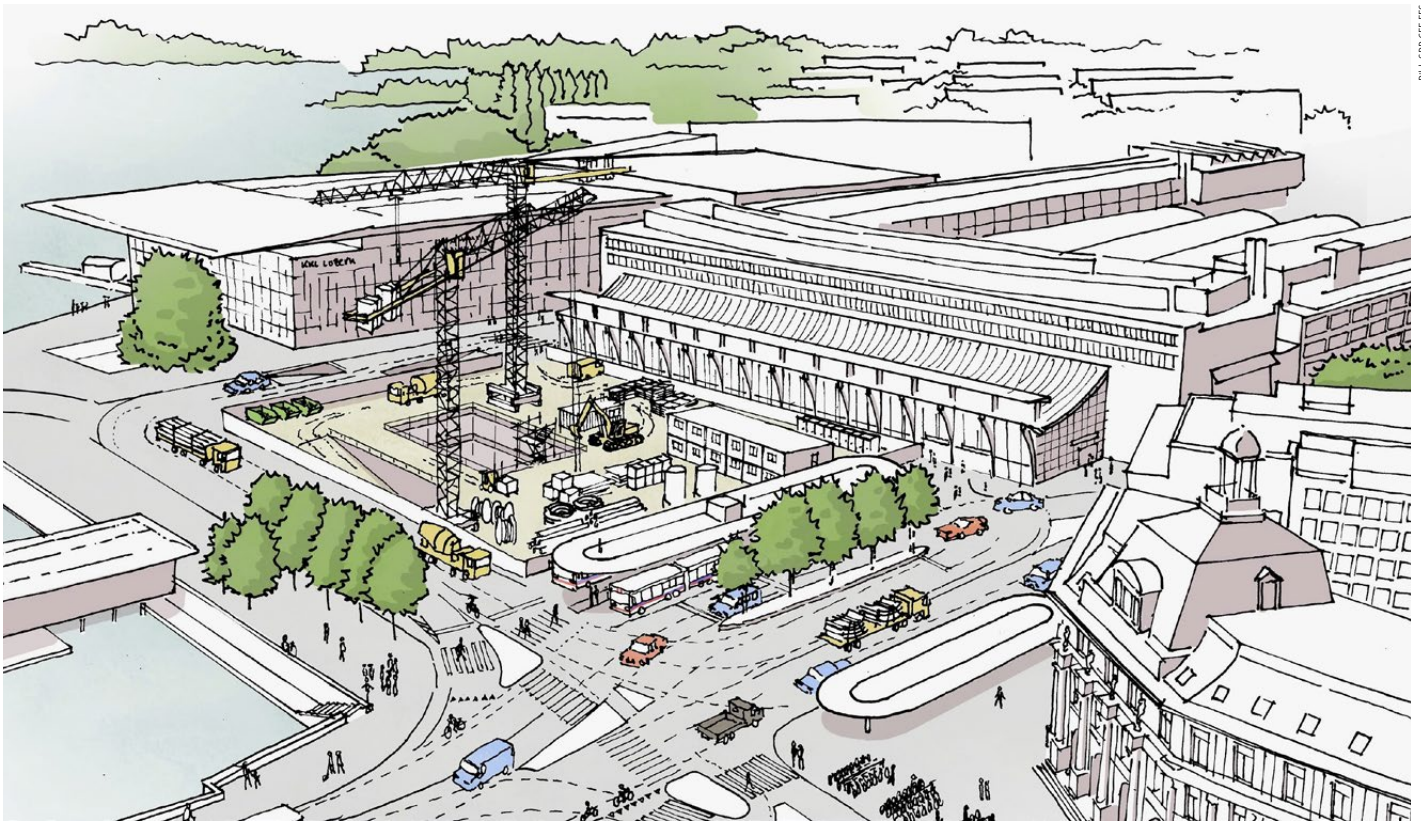


Bild: SBB/CFF/FFS

Visualisierung des Bahnhofplatzes Luzern mit Installationsplatz während der Bauzeit.

