

# Luzerner Zeitung

## Schweiz am Wochenende

Samstag, 4. Februar 2023

### 100

Millionen Gipfeli pro Jahr produziert Hiestand in Dagmersellen.

Wirtschaft 15



**Ardon Jashari**  
Was der FCL-Captain über Alpstaeg sagt.

Sport 39

Wenn die Liebe weg ist: Zehn Tipps für frisch Getrennte.



Bund «Wochenende»

AZ 6002 Luzern | Nr. 29 | Fr. 4.50 | luzernerzeitung.ch

## Leak-Ermittler Peter Marti trat mit Getöse aus der SVP aus

Der ausserordentliche Staatsanwalt war wegen Parteigrössen wie Köppel «wütend und empört».

Francesco Benini

Sonderermittler Peter Marti, der die Corona-Indiskretionsaffäre aufgedeckt hat, wird in Medienberichten als «pensionierter SVP-Oberrichter» oder «SVP-Mann» bezeichnet. Dabei trat er vor vier Jahren aus der Volkspartei aus. Der Grund: inhaltliche Differenzen.

Wie sein Austrittsschreiben zeigt, kam es zu einem eigentlichen Bruch mit der SVP. Politiker der SP und ihr nahestehende Medien werfen Marti derweil vor, dass seine Untersuchungen zu den Corona-Leaks im Zusammenspiel mit SVP-Politikern erfolgt seien, um SP-Bundesrat Alain Berset zu schwächen.

Dabei wird auch auf SVP-Exponenten wie Christoph Mörgeli und Roger Köppel hingewiesen, die nach der Publikation der Indiskretionen den Rücktritt von Berset gefordert haben.

Mörgeli und Köppel gehören zu jenen Politikern, die Marti in seinem Brief als Grund für seinen Austritt anführt: «Seit längerem sind es «Lautsprecher» wie Glarner, Köppel, Mörgeli, Zanetti, Amrein etc., welche mit gezielten Provokationen das politische Klima vergiften.» Marti schreibt, er könne die Mitgliedschaft aus ethischen Gründen nicht mehr verantworten. Die SVP bewirtschaftete Probleme, statt Lösungen vorzuschlagen. 2/3 und 20

Für das Promi-Paar wird ein Traum wahr



Eliane Müller und Sascha Ruefer sind seit Anfang 2022 zusammen. Nun gehen sie auch beruflich gemeinsame Wege, zumindest Teilzeit. In Geuensee eröffneten sie eine Bar. Das ist Neuland, aber sie sind zuversichtlich: «Wir sind keine Gastronomen, sondern Gastgeber mit einem Top-Team im Rücken.» 25

Bild: Pius Amrein (2. Februar 2023)

## Zäsur bei zwei Gastro-Grössen

**Stadt Luzern** Das Dampfschiff Wilhelm Tell ist seit 1972 als Schiffrestaurant fest am Luzernerhof verankert. Es ist längst nicht mehr fahrtüchtig. Am nächsten Mittwoch wird es dennoch erstmals seit langem wieder vom Ufer ablegen – mit Hilfe eines anderen Schiffs. Grund: Das Dampfschiff hat eine Revision nötig. Am 11. März soll das Restaurant am gewohnten Standort wieder öffnen.

Veränderungen stehen auch bei einem anderen Traditionsbetrieb an: Ferdinand und Judith Zehnder wollen sich aus der Hotellerie zurückziehen und suchen einen Käufer für ihr Hotel De la Paix und das Restaurant Lapin unweit des Löwenplatzes. Der Verkaufsprozess laufe, unterschrieben sei noch nichts. Die Übergabe ist sowieso erst in zirka zwei Jahren. (sam/hb) 22/23

## Vorerst bleibt es nur beim Sackbahnhof

Die geplante Luzerner Durchmesserlinie dürfte wohl etappiert gebaut werden. Hiesige Politikerinnen und Politikern ärgern sich.

Robert Knobel

Erstmals äussert sich das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf eine für Luzern eminent wichtige Frage: Die geplante Durchmesserlinie, die den bestehenden Luzerner Bahnhof unterirdisch entlasten wird, soll aus finanziellen Gründen in Etappen realisiert werden. Denn wenn das Bundesparlament im Jahr 2026 über den Milliardenkredit befindet, wird es erst um einen Teilkredit gehen.

Möglich ist, dass der unterirdische Sackbahnhof entweder nur mit dem See- oder aber nur mit dem Neustadt-tunnel gebaut wird. In beiden Fällen

«Ich kriege fast den Eindruck, dass wir an der Nase herumgeführt werden.»

