

Whisky, Kleider – alles kam weg

SCHWYZ/LUZERN Die Liste der Privatkläger ist ellenlang: Von grossen Detailhandelsfirmen bis hin zu Privatpersonen und Vereinen ist alles dabei. Auch das Deliktsgut ist total unterschiedlich. Einmal stahlen die Täter eine Zigarettenschachtel, ein anderes Mal Fleisch im Wert von etwa 500 Franken, einmal 23 Flaschen Whisky, ab und zu ein Mobiltelefon – und bei Gelegenheit eine Packung Chips im Wert von 7.95 Franken.

Gestern waren vor dem Schwyzer Strafgericht ein tunesischer und ein marokkanischer Staatsangehöriger angeklagt. Die beiden Angeklagten hatten bereits mehrere Vorstrafen aus den Jahren 2013 und 2014 in verschiedenen Kantonen. Trotzdem wurde wacker weitergeklaut: In Seewen wurde im September 2014 ein Auto aufgebrochen, um nach Wertgegenständen zu suchen, in Brunnen wurden drei Flaschen Wein und eine Geldkassette aus einem Verkaufsladen entwendet, in Seewen wurden Haarschneidegeräte aus einem Elektronikfachgeschäft entwendet, und in einem Einfamilienhaus in Schindellegi klauten man Schmuck im Wert von rund 58 000 Franken. Gemeinsam verübten die beiden Beschuldigten einen Diebstahl im Seedamm-Center in Pfäffikon. Bei diesem entwendeten sie zwei teure Herren-Jacken.

Hausverbote in Migros Luzern

Die Täter hatten Hausverbot in diversen Einkaufszentren und Geschäften – so etwa im Mythencenter Schwyz, in allen Filialen der Genossenschaft Migros Luzern und der Coop Genossenschaft. Ausserdem hatten beide Beschuldigten noch mehr als Diebstähle auf dem Kerbholz: Sachbeschädigung, Hausfriedensbruch, Hehlerei, Widerhandlung gegen das Betäubungsmittelgesetz, rechtswidriger Aufenthalt und Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz.

Die Verhandlung gestern vor Strafgericht fand im abgekürzten Verfahren statt. Der Tunesier erhielt eine Freiheitsstrafe von 10 Monaten unter Anrechnung der Untersuchungshaft von 169 Tagen und eine Busse von 700 Franken (7 Tage Ersatzfreiheitsstrafe bei Nichtbezahlen). Eine früher ausgesprochene Haftstrafe von 10 Tagen à 30 Franken mit einer Probezeit von zwei Jahren wird widerrufen und deren Vollzug angeordnet. Der Marokkaner wurde zu einer Gesamtstrafe von 12 Monaten und einer Busse von 1000 Franken (10 Tage Haftstrafe bei Nichtbezahlen) verurteilt.

NICOLE AUF DER MAUR
zentralschweiz@luzernerzeitung.ch

Küng: «Vor 2035 fährt kein Zug»



So soll es dereinst im Innern des Luzerner Bahnhofs aussehen, wenn der Durchgangsbahnhof realisiert ist. Visualisierung PD

TIEFBAHNHOF Das Jahrhundertprojekt ist einen Schritt weiter. Wann gebaut wird, ist offen. Unklar ist auch die beabsichtigte Vorfinanzierung.

MATTHIAS STADLER
matthias.stadler@luzernerzeitung.ch

Die heutige Infrastruktur um den Luzerner Bahnhof geht auf das Ende des 19. Jahrhunderts zurück. Auch die Idee eines Durchgangsbahnhofs kam dazumal erstmals auf. Doch gebaut wurde ein solcher nie.

