

## Aus für die Seerose in Vitznau

**EINSPRACHE** «Ein Jahr haben wir darauf hingearbeitet, die Seerose in Vitznau kulturell zu nutzen. Dass wir das Projekt für 2016 begraben müssen, ist frustrierend.» In Fabio Küttels Worten schwingt Ernüchterung mit. Er ist Geschäftsführer des Vereins Muth, der in Vitznau ein Zentrum für Jugend, Musik und Theater realisieren will.

### «Grundlegende Ablehnung»

Eingetroffen ist jener Fall, mit dem Küttel nicht rechnen wollte, aber leider musste: Zwar bewilligte die kantonale Dienststelle Raum und Wirtschaft, die Seerose für Veranstaltungen zu nutzen (Ausgabe vom 26. Juli). Innert 20 Tagen konnte jedoch Beschwerde beim Kantonsgericht eingereicht werden. Und dies tat ein Anstösser. «Wir suchten mit dem Betroffenen vor Ablauf der Frist das Gespräch. Doch sein Anwalt blockte ab», sagt Küttel. Deshalb sich mit dem Zweitwohnungsbesitzer keine Einigung erzielen liess, sei schwierig nachvollziehbar. «Mit dem Betriebsreglement trugen wir vielen Anliegen Rechnung.» Darin wurden etwa Bedenken zu Lärm- und Abfallmissionen aufgenommen sowie ein Parkkonzept vorgelegt. «Das Projekt scheint beim Anwohner grundlegend auf Ablehnung zu stossen. Egal, was geboten wird.»

### «Notfall-Festival» in Flüelen?

Trotz dieses Rückschlags ist Küttels Elan ungebremst. «Wir prüfen nun, ob sich in Flüelen, wo die Seerose derzeit ankert, ein Notfall-Festival realisieren lässt.» Das Areal gehöre der Firma Arnold und Co. Das in der Sand- und Kiesgewinnung tätige Unternehmen habe für den Plan B «volle Unterstützung» zugesichert. Ob die Gemeinde die nötige Veranstaltungsbewilligung ausstelle, zeige sich in den nächsten Tagen. «Der erste Anlass ist für den 9. September vorgesehen. Die Zeit drängt», so Küttel. Geprüft wird ferner, ob sich das Festival im Vitznauer Pavillon durchführen liesse. Notfalls müssten die sieben Veranstaltungen – die Künstlergagen betragen jeweils 2000 bis 3000 Franken – abgesagt werden. Ein Defizit würde das Park Hotel Vitznau mit dem österreichischen Investor Peter Pühringer decken.

Für Küttel steht fest: «Wir werden weiter dafür kämpfen, die Seerose in den Sommermonaten als Badi und Veranstaltungsort für Kultur zu nutzen. Eine Plattform für die Jugend ist von öffentlichem Interesse.» Die Ankerbewilligung in Vitznau läuft bis 2018. «Wir klären nun, ob uns ein Abweisen der Beschwerde den Weg für zwei Veranstaltungsjahre ebnet würde.»

EVELYNE FISCHER  
evelyne.fischer@luzernerzeitung.ch

## Das Zitat



«Es gibt keine Termine. Jeder kann ab 13 Uhr einfach vorbeikommen.»

Marcel Huber, Bereichsleiter Begleitung und Unterstützung im Sozialinfo Rex in Luzern. 22

# So sieht die ÖV-Zukunft aus

**LUZERN** Die Realisierung des Tiefbahnhofs wird noch lange auf sich warten lassen. Was aber geschieht in der Zwischenzeit?

ISMAIL OSMAN  
ismail.osman@luzernerzeitung.ch

27 Jahre sind eine lange Zeit. So lange könnte es dauern, bis in Luzern ein Tiefbahnhof eröffnet wird – im Idealfall (Ausgabe vom 13. August). Die Luzerner Regierung setzt voll und ganz darauf, dass der Tiefbahnhof (auch Durchgangsbahnhof genannt) kommt. Eine offizielle Alternative gibt es nicht. Den Status quo bis dahin aufrechtzuerhalten, ist allerdings auch keine Option. Was also ist in der Zwischenzeit beim öffentlichen Verkehr für Luzern geplant? Tatsache ist, dass derzeit noch vieles in der Schwebe und von noch zu treffenden Entscheidungen des Bundes abhängt – insbesondere für die Zeit nach dem Jahr 2025. Dennoch: Tatenlos bleibt man durchaus nicht. Im Folgenden die wichtigsten derzeit bekannten Zwischenschritte, die auch den Bahnhof Luzern betreffen:



