

CVP will Partnerschaften überdenken

Städte Die Stadt Luzern soll ihr Konzept der Städtepartnerschaften neu ausrichten. Dies fordert Grossstadtrat Albert Schwarzenbach in einem Postulat namens der CVP-Fraktion. Künftig soll es mit den Partnerstädten «in politischer, wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Hinsicht zu einem regelmässigen, niederschweligen Austausch zwischen der Bevölkerung» kommen, heisst es im Postulat. Auch Vereine sollen miteinbezogen werden. Weiter soll der Stadtrat abklären, ob man auf bisherige Partnerstädte verzichten und stattdessen neue suchen soll. Die aktuellen Partnerstädte sind Olomouc (Tschechien), Cieszyn (Polen), Bournemouth (Grossbritannien), Murbach (Frankreich), Potsdam (Deutschland) und Chicago (USA). (red)

Kinder sollen mitreden

Neustadt Die Quartierarbeit und die Luzerner Stadtgärtnerei führen am 7. Juni im Bleichergärtli einen Workshop für Kinder und Mitglieder des Kinderparlamentes durch. Ziel ist es, herauszufinden, wie der dortige Spielplatz zurzeit genutzt wird und was aus der Sicht der Kinder noch fehlt. Hintergrund ist, dass die Stadt den Spielplatz im Rahmen des Neubaus der Siedlung Himmelrich III neu gestalten will. (red)

Luzerner Zeitung

Herausgeberin: Luzerner Zeitung AG, Malhofstrasse 76, Luzern. Doris Russi Schurter, Präsidentin des Verwaltungsrates, leitung@lzmedien.ch.

Verlag: Jürg Weber, Geschäftsleiter; Ueli Kallenrieder, Lesemarkt; Stefan Bai, Werbemarkt.

Ombudsmann: Rudolf Mayr von Baldegg, r.mayrvonbaldegg@mvb-bieri.ch.

Publizistische Leitung: Pascal Hollenstein (pho).

Chefredaktion: Chefredaktor: Jérôme Martini (jm), Stv. Chefredaktoren: Dominik Buholzer (bu, Leiter Zentralschweiz am Sonntag); Roman Schenkel (rom, Leiter überregionale Ressorts); Flurina Valsecchi (flu, Leiterin regionale Ressorts).

Redaktionsleitung: Cyril Aregger (ca, Leiter Sport); Robert Bachmann (bac, Leiter Online); Balz Bruder (bbr, Blattmacher/Autor); Sven Gallinelli (sg, Leiter Gestaltung); Christian Peter Meier (cpm, Leiter Reporterpool); Lukas Nussbaumer (lus, Leiter Ressort Kanton); Arno Renggli (are, Leiter Gruppe Gesellschaft und Kultur).

Resortleiter: Kari Kälin (kå, Leiter Politik); Robert Knobel (rk, Leiter Stadt/Region); René Leupi (le, Sportjournalist); Hans Graber (hag, Leiter Leben); Regina Grütter (reg, Apero/Agenda); Lene Horn (lh, Foto/Bild).

Adresse: Malhofstrasse 76, Postfach 3351, 6002 Luzern. Redaktion: Telefon 041 429 51 51, Fax 041 429 51 81, redaktion@luzernerzeitung.ch

Abonnemente und Zustelldienst: Telefon 041 429 53 53, Fax 041 429 53 83, leaserservice@lzmedien.ch

Billetvorverkauf: Tel. 0900 000 299 (60 Rp./Min.).

Anzeigen: LZ-Corner, Pilatusstrasse 12, 6003 Luzern, Telefon 041 429 52 52, Fax 041 429 59 69, E-Mail: inserate@lzmedien.ch. Postadresse: NZZ Media Solutions AG, Malhofstrasse 76, 6002 Luzern.

Auflage: verbreitete Auflage: 122'401 Exemplare; verkaufte Auflage: 118'795 Exemplare (provisorische Beglaubigung). Abonnementspreis: 12 Monate für Fr. 449.-/6 Monate für Fr. 232.50, 12 Monate nur E-Paper für Fr. 368.- (inkl. MWST). Technische Herstellung: LZ Print/Luzerner Zeitung AG, Malhofstr. 76, Postfach, 6002 Luzern, Tel. 041 429 52 52, Fax 041 429 52 89.