Der «Durchgangsbahnhof Luzern» (DBL) besteht im Wesentlichen aus drei Elementen: dem neuen Tiefbahnhof unterhalb des heutigen Kopfbahnhofs, dem Dreilindentunnel als direkte Anbindung an die Linie Zürich–Gotthard sowie dem Neustadttunnel als Anbindung an die Linie Bern–Basel, fasst nau.ch zusammen.

Bund ist zurückhaltend

Mit einem Budget von 3,3 Milliarden Franken ist der DBL das grösste Verkehrsprojekt in der Zentralschweiz. So weit, so gut. Doch die Innerschweiz macht Druck. Der Obwaldner Ständerat Erich Ettlín (Mitte)

bearbeitet den Bundesrat. Der Durchgangsbahnhof müsse «ohne Verzögerung mit hoher Priorität» umgesetzt werden, sonst gehe die Vernachlässigung der Innerschweiz im Bahnverkehr so weiter, so Ettlín gegenüber der Informationsplattform «bluewin.ch».

Verkehrsminister Albert Rösti konnte nicht versprechen, dass das Projekt Teil des Ausbaus 2026 werde. «Ich will nicht voreilig zu viel versprechen.» Es sei aber «unbestritten, dass der Durchgangsbahnhof ein Schlüsselprojekt für den Bahnausbau darstellt».

Trotz der schönen, aber unverbindlichen Worte fürchtet man im Fall des DBL Verzögerungen. Massimo Guglielmetti, Pro-

jektleiter DBL bei den SBB, konnte dennoch einen Fortschritt bekannt geben: Noch im April werde die erste Orientierungsphase abgeschlossen. Deren Ergebnisse, die beispielsweise Einschätzungen zu Kosten und Bauzeit des Bahnhofs umfassen, würde man dann am 31. Mai vorstellen.

Die Planung Durchgangsbahnhof Luzern macht damit ein weiteres Schrittchen vorwärts. Im Gegensatz zu den regionaleren Vorhaben werde es aber noch lange dauern, bis sich der Durchgangsbahnhof auf die Mobilität von Luzern und der gesamten Zentralschweiz auswirke, lautet der Kommentar des «Zofinger Tagblatts». →



Umfahrung Beromünster LU: Geplant ist eine rund 1400 Meter lange, bogenförmige neue Strasse mitsamt Brücke über einen Fluss und beidseitigen Radstreifen.

Umfahrung Beromünster LU

Alle wollen den DBL. In Luzern gibt es aber auch eine hochumstrittene Angelegenheit: die Umfahrungsstrasse in Beromünster. Die Gemeinde gilt als historisches Zentrum und ist «ein Ort von hohem kultur- und kulturhistorischem Stellenwert im Kanton Luzern», schreibt der Kanton auf seiner Website. Beromünster ist sogar im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung eingetragen.

Doch das Projekt entfacht hitzige Diskussionen. Der Widerstand gegen die neue Strasse richtet sich zum einen gegen deren Grösse. 70 Millionen Franken soll die neue Umfahrung kosten. Allein im Verlauf der Planung wurden die ursprünglich geschätzten Kosten von 60 Millionen Franken nochmals um zehn Millionen erhöht, wie die Newsplattform «nau.ch» berichtet.

Die neue Strasse führt über mehrheitlich über unverbaute Grünflächen im Norden um den Dorfkern Beromünster herum. Unter anderem müsste ein Altersheim der neuen Strasse weichen. Kernstück der Umfahrung wird eine 100 Meter lange und 17 Meter breite Brücke über einen Fluss sein.

Ein überparteiliches Ja-Komitee, dem nebst vorwiegend bürgerlichen Politikerinnen und Politikern auch wenige Kantonsräte der SP und der GLP angehören, sieht das positiv. Die neue Strasse schaffe im Dorfkern mehr Verkehrssicherheit, zumal die Strecke auch ein Schulweg sei. Zudem lobt das Komitee die Gestaltung der neuen Strasse, berichtet die «Zuger Zeitung».

