



Sektion Zentralschweiz Aktuell (Zusammenfassung 24.10.2010)

Unsere Sektion befasst sich mit folgenden Schwerpunktthemen:

Für Passagiere Freie-Bahn von und zur Bahn

-> vor allem im Bahnhof Luzern!

Die lediglich zweigleisige Zufahrt zum Bahnhof Luzern ist ein berüchtigtes Nadelöhr im Bahnnetz. Ein Tiefbahnhof mit neuer Zufahrt aus dem Rontal soll Abhilfe bringen. Aber auch die Reisenden zum Zug müssen sich im erst vor 20 Jahren neugebauten Bahnhof durch Engpässe quälen. Pro Bahn Zentralschweiz (PB ZS) präsentiert Lösungsideen.

Der Weg zum oder vom Zug in die Stadt und zu den Bussen gleicht während den Verkehrsspitzen einem Hindernislauf. Oft behindern sich die verschiedenen Menschenströme gegenseitig und ein Vorwärtsschreiten ist kaum möglich. Dies ist ein Ärgernis für die Kunden des öffentlichen Verkehrs.

An diesen Punkten entzündet sich die Kritik der Reisenden im Bahnhof Luzern:

- zu schmale und mit diversen Objekten überstellte Perrons
- zu schmaler Kopfbereich, möbliert mit Verpflegungs- und Verkaufsständen
- zu schmale Treppenabgänge in den Untergrund, die zudem rechtwinklig zur Bewegungsrichtung der Personenströme liegen
- Gepäcktransporter, die sich hupend einen Weg zwischen den Menschen bahnen.

PB ZS beschäftigt sich seit langem mit dieser schwierigen Situation und sucht nach Lösungen. Kosmetik genügt nicht, es braucht neue Ansätze für den Passagierbereich im Bahnhof Luzern. Diese müssen folgenden Zielen genügen:

- Die Sicherheit für Passagiere und Kunden ist speziell in den Stosszeiten durch grössere und freie Verkehrsflächen zu erhöhen. Die Abgänge müssen in der Bewegungsrichtung der Menschen liegen.
- Die Passagierströme sind grundsätzlich neu zu ordnen. Nur so ist das wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.
- Dazu ist der Einbau einer neuen Verteilebene nötig. Die Bushaltestellen sind näher zu den Zügen zu verlegen.

Diese Überlegungen hat PB ZS am 1. Oktober an einer **Medienorientierung** publik gemacht, was ein breites Echo ausgelöst hat (u.a. NLZ 5.10. «RailCity soll vergrössert werden»). Auch die SBB hat PB ZS sofort zu einer Besprechung dieser Ideen eingeladen. Zwar plant die Bahn bereits Verbesserungen, doch wir setzen uns weiterhin für eine optimale Lösung am Bahnhof Luzern ein. Der Handlungsbedarf ist unbestritten. Die Situation verschärft sich mit der neuen Uni am Bahnhof. Diese Veränderungen können nicht warten bis Züge in den geplanten Tiefbahnhof rollen.

Einführung Zonentarif-Passepartout und Billettautomaten:

Hand aufs Herz: Kennen Sie die Zonen im neuen Passepartout-Geltungsbereich? Wissen Sie, wenn man von Luzern nach Beromünster fährt, welche via Zonennummern (101 202 311 312 etc. oder 101 202 211 231 etc. Sie auswählen sollen? Sind Sie sicher, dass Sie die richtige Mehrfahrtenkarte für die richtige Fahrt entwertet haben, wenn Sie mehrere Mehrfahrtenkarten haben (Zonen 101 201 oder Zonen 101 202 -> was ist jetzt schon wieder was)? Wir wissen das alles auch nicht!

Der Zonentarif ist viel zu komplex. Dass sich dieser Tarif nur schwerlich in den Billettautomaten einfach umsetzen lässt, überrascht nicht. Pro Bahn ist bereits bei den entsprechenden verantwortlichen Stellen vorstellig geworden. Etwas Besserung scheint in Sicht. Das ist aber noch lange nicht genug!

Nord-/Südverbindung – Neat

In der Zeitrechnung der ÖV-Angebotsplanung steht die Eröffnung des Neattunnels im Jahr 2017 kurz bevor. Eine Nord-/Südverbindung, die den Namen verdient, gibt es nicht. Schon gar keine internationalen Verbindungen! Pro Bahn engagiert sich schon heute für ein sinnvolles ÖV-Angebot in den Süden, damit es auch nach der Neattunnelöffnung nicht so bleibt, wie es heute ist.

Tiefbahnhof

Der Bahnhof Luzern ist für die Zentralschweiz ein sehr wichtiger Bahnhof. Für Ob- und Nidwalden ist er gar das Tor zu Zürich und zu weiteren Destinationen. Es kann nicht angehen, dass eine ganze Region vom ÖV abgeschnitten werden soll. Genau darauf kommt es raus, wenn nicht mittelfristig das Bahnhofsproblem gelöst wird. Einzige Lösung: Tiefbahnhof und späterer Ausbau zum Durchgangsbahnhof! Dafür setzt sich Pro Bahn ein.

Fahrplan

Manchmal entscheiden schon 2 – 3 Minuten, ob ein Anschluss neu möglich ist oder nicht. Pro Bahn macht bei jedem Fahrplanvernehmlassungsverfahren mit, so ganz nach dem Motto: Steter Tropfen höhlt den Stein. Unsere mal grösseren, mal kleineren Erfolge geben uns Recht und spornen uns an.