Nun soll der Luzerner Tiefbahnhof den ÖV-Problemen Abhilfe schaffen. Er soll nicht nur dem regionalen Bahnverkehr mehr Möglichkeiten bieten – zum Beispiel verkürzen sich die Fahrzeiten nach Zürich um vier Minuten. Der Bahnhof soll auch für internationale Fahrten Verbesserungen mit sich bringen, indem bessere Anschlüsse beispielsweise an die Hochgeschwindigkeitszüge nach Frankreich und Deutschland erreicht werden können. Zudem gibt es für die Stadt Luzern neue Freiräume für die Entwicklung, und auch der volkswirtschaftliche Nutzen wegen der hohen Investitionen sei vorhanden. Dies sagt zumindest die Luzerner Regierung. Sie stellte gestern den Planungsbericht zum Tiefbahnhof vor. Und auf eine Änderung machte Regierungsrat Robert Küng (FDP) gleich am Anfang aufmerksam: Das Projekt heisst ab sofort nicht mehr Tiefbahnhof – neu ist es ein Durchgangsbahnhof. Dies, weil der Fokus auf einer Durchmesserlinie liegt, ähnlich wie beim Hauptbahnhof Zürich.

Neuer Tunnel unter dem See

Die Regierung hat über 30 Varianten zum Ausbau des Knotenpunkts Luzern geprüft. Die Wahl ist auf den Durchgangsbahnhof gefallen. Dieser habe das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis, erklärte Thomas Buchmann, Departementssekretär des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements. «Mit dem Durchgangsbahnhof profitiert nicht nur die Stadt Luzern, sondern auch die Landschaft.»

Diese Variante sieht vor, ab Ebikon einen zweispurigen Tunnel von rund drei Kilometern bis zum Bahnhof zu bauen. Dabei unterqueren die Züge das Seebecken. Im Bahnhof sollen vier Gleise mit zwei Mittelperrons von 420 Meter Länge unterirdisch gebaut werden. Dies direkt unter den jetzigen Gleisen 8 bis 13. Direkt daran anschliessend soll der Neustadtunnel entstehen. Dieser verläuft unter den bestehenden Gleisanlagen und der Neustadt, wobei die Gleise auf der Höhe Heimbach mit der bereits bestehenden Linienführung zusammenkommen (siehe Grafik).



Ursprünglich rechnete der Kanton mit Kosten von 1,6 Milliarden Franken. Mittlerweile haben sich diese Schätzungen auf 2,4 Milliarden erhöht. Der Kanton Luzern muss davon nichts bezahlen, da die Schweizer Stimmbürger letztes Jahr den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) annahmen. Somit ist der Bund zuständig für Massnahmen und Infrastrukturprojekte der Bahn und damit auch für den Durchgangsbahnhof.

Wer zahlt mit?

Um den Durchgangsbahnhof schneller voranzutreiben, schlägt die Regierung eine Vorfinanzierung vor. Sie rechnet mit Kosten zwischen 120 und 360 Millionen Franken. Die Regierung spielt dabei mit dem Gedanken, dass der Kanton 80 Prozent dieser Kosten übernimmt und die Gemeinden 20 Prozent. Ob sich auch Nid- und Obwalden an diesen Kosten beteiligen, ist noch unklar, wie Regierungsrat Robert Küng erklärte. Er ist überzeugt, dass der Kanton Luzern diese Kosten trotz der angespannten finanziellen Lage tragen kann. Das Volk soll zudem über das Projekt befinden: «Die Vorfinanzierung setzt voraus, dass das Volk mitsprechen kann», sagt Küng. Die Luzerner Parteien haben zur Vorfinanzierung unterschiedliche Meinungen (siehe Kasten).

Wann der Durchgangsbahnhof der-einst realisiert wird, ist gemäss Küng «Kaffeensatzleserei, aber vor 2035 fährt auch im besten Fall kein Zug. Dieses Projekt ist aber die richtige Lösung, und wir sind auf einem guten Weg.» Die Planungszeit beträgt laut Küng rund 8 bis 10 Jahre, die Bauzeit deren 15.

