

FORUM

Tiefbahnhof Luzern löst eine engagierte Diskussion aus

«Tiefbahnhof: Parteien kritisieren Finanzierung», Ausgabe vom 29. September

Ich wünsche mir eine Mobilität in und um die Stadt Luzern, die den Pendlern Vorteile bringt. Ein Ausbau der S-Bahn wäre dringlicher als ein Tiefbahnhof in vielleicht 20 oder 30 Jahren. Eine machbare S-Bahn mit Haltestellen in Reussbühl, Kreuzstutz, Senti-Quartier und Paulusplatz auf der einen Zuglinie.

Für einen 15-Minuten-Takt braucht es nur den Ausbau auf drei Gleise vom Bahnhof Luzern bis Kreuzstutz. Bleibt noch etwas Geld in der Kasse, so könnte eine Verbindungsschleife von Reussbühl über die Reuss in die Zürich-Linie gebaut werden.

Zug hat eine sehr attraktive S-Bahn mit vielen Haltestellen. Entweder packen wir es jetzt auch an oder beneiden die Zuger für ihre Attraktivität und resignieren auf den verstopften Strassen in der Stadt Luzern.

FRANZ HELFENSTEIN, EMMEN

Je rascher der Luzerner Durchgangsbahnhof gebaut wird, desto besser, weil

1. nur der Durchgangsbahnhof eine nachhaltige Verbesserung der Situation bringt.

2. der Bau in der Zukunft nicht günstiger wird. Die gegenwärtige Niedrigzinspolitik der Schweizerischen Nationalbank wird leider noch unangenehme Folgen haben. Es ist in der Zukunft mit einer höheren Inflation, einer Minderung der Kaufkraft des Geldes, zu rechnen. Wir müssen den Durchgangsbahnhof bauen, solange wir es uns noch leisten können.

3. das Bauwerk der ganzen Zentralschweiz dient. In dieser Zeitung wurde erwähnt, dass der Bahnhof auch für internationale Fahrten Verbesserungen mit sich bringen werde, indem bessere Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeitszüge nach Frankreich und Deutsch-

land erreicht werden können. Zusätzlich können wir uns auf häufigere Verbindungen nach Zürich und umsteigefreie Fahrten in die Sonnenstube Tessin oder nach Italien freuen.

4. die bereits ausgegebenen Vorinvestitionen in der Höhe von 20 Millionen Franken ihre Nachhaltigkeit und ihre Signalwirkung nach Bern sonst verlieren. Weitere Vorinvestitionen sind nüchtern und unvoreingenommen zu prüfen.

5. sich die Schweiz weiterhin zu den wettbewerbsfähigsten Ländern zählen möchte. Eine hervorragende Infrastruktur ist dazu unabdingbar. Gemäss dem «Globalen Wettbewerbsindex 2015» wurde die Schweiz wiederum zum wettbewerbsfähigsten Land erklärt.

HANS-RUEDI BRUNNER, LUZERN

Im Variantenvergleich wurde die innerstädtische Problematik des Bahnhofgebietes völlig ausgeblendet. Die immensen Mehrkosten im Vergleich zu alternativen Projekten hat man bloss minim gewichtet. Die mit dem Tiefbahnhof verfolgte ÖV-Frequenzsteigerung um 40 Prozent findet am falschen Ort statt, nämlich rund ums heute schon überlastete Bahnhofgebiet. Dieses wird bei 40 Prozent mehr Zu- und Wegfahrten durch Busse, Autos, Mofas und Velos den endgültigen Verkehrskollaps erleiden.

Es ist unnötig und verkehrsplanerisch deplatziert, in unserer Region noch mehr öffentlichen Verkehr über den Bahnhof zu führen. Zielführender und um mehr als die Hälfte kostengünstiger ist die Alternative «Bahndreieck Luzern Nord» (Einzelheiten siehe www.bahndreieck-luzern-nord.ch): Mit der Erstellung einer Bahnstation Rotseeried, einem neuen Verbindungsgleis zwischen Emmenbrücke/Fluhmühle und der Station Rotseeried, dem Ausbau der Strecke Rotseeried-Ebikon auf Doppelgleis sowie dem Ausbau der Strecke Emmenbrücke-Hauptbahnhof auf drei Gleise liegt ein schneller realisierbares, etappierbares und über 50 Prozent günstigeres Projekt vor, das den regionalen S-Bahn-Verkehr

dezentral fördert. Es ermöglicht den Zugang zur Bahn und den Ausstieg bei den neuen Stationen Rotseeried, Kreuzstutz und Paulusplatz, ohne sich zum Hauptbahnhof durchbeissen zu müssen! Und es verbindet das Luzerner Hinterland, Surental und Seetal mit dem Raum Zürich ohne unnötige Kehre beim Hauptbahnhof.

