

Grundregeln im Strassenverkehr

«Wie viel ist ein Leben wert?»,
Ausgabe vom 12. November

Ich möchte zwei einfache Regeln in Erinnerung rufen: Ein Lastwagen hält immer hinter einem Velofahrer und ein Velofahrer hält immer hinter einem Lastwagen an. Dies verhindert selbstverständlich nicht alle Unfälle, aber doch einige. Mit gegenseitiger Blickaufnahme gehts noch besser. Als Velofahrer halte ich immer hinter einem Lastwagen an, wenn dieser zuerst an der Ampel steht. Und zwar so, dass der Fahrer mich im Rückspiegel sehen kann.

Leider sieht die Realität anders aus. Als Velofahrer verstehe ich den Ärger, hinter einem Lastwagen warten zu müssen, und noch viel mehr, wenn ein solches Gefährt zu nahe aufschliesst. In einem solchen Fall steige ich ab. Als Linienbus-Chauffeur ist es zwar schön, wenn ich vor, neben und hinter mir von Velofahrern «eskortiert» werde. Nur stehe ich dann häufig im Dilemma, ob ich überhaupt noch anfahren soll, da ich vor allem nachts nicht mehr erkennen kann, wer sich wo befindet und die gelernten und automatisierten Blickabfolgen in dieser Situation eine andere Prioritätensetzung erfordern.

Als Psychologe weiss ich, dass wir zielorientierten Menschen meistens aus Zeitdruck (Fahrplan, Termin) zuvorderst sein wollen, die anderen Verkehrsteilnehmer als Feinde empfinden und sich dadurch Gleichgültigkeit einschleicht. Bis eine sinnvolle Entflechtung von Velo- und Schwerverkehr städtebaulich umgesetzt ist, machen Sie, liebe Velofahrer, doch den Test mit der Stoppuhr. Der Zeitgewinn, den Sie durch die Lastwagenlänge beim Vorbeifahren gewinnen, liegt im Sekundenbereich – im Gegensatz zur Ewigkeit, während der Sie verletzt am Boden liegen.

HANS-JÖRG VON DÄNIKEN, ROOT

LESERBRIEFE

Leserbriefe sind uns willkommen. Eine Bitte: Fassen Sie sich möglichst kurz.



Ausflug in die farbenprächtige Herbstwelt

Ein Schwan auf dem Vierwaldstättersee profitiert vom milden Herbstwetter und ist

unterwegs zu einer allerdings etwas einsamen «Fahrt ins Bunte».

LESERBILD NIKLAUS ROHRER, LUZERN

«Warum müssen wir die Minarette verbieten?»

Minarett-Initiative, Abstimmung vom 29. November

Es scheint viel zu wenigen bekannt zu sein, was der Islam in Bewegung setzt, um nicht nur die Schweiz, sondern ganz Europa islamisieren zu können. Der Fahrplan zur Invasion, also zum Einfall und zur Besetzung Europas durch Islamisten, ist bereits seit langem gedruckt. Dies zeigt ein Dokument in arabischer Sprache, das die Schweizer Polizei am 7. November 2001 in einer Luxusvilla in der Enklave Campione entdeckte. Das bereits 1982 verfasste 14-seitige Papier enthält Anweisungen zur islamischen Kulturinvasion auf dem europäischen Kontinent mit dem Ziel der politischen Machtübernahme. Die empfohlene Taktik spiegelt die Aktivitäten islamischer Organisationen der letzten zwei Jahrzehnte bis ins Detail wider. Es ist den Ermittlungen des Journalisten Sylvain Besson («Le Temps») zu verdanken, dass in seinem Buch «Die Eroberung des Westens, das Geheimprojekt der Islamisten» (2005) Einzelheiten an die Öffentlichkeit gelangten.