Andrea Gmür  
Luzerner Mitte-Ständerätin

müsste Luzern also noch länger auf einen Durchgangsbahnhof warten. Der Bundesrat nennt als Baustart mittlerweile «Anfang der Dreissigerjahre».

**Durchgangsbahnhof soll integral geplant und gebaut werden**

Die Luzerner Mitte-Ständerätin Andrea Gmür, welche in einer Interpellation kritische Fragen an den Bundesrat gestellt hatte, ärgert sich: «Langsam kriege ich wirklich fast den Eindruck, dass wir an der Nase herumgeführt werden.» Auch der Luzerner Nationalrat Michael Töngi (Grüne) sagt: «Ich poche darauf, dass der Durchgangsbahnhof integral geplant und auch gebaut wird.» 21

## Klimaaktivisten kaufen Aktien der SNB

**Umweltschutz** 170 Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten haben je eine Einzelaktie der Schweizerischen Nationalbank (SNB) gekauft. Sie gehören der SNB-Koalition an, die es seit 2021 gibt. Die zivilgesellschaftliche Koalition steht unter dem Dach der Klima-Allianz und will die SNB zu einer forschenden Klimapolitik bewegen. Sie hat Aktien in der Höhe von 800 000 Franken organisiert.

150 der 170 Personen haben drei Anträge für die Generalversammlung der SNB vom 28. April eingereicht. Sie fordern, dass die SNB einen Transitionsplan erstellt, um ihr Devisenportfolio an den Zielen des Pariser Klimaabkommens auszurichten. Zudem wollen sie weitere Regulierungen im Umgang mit Klima- und Biodiversitätsrisiken. Auch ein Ethikrat für die Bank soll gegründet werden. (att.) 4



Inhalt 33-34 Ausland 8/9 Geld 17 Meinung 20 Todesanzeigen 29  
Agenda 33-34 Forum 28 Interview 10/11 Service 19 Wirtschaft 12-15

Internet www.luzernerzeitung.ch Redaktion 041 429 51 51, redaktion@luzernerzeitung.ch Inserate 041 429 52 52, inserate-lzmedien@chmedia.ch Abonnemente und Zustelldienst 058 200 55 55, aboservice@chmedia.ch



## Durchgangsbahnhof hat Verspätung

Erstmals spricht der Bund offen von einer Etappierung des Durchgangsbahnhofs. In Luzern ist man alarmiert.



So stellen sich Planer den künftigen Durchgangsbahnhof von Luzern vor.

Visualisierung: SBB

### Robert Knobel

Im Frühling wird der Luzerner Durchgangsbahnhof einen grossen Sprung nach vorne machen: Dann werden die SBB das Vorprojekt präsentieren. Dann wird im Detail klar, wie das Jahrhundertprojekt genau aussehen soll. Bisher bekannt ist, dass es einen sechs Kilometer langen Tunnel geben soll, der vom Gebiet Gütisch/Baselstrasse bis zum Luzerner Bahnhof und weiter unter dem Seebecken bis nach Ebikon führt. Zum Projekt gehört auch eine unterirdische Haltestelle direkt unter dem Luzerner Hauptbahnhof.

Mit dem Vorliegen des Vorprojekts könnte eigentlich sofort der nächste Planungsschritt angepackt werden: Die Ausarbeitung des eigentlichen Bauprojekts. Doch nun wird klar: Die weiteren Planungen werden bis Ende 2023 ruhen. Der Grund ist höchst brisant: Der Bundesrat hat nämlich eine Studie in Auftrag gegeben, in der er die «Realisierungsabfolge» beim Luzerner Grossprojekt klären will. Das schreibt die Regierung in ihren Antworten auf mehrere Vorstösse von Zentralschweizer Bundesparlamentariern.

### Wie viel Geld gibt es 2026?

Was mit Realisierungsabfolge genau gemeint ist, erläutert das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf Anfrage unserer Zeitung: Die Studie soll aufzeigen, «in welcher Reihenfolge die verschiedenen Elemente sinnvollerweise umgesetzt werden sollen» und «welche Etappe dem Bundesparlament mit der Botschaft 2026 zuerst zur Realisierung vorgeschlagen werden soll». Der letzte Satz bestätigt, was Zentralschweizer Politikerinnen und Politiker schon lange

befürchteten: Dass das Projekt Durchgangsbahnhof nicht wie ursprünglich vorgesehen als Ganzes realisiert wird, sondern in Etappen.

