

Luzerner Zeitung



Rolf Bättig

Der frisch pensionierte Luzerner Kantonsbaumeister erzählt von seinen grössten Baustellen. 20

Dienstag, 2. Februar 2021

AZ 6002 Luzern | Nr. 26 | Fr. 3.50 | € 4.- | luzernerzeitung.ch

Traum von drei Bahnhofplätzen

Mit dem Durchgangsbahnhof steigt Luzerns Passagieraufkommen – das Areal muss neu organisiert werden.



So könnte einer der beiden neuen Bahnhofplätze mit Bushaltestelle auf der Seite Zentralstrasse aussehen.

Visualisierung: Team Güller Güller, Atelier Brunecky, Zürich

Roman Hodel

Bis zu 50 Prozent mehr Passagiere erwarten die Planer mit der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs in Luzern ab voraussichtlich 2040. Um die erwarteten Pendlerströme, den Bus- und den sonstigen Verkehr abwickeln zu können,

müssen die Flächen rund um den Bahnhof neu organisiert werden. Eine von der Stadt in Auftrag gegebene Testplanung zeigt nun erste Lösungsansätze: Zur Entlastung des heutigen Bahnhofplatzes wären zwei weitere Plätze auf der Seite Zentral- und auf der Seite Bürgenstrasse denkbar. Hier könnte ein

Teil der Buslinien halten oder wenden. Zudem würden die beiden Plätze durch eine grosszügige Personenunterführung miteinander verbunden.

«Es handelt sich nicht um ein Siegerprojekt, sondern um Empfehlungen und daraus resultierende Grundsätze des Begleitgremiums», sagte die Stadt-

luzerner Baudirektorin Manuela Jost (GLP) gestern. Nun beginnt die Mitwirkung. Der Kanton Luzern hat sich bereits zu Wort gemeldet und schreibt, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs für alle Verkehrsmittel gewährleistet sein müsse. Dies komme in der Testplanung noch zu kurz. 19

Kommentar

Mutig, aber richtiger Entscheid

Der FC Luzern hält weiter an Fabio Celestini fest. Den Ende Saison auslaufenden Vertrag mit dem Trainer hat der Klub jetzt vorzeitig um zwei Jahre bis Sommer 2023 verlängert. Die Mitteilung überrascht auf den ersten Blick nicht, weil Sportchef Remo Meyer immer wieder betont hatte, dass er mit der Arbeit des Übungsleiters sehr zufrieden ist. Andererseits steckt die Mannschaft in einer heiklen Situation. Die Vorbereitung durch die zehntägige Team-Quarantäne ist wegen zahlreicher Coronafälle massiv gestört. Erst am Donnerstag bestreitet der FCL, der sich nach drei verschobenen Partien auf dem Barrageplatz befindet, gegen Servette sein erstes Spiel des Jahres.

Auch wenn Meyer sich seltsamerweise erst heute Fragen zur Vertragsverlängerung stellen will, sendet der Sportchef ein starkes Signal aus: Er vertraut Celestini und dessen Fähigkeiten – und das zu Recht. Der Romand hat für frischen Wind auf der Allmend gesorgt und lässt einen mutigen Angriffsfussball spielen. Die Ergebnisse lassen aber eben noch zu wünschen übrig.

Es ist richtig, dass Meyer nicht zaudert, sondern den Weg mit dem Trainer fortführt. Er hat das Team nach Celestinis Wünschen zusammengestellt. Nach den frühen Trennungen von seinen letzten beiden Coaches René Weiler und Thomas Häberli steht Meyer seinem Trainer nun auch in einer schwierigen Phase bei. Das ist mutig, verbindet Meyer doch damit auch sein Schicksal mit demjenigen von Celestini.



Daniel Wyrsch
daniel.wyrsch@luzernerzeitung.ch

Streit um das Label «Schweizer Fleisch»

Tierfutter Wie schweizerisch sind Schweizer Produkte? Am Beispiel von Fleisch hat das die Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften untersucht. Die Ergebnisse liegen unserer Redaktion vor. Demnach kommt mehr als die Hälfte des in der Landwirtschaft verwendeten Kraftfutters aus dem Ausland. Das Raufutter (etwa Gräser und Klee), das den grösseren Anteil am Tierfutter ausmacht, stammt zu fast 100 Prozent aus dem Inland.

Die Umweltorganisation Greenpeace, welche die Studie in Auftrag gegeben hat, spricht nun im Zusammenhang mit der Marke «Schweizer Fleisch» von Etikettenschwindel. Der Branchenverband Proviande wehrt sich gegen den Greenpeace-Bericht. (jor) 11

Datenlecks: Die Ruag ignorierte Warnungen

Cybersicherheit Der bundeseigene Rüstungsbetrieb Ruag war zeitweise ein Selbstbedienungsladen für Hacker. Sie stahlen massenhaft ungesicherte Daten. Und das, obwohl interne Sicherheitsexperten ihre Vorgesetzten gewarnt hatten. Die Ruag-Chefs unternehmen nichts dagegen, weil es ihnen in erster Linie um ihre Boni ging.

