



Verkehr Zentralschweiz

Die Transitkantone rüsten sich für die Verkehrsfluten

Die Zentralschweizer Kantone treiben Grossvorhaben wie die Autobahnumfahrung Bypass und den Durchgangsbahnhof in Luzern voran. Zudem laufen grosse Tunnelprojekte an, die das Vorankommen auf der vielbefahrenen Nord-Süd-Transitachse störungsfreier und schneller machen sollen.

Von Claudia Bertoldi

Die Voraussagen sind eindeutig: Bis 2050 rechnet die Schweiz laut Angaben des Bundesamts für Statistik mit einem Bevölkerungswachstum von rund 8,7 Millionen auf 10,44 Millionen Einwohner. Das bedeutet auch mehr Verkehr auf Strasse und Schiene. Doch schon heute gibt es oft kein Vorankommen mehr. Vor allem wer auf der Strasse unterwegs ist, muss viel Zeit und Geduld aufbringen. Staus gehören in den Ballungsgebieten zum Alltag.

Die geografische Lage der Zentralschweizer Kantone macht ihre Verkehrsnetze stö-

rungsanfällig. Mehrmals musste die Axenstrasse im vergangenen Jahr wegen Steinschlags gesperrt werden. Vor Engstellen wie am Gotthard sind Staus Normalität. Immer häufiger führen Unwetter zu Einschränkungen im ÖV- und Strassennetz, da bei Murenabgängen, Steinschlag, Schnee oder Starkregen die Strassen verlegt oder überflutet und das Schienennetz unterbrochen wurden. Mitte Juni mussten ganze Autobahnabschnitte der A2 zwischen dem Gotthard und Luzern sowie auf der A4 Goldau-Schwyz gesperrt werden. Auch die Axenstrasse war wieder dicht.

Gegen die Wetterkapriolen kann man verkehrsplanerisch wenig ausrichten. Aber in den Kantonen wird vorausschauend vorgeplant. Die Region Luzern bündelt ihre Massnahmen in ihrem Agglomerationsprogramm. Bis zum Jahr 2040 sollen unter anderem neue Velowege, S-Bahnstationen und leistungsstarke Strassenkreuzungen entstehen.

Luzerns grosses Bahnhofprojekt

In zwei Grossprojekten will der Bund in den nächsten Jahrzehnten über vier Milliarden Franken investieren: Für den Durchgangs-

bahnhof hat die Stadt Luzern 2020 eine Testplanung durchgeführt, die sich allerdings nur auf das Gebiet rund um den Bahnhof beschränkt. Das Grossprojekt wird allerdings verkehrliche Auswirkungen weit über diesen Raum haben. Es dürfte nicht nur Entlastung auf der vielbefahrenen Strecke nach Zürich/Zug bringen, sondern eröffnet auch die Möglichkeit für neue S-Bahn-Stationen am Steghof, Paulusplatz und Kreuzstutz.

Im Februar wurde vom Bundesrat klar gestellt, dass der Durchgangsbahnhof mit Tiefenbahnhof und Durchmesserlinie als Gesamtprojekt realisiert werden soll, nachdem zuvor von einer Etappierung gesprochen worden war. Den definitiven Entscheidung, ob und wie gebaut wird, trifft das eidgenössische Parlament aber erst im Jahr 2026. 2019 hatte es in einem ersten Schritt die Projektierungskosten genehmigt. Für das Vorprojekt der SBB werden bis 2022 Vorentscheide gefällt. Dem Grossen Stadtrat von Luzern sollen der Bericht und Antrag im Frühling 2022 vorgelegt werden. Für die Realisierung wird mit Gesamtkosten von rund 2,4 Milliarden Franken gerechnet. Wenn alles nach Plan läuft, könnte mit der Inbetriebnahme 2040 gerechnet werden.

Nicht nur im, sondern auch vor dem Luzerner Bahnhof soll sich dann einiges ändern. Mit dem zunehmenden Passagieraufkommen will man in Luzern auch dieses Areal neu organisieren. Der Bahnhofplatz könnte vom Busverkehr durch zwei weitere Plätze an der Zentral- und Bürgenstrasse entlastet, die freiwerdenden Flächen können aufgewertet werden. Noch ist dies eine Idee aus einer Testplanung. Die Lösungsansätze sollen aber in künftige Planungen einfließen.

