

Waldameisen

Ein neuer Verein widmet sich dem unscheinbaren, aber wichtigen Insekt. 22

So teuer ist der Billig-Tunnel

Bahn Mit einem günstigeren Tunnel zwischen Baar und Thalwil wollen Ständeräte Geld für den Luzerner Durchgangsbahnhof lockermachen. Nun kontert der Bund: Der sogenannte Zimmerberg light sei doppelt so teuer wie angepriesen.

Christian Glaus
christian.glaus@luzernerzeitung.ch

5,45 Milliarden Franken. So viel muss investiert werden, damit Luzern seinen Durchgangsbahnhof erhält. Mit diesem Geld würde neben dem neuen Bahnhof auch der Zimmerberg-Basistunnel II finanziert werden, der als Voraussetzung für das Projekt in Luzern gilt. Allerdings geht kaum jemand davon aus, dass die eidgenössischen Räte der Zentralschweiz mit dem Ausbauschnitt 2030/35 ein derart grosses Geschenk machen.

Deshalb brachten die Zentralschweizer Ständeräte unter Federführung des Luzerners Damian Müller (FDP) die Variante Zimmerberg light in Bundesbern aufs Tapet (Ausgabe vom 16. Juni). Der Zimmerberg light soll gemäss dem gleichnamigen Komitee mit 1 Milliarde Franken nur etwa halb so viel kosten wie der Basistunnel.

Doch dieser Aussage widerspricht nun das Bundesamt für Verkehr (BAV). Gegenüber unserer Zeitung teilt BAV-Mediensprecherin Olivia Ebinger mit: «Der Basistunnel II schneidet gegenüber der Light-Variante bei gleichen Kosten bezüglich Nutzen besser ab.» Will heissen: Auch beim vermeintlichen Billig-Tunnel rechnet das BAV mit Kosten von rund 2 Milliarden Franken, wie Ebinger auf Nachfrage bestätigt.

Mit dem Projekt Zimmerberg light sollte die bestehende Strecke zwischen Baar und Horgen mit zwei neuen Tunneln auf Doppelspur ausgebaut werden. In der Kostenschätzung des Komitees ist auch der Ausbau des Bahnhofs Thalwil inbegriffen. Diese Bauten allein reichten jedoch nicht für die von den Kantonen eingereichten Angebote, begründet Olivia Ebinger die doppelt so hohen Kosten. Auch die Zufahrtsstrecken im Gebiet Zug müssten ausgebaut werden. Ebenso brau-

che es Massnahmen, damit etwa der Viertelstundentakt Zürich-Luzern nicht auf Kosten des Regional- oder Güterverkehrs geht. Wie sich die Mehrkosten genau zusammensetzen, kommuniziert das BAV jedoch nicht.

Laut Ebinger hat das BAV bereits für den Ausbauschnitt 2025

«Wie er auf diese Zahl kommt, sagt der Bund nicht.»

Martin Stuber
Co-Präsident des Komitees Zimmerberg light

die beiden Varianten Zimmerberg-Basistunnel II und light geprüft und miteinander verglichen. Den Berechnungen sei die gleiche Angebotsplanung und Kostenmethodik zu Grunde gelegt worden. «Nur so ist die Vergleichbarkeit der Module sichergestellt.» Das BAV kam rasch zum Schluss, dass der Basistunnel das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. «Nach einem ersten Vergleich im Jahr 2012 haben wir das Projekt Zimmerberg light nicht mehr weiterverfolgt.» Mit beiden vom BAV geprüften Varianten (Tunnel inklusive Ausbau der Zufahrtsstrecken) könnten die gleichen Verbindungen ermöglicht werden, sagt Ebinger.

Grosser Vorteil des Basistunnels sei der grössere Fahrzeitgewinn. Zudem könne nur mit diesem Tunnel in Zukunft weitere Fahrtzeit zwischen Zürich und Luzern/Gotthard eingespart werden. Weiterer Pluspunkt des Basistunnels: Auf die Erweiterung

des Bahnhofs Thalwil kann verzichtet werden. Laut BAV müssten dafür Anwohner enteignet und Häuser abgerissen werden.