Ruag arbeitete in jener Zeit auch für ausländische Regierungen – namentlich für die USA. Jetzt wird Ruag in einen internationalen und einen nationalen Teil aufgespalten. Die Mitarbeiter, die für die Cybersicherheit verantwortlich waren, befürchten nun, dass sie im Fall von Haftungsklagen schutzlos sind, weil ihr ehemaliger Arbeitgeber nicht mehr existiert. (chm) 4

Zwölf weitere Fälle von Virusmutation erkannt

Stadt Luzern Im Schulhaus Maihof hat der Kanton erstmals eine grossflächige Testaktion bei 374 Personen durchgeführt. Das Resultat: 18 positive Fälle, wovon zwölf auf die hochansteckende Virusmutation N501Y zurückzuführen sind. Bereits vergangene Woche waren vier Kinder positiv auf die Mutation getestet worden. Die Testaktion sorgte für Kritik. Kantonsarzt Roger Harstall verteidigt das Vorgehen: Die Virusmutation habe rasches Handeln verlangt.

Auch an weiteren Schulen wurden Coronafälle entdeckt. Ob es sich um die Mutation handelt, ist noch unklar. Der Kanton entscheidet in der zweiten Ferienwoche über eine allfällige Rückkehr zum Fernunterricht oder die Ausweitung der Maskenpflicht. (rk/rbi) 17/21

Trainer Celestini bleibt bis 2023 beim FCL

Fussball Der FC Luzern hat den Vertrag mit Trainer Fabio Celestini vorzeitig um zwei Jahre bis Juni 2023 verlängert. «Mit seiner ehrlichen und authentischen Art passt Fabio perfekt zum FC Luzern und hat in seinem ersten Jahr zudem bewiesen, dass er eine Mannschaft entwickeln und besser machen kann», sagt Sportchef Remo Meyer. Celestini seinerseits dankt dem Klub für das Vertrauen: «Den Entscheid, den Vertrag beim FC Luzern zu verlängern, habe ich mit der Überzeugung getroffen, dass wir auf einem guten Weg sind.» Wegen positiver Coronatestfälle musste der FCL die drei ersten Spiele im neuen Kalenderjahr verschieben und steht derzeit auf dem Barrageplatz. (dw) Kommentar 5. Spalte 32



ANZEIGE

lernwerkstatt
 Mentor/in werden
 30 Kursorte
 www.lwo.ch/mentoring

Stadtplatz statt nur Busdrehscheibe

Der heutige Bahnhofplatz könnte dank zwei weiteren Bahnhofplätzen entlastet werden – möglich macht's der Durchgangsbahnhof.

Roman Hodel

Mit dem geplanten Durchgangsbahnhof soll die Region Luzern ab zirka 2040 schnellere Zugverbindungen in die ganze Schweiz und ein leistungsfähigeres S-Bahn-Netz erhalten. Das Personenaufkommen dürfte daher im Raum Bahnhof um rund 50 Prozent ansteigen. Mit der heutigen Infrastruktur ist dies nicht zu bewältigen. Deshalb hat die Stadt Luzern eine Testplanung mit drei Teams durchgeführt: Güller Güller, Van de Wetering und Yellow Z. Ziel: Ausloten, wie man mit dem Projekt das Bahnhofsgebiet aufwerten kann. Nun liegen die Ergebnisse vor.

«Es handelt sich nicht um ein Siegerprojekt, sondern um Empfehlungen und daraus resultierende Grundsätze des Begleitgremiums», stellte Baudirektorin Manuela Jost (GLP) an der gestrigen Medienkonferenz klar. Und das sind die sieben Grundsätze:

— **Optimale Einbindung** ans Bahn- und Bussystem eingebunden ist.

— **Drehscheibe** für alle Verkehrsmittel.

— **Zwei neue Bahnhofplätze.** Sie sollen im Osten (Bürgenstrasse) und Westen (Zentralstrasse) entstehen und den heutigen Bahnhofplatz Nord entlasten.

— **Bahnhofplatz Nord.** Der westliche Teil soll wie heute als Busstation funktionieren, der östliche Teil zu einem attraktiven Aufenthaltsraum werden.

— **Zusätzlichen Fussgänger- und Velerbindung über die Gleise**

— **Attraktiveres Tribschenquartier.** Die Bürgenstrasse soll zur Erschliessungssachse für das linke Seeufer vom und zum Bahnhofplatz Ost werden.