Die Stunde der Wahrheit schlägt dabei im Jahr 2026. Dann soll der Kredit für das mehrere Milliarden Franken teure Bauwerk vom Bundesparlament bewilligt werden – so lautete zumindest der bisherige Fahrplan. Doch davon ist der Bundesrat offenbar abgerückt. Nun kann Luzern bestenfalls noch auf einen Teilkredit für eine erste Etappe hoffen. Was diese erste Etappe genau beinhalten wird, soll die eingangs erwähnte Studie bis Ende 2023 klären. Gut möglich, dass danach auch nur für die erste Etappe ein Bauprojekt ausgearbeitet

wird: Zum Beispiel für einen unterirdischen Bahnhof mit entweder nur dem Seetunnel oder nur dem Neustadttunnel. Somit wäre der neue Bahnhof ein Sackbahnhof und kein Durchgangsbahnhof. Das BAV schreibt dazu: Ziel ist es, mit ersten Etappen einen raschen Kundennutzen mit einem finanzierbaren Infrastrukturelement zu ermöglichen. Dies sei auch für andere Grossprojekte – etwa den Bahnausbau in Basel – vorgesehen.

### Kredit für zweite Etappe könnte 2030 folgen

Als Grund gibt das BAV die Finanzen an: Neben dem Durchgangsbahnhof Luzern stehen noch mehrere weitere Grossprojekte in anderen Regionen an, welche zusammengenommen

die Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes übersteigen würden. Das BAV folgert: «Es ist also davon auszugehen, dass der Bundesrat dem Parlament 2026 vorerst nur einen ersten Teil des Durchgangsbahnhofs und der anderen Grossprojekte zur Realisierung vorschlagen kann.» Ein Kredit für eine zweite Etappe könnte dann 2030 folgen.

### Luzerner Fraktion in Bern ärgert sich

Wann eine erste Etappe in Betrieb genommen werden könnte, wird die Studie Ende 2023 zeigen. Der Bundesrat nennt als Baustart mittlerweile «Anfang der Dreissigerjahre». Bis vor kurzem stand als frühester Baustarttermin noch das Jahr 2028 im Raum.

Die Luzerner Mitte-Ständerätin Andrea Gmür, welche in einer Interpellation kritische Fragen an den Bundesrat gestellt hatte, ärgert sich: «Langsam kriege ich wirklich fast den Eindruck, dass wir an der Nase herumgeführt werden.» Sie erwarte vom Bund, dass er den Durchgangsbahnhof als Ganzes realisiert. Denn: «Er ist für die ganze Zentralschweiz ein Jahrhundertprojekt.» Auch der Luzerner Nationalrat Michael Töngi (Grüne) sagt: «Ich poche darauf, dass der Durchgangsbahnhof integral geplant und auch gebaut wird.» Töngi verweist auf eine Interpellation, die er 2020 eingereicht hat. In seiner Antwort schrieb der Bundesrat damals noch: «Die Arbeiten sind so aufgegleist, dass sie die Projektierung und den Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern insgesamt und in einem Stück vorsehen.»

### Häppchen für die Zentralschweiz?

Töngis Luzerner Ratskollege Peter Schilliger (FDP) hat ebenfalls einen Vorstoss eingereicht, der kürzlich vom Bundesrat beantwortet wurde. Schilliger fragt sich, ob man «mit Häppchen versucht, die Zentralschweiz zufriedenzustellen». Sämtliche Zentralschweizer Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentarier müssten nun weiter für das Gesamtprojekt kämpfen, so Schilliger.

Ironischerweise war es der Bund selber, der vor einigen Jahren die Idee einer Durchmesserlinie für Luzern ins Spiel brachte. In Luzern selber forderte man nämlich nur einen unterirdischen Bahnhof mit Seetunnel nach Ebikon. Erst der Bund drängte darauf, das Projekt zur Durchmesserlinie auszubauen, da ein unterirdischer Sackbahnhof nicht wirtschaftlich wäre.

### Kommentar

### Weiterkämpfen

In Luzern befürchtete man schon länger, dass etwas im Busch ist: Kann der Durchgangsbahnhof wie vorgesehen ab 2028 gebaut werden, oder haben plötzlich andere Grossprojekte höhere Priorität? Kann das Projekt als Ganzes realisiert werden oder droht eine Etappierung? Zentralschweizer Vertreterinnen und Vertreter in Bundesbern deckten die Regierung mit Vorstössen ein. Doch sie wurden vom Bundesrat immer abgewimmelt.