Bypass-Projekt in der Kritik

Gut 1,8 Milliarden Franken will der Bund für das zweite Megaprojekt, den Bau der Autobahnumfahrung Bypass, bereitstellen. Die heutigen Verbindungen Emmen-Süd und Luzern-Kriens sollen mit zwei zusätzlichen Tunneln entlastet werden. Dagegen formiert sich Widerstand. Mehrere Kom-



Die Axenstrasse, hier von Bauen aus gesehen, musste in den vergangenen Jahren immer wieder wegen Steinschlags gesperrt werden.

tees haben sich gebildet. Eines fordert, komplett auf das Projekt zu verzichten, der Bypass sei «nutzlos, schädlich und unzumutbar», denn statt den motorisierten Individualverkehr hin zum ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verlagern, bewirke der Bypass das Gegenteil, nämlich den Ausbau des Autoverkehrs.

Ein weiterer Zusammenschluss zweier Komitees spricht sich für die Realisierung des Vorhabens aus, fordert aber Nachbesserungen. Eine der bereits erwirkten Massnahmen ist unter anderem, dass das Sonnenbergportal eingehaust werden soll. Vor allem Kriens, aber auch Horw und Luzern selbst sollten vom Bau profitieren, indem bauliche Massnahmen vorgenommen werden, die das Leben in den Gemeinden attraktiver und lebenswerter machen.

Das Kernelement des Bypass-Projekts sind zwei Tunnel, welche die Stadt Luzern und die Reuss auf einer Länge von 3,5 Kilometern unterqueren. Die Anschlussbauwerke liegen im Norden im Bereich Ibach und im Süden im Bereich Grosshof Kriens. Der Tunnel Bypass soll ausschliesslich dem Transitverkehr und dem Verkehr der Region dienen. Die jetzige A2 wird ab der Verzweigung Rotsee bis zum Anschluss Luzern-Kriens zur Stadtautobahn. Im Er-

eignisfall dienen die Stadtautobahn oder der Bypass jeweils als Ausweichroute.

Das Ausführungsprojekt war im Frühjahr 2020 öffentlich aufgelegt worden. Der Kanton Luzern erarbeitet parallel ein ergänzendes Projekt zum Bypass. Die Bauzeit wird rund 12,5 Jahre inklusive der Vor- und Nacharbeiten betragen. Mit einem Baustart ist nicht vor 2024 zu rechnen.

Brücken, Strassen, Bus und Velo

Mehr als jede zehnte Brücke auf den Luzerner Kantonsstrassen ist sanierungsbedürftig, gab Anfang des Jahres Stephan Kieliger, Abteilungsleiter Realisierung Strassen bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, bekannt. In den Zuständigkeitsbereich des Kantons Luzern fallen rund 300 Brücken. Zehn Prozent davon müssen in den nächsten 10 bis 20 Jahren saniert werden. Jährlich werden bis zu 1,5 Prozent des Wiederbeschaffungswerts in die Erhaltung sämtlicher Kunstbauten investiert.

Einige Brücken müssen aufgrund ihres schlechten Zustands auch komplett erneuert werden. Die Surebrücke in Triengen wurde ab März erneuert, auch die Chlusbodenbrücke in Flüfli und die SBB-Überführung in Oberkirch werden ersetzt. Demnächst erfolgen die Instandsetzung der Ifisbrücke in Escholzmatt und der Rischlibrücken in Sörenberg.

53 Millionen werden vom Kanton für ein sicheres Vorankommen durchs Ränggloch investiert. Die Arbeiten an der neuen Strasse sollen 2022 starten und bis Herbst 2024 fertig sein. Die Rängglochstrasse wird auf einer Länge von 2,15 Kilometern saniert und ausgebaut. Sie ist in einem schlechten Zustand und nur sechs Meter breit. Sie verbindet Kriens, Littau und Mal-



Die Autobahn A2 ist eine der hochfrequentierten Routen der Nord-Süd-Achse, auf der es auch oft zu Verkehrsbehinderungen kommt.