— **Umsetzung bald starten.** Vorgezogene Massnahmen wie zum Beispiel ein angepasstes Bussystem sollen dafür



Blick auf den Bahnhofplatz Nord, wie er künftig aussehen könnte – mit mehr Platz für die Fussgänger.

Visualisierung: Team Güller Güller, Atelier Brunecky, Zürich

sorgen, dass der Bahnhof auch während der rund zehnjährigen Bauzeit des Durchgangsbahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe funktioniert.

«Die Ideen sind vielversprechend»

Mit dabei im Begleitgremium war etwa Deborah Arnold, Co-Leiterin Stadtplanung Luzern. Sie betonte: «So wie auf den Visualisierungen wird es kaum herauskommen, aber die Ideen sind vielversprechend.» Hier vier Lösungssätze noch etwas genauer betrachtet:

— **Busstationen.** Statt wie heute nur eine, im Norden des Bahnhofs, soll es künftig auch im Osten sowie im Westen je eine Haltestelle geben. Als Bus-

korridore und -haltestellen dienen die Bügen- und die Zentralstrasse. Auf Letzterer müsste hierfür der Durchgangsverkehr reduziert werden. Gäbe es bei drei Busstationen rund um den Bahnhof aber nicht längere Umsteigezeiten für die Pendler? «Nicht unbedingt», sagte Arnold. «Künftig sind vor allem Durchmesserlinien geplant. Sie würden also nicht nur an einer Bahnhof-Haltestelle stoppen, sondern an mehreren. Die Pendler wählen dann jene, die für sie zum Umsteigen auf einen anderen Bus oder Zug am günstigsten ist.»

— **Bahnhofplatz Ost.** «Dieser hat grosses städtebauliches Potenzial durch frei werdende Gleisflächen», so

Arnold. «Aber noch ist unklar, welche Gleise wirklich frei werden und wann.»

— **Bahnhofplatz West.** Gestaltung begrenzt, weil das Hirschmattquartier gebaut ist. «Falls die Gleise 1 und 2 rückgebaut werden könnten, gäbe es aber auch hier Möglichkeiten», so Arnold.

— **Personenunterführung Süd.** Diese muss wegen der erwarteten Pendlerströme künftig wesentlich grosszügiger sein – und laut Arnold «attraktiver». Ob darin auch Läden und Restaurants Platz finden werden, sei noch offen. «Wir forcieren sicher kein zweites Shoppingcenter am Bahnhof», sagte Arnold. Es müsse zudem geprüft werden, ob die Velerbindung integriert werden kön-

ne oder ob diese separat, allenfalls sogar über die Gleise hinweg, geführt werden muss.

Als Nächstes ist nun die Bevölkerung am Zug. Sie kann sich ab dem 22. Februar und bis im April über die Website www.dbl.stadtluzern.ch digital in die Diskussion der Testplanung einschalten. Die Resultate werden hernach in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst. Der Stadtrat wird seine Haltung ebenfalls erst definieren, wenn die Rückmeldungen aus der öffentlichen Diskussionsphase vorliegen. Alles zusammen fliesst in ein Entwicklungskonzept ein, welches das weitere Vorgehen aufzeigt. Es wird im Frühling 2022 dem Grossen Stadtrat vorgelegt.

Kanton kritisiert «Blickwinkel»

Reaktion Der Luzerner Regierungsrat hat sich gestern zu der von der Stadt in Auftrag gegebenen Testplanung ebenfalls geäussert. Diese sei ihm vorgestellt worden. «Aus Sicht des Kantons noch stärker einzuflussieren hat der überregionale Blickwinkel auf die Mobilität», wird Baudirektor Fabian Peter (FDP) in einer Mitteilung zitiert. Es sei dem Regierungsrat ein Anliegen, dass die Erreichbarkeit der grössten Mobilitätsdrehscheibe in der Zentralschweiz für alle Verkehrsteilnehmenden – Bahn, Bus, Auto, Taxi, Schiff, Velo, Fussgänger – gleichermassen sichergestellt werden könne. Dieser Aspekt komme aus Sicht des Kantons in der Testplanung noch zu kurz.

Der Kanton wird zu den Resultaten im Rahmen der Mitwirkung Stellung nehmen und ausserdem eine Gesamtverkehrsstudie mit Fokus auf die kantonalen Mobilitätsbedürfnisse unter seinem Lead angehen. Damit soll unter Einbezug der Empfehlungen des Testplanung-Schlussberichts «die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems» geprüft werden, und zwar abgestimmt auf die laufenden kantonalen Projekte wie etwa «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern». Im Begleitgremium zur Testplanung war der Kanton mit dabei. (hor)

Nachgefragt

«Stadt muss für alle erreichbar sein»

Bei einer Testplanung ist vieles noch sehr unkonkret, was bringt diese denn überhaupt?

