

Uni Zürich lässt 9-Jährigen warten

IMMENSEE/MEIERSKAPPEL Ob der hochbegabte 9-jährige Maximilian Janisch an der Universität Zürich Mathematik studieren darf, nachdem



er von der ETH als Student abgelehnt wurde, bleibt derzeit ungewiss (Ausgabe von gestern). «Unsere Zulassungsstelle befasst sich derzeit mit der Bewerbung», sagt der Medienbeauftragte

Beat Müller auf Anfrage. Ob die Universitätsleitung in die Entscheidungsfindung einbezogen werden müsse, sei derzeit ebenso unklar wie der Zeitpunkt, zu dem ein Entscheid gefällt werde.

Aufnahmeprüfung nötig

Gemäss den Bestimmungen der Universität Zürich kann man sich mit einer schweizerischen oder schweizerisch anerkannten Maturität an allen Fakultäten immatrikulieren lassen, vorausgesetzt, ein entsprechender Studienplatz könne einem zugewiesen werden.

Maximilian hat zwar gerade erst die Mathe-Matura mit den Noten 6 und 5,5 bestanden, besucht aber in allen anderen Fächern dennoch erst die erste Klasse des Gymnasiums Immensee. Um sich an der Uni einzuschreiben, müsste er gemäss Reglement also eine Aufnahmeprüfung absolvieren, welche die Kenntnisse in verschiedenen Fächern auf Maturitätsniveau überprüft. Weiteres Hindernis: Zur Prüfung wird nur zugelassen, «wer bis zu dem auf die Prüfung folgenden Jahresende das 18. Altersjahr zurückgelegt hat», wie es im Reglement heisst. Die Zulassungskommission kann in begründeten Fällen zumindest bezüglich des Alters Ausnahmen bewilligen.

Teilzeitstudium wäre möglich

Der Vorteil eines Mathematik-Bachelor-Studiums an der Universität Zürich gegenüber jenem an der ETH wäre, dass das Studium auch Teilzeit absolviert werden kann. Die Studienzeit würde dadurch länger. Maximilian könnte also parallel weiterhin das Gymnasium Immensee besuchen. Ob und inwiefern die Uni jedoch ihre eigenen Bestimmungen zu umgehen bereit ist, wird sich erst noch weisen. Thomas Drisch, Maximilians Vater, war gestern für eine Stellungnahme nicht zu erreichen.

ALEKSANDRA MLADENOVIC
aleksandra.mladenovic@luzernerzeitung.ch

Das Zitat



«Wir können nicht einfach auf Brot und Wasser umstellen.»

Der Zuger Sicherheitsdirektor Beat Villiger zum Fall eines Häftlings, der trotz Internet-Verbot munter auf Social-Media-Kanälen aktiv ist. 25



Unter den heutigen Geleisen 8 bis 13 soll der Luzerner Tiefbahnhof zu stehen kommen. Visualisierung PD

Regierung setzt auf Zusatztunnel

TIEFBAHNHOF Durchgangsstatt Sackbahnhof – das Projekt wird noch teurer. Trotzdem hält die Regierung die Chancen für intakt – und beschleunigt sogar die Planung.

LUCA WOLF
luca.wolf@luzernerzeitung.ch

Bislang hiess es, der Luzerner Tiefbahnhof geniesse beim Bund wegen des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wenig Priorität. Gestern präsentierten der Kanton, der Verkehrsverbund, die Stadt Luzern und die SBB die in ihren Augen beste Variante zur Lösung der Kapazitätsprobleme rund um Luzern. Doch diese Variante kostete gemäss dem nun abgeschlossenen Vorprojekt noch viel mehr, nämlich 2,4 Milliarden statt 1,8 Milliarden; ursprünglich wurde gar mit 1,6 Milliarden gerechnet. Der Grund: Lange Zeit setzte der Kanton auf einen Kopfbahnhof. Die Züge durch den geplanten 3,5 Kilometer langen Tunnel aus Ebikon hätten in Luzern nur anhalten und retour fahren können. Dann zeichnete sich ab, dass diese Variante für die Schweizer Verkehrspolitik nicht relevant genug ist. Deshalb ruhen die Hoffnungen nun voll auf einem Projekt mit Durchgangsbahnhof. Die Züge sollen unter dem Bahnhof hindurch und via neuen, 2 Kilometer langen Tunnel Richtung Bern/Basel/Zürich fahren (siehe Grafik). Das mache die Sache «nicht einfacher», räumt Regierungsrat Robert Küng ein. «Aber ich bin zuversichtlich. Denn diese Variante ist klar die zukunftsträchtigste.»

10 Züge mehr pro Stunde

Dass ein Durchgangsbahnhof die beste Lösung ist, glauben auch der Verkehrsverbund und die SBB. Man habe total 30 Varianten geprüft, sechs davon verfeinert. Und dabei habe sich der um den Durchgangsbahnhof erweiterte Tiefbahnhof «klar als die beste Lösung herausgestellt», sagte Daria Martinoni, Leiterin SBB Netzentwicklung. Denn Luzern weise das sechstgrösste Passagieraufkommen aller Schweizer Bahnhöfe auf, und die Kapazitätsgrenze sei bald erreicht. Daniel Meier vom Verkehrsverbund lieferte dazu Zahlen: Zwischen 1990 und 2013 hat die Anzahl Züge in Luzern um 80 Prozent zugenommen. Die Passagierzahlen stiegen seit 2007 um bis zu 30 Prozent. Und bis 2030 wird auf den grossen Strecken ab Luzern mit 20 bis 40 Prozent mehr Passagieren gerechnet. «Der Tiefbahnhof beseitigt die Kapazitätsgrenze im öffentlichen Verkehr», so Meier. Neu könnten pro Stunde 28 statt 18 Zugpaare verkehren.

