

# *Visionen für Verkehrszukunft Luzerns*

## **Zu den Verkehrsproblemen in der Agglomeration Luzern**

Ich glaube, es wäre wieder einmal an der Zeit, den Lesern dieser Zeitung die Vor- und Nachteile folgender zwei Varianten aufzuzeigen. Eines ist klar: Der Tiefbahnhof kostet ein Vielfaches mehr als ein Bahndreieck Luzern-Nörd. Der Tiefbahnhof kostet mindestens 2,4 Milliarden Franken, das Bahndreieck Luzern-Nord 700 Millionen Franken. Berappt würde dieser riesige Unterschied zu einem grossen Teil durch uns Steuerzahler. «Vom Schiff aus» leuchtet mir die Variante Bahndreieck-Nord

besser ein. Zeit tut not, und es könnte sich bis zu den nächsten Kantons- und Regierungswahlen noch Widerstand formieren.

**Ursi Strelbel, Geuensee**

---

Die schweizerisch zur Verfügung stehenden Gelder genügen knapp, um die allerwichtigsten Engpässe im Schienennetz Schweiz zu beheben. Ein normalspuriger Luzerner Durchgangsbahnhof ist in weite Ferne gerückt. Erstellen wir also einen Fonds zum Ausbau unserer schmalspurigen S-Bahn «Zentralbahn» und beginnen

wir, seriös zu planen. Eine Linie könnte zum Beispiel ab Ober-  
nau unter der Strasse zum Steghof führen. Dort sollte eine niveaufreie Verknüpfung mit der S4 und S5 möglich sein, dazu könnte sie aus einem Tiefbahnhof weiter zum Schwanenplatz und zum Spitalzentrum geführt werden. Ab hier sollte es weiter zum künftigen Grossparkhaus bei der Autobahnverzweigung 24 «Rotsee» und von dort zum Emmen-Center, Gersag und Erlen gehen – und andererseits ab Spitalzentrum Richtung Maihof-Ebikon-Mall-Dierikon-Root.

**Konrad Rey, Luzern**