ANTON LIMACHER, HORW

Diskussion über die Anti-Minarett-Initiative etwas zur Sache? Nein. Denn es geht nicht um die Frage, ob Muslime Minarette wirklich brauchen. Wer diese Frage stellt, geht von einer falschen Ausgangslage aus. Die Schweiz ist ein freiheitlich organisierter Rechtsstaat. Wer die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, kann etwas tun – wie zum Beispiel etwas bauen, sofern die Pläne den baurechtlichen Vorschriften entsprechen.

Die korrekte Frage lautet also: Warum müssen wir die Minarette verbieten? Immer wieder ist von einem «Zeichen gegen die Islamisierung der Schweiz» die Rede. Ich jedenfalls hatte noch nie das Gefühl, in einem islamisierten Staat zu leben. Ich nehme die Schweiz immer noch als christlich geprägtes Land wahr, dessen Kultur lebt und weiterleben wird. Ein Verbot von Minaretten wäre ein Zeugnis von fehlendem Selbstvertrauen.

Nicht alle Staaten nehmen die Grundrechte ernst – zweifellos ist der Bau von Kirchen nicht überall möglich. Wollen wir uns diesbezüglich tatsächlich auf die Stufe von diktatorisch regierten Staaten stellen? Konfessionelle Sonderregeln gegen die Muslime in unserem Land sind heute genauso falsch, wie sie es früher gegen die Katholiken waren.

RENATO BUCHER, VORSTAND JCVP KANTON LUZERN, WOLHUSEN-MARKT

Die Minarettfrage wurde von der SVP sehr medienwirksam in Szene gesetzt. Die Leserbriefspalten füllen sich mit Pro und Kontra. Ich will mich hier nicht zum Inhalt äussern, sondern zu einem immer wiederkehrenden Muster der SVP-Strategie. Irgendeine Gruppe der Gesellschaft, seien es Ausländer, Sozialhilfebezügler, IV-Bezügler, Randständige und nun die Moslems, wird ins Visier genommen und als Schmarotzer oder als Bedrohung dargestellt. Wer nun mit der SVP gegen die anvisierte Gruppe ist, fühlt sich als wirklicher Schweizer, der mit ihr das «Land verteidigt».

Die Ausgrenzung von Ausländern und Andersgläubigen (nicht nur Muslime, sondern auch politisch «Andersgläubige») stärkt das Gefühl von Heimat und Identität. Mir scheint dies zwar ein Stück weit verständlich, ich möchte aber zu bedenken geben, dass diese Art von Heimatgefühl immer auf Kosten von ganzen Gesellschaftsgruppen geht und deshalb aus meiner Sicht eine billige Form von Identität darstellt. Lieber wäre mir, wir würden unsere Identität und unser Heimatgefühl auf Achtung und Akzeptanz von Andersdenkenden aufbauen.

EUGEN BÜTLER, EMMEN

Seit Jahren werde ich in meiner Therapiearbeit mit dem Glauben unserer Gesellschaft kon-

frontiert. Weil ich der Überzeugung bin, dass die Symptome stets eine Ursache haben. Der Glaube an unsere Herkunft spielt dabei eine wichtige Rolle. Der Katholizismus ist ein wundervolles Glaubensbekenntnis und eine weise Religion. Wenn alle Religionen das gleiche Ziel verfolgen würden, bräuchten wir nicht über diese Minarett-Turmspitzen zu diskutieren und abzustimmen.

Der Islam ist mit unseren Geboten nicht zu vereinbaren. Nein, er entfernt uns noch mehr vom Glauben. Denn unser Volk hat schon selbst grosse Mühe, die Gebote zu leben und zu respektieren. Fanatismus, Neid und Gewalt an Frauen und Kindern hat nichts mit unserem Lichtgott der Quelle zu tun. Demut heisst: Sei wachsam und grosszügig zum eigenen Schweizervolk. Doch lasse die Werte nicht verunglimpfen von Fremden, denen du eine Heimat als Freund offenbarst. Der Herr sagt: «Götze nicht mehrere Gottheiten an, es gibt nur einen Gott.»