Die irgendwie geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt. Jeder Verstoß wird gerichtlich verfolgt.

Analyse zum Tiefbahnhof

Was Luzern von Zürich lernen kann



Der Zürcher Durchgangsbahnhof (Bild) stiess bei der Planung anfangs auf Widerstand der SBB – genau wie der Luzerner Tiefbahnhof. Bild: Steffen Schmidt/Keystone (Zürich, 23. Juni 2014)

Vor genau drei Jahren feierte man in Zürich das, wovon Luzern noch immer träumt: Der unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse wurde eröffnet. Das 2 Milliarden Franken teure Gesamtprojekt hatte riesige Hürden zu überwinden und stand mehrmals vor dem Aus. Für die Luzerner Verfechter des Tiefbahnhofs, die in jüngster Zeit Rückschläge einstecken mussten, lohnt sich daher ein Blick nach Zürich. Dessen Projekt weist diverse Parallelen zum Luzerner Durchgangsbahnhof auf.

Wie in Luzern waren es in Zürich politische und wirtschaftliche Kreise, welche die Idee eines zweiten Durchgangsbahnhofs Ende der Neunzigerjahre aufs Tapet brachten. Damit sollten die akuten Kapazitätsprobleme des Zürcher Hauptbahnhofs entschärft werden – denn der 1990 eröffnete erste Durchgangsbahnhof Museumsstrasse reichte schon bald nicht mehr aus, um die immer grösser werdenden Passagierströme zu bewältigen.

Doch genau wie jetzt in Luzern hatten die Zürcher damals die Rechnung ohne die SBB gemacht. Ein neuer Durch-

gangsbahnhof bringe praktisch keinen Nutzen, liessen die Bundesbahnen 1998 verlauten. Zudem wäre der Bau eines Tunnels unter der Limmat viel zu kompliziert. Gleichzeitig korrigierten die SBB ihre Kostenschätzungen für das Projekt ohne klare Begründung nach oben. Auch für das Luzerner Tiefbahnhof-Projekt tauchten in den vergangenen Wochen plötzlich neue Zahlen auf – statt mit 2,4 Milliarden Franken rechnen Bund und SBB nun mit 3,4 Milliarden. Zudem signalisieren die SBB, dass es einen Tiefbahnhof gar nicht unbedingt brauche, um einen Viertelstundentakt Luzern-Zürich anzubieten. Und sogar Paul Stopper, der «Vater» der Zürcher Durchmesserlinie, findet, dass die Luzerner eine solche nicht brauchen (Ausgabe von gestern).

Die Wende in Zürich kam 2001, als 82 Prozent des Stimmvolks Ja sagten zu einer Initiative, die den Bau eines zweiten unterirdischen Bahnhofs forderte. Das klare Votum sorgte für ein Umdenken. Allmählich nahmen die SBB Abschied von ihrer fixen (und kostengünstigen) Idee, den Hauptbahnhof einfach oberirdisch um ein paar Gleise zu

erweitern. 2003 massen die SBB dem Durchgangsbahnhof bereits eine «sehr hohe Bedeutung» für die Lösung der Kapazitätsprobleme bei.

So weit ist man in Luzern allerdings noch längst nicht – obwohl es auch hier zu einer Volksabstimmung kam. 2009 wurde ein 20-Millionen-Planungskredit für den Tiefbahnhof mit einer Dreiviertelmehrheit bewilligt. Doch die SBB lassen bisher eine klare Strategie vermissen, wie sie die Kapazitätsprobleme am Luzerner Bahnhof zu lösen gedenken. Offenbar ziehen es die Bundesbahnen vor, den Bahnhof zu entlasten, indem der Transitverkehr an Luzern vorbei gelenkt wird. So sollen etwa Passagiere von Basel ins Tessin möglichst über Zürich fahren statt über Luzern. So werden Fakten geschaffen, die den Tiefbahnhof erübrigen sollen.

