

SVP will keine Kaphaltestellen

Emmen Mit dem Bau des Betagtenzentrums Emmenfeld wurde an der Kirchfeldstrasse eine neue Bushaltestelle in Betrieb genommen. Die sogenannte Kaphaltestelle ist eine Fahrbahnhaltestelle, bei welcher der Verkehr hinter dem Bus warten muss, während dieser hält. Zusätzlich wird die Trottoirkante im Haltestellenbereich vorgezogen. Dies soll das Ein- und Aussteigen in den Bus sicherer und bequemer machen. Für viele Verkehrsteilnehmer ist die Haltestelle aber ein Ärgernis. So hat der Einwohnerrat Ende letzten Jahres ein Postulat von Martin Birrer (FDP) und Patrick Schmid (SVP) teilweise überwiesen, das die Prüfung eines durchgehenden Fuss- und Velowegs im Bereich des Betagtenzentrums fordert (Ausgabe vom 28. Dezember 2016).

Nun ist ein weiterer Vorstoss der SVP zu diesem Thema eingegangen: In ihrer Motion fordert die Fraktion, dass keine weiteren Kaphaltestellen auf dem Emmer Gemeindegebiet gebaut werden dürfen. Sollte aus Platzgründen eine Kaphaltestelle notwendig sein, so sei diese dem Einwohnerrat zu beantragen. (bev)

Drei Kunstwerke für Schulhaus

Stadt Luzern Das neue Schulhaus der Höheren Fachschule Gesundheit Zentralschweiz wird mit drei Kunstwerken verschönert. Sieben Zentralschweizer Künstler wurden letztes Jahr zu einem Projektwettbewerb eingeladen, drei setzten sich durch. Beim Projekt Streiflichter von **Judith Albert** werden mittels LED-Projektoren zwölf Zeichnungen im Gebäude verteilt als Lichtspuren projiziert. Der Bildhauer **Rochus Lussi** greift mit «Lindentee» die Haut als zentrales Kommunikationsorgan zwischen dem Körperinneren und der Aussenwelt auf. Er erstellt drei 2 Meter grosse Relieffwände aus Holz. Die Künstlerin **Anna-Sabina Zürcher** lässt mit ihrem Projekt «Sphygmogramm» den Handlauf eines Treppengeländers pulsieren. (red)

Luzerner Zeitung

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

Verlag: Jürg Weber, Geschäftsleiter; Bettina Schibli, Lesemarkt; Stefan Bai, Werbemarkt.

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

Publizistische Leitung: Pascal Hollenstein (pho).

Chefredaktion: Chefredaktor: Jérôme Martinu (jem). 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 (nus, Leiter Ressort Kanton); Arno Renggli (are, Leiter Gesellschaft und Kultur); Harry Ziegler (Chefredaktor Zuger Zeitung).

Ressortleiter: Kari Kälin (kä, Leiter Politik); Robert Knobel (rk, Leiter Stadt/Region); René Leupi (le, Sportjournal); Hans Graber (hag, Leiter Leben); Regina Gräter (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

Abonnementspreis: 12 Monate für Fr. 458.–/6 Monate Fr. 237.–/12 Monate nur E-Paper 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.

Auflage: verbreitete Auflage: 122 401 Exemplare; verkaufte Auflage: 118 795 Exemplare (provisorische Beglaubigung).

Abonnementspreis: 12 Monate für Fr. 458.–/6 Monate Fr. 237.–/12 Monate nur E-Paper 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.

Endspurt im Ringen um Anschluss

Bahnausbau Fast 5,5 Milliarden Franken kosten der Durchgangsbahnhof Luzern und der Zimmerberg-Basistunnel II. Die Zentralschweizer Ständeräte lancieren nun gemeinsam die Debatte um günstigere Varianten.

Christian Glaus

christian.glaus@luzernerzeitung.ch

Hat die Zentralschweiz doch noch einen Trumpf im Ärmel? Die Planung für den nächsten Ausbauschnitt 2030/35 im Bahnverkehr nimmt konkrete Formen an. Nun läuft die heisse Phase, denn im Herbst will der Bundesrat die Vernehmlassung starten. Wer berücksichtigt werden will, muss also jetzt dafür sorgen, dass sein Projekt in den Ausbauschnitt aufgenommen wird. Für den Durchgangsbahnhof Luzern sieht es nicht gut aus. Das 3,35 Milliarden Franken teure Projekt ist in den Plänen des Bundes lediglich als Option aufgeführt. Wahrscheinlicher ist der Bau des 2,1 Milliarden teuren Zimmerberg-Basistunnels II (siehe Karte).