Auch gegenüber den Medien übte sich der Bund gerne in «sprachlichen Haarspaltereien». Auf Fragen zu einer drohenden Etappierung hiess es, es sei ja normal, dass bei einer Baustelle nicht alles gleichzeitig gemacht werden könne. Und wenn man nachfragte, weshalb in Bern nun plötzlich von einem Baustart «Anfang der Dreissigerjahre» die Rede ist, behauptete man kurzerhand, das sei ja immer schon so gewesen.

Erst jetzt spricht das Bundesamt für Verkehr auf Nachfrage unserer Zeitung Klartext: Wenn im Bundeshaus 2026 über den Durchgangsbahnhof entschieden wird, reicht das Geld wohl nur für eine erste Etappe – also für einen unterirdischen Sackbahnhof. Der Kredit für den Ausbau zur Durchmesserlinie könnte frühestens 2030 folgen. Eine Inbetriebnahme bis 2040 ist unter diesen Vorzeichen wenig realistisch.

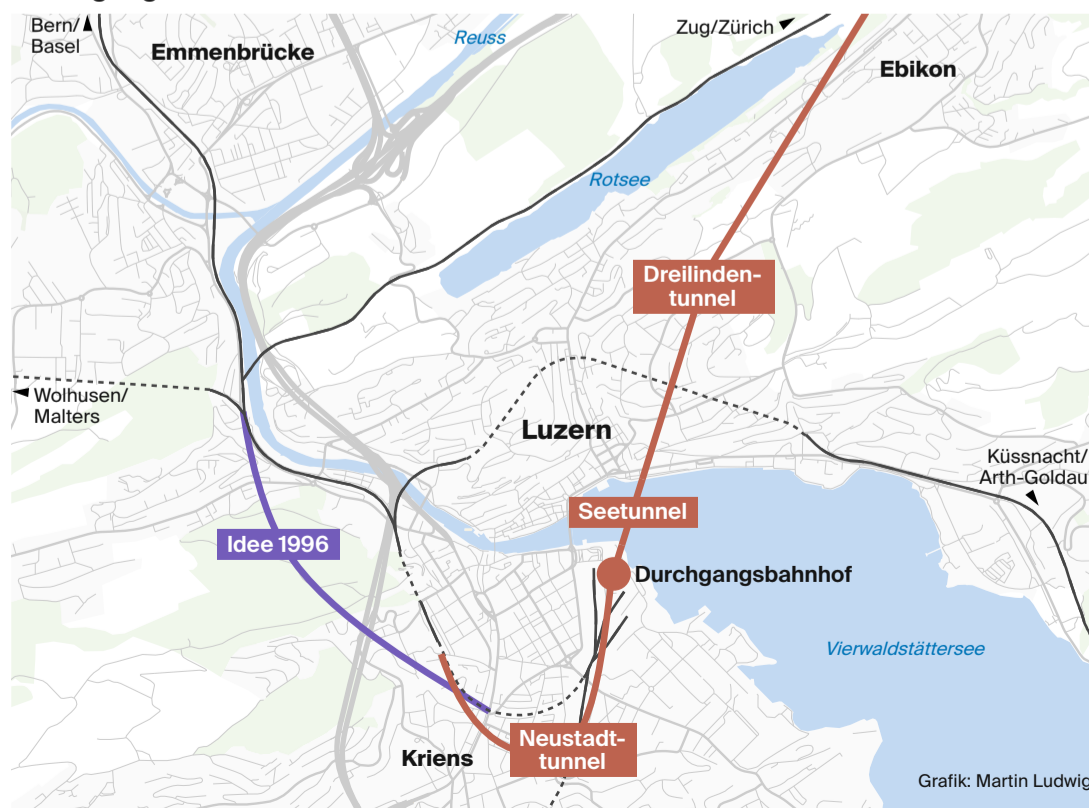
Über eine Etappierung des Projekts soll man selbstverständlich diskutieren dürfen. Stossend ist aber die Art und Weise, wie Bedenken systematisch verwischt wurden und die unangenehme Wahrheit nur tröpfchenweise durchsickerte. Kein Wunder fühlt man sich in Luzern «an der Nase herumgeführt», wie es Ständerätin Andrea Gmür formuliert.

Noch ist nichts verloren. Die Zentralschweizerinnen und Zentralschweizer in Bundesbern müssen jetzt dafür kämpfen, dass das Parlament 2026 einen möglichst grossen Teil des Durchgangsbahnhofs bewilligt. Die Erfahrung mit ähnlichen Grossprojekten hat gezeigt, dass es dafür Allianzen mit anderen Regionen braucht, welche in der Sache zwar Konkurrentinnen sind, aber im selben Boot sitzen wie Luzern.



Robert Knobel  
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

### Durchgangsbahnhof Luzern



Grafik: Martin Ludwig