Im Fall der Zürcher Durchmesserlinie war es der Bund, der dem Projekt wenige Wochen vor Baubeginn 2008 um ein Haar den Todesstoss versetzt hätte. Dieser war aufgrund seiner finanziellen Situation plötzlich nicht mehr in der Lage, seinen vereinbarten Beitrag von

einer halben Milliarde Franken zu leisten. Um einen Baustopp zu verhindern, sprach die Zürcher Regierung in aller Eile einen Vorschuss in der Höhe einer halben Milliarde. Weil die Zeit drängte, umging die Regierung sogar das Parlament.

Eine solche Aktion könnte sich der Kanton Luzern wohl nicht leisten. Was er aber von den Zürchern lernen kann, ist das Schmieden von Allianzen. Der eigentliche Coup der Zürcher Regierung war nämlich, dass sie 2004 mit den Kantonen Genf und Tessin eine Vereinbarung abschloss. Die beiden Kantone hatten ihrerseits grosse Eisenbahnprojekte auf der Wunschliste. Mit geeinter Kraft traten die drei Regierungen in Bern auf und machten klar, dass sie ihre Projekte gegenseitig unterstützen. So schafften es die Zürcher, auch Westschweizer und Tessiner Bundesparlamentarier für ihre Durchmesserlinie zu gewinnen.

Das Luzerner Tiefbahnhof-Projekt ist zurzeit in einer ähnlichen Situation. Es muss mit anderen Projekten des Ausbaus 2030/35 konkurrieren: Ausbau des Lötschberg隧nels, Neubau der Linie

Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, Ausbau Bahnhof Zürich-Stadelhofen und Zimmerberg-tunnel. Gerade was den Zimmerberg betrifft, versuchen Bund und SBB derzeit, diesen gegen das Luzerner Projekt auszuspielen.

Deshalb ist es von zentraler Bedeutung, dass Luzern bereits bestehende Allianzen mit dem Kanton Zug noch intensiviert. Die Regierungen Zugs und Luzerns müssen sich klar dazu bekennen, dass es sowohl Zimmerberg-tunnel als auch Tiefbahnhof braucht. Und was hindert Luzern daran, nach Zürcher Vorbild Allianzen mit Bern, dem Wallis und der Westschweiz zu suchen, um die Chancen gegenseitig zu erhöhen? Klar ist: Falls Luzern und die Zentralschweiz jetzt nicht einen Zacken zulegen, wird der Durchgangsbahnhof bald endgültig von der Bundesagenda verschwinden.



Robert Knobel
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

ANZEIGE

MARKTPLATZ



JETZT TIEFERE MIETEN VERLANGEN!

DANK TIEFEREM REFERENZZINS

DANK UNSERER INITIATIVE

» FAIR VON ANFANG AN, DANK TRANSPARENTER VORMIETE!«

Unterschreiben Sie. | Werden Sie Mitglied.
mieterverband.ch/luzern

Flixbus baut Angebot aus

Luzern-Italien Das deutsche Fernbusunternehmen Flixbus macht der Bahn weiter Konkurrenz. Neu gibt es ab heute täglich Direktverbindungen nach Italien, und zwar in die Städte Mailand, Como, Bologna, Florenz und Rom. Bisher hat Flixbus ab Luzern nur Direktverbindungen nach Deutschland angeboten.

Das Unternehmen begründet den Ausbau mit der grossen

Nachfrage in Luzern. Auch das Angebot nach Deutschland wird daher ausgebaut. Neu fahren ab Luzern Direktbusse nach Singen, Rottenburg am Neckar, Tübingen, Reutlingen und Stuttgart.

Über Nacht nach Rom

Viele der neuen Ziele werden über Nacht angefahren: Abfahrt nach Mailand, Bologna, Florenz

und Rom ist jeden Abend beim Inseli um 23.10 Uhr. Die Ankunft in Rom – der südlichsten Stadt im Angebot – ist jeweils um 10.35 Uhr vorgesehen.

Ab Luzern gebe es damit mittlerweile 20 Direktziele in Deutschland und Italien, wie Flixbus mitteilt. Mit einem Umstieg seien mehr als 200 Halte erreichbar. Insgesamt fährt Flixbus in 21 Länder. (red)