



Pressemitteilung

Pro Bahn Zentralschweiz – freie Bahn im Bahnhof Luzern

Die Platzverhältnisse im Bahnhof Luzern genügen seit langem dem täglichen Pendlerandrang zu den Hauptverkehrszeiten nicht. Die bestehende bauliche Struktur wird diesem täglichen Andrang nicht gerecht. Das Aufstellen neuer Wegweiser entschärft die prekäre Situation keineswegs. Ursache für das tägliche Gedränge sind enge Platzverhältnisse und die bewegungsbehindernde Wegführung der Passagiere. Die Wege zu den Zügen und Bussen sind neu zu gestalten und baulich zu verbessern. Die Pro Bahn Sektion Zentralschweiz hat dazu zwei sich ergänzende Ideen entwickelt und vorgestellt.

In den Hauptverkehrszeiten herrscht im Kopfbereich des Bahnhofs Luzern sehr grosses Gedränge. Für Passagiere entsteht Stress, insbesondere bei knappen Umsteigezeiten. Neue Schilder verbessern die problematische Situation nicht. Für die Passagiere sind dringend grössere Bewegungsflächen und neue Wege zu schaffen. Seit Jahren setzt sich die Pro Bahn Sektion Zentralschweiz für die nachhaltige Verbesserung der Wegführung für die Kunden des öffentlichen Verkehrs ein.

Die Mitgliederversammlung der Pro Bahn Sektion Zentralschweiz unterstützt geschlossen die zwei wegweisenden Ideen, die anlässlich der letzten Mitgliederversammlung vorgestellt wurden.

Die erste Idee fordert einerseits im Kopfbereich des Bahnhofs Luzern grössere Bewegungsflächen und andererseits den Ausbau der Unterführung Süd. Die verschiedenen Wegführungen sind zu entflechten.

Um mehr Bewegungsfläche im Kopfbereich für die Passagiere zu erhalten, sind je vier Gleise im äusseren Randbereich gestaffelt zu kürzen. Trotz verkürzter Gleise verbleiben genügend Gleis- und Perronlängen für die Regio-Züge und Regioexpress-Züge. Im Mittelbereich verbleiben vier lange Gleise für die Interregio- und Intercity-Züge (Zürich, Gotthard, Basel, Bern).

Durch die gestaffelte Kürzung der äusseren Gleise entstehen auf beiden Seiten der Gleishalle dreieckige Flächen, die die Möglichkeit eröffnen, auf beiden Seiten einen neuen und breiten Abgang in die Rail-City zu bauen. Die neuen Abgänge liegen in der Bewegungsrichtung der Passagiere. Gleichzeitig verbleibt genügend Bewegungsfläche auf dem Niveau der Züge. Parallel zum Ausbau im Kopfbereich ist die Unterführung Süd zu verbreitern (mindestens um den heute ungenutzten Posttunnel). Die Aufgänge aus der Unterführung Süd sind mit Rolltreppen in Richtung Bahnhofplatz auszurüsten.

Die zweite Idee schafft einerseits eine neue Verteilebene und andererseits pro Perron vier leistungsfähige Abgänge. Gleichzeitig zu diesem Ausbau ist der Busbahnhof an einen neuen zentralen Ort zu verlegen. Das prognostizierte Passagiervolumen kann in der bestehenden Publikumsanlage nicht bewältigt werden. Nur mit einer neuen Verteilebene, die zentral mitten unter den Gleisen der Gleishalle liegt, kann für das prognostizierte Passagiervolumen genügend Bewegungsfläche bereitgestellt werden. Mit vier Perronabgängen in die Verteilebene können die Passagiere rasch die Perrons verlassen und die Wege zwischen den Zügen werden markant verkürzt. Die neue Verteilebene ist eine Erweiterung der Rail-City.

heutige Busbahnhof ist in die Zentralstrasse zu verlegen. Dies ermöglicht eine kurze und optimale Anbindung des Busnetzes an die Bahn. Die Zentralstrasse soll neu nur noch durch den öffentlichen Verkehr genutzt werden. Um genügend Fläche für einen zentralen, gedeckten Busperron zu erhalten, ist das Gleis 1, ein Abstellgleis, aufzuheben. Die neue Verteilebene – die erweiterte Rail-City – ist bis unter den zentralen, gedeckten Busperron zu erweitern und mit leistungsfähigen Aufgängen zu verbinden. Die Buslinienführung ist im Nahbereich des Bahnhofes neu zu ordnen. Mit dieser Verlegung des Busbahnhofs kann auch die angespannte Verkehrssituation im Bereich Seebrücke/Bahnhofplatz wesentlich vereinfacht werden.

Beide Ideen – Raum schaffen im Kopfbereich und Erstellen der neuen Verteilebene mitten unter den Gleisen - ergänzen sich und können zeitlich gestaffelt umgesetzt werden und unterstützen das Tiefbahnhofprojekt.

Pro Bahn Zentralschweiz fordert, dass im Sinne der vorgestellten Ideen rasch ein Entwicklungsplan für den Bahnhof Luzern ausgearbeitet wird. In naher Zukunft ist die Idee – Raumschaffen im Kopfbereich des Bahnhofs Luzern – zu realisieren. Bis zur Eröffnung des neuen Universitätsstandorts muss die Wegführung auf der Seite KKL/Universität neu gestaltet sein. Das tägliche Gedränge zu den Hauptverkehrszeiten beinhaltet erhebliches Panik- und Unfallpotential. Bevor sich ein tragischer Unfall ereignet, sind die Verhältnisse für die Passagiere im Kopfbereich und den Perrons des Bahnhofs Luzern umgehend nachhaltig zu verbessern.

Luzern, 1. Oktober 2010 / SCR