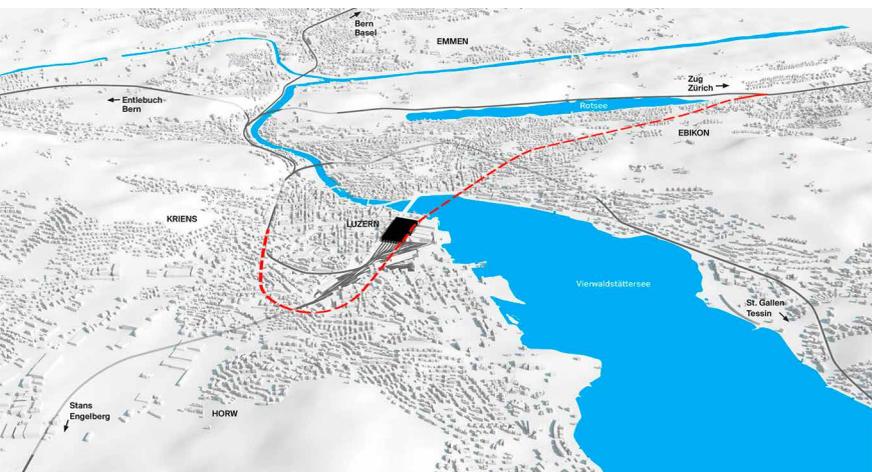




Luzern

Warum es den Durchgangsbahnhof braucht



Durchgangsbahnhof Luzern:
Geplante Linienführung.
Quelle: <https://durchgangsbahnhof.lu.ch/medien/visualisierungen>,
Visualisierung: Velvet Creative Office.

bauen, wäre ein Grossteil der Investitionen verloren. Zum anderen bleibt es beim Kopfbahnhof mit all seinen Nachteilen.

Nur der Durchgangsbahnhof schafft den Rahmen, um den öffentlichen Verkehr im Raum Luzern langfristig ausbauen zu können. Auf der Linie nach Zürich und auf diversen S-Bahn-Linien muss der Takt verdichtet werden. Erst so kann mit einer guten Verknüpfung von Bahn und Bus der ÖV-Anteil wesentlich gesteigert werden. Durchmesserlinien erlauben einen Quantensprung bei der S-Bahn, die heute mit Ein- und Ausfahrt und Aufenthalt im Bahnhof viel Zeit verliert. Das gilt auch für den Fernverkehr: Für Baslerinnen und Berner oder Fahrgäste aus der Westschweiz verkürzt sich die Reisezeit ins Tessin um 20 Minuten. Luzern kann so zum vollwertigen Knotenbahnhof werden.

Der VCS Luzern setzt auf dieses Projekt, weil alles andere teures Flickwerk wäre.

Michael Töngi, Präsident

Für Details zum Durchgangsbahnhof:
<https://durchgangsbahnhof.lu.ch>

Teuer, aufwändig, schlicht ein Grossprojekt halt: Trotzdem spricht sich der VCS Luzern für den Durchgangsbahnhof aus. Dies aus guten Gründen.

Zwar hat die Kantonshauptstadt ein modernes Bahnhofsgebäude, doch die Gleisinfrastruktur rund um Luzern stammt aus dem 19. Jahrhundert. Der grösste Teil der Züge wird über zwei Gleise in den Sackbahnhof geführt. Und die Kapazität ist so gut wie ausgeschöpft: Um den geplanten Halbstundentakt nach Bern ein-

führen zu können, muss ein Zug nach Basel weichen. Dass Luzern am Limit ist, wird von allen anerkannt – die Frage ist jedoch, wie die Lösung aussehen soll.

In einem Planungsbericht hat die Luzerner Regierung 2015 alle ins Spiel gebrachten Varianten aufgezeigt. Neben dem Durchgangsbahnhof-Projekt wurde eine Vielzahl von Skizzen und Plänen ausgearbeitet. Grob gesagt, lassen sich diese in zwei Varianten unterteilen: Entweder ein neuer Bahnhof im Norden der Stadt oder ein Ausbau der heu-

tigen Zufahrtslinien. Beide Varianten haben massive Nachteile – ganz abgesehen davon, dass längst nicht klar ist, ob sie weniger kostspielig wären. Ein Bahnhof im Norden läge nicht mehr in der Mitte der Agglomeration und würde für über 100 000 Personen ein zusätzliches Umsteigen oder lange Busfahrten quer durch die Stadt bedeuten. Der Bahnhof gehört ins Zentrum der Stadt, das ist der grosse Vorteil der Bahn.

Alles andere wäre Flickwerk
Und ein Ausbau der bestehenden Linien? Natürlich kann man ein drittes und viertes Gleis in den Bahnhof führen und am Flaschenhals Rotsee eine Doppelspur realisieren. Der Preis ist mit über einer Milliarde Franken aber auch hier hoch. Zwei weitere gewichtige Nachteile: Diese Variante ist nicht «aufwärtskompatibel». Möchte man später doch noch einen Durchgangsbahnhof



Zug

Zugs theoretische Tempo-30-Zone

Seit zehn Jahren schiebt die Stadt Zug ein Verkehrsberuhigungsproblem vor sich her. Nun will sie es mit einer Hauruck-Übung aus der Welt schaffen.

Geht man in Zug die «Graue Gutschrankabfahrt» herunter, kommt man in die Loretostrasse und dann rechts abbiegend in die Alte Baarerstrasse. Auf diesen Strassen besteht seit über zehn Jahren theoretisch eine Tempo-

30-Zone. Theoretisch, weil ihre Einführung immer noch nicht abgeschlossen ist.

Wie das? Wird eine Tempo-30-Zone erstellt, ist sie erst genehmigt, wenn mindestens 85 Prozent der Autos unter 38 km/h fahren: So will es die sogenannte v85-Norm, die eigentlich abgeschafft gehört.

Da beim Loreto aber immer noch zu viele zu schnell fahren, ist die Einführung auch nach über zehn Jahren noch immer nicht abgeschlossen. Seinerzeit verhinderte wohl auch mangelnder po-

litischer Wille ihre Durchsetzung mittels geeigneter Massnahmen.

Nein zur geplanten Verkürzung
Heute möchte die Stadt das Kapitel endlich abschliessen. Doch statt weitere Massnahmen zu prüfen, möchte sie die Zone einfach verkürzen – in der Hoffnung, so die v85-Auflage erfüllen zu können. Erst danach will die Zuger Polizei Kontrollen machen. Auf gewissen Strassenabschnitten, wo Schüler/innen von der Kanti und vom Loreto die Strasse überqueren, wären dann

wieder 50 km/h erlaubt – obwohl die Stadt diesen Abschnitt gerne möglichst autofrei hätte, um das Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Der VCS findet, dass die Sicherheit vorgeht. Zwar ist dieser Strassenabschnitt eine Ausfallachse der Stützpunktfeuerwehr, was gewisse bauliche Massnahmen verunmöglicht. Gemäss einer Expertise, die dem VCS-Vorstand vorliegt, gibt es aber diverse zielführende Alternativen dazu.

Stéphanie Vuichard, Geschäftsführerin