Realisierung nicht vor 2030

So geht es weiter: Im Februar 2014 entscheidet das Schweizer Stimmvolk über Finanzierung und Ausbau der



KOMMENTAR



Heikler Kostensprung

Jérôme Martinu, stv. Chefredaktor, über die neue Tiefbahnhof-Strategie des Regierungsrates

Das Erfreuliche vorweg: Die Luzerner Regierung macht Nägel mit Köpfen in Sachen Tiefbahnhof. Das Projekt wird gezielt vorangetrieben. Inzwischen sind 30 Varianten geprüft und durchgerechnet worden – mit dem zweifellos richtigen Ziel, bis 2030 das bahntechnische Nadelöhr Luzern entscheidend zu weiten. Von einer neuen, kapazitätsstarken ÖV-Drehscheibe würde die ganze Region profitieren.

Getrübt wird die gegenwärtige Planungs- und Kommunikationsfreude von den neuen Berechnungen der Projektkosten. Man hält die Luft an: 2,4 Milliarden Franken soll der Luzerner Tiefbahnhof kosten. Das ist gewaltig viel mehr als die ursprünglich vorgerechneten 1,6 Milliarden.

Zum Kostensprung führt der strategisch sinnvolle Schritt, dass die Planer neu auf eine Durchmesserlinie statt auf einen Sackbahnhof setzen. So leicht die Erklärung auch ist, umso schwieriger dürfte es angesichts der riesigen Summe nun werden, den ehrgeizigen Plan in die Realität umzusetzen.

Luzern ist nicht der einzige Kanton, der um die Bundesgelder für den Bahnausbau buhlt. Bevor nochmals eine Projektierungstranche mit Luzerner Steuergeldern in der Höhe von 20 Millionen Franken gesprochen wird: Die Stimmbürger haben Anrecht auf Transparenz. Es gilt, so verlässlich wie möglich aufzuzeigen, wie gross die Chancen für einen Tiefbahnhof wirklich sind.

jerome.martinu@luzernerzeitung.ch

Parteien fordern Vorfinanzierung

TIEFBAHNHOF lw. Die ersten Reaktionen auf das geplante Vorgehen betreffend Tiefbahnhof fielen gestern durchgehend positiv aus. Das Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern nimmt «mit Genugtuung» Kenntnis von den Ergebnissen des Vorprojektes. Es fordert, dass die nächsten Planungsschritte «unverzüglich» angegangen werden. Bis 2030 müsse das Projekt realisiert werden. Der Kanton soll dem Parlament schnell eine Vorlage zur Vorfinanzierung eines Auflagenprojektes unterbreiten. Genau diese Forderung betreffend Vorfinanzierung stellen auch die kantonalen Grünen, die kantonale und städtische CVP sowie die kantonale GLP. Für die Vorfinanzierung seien umgehend Gespräche mit Zentralschweizer Kantonen aufzunehmen, so CVP-Kantonalpräsident Pirmin Jung. Für Laura Kopp (GLP) ist die Planung eines (teureren) Durchgangsbahnhofs «die richtige Strategie».

Bahninfrastruktur (Fabi-Vorlage). In dieser Vorlage sind für 6,4 Milliarden Franken diverse Projekte bis 2025 zur Umsetzung vorgesehen. Der Tiefbahnhof ist da neuerdings unter jenen Projekten aufgeführt, die projektiert werden sollen. Stimmt das Volk der Vorlage zu, tritt diese ab 2016 in Kraft. Ab dann könnte offiziell die Tiefbahnhof-Planung beginnen. Ob das Projekt dann aber auch realisiert wird, entscheidet das Parlament in Bern erst 2018. Dann gehts um jene Vorhaben, die ab 2030 gebaut werden sollen.

Der Kanton will jedoch nicht so lange warten, sondern das Projekt ab Mitte 2014 bis zur Bewilligungsreife vorantreiben. Das würde (nach dem Vorprojekt) weitere 20 Millionen Franken kosten. Ab nächstem Jahr, so Küng, wolle man einen Kostenschlüssel definieren. Nebst Kanton und Stadt Luzern sollen sich auch Ob- und Nidwalden beteiligen. Parteien begrüssen dieses Vorgesprochen (siehe Box). Sie hoffen, dass ein fixiertes Projekt bessere Chancen hat.

Bund: «Ein positives Zeichen»

Olivia Ebinger vom Bundesamt für Verkehr sagt: «Dass das Bundesparlament die Planung für den Tiefbahnhof in den Ausbauschnitt 2025 aufgenommen hat, ist ein positives Zeichen. Aber es ist noch keine Garantie, dass er auch realisiert wird.» Der Entscheid hänge vom Kosten-Nutzen-Verhältnis und den verfügbaren Mitteln ab. Diesbezüglich sagt Ebinger auch: «Nur weil der Tiefbahnhof mit 2,4 Milliarden Franken teurer wird, heisst das noch nicht, dass er per se weniger Realisierungschancen hat.» Ausschlaggebend sei auch hier der Nutzen fürs Schweizerische Bahnnetz. Und diesen prüfe der Bund nun.