Geistwesen sind Kräfte, die man nicht unterschätzen darf. Sie fordern Leid oder Freude, Neid oder Licht. Seien wir ein Vorbild und bewahren wir unser Land vor Gewalt und falscher Herrschaft. Der Frieden ist Glaube und Wissen. Bewahren wir den Stolz für unsere Kultur.

BRIGITTE MÜLLER, RUSWIL

Zukunftsweisendes Zeichen für den Ausbau des Zugverbindungen

Planungskredit, Tiefbahnhof Luzern, Abstimmung vom 29. November

Obwohl die Neat bereits in sieben Jahren eröffnet wird, machen sich die SBB, Stadt und Kanton Luzern offenbar noch keine Gedanken, wie die Region ans Neat-Netz für internationale Personenzüge angeschlossen wird. Es wird ja wohl nicht sinnvoll sein, internationale Züge in den Bahnhof Luzern einfahren zu lassen. Der Zeitverlust wäre viel zu gross. Und die Kosten für einen Tiefbahnhof (immer noch kein Durchgangsbahnhof) sind immens.

Heisst das, dass noch für Jahrzehnte zwischen Basel und Chiasso (ausser dem Neat-Gotthardtunnel) keine optimalere Linienführung vorgesehen ist? Oder ist als Zubringer einzig die Strecke Zürich-Arth-Goldau-Chiasso geplant? Und auf der Linie Luzern-Zürich ist trotz Kapazitätsengpässen und überlasteten Zügen vor 2030 nichts zu erwarten?

Der Kanton Luzern ist offenbar seit fünfzig Jahren auf einen Tiefbahnhof fixiert und rückt nicht davon ab und ist jetzt erstmals bereit, sich an den Kosten zu beteiligen. Eine etwas sture Haltung, ohne Rücksicht auf die Bürger, die immer noch eine der höchsten Steuerbelastungen (für natürliche Personen) im schweizerischen Vergleich zu tragen haben. Ist das Luzerner Volk so blind, und lässt es sich von der Regierung so einfach verschaukeln?

FRANZ ZIHLMANN, LUZERN

Seit mehr als hundert Jahren fahren alle Züge von Basel, Zürich, Bern und vom Tessin über zwei Gleise in den Kopfbahnhof Luzern ein und über dieselben Gleise wieder hinaus. Die heute täglich 670 Züge aneinander vorbeizumanövrieren, ist eine fahrplantechnische Meisterleistung. Vor allem die Züge von und nach Zürich sind überfüllt. Doch mehr Züge zu führen, ist auf den bestehenden Anlagen nicht mehr möglich.

Ursprünglich dachte man daran, das Nadelöhr am Rotsee auf Doppelspur auszubauen. Doch die Rotseestrecke mündet in die zwei bisherigen Einfahrtsgleise; wollte man mehr Züge führen, so müsste auch die Einfahrt erweitert werden, was komplizierte und städtebaulich fragwürdige Gleisbauten erforderte. Vorgeschlagen wurde auch, den Bahnhof zu verlegen, mit dem Vorteil, einen vom Betrieb her einfacheren Durchgangsbahnhof zu bekommen. Emmenbrücke bräuchte nur wenige weitere Zufahrten, aber einiges an zusätzlichem Platz. Aber: Emmenbrücke ist 4 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt! Wie attraktiv wäre Luzern dann noch für Besucher, Touristen und Pendler? Und ein völlig neuer Bahnhof im Sedel läge nur wenig zentraler und erforderte – auch mit neuen Strassen – letztlich ein grösseres Bauvolumen als die jetzt im Vordergrund stehende Variante «Rotsee kurz». Das Zentrum der historisch gewachsenen Stadt soll Zen-

trum bleiben. Damit unser Bahnhof den heutigen, aber auch künftigen Verkehrsbedürfnissen gerecht wird, müsste er – wie Zürich – durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof erweitert werden. Ein solcher wird jedoch frühestens auf 2050 spruchreif. Jetzt geht es darum, den dringend benötigten Teil zu bauen, der den Verkehr von und nach Zug und Zürich aufnehmen kann. Dazu braucht es eine gute Planung. Über den Kredit dafür von 20 Millionen Franken – weniger als 2 Prozent der geschätzten Bausumme – stimmen wir am 29. November ab.