Insbesondere dauert es nicht nochmals zwanzig Jahre – wie beim unseligen Tiefbahnhof –, bis erste kostengünstige Ausbauschritte dieser S-Bahn-Förderung realisiert werden können. Der Verein Bahndreieck Luzern Nord bleibt am Ball und wird das Fehlkonzert Tiefbahnhof, das für 4 Minuten Fahrzeitgewinn nach Zürich 2,4 Milliarden Franken verschleudern will, entschieden bekämpfen.

VIKTOR RÜEGG, PRÄSIDENT VEREIN BAHNDREIECK LUZERN NORD, KRIENS

Mit grosser Freude habe ich gelesen, dass die Luzerner Regierung es ernst meint mit einem Durchgangsbahnhof. Das ist endlich eine langfristige Lösung. Ich hoffe einfach, dass die National- und Ständeräte des Kantons Luzern beim Bund vorstellig werden. Dass die SP und die Grünen dafür sind, weiss ich. Aber ich bin positiv überrascht, dass die CVP und die FDP die Sachlage ebenfalls erkannt haben.

Wenn ein Durchgangsbahnhof gebaut würde, dann wäre Luzern vom internationalen Verkehr nicht abgehängt. Ich bin überzeugt, das Volk würde dieser Vorfinanzierung zustimmen.

PAUL HOFMANN, SCHWEIZERISCHER EISENBÄHNERVERBAND UND EVP, LUZERN

Dass ein Luzerner Durchgangsbahnhof nicht nur für unsere Region, sondern für das gesamte nationale Bahnnetz von hohem Nutzen wäre, hat mir bereits vor Jahren einmal Andreas Meyer, CEO der SBB, unter vier Augen bestätigt. Dies zu einem Zeitpunkt, da man sich in Bundesbern und beim Bundesamt für Verkehr fast lächerlich machte, wenn man das Wort «Tiefbahnhof Luzern» in den

Mund nahm. Aber Meyer ergänzte bereits damals: «Wenn ihr das Projekt wollt, müsst ihr in Luzern auch etwas daran zahlen. Sonst kommt es nie.»

Eine Vor- oder Mitfinanzierung durch den Kanton – eventuell unter Mitbeteiligung der Gemeinden und weiterer Innerschweizer Kantone – wird unumgänglich sein. Diese Erkenntnis ist in unserem Kanton gewachsen. Der Regierungsrat hat nun 30 Projektvarianten geprüft, glaubt an das zukunftsfruchtige Projekt und unterbreitet die Bestvariante in einer Botschaft an den Kantonsrat. Jetzt sollten wir die Wünschbarkeit und den Realisierungswillen im Parlament bestätigen. Das grösste Gift gegen das Grossprojekt, das anscheinend erst in 20 Jahren realisiert werden kann, ist wieder einmal das kurzfristige Denken bis zu den nächsten Wahlen mit einem maximalen Denkhorizont von vier Jahren. Politiker und Politikerinnen, die einfach per se das Projekt des Luzerner Durchgangsbahnhofes ablehnen, helfen leider mit, eine Riesenchance zu verbauen.

Ohne Visionen wäre im 19. Jahrhundert die Gotthardbahn nicht gebaut worden und würde Anfang Juni 2016 der 57 km lange Gotthard-Basistunnel nicht eröffnet. Auch diese Projekte schienen im Zeitpunkt ihrer Planung nicht finanzierbar. Darum gilt auch im Fall des Luzerner Durchgangsbahnhofes: Gemeinsam als Region dranbleiben!

NORBERT SCHMASSMANN, NATIONALRATSKANDIDAT CVP, LUZERN

LESERBRIEFE Unsere E-Mail-Adresse für Leserbriefe lautet forum@luzernerzeitung.ch. Bitte geben Sie stets Ihre vollständige Adresse und Telefonnummer an. Sie können Ihr Schreiben auch direkt auf www.luzernerzeitung.ch/leserbriefe hochladen.



Blonde Mèche

Diese Birke am Hallwilersee ist noch fast überall grün. Aber an einer Stelle scheint die Natur Coiffeuse gespielt zu haben.

Leserbild Heinz Schürmann, Emmenbrücke

ANZEIGE

Profitieren Sie jetzt von 20% Rabatt auf die Saisonmiete von Ski, Snowboards und Schuhen.



Eine breite Auswahl Wintervergnügen mit dem AboPass

Angebot

Sie erhalten bei Vorweisen Ihres AboPasses **20% Reduktion** auf die Saisonmiete von Wintersportausrüstungen (Ski, Snowboards, Schuhe) bei Stöckli!

Preise

Die Preise sind von der Skilänge und Schuhgrösse abhängig. Weitere Informationen finden Sie auf www.stoekli.ch/miete

Bezugsort

Das Angebot ist in den Stöckli-Standorten Wolhusen, Cham, Engelberg und Sörenberg gegen Vorweisen des AboPasses gültig.

Gültigkeit

- Das Angebot gilt bis 12. Dezember 2015
- Maximal 2 Ausrüstungen pro AboPass
- Keine Kumulation mit anderen Rabatten oder Aktionen und kein Stöckli-Bonus

20% Rabatt
max. 2 Ausrüstungen