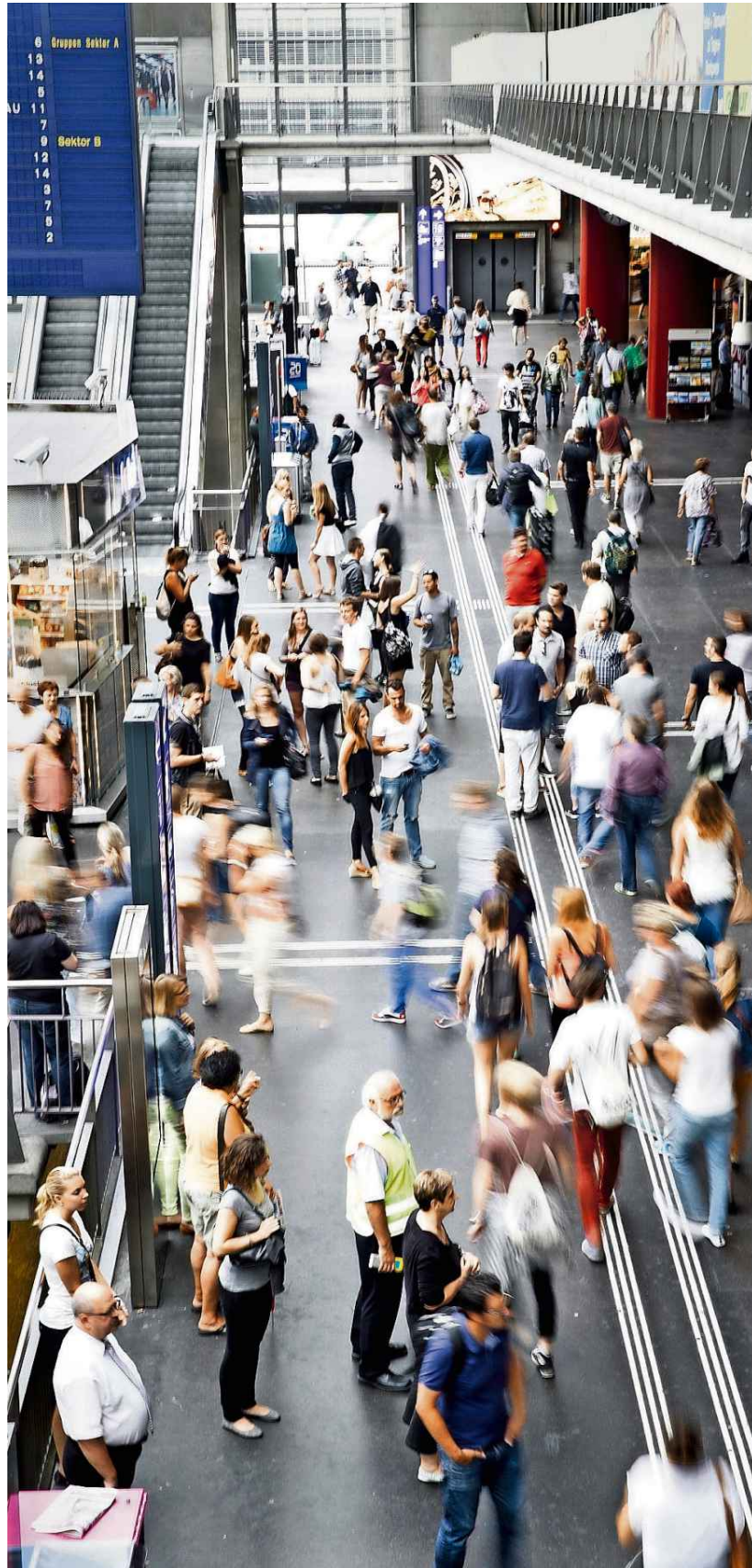
• **Gotthard:** Ab kommendem Dezember fahren die Züge fahrplanmässig durch den Gotthard-Basistunnel. In rund vier Jahren soll die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels zwischen Bellinzona und Lugano erfolgen. Die beiden Basistunnel verkürzen die Reisezeit zwischen der Deutschschweiz und dem südlichen Tessin dereinst um rund eine Stunde. Davon profitieren auch die Luzerner – allerdings mit einer Einschränkung: Der erste direkte Zug von Luzern nach Lugano fährt gemäss momentanem Fahrplänen erst vier Stunden später als heute (Ausgabe vom 18. August).