Manuela Jost: Viel. Nehmen Sie beispielsweise die sieben Grundsätze. Sie zeigen uns, wo es hingehen könnte. Zudem wollen wir jetzt von der Bevölkerung wissen, was sie von den skizzierten Ideen hält. Machen drei Bahnhofplätze Sinn? Haben wir etwas vergessen? Für uns sind dies wertvolle Erkenntnisse und sie liefern Stoff für Diskussionen.

Das kann man wohl sagen. Der Kanton monierte in einer Mitteilung gestern bereits, dass bei der Testplanung zu wenig berücksichtigt worden sei, wonach der Bahnhof für alle Verkehrsteilnehmenden gut erreichbar bleibt. Was sagen Sie dazu?

Es war immer klar, dass sich die Testplanung vor allem mit den Fragen zur Auswirkung des Durchgangsbahnhofs auf den Bahnhofsraum beschäftigt. Dabei zeigen die Ergebnisse, dass der zukünftigen Organisation des Verkehrs rund um den Bahnhof eine zentrale Bedeutung zukommt. Dies hat selbst-

verständlich Auswirkungen auf die ganze Region, weshalb wir ein Gesamtverkehrskonzept unter Federführung des Kantons angeregt haben. Diesen Ball nimmt er nun mit seiner Medienmitteilung auf, das begrüssen wir sehr.

Es fällt auf, dass dem Fuss-, Velo- und Busverkehr genügend Platz eingeräumt wird. Und man setzt auf flächeneffiziente Fahrzeuge, also Busse. Wird das Auto dafür vom Bahnhofsgebiet verbannt?

Nein. Die Stadt muss für alle erreichbar sein. Der notwendige Autoverkehr soll



Die Stadtluzerner Baudirektorin Manuela Jost. Bild: Nadia Schärli (3. März 2020)

weiterhin möglich sein, gerade in Zusammenhang mit dem KKL oder auch der SGV. Aber wir rechnen mit rund 50 Prozent mehr Personenaufkommen im Raum Bahnhof und die Stadt ist gebaut. Also haben wir den vorhandenen Platz geschickt aufzuteilen und zu organisieren. Abgesehen davon werden sich kommende Generationen punkto Mobilität wohl anders verhalten. Wir planen hier langfristig, der Durchgangsbahnhof wird frühestens 2040 in Betrieb gehen.

Noch ist unklar, ob der Durchgangsbahnhof überhaupt je gebaut wird. Erst 2026 wird das Bundesparlament definitiv darüber befinden. Was bedeutet dies für das weitere Vorgehen in Luzern?

Wir müssen weiterhin mit viel Überzeugung und Herzblut auftreten und aufzeigen, wie wichtig dieses Projekt für die ganze Zentralschweiz ist. Das gilt nicht zuletzt für unsere Vertretungen in Bundesbern. Denn es gibt Konkurrenz in Bern, andere Grossprojekte wie beispielsweise die geplante unterirdische S-Bahn-Durchmesserlinie Herzstück Basel. (hor)

Renommiertes Büro aus Dänemark plant Seetunnel

Mit der Planung des eigentlichen Durchgangsbahnhofs (DBL) geht es voran: Vor Weihnachten wurden die **Planerleistungen** rechtskräftig vergeben – für die drei Abschnitte Dreilindentunnel, Tiefbahnhof und Neustadtunnel sind es je separate Planerteams. «Es sind Abschnitte mit unterschiedlichen Ansprüchen und wir wollen jeweils die richtigen Leute», sagte DBL-Gesamtprogrammleiter Massimo Guglielmetti gestern.

Als Beispiel nannte er die Verpflichtung des renommierten Büros Ramboll aus Dänemark für den Dreilindentunnel, zu welchem die **Seeunterquerung** gehört. Das Büro baut mit dem 18 Kilometer langen Fehmarnbelt-Tunnel zwischen Dänemark und Deutschland momentan die weltweit längste Unterwasser-Verbindung für Autos und Züge. Unter den Planerteams sind aber auch diverse Büros aus der Zentralschweiz. Sie alle starten im März mit den Arbeiten am **Vorprojekt**. Voraussichtlich erst 2026 wird das Bundesparlament über einen weiteren Ausbauschritt des schweizerischen Bahnsystems und damit über die **definitive Realisierung** des Durchgangsbahnhofs entscheiden. Guglielmetti betonte erneut, dass es sich beim DBL nicht bloss um ein Bahninfrastrukturprojekt handelt, «sondern es geht hier um die ganze Stadt Luzern». (hor)