Die Gegner sehen wegen der neuen Strasse das historische Ortsbild Beromünsters gefährdet. «Mit der Umfahrung wird das Ortsbild unwiderruflich zerstört», so das Verdikt des Komitees. Dies, weil mit der Strasse Freiflächen ausserhalb des Fleckens überbaut werden, welche auch Teil

des geschützten Ortsbildes sind. Die Gegnerinnen und Gegner fordern deshalb ein Gutachten des Bundes, das einschätzt, wie stark die Umfahrungsstrasse das Ortsbild beeinträchtigt.

Am 18. Juni haben die Luzerner Stimmberechtigten den Sonderkredit in der Höhe von 70,6 Millionen Franken für die Ost- und Westumfahrung genehmigt. 2025 ist frühestmöglicher Baubeginn, die Arbeiten dauern voraussichtlich drei bis vier Jahre, hält der Kanton Luzern fest. Fazit: Die Umfahrungsstrasse kommt, ob es einem passt oder nicht.

Neue Verkehrsinfrastruktur für ZG

Der Zuger Finanzdirektor Heinz Tännler präsentierte an einer Pressekonferenz die Jahresrechnung 2022 mit einem Überschuss von 332 Millionen Franken. Das Ergebnis stellt wiederum alle bisherigen in den Schatten.

Laut einer Medienmitteilung der kantonalen Baudirektion werden in den kommenden Jahren 158 Millionen Franken in



Die Vorarbeiten zur UCH sind in vollem Gang, wie die Baudirektion in einer Mitteilung schreibt.

neue Projekte der Verkehrsinfrastruktur investiert. Daran wird sich der Bund nun mit 63,2 Millionen Franken beteiligen. Von diesem Betrag entfallen 22,8 Millionen auf den Ausbau des Zuger Bussystems, 1,5 Millionen auf den Bau der neuen S-Bahn-Haltestelle Rigiblick, 2,1 Millionen für Veloinfrastrukturen, 0,9 Millionen, um ein neues Parkleitsystem in der Stadt Zug zu realisieren und 35,9 Millionen für die Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH).

Umfahrung Cham-Hünenberg ZG

Die Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH) ist das letzte grosse Puzzleteil der kantonalen Verkehrsplanung. Als unverzichtbarer Teil des Zuger Verkehrskonzepts entlastet sie Cham und Hünenberg vom Durchgangsverkehr.

Die UCH ist eine neue, fünfeinhalb Kilometer lange Kantonsstrasse. Für die UCH werden insgesamt vier Knoten mit neuen Betonkreiseln und zwei neue Knoten mit Lichtsignalanlagen erstellt.

Kernstück des Projekts ist ein 550 Meter langer Tunnel, der die Knoten beim Autobahnzubringer Zug mit dem Knoten an der Knonauerstrasse in Cham verbindet. Die Dauer der Arbeiten – beziehungsweise die Inbetriebnahme der UCH – wird durch diesen Abschnitt bestimmt, so der Kanton.

Im Juli 2022 fiel der offizielle Startschuss zum Bau der UCH. Die Vorarbeiten sind in vollem Gang, wie die Baudirektion in einer Mitteilung schreibt. Aufgrund der trockenen Wetterverhältnisse des vergangenen Sommers hätten die Bodenarbeiten entlang der Knonauerstrasse in Cham schneller als geplant abgeschlossen werden können. Die weiterführenden Arbeiten beginnen am 2. November. Errichtet werden eine Fuss- und Radwegunterführung sowie ein neuer Kreisell.



Der Abschnitt zwischen Küssnacht und Brunnen im Kanton Schwyz muss dringend erneuert werden. Gesamtkosten: 240 Millionen Franken.

Um im Frühling 2023 schliesslich mit diesen beginnen zu können, müssen vorgängig Schmutzwasserleitungen der Einwohnergemeinde Cham sowie Gas-, Wasser- und Stromleitungen der Wasserwerke Zug AG (WWZ) umgelegt werden, führt die Baudirektion aus. Die WWZ bauen zudem das Fernwärmenetz entlang der Knonauerstrasse aus. Bis im Herbst 2023 sollen die neue Unterführung sowie nachfolgend der darüberliegende neue Kreisell fertig sein.