Seitenansicht des Durchgangsbahnhofs Luzern.

ters und wird täglich von rund 9500 Fahrzeugen befahren. Als einzige Westumfahrung Luzerns wird sie als Ausweichroute bei Stau genutzt.

Ein deutliches Ja gab es von den Luzernern auch zum Ausbau der Lammschlucht. Das Entlebucher Infrastrukturprojekt sieht die Verbreiterung und eine verbesserte Verkehrssicherheit der Strasse zwischen Schüpfheim und Flühli vor. Es ist die einzige ganzjährige geöffnete Erschliessung der Gemeinde Flühli. Der Ausbau der rund zwei Kilometer langen Strecke soll in drei Etappen erfolgen. Fast 82 Prozent der Stimmberechtigten genehmigten den Kredit in der Höhe von 26,1 Millionen Franken.

In Sursee hält der Stadtrat am Bau eines neuen Bushofs und an der Umgestaltung des Bahnhofplatzes fest. Das 23-Millionen-Projekt wird im Dezember vors Volk kommen. Neben dem verlängerten Bushof zur Erhöhung der Passagierkapazitäten soll eine unterirdische Velostation gebaut werden. Die Gemeinden der Region Sursee arbeiten zudem seit 2017 an Velo-Schnellstrassen-Netz. Laut einer Machbarkeitsstudie wären drei Premiumrouten umsetzbar. Die Gesamtkosten für den optimalen Endausbau betragen 28 Millionen Franken. Erste Arbeiten an zwei Routen sollen in den kommenden Jahren im Rahmen von geplanten Strassensanierungen durchgeführt werden.

Schwyz arbeiten zusammen

Die zu erwartende zusätzliche Mobilität wollen die Innerschwyz Gemeinden mit dem ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr abfedern, sagte Ende Juli Peppino Beffa, Präsident des Agglomerationsprogramms Talkessel Schwyz. Schwyz, Ingenbohl,

Arth und Steinen haben sich zusammengesetzt, um die gesamte zukünftige Verkehrssituation zu koordinieren. Das neue Programm umschliesst 45 Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen mit einem Gesamtvolumen von 156 Millionen Franken. 35,3 Millionen entfallen davon auf den Um- und Ausbau des ÖV, weitere 56,3 Millionen auf Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie 64,3 Millionen auf den motorisierten Individualverkehr.

Besondere Schwerpunkte sind unter anderem der Bau der neuen Muotabrücke West und des Schuttweges in Ibach, die Umgestaltung der Busdrehkreise an den Bahnhöfen Brunnen und Schwyz sowie die Aggloradroute nach Goldau. Die Massnahmen sollen bis 2032 umgesetzt sein.

Mit einer Umfahungsstrasse und einem Tunnel soll das Zentrum von Rothenthurm entlastet werden. Das Vorprojekt liegt vor, es sind Kosten von 180 Millionen Franken für den Tunnel veranschlagt. Die Realisierung ist aber noch in weiter Ferne, es wird mit einer Fertigstellung nicht vor 2043 gerechnet. Auch das letzte verbleibende Stück beim Ausbau der H8 zwischen Rothenthurm und Biberbrugg ist wegen dem Moorschutz weiter von juristischen Prozessen blockiert. Seit 2007 läuft die Planung für diese Verbindung zwischen dem inneren und äusseren Kantonsteilen.

Auf der Autobahn A4 Küsnacht-Brunnen ist zu Jahresbeginn die nächste Sanierungsetappe gestartet. Auf der Strecke Schwyz-Goldau wird die Autobahn beidseitig bis September instandgesetzt. Im Herbst beginnt das Astra bei Goldau mit dem Bau der 30 Meter hohen Wildtierüberführung Rötten. Das letzte, 5,3 Kilometer lange Abschnitt Küsnacht-Arth auf der A4-Gesamtsanierung erfolgt bis 2023.

