

## Statement Fredy Rey – Spatenstich S-Bahnstation Meggen Zentrum

Meine Damen und Herren

Spatenstiche für S-Bahn-Stationen sind im Kanton Luzern zur Routine geworden. Das zeigt sich u.a. darin, dass der Baudirektor diese Aufgabe dem Kantonsingenieur delegieren konnte. Und für die Unterstützung in dieser Aufgabe danke ich dem Gemeindeammann Arthur Bühler und Peter Hunkeler, Leiter SBB Projektmanagement.

Blickt man auf die Karte, so drängt sich die Frage auf, warum der Bahnhof Meggen dort gebaut wurde, wo er heute steht. Und warum es jetzt notwendig ist, eine zweite Station sozusagen im Zentrum zu bauen. Antworten auf diese Fragen finden sich in einem interessanten Büchlein, das der Gemeinderat Meggen 1982 herausgegeben hat und von Walter Trüb, dem früheren Archivar des Verkehrshauses verfasst wurde.

Die Strecke Luzern-Küssnacht-Immensee war Teil der „flankierenden Massnahmen“ zum Gesamtkonzept der Gotthardbahn. Aber schon am Ende des 19. Jh. passierte das Gleiche wie heute, das Geld reicht nicht für den Kernbereich des Projektes und die flankierenden Massnahmen müssen gestutzt werden – Stichwort: Zimmerbergtunnel!

Somit konnte die Strecke Luzern – Meggen Küssnacht auch nicht 1882 mit der Eröffnung des Gotthardtunnels, sondern erst 15 Jahre später 1897 eingeweiht werden. Auch hier finden sich (hoffentlich!) Übereinstimmungen mit heutigen Verhältnissen: Zimmerberg und Zufahrt Luzern so um 2020?

Aber viel spannender als die zeitliche Verzögerung sind die Auseinandersetzungen um Linienführung und Interessen, die schlussendlich zur heutigen Anlage führten. Es wurde an verschiedensten Varianten gearbeitet, und einige davon hätten zur Folge gehabt, dass wir heute nicht hier einen Spatenstich vollziehen könnten, denn eine Variante hat vorgesehen, aus dem hinteren Würzenbach mit einem 3,8 km langen Tunnel direkt nach Merlischachen zu fahren.

Und der Standort der Station Meggen war ebenfalls ein Kompromiss: Meggen Zentrum war damals bei der alten Magdalenenkirche und Vordermeggen war in dieser Gegend hier und die Station wurde sauber in der Mitte platziert.

Dass die Bahnlinie nie die Bedeutung erlangen konnte, die ihr die Erbauer zumassen zeigten auch die Diskussionen um eine evtl. Stilllegung, die vor ein paar Jahren stattgefunden hat. Dies ist aber kein Thema mehr, denn die S-Bahn wächst. Und zwar koordiniert und geplant, wie das im Planungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat über die S-Bahn Luzern vom Dezember 2003 nachgelesen werden kann.

Wenn man allerdings die Gemeinden seufzen hört über die rasant steigenden Kosten des öffentlichen Verkehrs, so liegt die Vermutung nahe, dass die betroffenen Gemeindeväter lange nicht mehr den oben zitierten Planungsbericht konsultiert haben, der vom Parlament verabschiedet wurde. Kostenentwicklung und Bauprogramm sind dort minutiös aufgeführt und gemäss diesem Plan, sind wir genau im Plan. Bis Ende 2006 sollen realisiert sein: Buchrain, Längenbold, Emmenbrücke Gersag, Baldegg Kloster, Wolhusen Weid, Kriens Mattenhof – alle gebaut und in Betrieb! – und Hochdorf Schönau sowie Meggen Zentrum. Mit diesem Spatenstich geben wir den Startschuss, dass auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dez. 2006 diese Station dem Betrieb übergeben werden kann.

Das Projekt für den Neubau der S-Bahnstation Meggen Zentrum umfasst im Wesentlichen einen Aussenperron von 180 m Länge und 2.50 m Breite, Zugänge zum Perron, ein gedeckter Warteraum, Perronbeleuchtung, Informationswand, Billettautomat und –Entwerter, Kundentelefon sowie Einrichtungen für Bike & Ride.

Gemäss Kostenvoranschlag der Emch+Berger WSB AG als Projektverfasserin betragen die Investitionskosten für den Neubau der S-Bahnstation Meggen Zentrum insgesamt 1,67 Mio. Franken. Von diesen Gesamtkosten übernimmt gemäss Kostenverteiler die Gemeinde Meggen im Sinne eines Vorausbeitrages 20%, während die SBB 15% und der Kanton Luzern 65% beisteuern.

Die S-Bahn kommt zu den Kundinnen und Kunden. Dies gilt auch für die neue S-Bahnstation Meggen Zentrum. Im näheren Umkreis der S-Bahnstation besteht ein Bevölkerungspotential in der Grössenordnung von 1'500 Einwohnern und 650 Arbeitsplätzen. Ich bin zuversichtlich, dass das neue Angebot quasi vor der Haustüre rege genutzt wird.

Die neue S-Bahnstation Meggen Zentrum wird im Halbstundentakt vom Voralpenexpress und von der S3 bedient. Die S3 macht in Luzern Anschluss an die S9 nach Lenzburg und an den Regionalexpress nach Wolhusen – Bern und Regionalexpress nach Olten mit Anschluss nach Bern/Basel. Der Voralpenexpress schliesst in Luzern an den Interregio nach Zürich Hauptbahnhof an.

Ich benütze gerne die Gelegenheit allen am Projekt Beteiligten, namentlich der Emch+Berger WSB AG, der SBB AG und der Gemeinde Meggen für die gute Zusammenarbeit in der Projektierungsphase zu danken. Dieser Dank gilt auch der Arbeit unseres Projektleiters Silvio Fässler, der die Planung zielbewusst und konsequent vorantreibt.

Allen am Bau Beteiligten wünsche ich, dass die Bauarbeiten reibungslos und unfallfrei verlaufen, auf dass wir uns im Dezember 2006 hier wieder zur Eröffnung treffen können.

Kriens, 21. August 2006

Fredy Rey, Kantonsingenieur