



bei uns in Luzern
6003 Luzern
041 248 51 51
www.beiuns.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 24'000
Erscheinungsweise: 26x jährlich

Themen-Nr.: 385.10
Abo-Nr.: 1093257
Seite: 15
Fläche: 18'445 mm²

Infrastrukturideen, die das Zentrum entlasten können

Von Regiopoiter Kurt Inderbitzin aus Rothenburg

tons kann man eine Vorfinanzierung des Projektes durch Luzern ausschliessen.

Mehr auf beiUns.ch



Was, wenn wir auf den Projekten sitzen bleiben? Gibt es Alternativen?

Bild: Kurt Inderbitzin

Nachdem der Regierungsrat im Juli 2013 das Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern mit veranschlagten Kosten von 2400 Millionen Franken vorgestellt hat, ist es wieder ruhig geworden um das Thema, zu ruhig. Liegt es daran, dass bei Projekten dieser Grössenordnung die Berechnungen eine Ungenauigkeit von rund 15-20 Prozent aufweisen? Dass das Zugsunglück von Ende Juli in Granges-près-Marnand, welches bedauerlicherweise ein Menschenleben gekostet hat, massive Sicherheitslücken im Bereich Bahnsicherheit bei der SBB aufgedeckt hat und diese vordringlich zu beseitigen sind?

Die NLZ Ausgabe vom 10.7. titelte: «Tiefbahnhof hat Konkurrenz» und «... steht in Konkurrenz zu 7 anderen Bahnvorhaben». Falls aus FABI Geldmittel für die Bahnsicherheit abgezweigt werden sollten, kann man sich vorstellen, was geschehen wird: Es wird ein Vorprojekt bleiben.

Was haben die Projektvorschläge Bahndreieck Luzern Nord und Metro Luzern gemeinsam? Beide Ideen wollen die Verkehrsverdichtung auf Schiene und Strasse im Zentrum von Luzern entflechten und stellen keine Konkurrenz zu bisherigen Infrastrukturen und Standorten dar. Eine Entflechtung wird umso dringlicher sein, als die neue «Flaniermeile» Bahnhofstrasse Luzern das Problem noch massiv verschärfen wird. Beide Ideen wurden von privater Seite initialisiert und «kollidieren» mit den von offizieller Seite gepushten Vorprojekten. Beide Ideen sind es wert, öffentlich zugänglich näher geprüft zu werden.

Fazit: So wie die Vorzeichen stehen, laufen Stadt, Agglomeration und Kanton Luzern Gefahr, auf dem Verkehrskonzept von heute sitzen zu bleiben, wenn die Finanzierung des Vorprojektes Tiefbahnhof abgelehnt wird. Mit Blick auf die finanzielle Situation des Kan-