Hoffen auf transparente Kommunikation

Für Martin Stuber, Co-Präsident des Komitees Zimmerberg light und Vizepräsident von Pro Bahn Zentralschweiz, sind die vom BAV genannten Zahlen nicht nachvollziehbar. «Wie es darauf kommt, sagt das BAV nicht», ärgert er sich. Er bezieht sich auf eine Studie, die Verkehrsplaner Paul Romann gemacht hatte. Selbst bei einer konservativen Schätzung müsste der Zimmerberg light laut Stuber 550 bis 600 Millionen Franken günstiger sein als der Basistunnel.

Stuber wartet nun gespannt auf die Beantwortung der Interpellation, welche die zehn Zentralschweizer Ständeräte kürzlich eingereicht haben (Ausgabe vom 16. Juni). Das BAV müsse detail-

liert aufzeigen, wie die Preisschilder zu Stande kommen. «Wenn es nicht bereit ist, Transparenz zu schaffen, wird es der Ausbauschnitt 2035 schwer haben, wie er auch immer aussehen wird.»

Auch für den Luzerner Ständerat Damian Müller drängt sich nun vor allem die Frage auf, wie sich der Betrag von rund 2 Milliarden Franken für die beiden Tunnelvarianten am Zimmerberg zusammensetzt. Seine Interpellation sei deshalb nicht obsolet, im Gegenteil: «Ich finde es gut, dass das BAV die Berechnungen schon gemacht hat. Wichtig ist jetzt aber, dass alle Fakten öffentlich kommuniziert werden.» Genau darauf zielt der Vorstoss ab. Müller: «Erst wenn alle Informationen auf dem Tisch liegen, ist es möglich, zu evaluieren, welche Projekte mit dem nächsten Ausbauschnitt realisiert werden sollen. Klar ist, wir wollen die Verkehrsdrehscheibe Zentralschweiz.»

Auf den Berg zum halben Preis: Für Touristen kein Problem

Tourismus Auch bei den Bergbahnen ist die Schweiz ein teures Pflaster. Dies zeigt etwa die neue Preispolitik der Bürgenstockbahn. Andere Destinationen schöpfen ebenfalls aus dem Vollen – und gehen davon aus, dass die Schweizer Gäste ein Halbtaxabo besitzen.

Diese Meldung hat eingeschlagen: Wer ab August mit der Bürgenstockbahn auf den Berg will, muss 50 Franken hinblättern. So viel kostet eine Fahrt retour ohne Halbtax. Es sei denn, man residiert im Resort. Dann ist die Fahrt kostenlos. Auf der Facebook-Seite unserer Zeitung enervieren sich die Leser. «Eine Frechheit», schrieb jemand. «Sind die einfachen Leute auf dem Bürgenstock nicht mehr erwünscht?», fragte ein anderer Nutzer.

Jürg Stettler ist Professor für Tourismuswirtschaft an der Hochschule Luzern. Er vermutet im Preis der Bürgenstockbahn eine Lenkung zu Gunsten der Touristen im Resort. «Die Aufenthaltsqualität ist ein hohes Gut; und es könnte sein, dass die Betreiber bewusst einen hohen Preis angesetzt haben, um den Hotelgästen einen bestmöglichen Aufenthalt zu bieten.» Diese hätten kein Interesse daran, dass der Bürgenstock von Tagestouristen und Wanderern überlaufen werde.

Auf der Rigi sind Schweizer in der Mehrheit

Ähnlich klingt es auf Facebook. Es wird der Verdacht laut, dass Touristen auch bei anderen Bergbahnen von günstigeren Konditionen profitieren als Einheimische. Auch am Fuss der Rigi wird hinter vorgehaltener Hand gemunkelt, Einheimische müssten für eine Fahrt nach oben mehr bezahlen als etwa asiatische Touristen. Das zeigen Recherchen in Vitznau. Grund genug, die Preise ausgewählter Bergbahnen der Region etwas genauer anzuschauen. Rund 800 000 Gäste verzeichneten die Rigibahnen im



Asiatische Touristen auf dem Weg nach Rigi Kulm.