• **Neues Material:** Bei der Schiene wird sich in den nächsten paar Jahren nicht viel ändern. Auf der Schiene sieht das anders aus: So hat die **Zentralbahn** im Herbst 2014 fünf zusätzliche Züge des Modells Fink der Firma Stadler Rail bestellt. Ende Mai wurde der erste von ihnen im Bahnhof Luzern auf den Namen «Stadt Luzern» getauft. Die 45-jährigen Bahnwagen, welche durch die Fink-Modelle ersetzt werden, sollen jedoch während der Pendlerzeiten als Verstärkung weiterhin eingesetzt werden.

Auch der **Voralpen-Express** zwischen St. Gallen und Luzern fährt ab Ende 2019 neue Züge von Stadler Rail. Die Schweizerische Südostbahn (SOB) hat bei Stadler elf Triebzüge des Typs Flirt für 170 Millionen Franken bestellt, wie Ende Juni bekannt wurde.

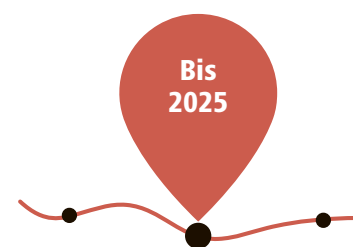
• **Willisau:** Mit dem Fahrplanwechsel vom kommenden 11. Dezember soll die heutige S-Bahn-Linie S 7 (Langenthal-Willisau-Wolhusen) mit dem Regio-Express Luzern-Langnau-Bern gekoppelt werden. Dadurch erhalten die Fahrgäste aus dem Raum Willisau eine zweite stündliche Direktverbindung nach Luzern, und zwar ohne Umsteigen in Wolhusen.

• **Hochdorf:** Die Seetalbahn wird zu Pendlerzeiten mit der neuen S-Bahn-Linie S 99 Hochdorf-Luzern ausgebaut. Sie ergänzt mit zusätzlichen Verbindungen die bestehende S 9, die den ganzen Tag zwischen Luzern und Lenzburg unterwegs ist. Auch diese Ergänzung tritt bereits mit dem Fahrplanwechsel vom kommenden Dezember in Kraft.



In den nächsten Jahren stehen diverse Verkehrsprojekte an, die auch den Bahnhof Luzern tangieren.

Archivbild Manuela Jans-Koch



• **Bern statt Basel:** Die für Luzern wohl wichtigste Neuerung, die bis 2025 umgesetzt werden soll, ist die sogenannte Umwidmung der heutigen Verbindung Luzern-Basel zu Gunsten der Verbindung Luzern-Bern.

Konkret bedeutet dies, dass neu ein Halbstundentakt Luzern-Bern bestehen würde. Dies allerdings mit dem Nachteil, dass – zumindest vorerst – nur noch eine stündliche Direktverbindung nach Basel verbleibt. Dazwischen müsste man in Zofingen umsteigen. «Es ist wichtig, zu verstehen, dass der Halbstundentakt nach Bern nicht bedeutet, dass mehr Züge fahren», erklärt Christoph Zurflüh, Sprecher des Verkehrsverbunds Luzern. Grund dafür ist, dass die Infrastruktur beim Bahnhof Luzern kaum Spielraum für neue Zugverdichtungen zulässt. Dem Planungsbericht zum Tiefbahnhof ist zu entnehmen, dass der Kanton davon ausgeht, dass die Nachfrage diese Umwidmung zu-

lässt. Allerdings hält der Bericht fest, dass Fernverkehrsdaten den kantonalen Behörden nicht vorliegen. Wirtschaftlich rechne sich die Umwidmung aber offenbar, da man im Jahr 2025 von einer besseren Auslastung in Richtung Bern als in Richtung Basel ausgeht.

Gemäss der heutigen Planung des Kantons würde erst das Angebot mit dem Tiefbahnhof neben dem Halbstundentakt Luzern-Bern wieder zweimal stündlich eine Verbindung Luzern-Basel möglich machen.

• **Luzern-Konstanz:** In Verbindung mit dem Ausbau der Bern-Verbindung steht noch eine weitere vorgesehene Neuerung. So soll im Fernverkehr die Inner-schweiz direkter mit der Ostschweiz verbunden werden. Dies, indem Züge von Bern über Luzern nach Zürich stündlich weiter nach Konstanz verkehren. Diese Strecke würde auch den Flughafen Kloten beinhalten und im Gegenzug den Flughafen Kloten direkt mit jenem in Genf verbinden.