Für den Luzerner Ständerat Damian Müller (FDP) ist dies nicht tragbar. Er hat gestern in Bern eine Interpellation eingereicht, die von sämtlichen Zentralschweizer Ständeräten mitunterzeichnet wurde. Darin heisst es, dass Luzern und die Zentralschweiz in den Überlegungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) «praktisch keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielen». Aufgrund der hohen Kosten von total 5,45 Milliarden Franken sei klar, dass die Projekte Zimmerberg-Basistunnel II und Durchgangsbahnhof Luzern nicht gemeinsam im nächsten Ausbauschnitt realisiert werden. «Damit aber wird die Zentralschweiz klar benachteiligt.»

Wie kann es der Durchgangsbahnhof doch noch in den Ausbauschnitt schaffen? Möglicherweise könnten günstigere Varianten realisiert werden, finden die Ständeräte. Konkret fragen sie, ob das BAV ein Szenario mit einem unterirdischen Kopfbahnhof in Luzern und dem Ausbau der Stammstrecke zwischen Baar und Horgen auf Doppelspur (Zimmerberg light) geprüft habe. Falls nicht, ob es bereit sei, dies nachzuholen. Laut Müller ist bei dieser Variante mit Kosten von 2,7 Milliarden Franken zu rechnen. Die Antworten des Bundesrats werden bis September erwartet.

Ziel: Durchgangsbahnhof in einer Etappe bauen

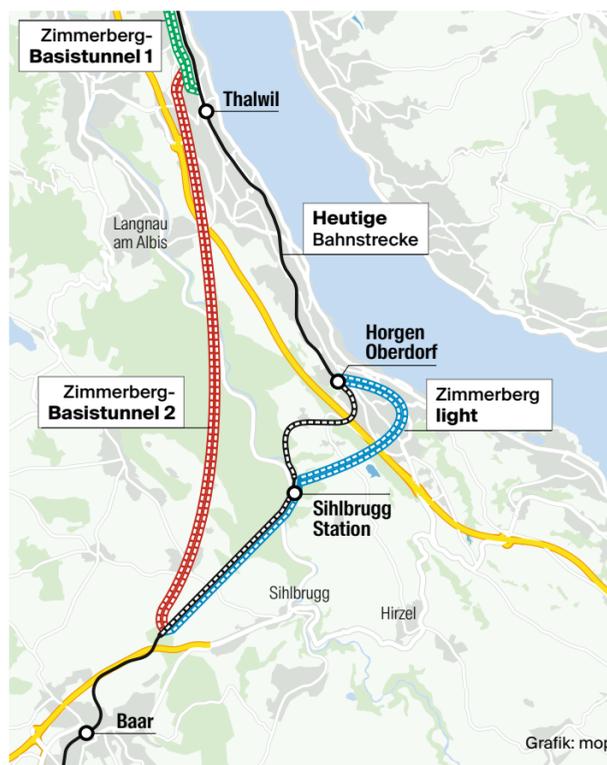
Auf Anfrage sagt Damian Müller: «Mit der Interpellation wollen wir den Bund zu Transparenz zwingen.» Ziel sei es, die Weichen zu stellen, damit der Bahnhof Luzern im nächsten Ausbauschnitt mit einem Durchgangsbahnhof ergänzt werden könne. Anders sieht es beim Ausbau zwischen Baar und Thalwil aus. Hier kann sich Müller durchaus vorstellen, eine günstigere Variante zu realisieren. Das Projekt Zimmerberg light kostet laut Schätzungen des gleichnamigen Komitees rund 1 Milliarde Franken. Inklusiv Ausbau des Bahnhofs Thalwil. Müller sagt: «Es gibt Indizien, dass es sinnvoller ist, in einer ersten Etappe Zimmerberg light und erst in einer zweiten Etappe den Basistunnel zu realisieren.» Das vernehme er auch aus Bahnkreisen – und längerfristig brauche es sowieso beide Tunnelprojekte.