Risikozone Axenstrasse

Die Axenstrasse zwischen Brunnen (SZ) und Flüelen (UR) zählt zu den kühnsten Strassenbauprojekten in den Schweizer Alpen. Von 1975 bis 1990 fand eine grosse Sanierung statt. Über 300 Millionen Franken wurden vom Bund in den letzten 60 Jahren in Ausbau, Unterhalt und Sicherung investiert. Das Risiko besteht dennoch weiter. Die Axenstrasse muss erneut ausgebaut werden. Das rund eine Milliarde Franken teure Projekt «A4 Neue Axenstrasse» besteht aus zwei Tunneln, dem 2889 Meter langen Morschacher Tunnel und dem 4442 Meter langen Sisikoner Tunnel, sowie aus einer 120 Meter langen offenen Strecke zwischen den beiden Tunnelbauwerken.

Seit Herbst 2014 läuft das immer noch hängige Plangenehmigungsverfahren. Parallel dazu wurden die Detailprojekte ausgearbeitet, deren Genehmigung im Herbst erwartet wird. Einige vom Bundesverwaltungsgericht freigegebene Arbeiten schreiten schon planmässig voran. Im Mai wurde der Bau der Hilfsbrücke am Gumpisch ausgeschrieben, die für den Bau der Galerie Gumpisch benötigt wird. Sie wird seeseitig parallel zur bestehenden Axenstrasse auf einer Länge von rund 150 Metern errichtet. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2022 vorgesehen. Unter Annahme dieses Verlaufs kann die «A4 Neue Axenstrasse» Ende 2029 dem Verkehr übergeben werden.

Mehr Komfort für Bahnreisende

Die Gleis- und Perronanlagen am Bahnhof Arth-Goldau wurden bis Ende 2020 mit Gesamtkosten von 57 Millionen Franken erneuert. Nun wird seit Februar am Bahnhof Brunnen gebaut. Die SBB investieren neun Millionen Franken, um Perrons und Zugänge behindertengerecht zu gestalten,

ein Gleis wird erneuert, ein weiteres so ausgebaut, damit auch 750 Meter lange Züge halten können. 2023 wird der Hauptperron erneuert. Gleichzeitig läuft die Planung zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Parkhaus. Im kommenden Frühjahr soll über den Planungskredit abgestimmt werden. 2026 soll mit den Bauarbeiten gestartet werden.

In Siebnen haben die SBB im Mai die Planungsarbeiten für ein Überholgleis ausgeschrieben. Es soll wieder eine direkte S-Bahn-Verbindung von der Obermarch nach Zürich ermöglichen. Der Bahnhof Siebnen-Wangen soll ab 2025 umgebaut werden. Die Schweizerische Südostbahn (SOB) will die Strecke Schindellegi-Biberbrugg von 2024 bis 2027 für 81,7 Millionen Franken zweispurig ausbauen.

Zuger Grossprojekt abgeschlossen

160 Millionen Franken kostete die Tangente Zug/Baar, die im Juni für den Verkehr freigegeben wurde. Der Baustart erfolgte im Juli 2016. Die drei Kilometer lange Strasse verbindet das Zuger Berggebiet mit der Talebene. Sie führt an den Ortszentren von Zug und Baar vorbei direkt zum Autobahnanschluss Baar. Die Einbindung in das bestehende Strassenetz erfolgt über sechs Knoten.

Für die Umfahrung Cham-Hünenberg und die flankierenden Massnahmen hat der Kantonsrat 195 Millionen Franken bewilligt. Die Strasse wird parallel zur A4 verlaufen. Das Ausführungsprojekt ist in Erarbeitung. Es ist geplant, dass ab 2023 mit Vorarbeiten und ab 2024 mit den Hauptarbeiten begonnen werden kann, die Inbetriebnahme soll 2027 erfolgen.