• **Willisau:** Die heutige S-Bahn-Linie S 61 von Luzern nach Schachen soll neu von Luzern bis Willisau geführt werden. Davon soll das ganze Luzerner Hinterland profitieren, da zu Pendlerzeiten von einer weiteren stündlichen Direktverbindung nach Luzern Gebrauch gemacht werden kann.

## Lange Busse auf vier Linien

**AGGLOMERATION** io. Auf den ersten Blick hat das Konzept zur Weiterentwicklung des ÖV in der Stadt und Agglomeration Luzern «Agglomobile» nur bedingt mit den Luzerner Bahnhofsplänen zu tun. Interessant sind allerdings die Pläne, wonach die neusten Doppelgelenktrolleybusse, genannt RBusse, vermehrt eingesetzt werden sollen. Auf der Linie 1 hat die Umsetzung mit Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge im Juni 2014 bereits begonnen. Diese soll mit dem Fahrplanwechsel Ende 2019 bis zur Mall of Switzerland in Ebikon verlängert werden (siehe gestrige Ausgabe). Bis 2025 ist die Einführung von RBusen auf den Linien 2 (Emmenbrücke-Sprengi – Bahnhof Luzern, bereits ab Dezember 2016), sowie den Linien 8 (Hirtenhof-Würzenbach) und 12 (Ruopigenhöhe-Luzern Bahnhof) geplant.

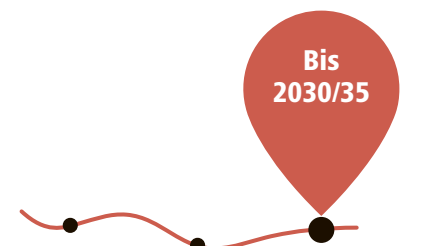
### Hoffen auf Tiefbahnhof

Das Agglomobile-Konzept hält fest, dass sich der ÖV in der Stadt und Agglomeration Luzern aus den beiden Systemen S-Bahn und Bus zusammensetzt. Mit Eröffnung der S-Bahn 2004 wurden neue S-Bahn-Haltestellen realisiert, so zum Beispiel Kriens Mattenhof. «Weitere zentrumsnahe S-Bahn-Haltestellen wie Paulusplatz oder Kreuzstutz sind erst nach 2030 mit der neuen Infrastruktur Durchgangsbahnhof Luzern möglich. Auch der Takt auf der S-Bahn kann erst mit diesem Bauwerk verdichtet werden», heisst es im Konzept weiter.

• **Horw:** Richtung Luzern Süd ist mit der S 41 Luzern-Horw eine weitere neue S-Bahn-Linie in der Hauptverkehrszeit geplant. Sie soll vorerst stündlich verkehren.

### «Ausbau auf Nebenachsen»

Insgesamt fällt auf, dass bis 2025 einiges unternommen wird. Mit Ausnahme des neuen Takts Bern-Luzern handelt es sich aber eher um kleinere, regionale Schritte. Dessen ist man sich auch beim Verkehrsverbund Luzern bewusst: «Im Ausbauschnitt 2025 liegt der Fokus hauptsächlich auf den Nebenentwicklungsachsen», sagt Christoph Zurflüh. «Unser Ziel ist es, dass mit dem Ausbauschnitt 2030 vor allem die Hauptentwicklungsachsen ausgebaut werden.»



Das Bundesamt für Verkehr (BAV) plant derzeit diesen Ausbauschnitt 2030/35. Für Luzerns **Tiefbahnhof** sind die kommenden Wochen und Monate aus folgendem Grund matchentscheidend: Noch bis Ende Jahr wägt man in Bern ab, welche Projekte für diesen nächsten Ausbauschnitt berücksichtigt werden sollen. 2017 wird der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage mit einem konkreten Vorschlag von Projekten verabschieden. Ende 2018 folgt dann die Botschaft zuhanden des Parlaments. Ab 2019 wird dieser nächste Ausbauschnitt im Parlament beraten – bei einem allfälligen Referendum hätte allerdings das Volk das letzte Wort.

Nicht zuletzt weil der Bund grundsätzlich die Kapazitäten zwischen Luzern, Zug und Thalwil erhöhen will, sind die Chancen für den Tiefbahnhof intakt. In Stein gemeisselt ist aber nach wie vor nichts.