GUNTRAM STAMM, ESCHOLZMATT

Mit einem klaren Ja zum Planungskredit Tiefbahnhof kann die Stimmbevölkerung des Kantons Luzern ein Zeichen setzen. Ein starkes Zeichen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs als umweltschonendstes Transportmittel. Aber auch ein zukunftsweisendes Zeichen für den Ausbau der Regionalzugsverbindungen von und nach Luzern. Durch die Entlastung der heutigen Einfahrt in den Bahnhof können so mehr und schnellere Verbindungen zwischen den Luzerner Ämtern erreicht werden. Nicht zu vergessen ist, dass wir mit einem Tiefbahnhof in Luzern auch der Bevölkerung in Nid- und Obwalden den Anschluss garantieren. Der Tiefbahnhof ist so auch ein interkantonales Projekt mit

besten Realisierungschancen. Mit einem Ja kommen wir dieser Realisierung einen Schritt näher.

MONIQUE FREY, KANTONSRÄTIN GRÜNE, EMMEN

Nach der Eröffnung des ersten Bahnhofs Luzern, vor 150 Jahren, verkehrten nur gerade 4 Züge pro Tag nach Luzern. Heute fahren rund 850 Züge pro Tag in den Bahnhof Luzern ein. Der Bahnhof Luzern ist mit über 60 000 Passagieren pro Tag der fünfgrößte Bahnhof der Schweiz. Es ist dringend nötig, den Wirtschaftsraum Luzern für die Zukunft mit einer guten Infrastruktur auch im Bereich der Schienen zu stärken.

Am 14. September hat der Kantonsrat mit 118 zu 0 Stimmen einem Dekret in der Höhe von 20 Millionen für einen Sonderkredit zur Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern zugestimmt.

Die wichtigen Entscheide zum Tiefbahnhof Luzern fallen auf nationaler Ebene. Der Bund entscheidet voraussichtlich im Jahre 2010/11, ob der Tiefbahnhof Luzern ins nationale Ausbauprogramm Bahn 2030 aufgenommen wird. Ein positiver Ausgang der Abstimmung zum Planungskredit ist sehr wichtig, um in Bern zu signalisieren, dass die Luzerner Bürger hinter dem Projekt stehen und der Kanton Luzern bereit ist, seinen finanziellen

Anteil beizusteuern. Der Konkurrenzdruck unter den Regionen ist gross, sind doch viel mehr Ausbauwünsche in verschiedenen Regionen vorhanden, als der Bund finanzieren kann.

FREDY ZWIMPFER, SVP-KANTONSRAAT, OBERKIRCH

Als Privatperson sowie auch als Projektleiter des Agglomerationsprogrammes und des Richtplanes Luzern stimme ich mit Überzeugung Ja zum Kredit über 20 Millionen Franken für das Vorprojekt zum Tiefbahnhof Luzern. Nebst den vielen schon oft genannten Vorteilen ist dabei für mich wesentlich, dass mit der Realisierung des Tiefbahnhofs inklusive der möglichen Option eines Durchgangsbahnhofs das ÖV-System im ganzen Kanton Luzern einen Quantensprung machen kann, was auch den weiteren Verkehrsträgern zugutekommt und womit die Abstimmung der künftigen Siedlungsentwicklung und -verdichtung auf die Verkehrsinfrastrukturen optimiert werden kann.

Von der erhöhten Erreichbarkeit und Standortgunst profitiert der ganze Kanton. Deshalb hoffe ich, dass in allen Teilen des Kantons die Stimmberechtigten mit grosser Mehrheit ein überzeugtes Ja einlegen werden, denn ein solches möglichst starkes Signal auch in Richtung Bund ist äusserst wichtig.

MIKE SIEGRIST, ADLIGENSWIL