2027 soll die Umfahrung für den Verkehr freigegeben sein. Aktuell wird mit Kosten von rund 237 Millionen Franken gerechnet, 40 Millionen davon übernimmt der Bund.

Neue Finanzierungsquelle

Dem Bund steht seit 2008 ein Fonds zur Verfügung, bei dem er Kantone im Agglomerationsverkehr finanziell unterstützen kann. Um davon zu profitieren, konnten Kantone bis Ende 2007 ihre Projekte in einem Agglomerationsprogramm «Verkehr und Siedlung» zusammenstellen und dem Bund zur Einsicht einreichen.

Streckenerneuerung A4 SZ

Die A4 ist ein Teil der wichtigen Nord-Süd-Achse der Schweiz. Der Abschnitt zwischen Küssnacht und Brunnen im Kanton Schwyz zeigt starke Abnutzungserscheinungen und muss instandgesetzt werden. Gesamtkosten: 240 Millionen Franken. Saniert werden dabei – während laufendem Verkehr – die Fahrbahnen, Brückenbauwerke, Überführungen, Stützmauern und zwei Tunnel, die ausgebaut werden. Die nötigen Arbeiten auf dem über 20 Kilometer langen Nationalstrassenabschnitt erfolgen von 2017 bis 2023. Aufgrund seiner Länge wird der Abschnitt in vier Bauetappen aufgeteilt, die seriell realisiert werden, wie auf der Homepage des Ingenieurbüros «Jauslin Stebler AG» zu lesen ist.

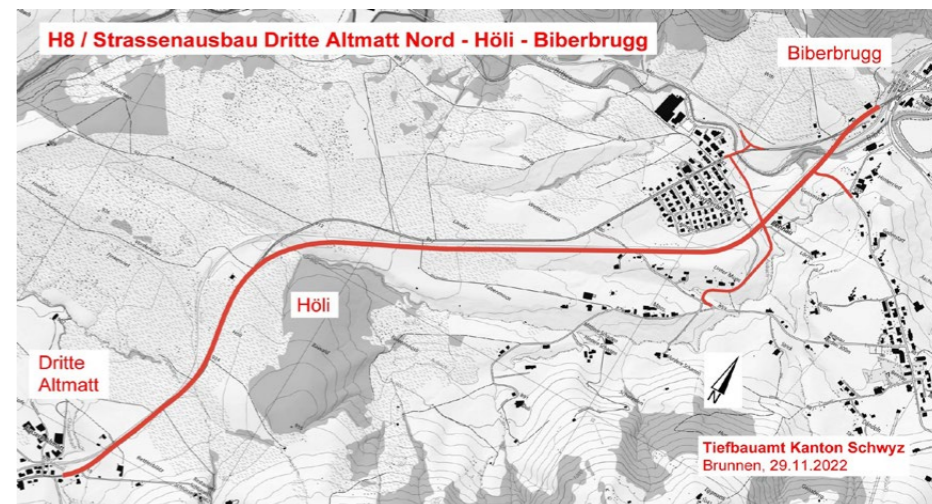
Das Stimmvolk bejahte den Betrag von 194 Millionen Franken für das Projekt. Doch Untersuchungen zeigten eine topographisch anspruchsvolle Strecke. Die geologischen Verhältnisse waren ähnlich wie beim ersten Abschnitt. Dort war wegen der Bohrungen unter anderem ein Erdloch bei einem Gebäude entstanden. Der neuerliche Tunnelausbruch dürfte dadurch wesentlich aufwendiger und damit kostenintensiver werden als bisher angenommen, heisst es in einer Mitteilung der SDA. Auch die Sicherheitsanforderungen seien gestiegen, weshalb neu drei anstelle der ursprünglich zwei geplanten Notausgänge vorgesehen sind. Insgesamt führen die veränderten Rahmenbedingungen und Projektanpassungen für den zweiten Abschnitt zu aktuell veranschlagten Totalkosten von 321 Millionen Franken anstelle der ursprünglich angenommenen 194 Millionen Franken. Basierend auf dieser neuen Ausgangslage wollen der Kanton Schwyz und der Bezirk Küssnacht den Entscheid über das weitere Vor-

gehen in den nächsten Monaten eruieren und festlegen.