Vorteil bei Zimmerberg light sei neben den Kosten, dass der Bau schneller realisiert sei als beim Basistunnel, er sei auch



Eine S-Bahn auf dem einspurigen Abschnitt bei Sihlbrugg in Fahrrichtung Zug. Bild: Pius Amrein (13. Juni 2017)

Bahnausbau zwischen Baar und Thalwil



12 Milliarden für Ausbau

Für den Ausbauschnitt 2030/35 der Bahninfrastruktur sollen 12 Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Das verlangt der Ständerat. Er hat ein entsprechendes Postulat überwiesen, welches die Verkehrskommission aufgrund eines Vorschlags des Luzerner Ständerats Konrad Graber (CVP) eingereicht hat. Der Bundesrat wollte offenlassen, ob mit dem Ausbauschnitt 7 oder 12 Milliarden investiert werden.

Das Postulat behandelt auch die Vorfinanzierung von Projekten. Unter bestimmten Voraussetzungen soll dies nach Ansicht der Verkehrskommission möglich sein. So etwa, wenn ein Projekt auf der Prioritätenliste des Bundes steht. Zudem braucht es einen expliziten Beschluss des Parlaments, damit ein Projekt vorfinanziert und später in einen Ausbauschnitt aufgenommen wird. Und die Summe aller Projekte muss beschränkt bleiben. Die Botschaft des Bundesrats zum Postulat wird im Herbst erwartet. (cgl)

«Wir wollen den Bund zu Transparenz zwingen.»



Damian Müller
Luzerner Ständerat (FDP)

etappierbar. Zudem können die Züge weiterhin in Thalwil halten. Nachteil ist, dass der Fahrzeitgewinn nur 1 bis 2 Minuten beträgt (mit dem Basistunnel bis 6 Minuten) und der Bahnhof Thalwil ausgebaut werden muss. Dieser Ausbau ist in der Kostenschätzung des Komitees enthalten.

Kantone unterstützen den Basistunnel

Dass die Ständeräte die Variante Zimmerberg light aufs Tapet bringen, ist interessant. Denn die Zentralschweizer Kantone und Zürich stellen sich geschlossen hinter den Bau des Basistunnels. Insbesondere die Zuger Regierung hat sich bisher dagegen gewehrt, in Bern für die günstigere Variante Zimmerberg light weibel zu müssen. Der Luzerner Regierungsrat Robert Küng (FDP) sagt auf Anfrage: «Die Variante Zimmerberg light bringt nicht den gewünschten Nutzen. Das beste Angebot auf der Achse Luzern–Zürich lässt sich nur mit dem Paket Zimmerberg-Basistunnel II und Durchgangsbahnhof realisieren.»

Der Zuger Regierungsrat Matthias Michel (FDP) ergänzt, der Bund prüfe nochmals beide Ausbausvarianten am Zimmerberg. Der Basistunnel weise gemäss heutigem Wissensstand im Gesamtkonzept ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. «Es wäre gefährlich, ein Gesamtkonzept mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu unterstützen. Dieses hätte keine Chance zur Umsetzung.» Michel erwartet, dass die Resultate zu den Varianten Basistunnel II und Zimmerberg light im Herbst vorliegen.

Der frühere Zuger Kantonsrat der Alternative die Grünen, Martin Stuber, setzt sich seit Jahren für den Zimmerberg light ein. Er ist Co-Präsident des gleichnamigen Komitees und Vizepräsident von Pro Bahn Zentralschweiz. «Die Zentralschweiz muss jetzt handeln, wenn sie wenigstens die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern – den Tiefbahnhof – mit dem nächsten Ausbau realisieren will», sagt Stuber. Sei das Projekt im Vernehmlassungsentwurf des Bundesrats nicht als Variante aufgeführt, sei der Zug abgefahren. Für die Interessen der Zentralschweiz reiche der Zimmerberg light, ist Stuber überzeugt: «Der Basistunnel nützt vor allem den Züchern, weil sie die Gleise in Thalwil für ihre S-Bahn freiräumen wollen.»