Kantonsrat berät im November

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) arbeitet zurzeit am Ausbauschnitt 2030 für den öffentlichen Verkehr. Gemäss dem BAV wäre eine Vorfinanzierung möglich. Im Ausbauschnitt 2030 wird definiert, welche Projekte realisiert werden sollen. Ziel der Luzerner Regierung ist es, den Durchgangsbahnhof in diesem Schritt zu verankern. Gemäss BAV wird der Bundesrat dem Parlament 2018 die Botschaft vorlegen, worauf dieses bestimmen wird, welche Projekte im Ausbauschnitt 2030 realisiert werden und welche später. Der Luzerner Kantonsrat wird nun aber zunächst in der Session von Ende November über den Planungsbericht befinden.



«Dieses Projekt ist die richtige Lösung. Wir sind auf einem guten Weg.»

ROBERT KÜNG,
REGIERUNGSRAT



Den Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof finden Sie unter www.luzernerzeitung.ch/bonus

«Vorfinanzierung endlich aufgleisen»

PARTEIEN mst. Der Planungsbericht des Regierungsrates kommt bei den Parteien unterschiedlich an, wie unsere Umfrage zeigt.

- Für die **CVP** ist die Vorfinanzierung «absolut unabdingbar», wie Fraktionschef Ludwig Peyer (Willisau) sagt. «Wir müssen dem Bund gegenüber Entschlossenheit signalisieren.» Die CVP hätte sich konkretere Angaben zur Finanzierung gewünscht, nicht nur eine «unverbindliche Absichtserklärung». Die CVP werde im Parlament nachhaken.
- Die **SVP** betrachtet das Projekt als «nice to have». Realisierbare Alternativen seien «umgehend als Plan B zu prüfen», sagt Fraktionschef Guido Müller (Ebikon). Es sei «nicht angebracht, noch intensivere Kosteneinsparprogramme zu fahren, um dadurch Gelder für die Planung eines Durchgangsbahnhofs, der die ÖV-Probleme nicht zeitnah löst, freizubekommen».
- Die **FDP** unterstützt den Durchgangsbahnhof. «Nur so bleibt Luzern auch in Zukunft ein attraktiver Standort», sagt Geschäftsführerin Jacqueline Theiler. Die Partei müsse den Planungsbericht aber zuerst intern diskutieren, bevor sie vertieft Stellung nehmen könne.
- Kantonsrat Marcel Budmiger (Luzern) von der **SP** sagt, der Planungsbericht beinhalte keine konkreten Angaben zur Vorfinanzierung. Ohne eine solche sei die Realisierung des Projekts aber unrealistisch. Es müsse jetzt «endlich eine Vorfinanzierung aufgelegt werden». Dieses Jahrhundertprojekt dürfe nicht wegen einer zu kurzfristig gedachten Finanzpolitik verhindert werden.
- Die **Grünen** begrüssen den Durchgangsbahnhof. «Für uns ist klar: Der Kanton Luzern muss das machen, sonst schneidet er sich selber von der wirtschaftlichen Entwicklung ab», sagt Kantonsrätin Katharina Meile (Luzern). Nun müsse der Regierungsrat konkret aufzeigen, wie die Vorfinanzierung aussehen soll.
- Die **GLP** beurteilt das Generationenprojekt als «Befreiungsschlag für Stadt und Land». Fraktionschefin Michèle Graber (Udligenswil) plädiert bei der Vorfinanzierung für einen Verteilungsschlüssel unter den Zentralschweizer Kantonen.
- Für die **BDP** ist es ein «Prestige-projekt auf Kosten der künftigen Generation». Der Kanton solle nochmals über die Bücher, das Projekt sei astronomisch teuer.

Das Zitat



«Der Stadtrat hat gefühlte 50 Mal versprochen, dass es keine Zuschüsse gibt. Und nun hält er doch nicht Wort.»

FDP-Grossstadträtin Sonja Döbeli Stirnemann ist sauer, weil der Stadtrat dem Neubad Geld spricht. 20