Nidwaldens zukünftige Projekte

Die vier Einsprachen gegen das Verkehrsprojekt Stans West sind vom Tisch. Im November verabschiedete der Landrat das generelle Projekt mit reduziertem Regelquerschnitt. Jetzt wird das Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Die Entscheidung für die 15 Millionen Franken teure Umfahungsstrasse ist dennoch umstritten. Die Regierung hatte eine Rückweisung beantragt, um das Gesamtverkehrskonzept abzuwarten, das demnächst vorliegen soll. Auch das Zentralbahn-Netz wird regelmässig instand gesetzt. Im Frühjahr wurde der Unterbau der Strecke zwischen Stans und Engelberg erneuert sowie Arbeiten am Bahnhof Stans, den Weichenanlagen sowie Bahnübergängen für einen Gesamtbetrag von 24 Millionen Franken ausgeführt. Nid-



Das Nordportal des Gotthard-Strassentunnels.

walden und Engelberg wünschen eine Anbindung im Halbstundentakt an Luzern. Dafür müssten Kreuzungsmöglichkeiten auf der einspurigen Strecke geschaffen werden. Die geplante rund 500 Meter lange Doppelspur Staldifeld in Oberdorf soll ab 2025 Abhilfe bringen.

Obwaldens Gesamtverkehrsprojekt

Neben dem Alltagsverkehr spielt der Tourismus- und Freizeitverkehr in Obwalden eine wichtige Rolle. Ein Gesamtverkehrsprojekt soll als Grundlage für die Realisierung von Verkehrsprojekten, die verkehrstechnische Planung in den Gemeinden, den gezielten Ausbau der Velowege, die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und das Mobilitätsmanagement in grösseren Unternehmen dienen. Im September soll der Bericht verabschiedet und vom Kantonsrat im Januar 2022 zur Kenntnis genommen werden.

Staus auf der A8, besonders bei Alpnach, sind Normalität. Im weiteren Verlauf der A8 auf dem Abschnitt zwischen Giswil und Lungern muss der Verkehr besser vor Naturgefahren geschützt werden. Mit dem 2,1 Kilometer langen Tunnel Kaiserstuhl inklusive Sicherheitsstollen wird eine sichere Verbindung geschaffen. Bis ins kommende Jahr laufen die Vorbereitungsarbeiten für den Tunnelbau, ab 2024 starten die Hauptarbeiten. Das Grossprojekt kostet 268 Millionen Franken und soll im Jahr 2029 fertiggestellt sein.

Uris teure Grossprojekte

Der Bau des neuen Kantonsbahnhofs Altdorf und weiterer öffentlicher Projekte belasten das kantonale Budget stark. Dennoch

wird im Kanton weiter fleissig gebaut, vor allem auf Verkehrswegen. Am neuen Altdorfer Bahnhof hielten am 13. Juni die ersten Züge, am 12. Dezember soll er offiziell den Betrieb aufnehmen. Der Kantonsbahnhof dient als zentrale Drehscheibe des Verkehrs am Gotthard, wo Buslinien und SBB-Verbindungen zusammentreffen. Rund 100 Millionen Franken investierten der Kanton, die SBB, die Gemeinde Altdorf und die Urner Kantonalbank in den Neubau.

Der Baustart der West-Ost-Verbindung (WOV) zögert sich hingegen hinaus. Einsprachen gegen die Linienführung verunmöglichen den Baustart der 19,8 Millionen teuren Verkehrsführung im Urner Talboden, die die Gemeinden Flüelen, Altdorf und Schattdorf vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Die Fertigstellung der WOV war für Ende dieses Jahres geplant, neue Termine sind noch nicht bekannt.

Weg frei für die neue Gotthard-Röhre, hiess es im letzten Jahr. Der Bau des zweiten Strassentunnels soll 2024 starten. Die Vorbereitungsarbeiten sind im vergangenen Jahr angelaufen. 2024 sollen die Tunnelbohrmaschinen ihren Weg durch die 16,9 Kilometer lange Strecke aufnehmen und insgesamt 7,4 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial ans Tageslicht befördern. In einem Abstand von nur 70 Metern wird der neue Tunnel parallel zur bestehenden Gotthard-Röhre verlaufen. Schon für 2026 ist der Durchschlag geplant, und bereits 2029 soll der komplette Verkehr durch die neue Röhre rollen. Danach steht die Instandsetzung der ersten Röhre an. Ab 2032 stehen beide Tunnel zur Verfügung. Für den Bau der zweiten Strassentunnels sind derzeit 2,14 Milliarden Franken vorgesehen. ■



Projekt für die Verlegung der neuen Axenstrasse in Tunneln.