Ausbau H8 in SZ

Das generelle Ausbauprojekt der Kantonsstrasse H8 – zwischen Schwyz und Pfäffikon – wurde bereits 1969 genehmigt. In den siebziger Jahren folgte das erste Teilstück, in den darauffolgenden Jahren der Strassenausbau in mehreren Etappen. Als Nächstes wurde der Abschnitt Zweite Altmatt – Dritte Altmatt Süd 2006 und 2007 realisiert. Nun soll auch noch das letzte verbliebene Teilstück zwischen der Dritten Altmatt Nord, Höli und Biberbrugg saniert und ausgebaut werden. Die letzte Strecke ist die Schwierigste und die Teuerste – sie kostet 123 Millionen Franken.

Die noch verbleibende Ausbaulücke der H8 zwischen Dritte Altmatt Nord, Höli und Biberbrugg weist eine Länge von knapp vier Kilometern auf und liegt zu wesentlichen Teilen innerhalb der Moorlandschaft Rothenthurm und weiterer Naturschutzobjekte. Die hohen Kosten sind dem Moor-



Der H8-Ausbau bei Biberbrugg SZ liegt grösstenteils innerhalb einer Moorlandschaft und weiterer Naturschutzobjekte und kostet deshalb 123 Millionen Franken.

schutz geschuldet. Wie der Schwyzer Bau- direktor André Rüegegger (SVP) gegen- über der «Luzerner Zeitung» sagt, seien zwei aufwendige Brückenkonstruktionen, der sensible Bauuntergrund durch die Moorlandschaft mit Pfählungen, Aufwer- tungsmassnahmen, Lärmschutzwände und eine aufwendige Strassenentwässerung für die hohen Kosten verantwortlich.

Sowohl gegen die Teilrevisionen der Nutzungsplanung als auch gegen das Bau- projekt waren zahlreiche Einsprachen eingegangen, die vor allem Lärm- und Um- weltschutzfragen betrafen. Diese Einspra- chen wurden aufgrund von Verhandlung- en und Projektanpassungen zurückgezo- gen. Zehn Einsprachen schmetterte der Regierungsrat ab. Beim kantonalen Verwal- tungsgericht wurde eine Beschwerde ge- gen diesen Entscheid sowie den Erlass der Nutzungsplanteilrevisionen und die Projektgenehmigung erhoben. Auch diese Beschwerde wurde «weggehandelt». Der Kantonsrat hat das Grossprojekt mit 91 zu 0 Stimmen genehmigt. Damit ist die Sa- nierung und der Ausbau der Hauptstrasse H8 bei Biberbrugg rechtskräftig. Im Ideal- fall, so schreibt die Regierung, könnte man etwa Mitte 2025 mit den sieben Jah- ren dauernden Bauarbeiten beginnen. Man rechnet, dass das Projekt 2032 fertiggestellt ist.

Booster für Andermatt UR

Fehlt Sami Sawiris das Geld? Der ägypt- ische Milliardär hat bisher insgesamt 1,3 Milliarden in Andermatt und das Ski- gebiet rundherum investiert. Das Geschäft sei zwar profitabel. Aber: «Wir brauchen mehr Geld», sagt der Unternehmer gegen-

über «Blick TV». Nun lässt sich Sawiris aufkaufen, und zwar vom amerikanischen Unternehmen Vail Resorts. Der Konzern ist an 40 Skigebieten in den USA, in Kanada und in Australien beteiligt. Der Einstieg in den europäischen Skimarkt habe eine lang- fristige strategische Bedeutung, sagt Vail Resort-Finanzchef

Michael Barkin an einer Pressekonferenz.

Im Gegenzug zum Geld kriegt Vail Re- sort Einfluss: Das Unternehmen stellt neu den Verwaltungsrats-Präsidenten der Berg- bahnen. Die US-Geschäftsleute ihrerseits machen keinen Hehl daraus, mehr interna- tionale Gäste in die Urner Berge bringen zu wollen, auch aus den USA. Andermatt sei dafür perfekt gelegen.