Bild: Corinne Glanzmann (Vitznau, 22. Juni 2017)

letzten Jahr. Mit 70 Prozent Schweizer Gästen bilden Einheimische dort die grosse Mehrheit.

Eine normale Fahrt nach Rigi Kulm retour kostet den Reisenden 72 Franken, mit Halbtax 36 Franken. Wer in den angrenzenden Gemeinden Vitznau, Weggis oder Arth-Goldau wohnt, erhält auch ohne Halbtax 50 Prozent Reduktion auf den Normaltarif. Die Rigibahnen finden den Preis für die Fahrt nicht zu hoch ange-

setzt. «Wir sind der Meinung, dass wir sehr attraktive Vergünstigungen anbieten und als eine der wenigen Bergbahnen im öffentlichen Verkehrsnetz eingebunden sind», sagt Roger Joss, Leiter Marketing und Verkauf der Rigibahnen. Für Reisegruppen gibt es einen besonderen Tarif. Wer mit einem Gruppen- oder Kollektivticket des öffentlichen Verkehrs unterwegs ist, erhält eine Reduktion von 20 Prozent,

und jeder 10. Reisende ist gratis. Je nach Vertragspartner und Anzahl Gäste kann der Preis aber auch variieren. «Als Faustregel gilt, dass ein internationaler Gruppengast mehr bezahlt als ein Schweizer Individualreisender mit Halbtax», so Joss.

Ähnlich klingt es bei Godi Koch, Direktor der Pilatusbahnen. «Die Preise für die Reisegruppen werden anhand von deren Grösse berechnet. In der Re-

gel bezahlt ein Tourist nicht weniger als ein Schweizer mit Halbtax», sagt er. Auch die Pilatusbahnen handeln die Preisverträge individuell mit den Reiseorganisatoren aus. Reisegruppen bilden rund ein Viertel der Gäste auf dem Luzerner Hausberg. Doch auch Schweizer könnten immer wieder von Spezialangeboten profitieren. Letztes Jahr reisten Gäste Dank einer Zusammenarbeit mit der UBS für

10 Franken auf den Berg. Heuer gibt es laut Koch eine Partnerschaft mit Coop. Wer für ein paar Superpunkte ein Heft mit Gutscheinen kauft, findet darin einen Bon, der eine Reise auf den Pilatus zum Halbtaxpreis ermöglicht. Wer bereits ein Halbtaxabo besitzt, bekommt noch weitere 20 Prozent Ermässigung aufs Billett.

Anders sieht die Situation in Engelberg aus. Dort stellen Gruppentouristen gar den Löwenanteil der Gäste: 40 Prozent der Titlis-Gäste reisen in Gruppen. Der Gruppentarif gilt ab 10 Personen. Diese bezahlen je 74 Franken ohne Halbtax, statt der üblichen 92. Ausserdem erhalten Gäste, die in einem Engelberger Hotel übernachten, mit der Gästekarte 10 Prozent Ermässigung auf den Normaltarif. «Wir versuchen, mit den Preisen transparent zu sein. Der Preis muss einer Logik entsprechen», sagt Peter Reinle, Marketingchef von Titlis Engelberg, und findet die Kosten für die Bergbahn durchaus gerechtfertigt. «Wir gehen immerhin auf 3000 Höhenmeter, und Attraktionen wie der Titlis Cliff Walk oder die Gletschergrotte sind in diesem Preis inbegriffen.»

Übrigens: Gewisse speziell für Touristen lancierte Angebote können auch von Schweizern genutzt werden: Wer etwa in einen Swiss-Coupon-Pass investiert, kann von verschiedenen «2 für 1»-Angeboten profitieren. Das Mittagessen oder der Klassenwechsel geht dann nur noch halb so stark ins Geld.

**Kilian Küttel und
Martina Odermatt**
kanton@luzernerzeitung.ch