110 Millionen stecken die Amerikaner zuerst mal in die Bahnen, «zur Verbesse- rung des Gäste-Erlebnisses auf dem Berg». 39 Millionen Franken zahlt das Unterneh- men an die Andermatt-Swiss-Alps AG, das Unternehmen von Sawiris. Auch dieses Geld soll reinvestiert werden. Ein Vertre- ter von Vail Resorts wird zudem das Verwaltungsrats-Präsidium der Andermatt- Sedrun-Sport AG übernehmen.

Samih Sawiris und sein Unternehmen Orascom bleiben am Skigebiet in Ander- matt beteiligt, halten aber die Minderheit der Aktien. Fünf Prozent der Beteiligun- gen ist bei mehreren kleinen Organisatio- nen oder Privatpersonen postiert, schreibt der «Blick».

Gesamtverkehrskonzept NW

Der Kanton Nidwalden ist gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, insbe- sondere durch die Bahnlinie Luzern– Stans–Engelberg, der Zentralbahn. Diese

zweigt in Hergiswil NW von der ebenfalls zur Zentralbahn gehörenden Linie der Brünigbahn ab. Verschiedene Gemeinden sind ab Stans mit dem Postauto erreich- bar. Dennoch wurde ein 250 000 Franken teures Gesamtverkehrskonzept (GVK) er- stellt und vom Regierungsrat verabschie- det. Baudirektorin Therese Rotzer-Mathyer stellt indessen klar: «Damit sind Mass- nahmen jedoch weder bewilligt noch fi- nanziert.»

Die aufeinander abgestimmten Teilstra- tegien befassen sich mit der Raumplanung, dem Gesamtverkehr, dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Ver- kehr sowie dem Velo- und Fussverkehr. Das GVK enthält rund 40 Massnahmen. So ist unter anderem der Ausbau des Kreisels Kreuzstrasse und die Errichtung von Do- sieranlagen bei den Autobahnausfahrten geplant, beides in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen. Als weitere Massnahme sieht das GVK die Entlas- tungsstrasse Stans West sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte von Strassen in den Gemeinden vor. Weiter soll das Velo- Netz mit Priorität erweitert werden, indem Netzlückengeschlossen und durchgängige Velostreifen durch die Ortschaften ange- strebt werden, so die Medienmitteilung.

Seilbahnen und Skilifte für OW

Letzten Endes sei der Titlis die Cashcow für die Region Engelberg, sagte Titlis-CEO Norbert Patt letztes Jahr anlässlich eines Branchentalks zum Thema Tourismus, den «schweizeraktien.net» organisiert hatte («schweizeraktien.net» wurde als 2014 Netzwerk gegründet). Darum soll der Berg – wegen der Corona-Pandemie blieben teils die Touristen aus – seinen Besuchern künf- tig mehr bieten. Und so wird denn auch am rund 100 Millionen Franken schweren Projekt «Titlis 3020» festgehalten: Der Richtstrahlurm soll zum Aussichtsturm mit Bar und Restaurant umgenutzt werden, daneben ist eine Bergstation geplant, die wie ein riesiger, umgekippter Kristall auf dem Felsen liegt. Nach ihrer Inbetrieb- nahme dürften Turm und Station auch Archi- tektur Interessierte in die Höhe locken, schliesslich stammt die Architektur von Herzog und de Meuron.

Der Titlis braucht neue Attraktionen, denn der Gletscher wird kleiner. «Wir gehen davon aus, dass der Gletscher in den nächsten ungefähr 20 Jahren ver- schwindet», so Marketingleiter Urs Egli auf Anfrage der «Luzerner Zeitung». Der Gletscher sei nur eine Komponente des Produkts. Bezüglich Skibetrieb ist er zu- versichtlich. «Schnee werden wir im Winter noch lange haben.» ■



Das Projekt «Titlis» umfasst den Neubau der Bergstation, den Ausbau des Richtstrahlturms sowie eine neue einspurige Pendelbahn.