

Nachgefragt Wieso hackt jemand die VBL?

Nach dem Hackerangriff auf die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) bleiben die Bildschirme dunkel. Die Busse fahren jedoch. Auf Anfrage wollen die VBL keine weiteren Angaben machen. Sandro Nafzger ist Mitgründer von Bug Bounty Switzerland mit Sitz in Luzern. Bei der Firma kann man sogenannte «ethische Hacker» engagieren. Nafzger spricht über mögliche Hintergründe des Angriffs.

Wieso macht man so etwas? Bis jetzt scheinen die VBL ja keinen finanziellen Schaden davon getragen zu haben. Sandro Nafzger: Cyberattacken erfolgen tatsächlich meistens aus finanziellen Motiven heraus. Sie werden oft Monate im Voraus geplant. Es kann sein, dass dieser Angriff früh aufgedeckt wurde, bevor die Hacker überhaupt einen Gewinn daraus ziehen konnten. Es kann aber auch vorkommen, dass Attacken ohne böse Absicht und nur aus Neugier stattfinden. Die Motive können sehr unterschiedlich sein. Möglich ist auch, dass die ganze Tragweite des Angriffs noch nicht erfasst wurde, dass also der verursachte Schaden noch nicht entdeckt wurde.



Sandro Nafzger, Geschäftsführer und Mitgründer von Bug Bounty Switzerland. Bild: PD

Wie führen Hacker eine solche Attacke aus? Ganz allgemein: Den Hackern gelingt es, vorhandene Schwachstellen entweder im menschlichen Bereich oder in den involvierten IT-Systemen ausfindig zu machen, die sie dann ausnutzen können. Solche Schwachstellen und eventuelle darauffolgende Sicherheitslücken kann es eigentlich überall geben, wo Informatik im Spiel ist. Die Verletzlichkeit nimmt stark zu. Viele Firmen in der Schweiz gehen davon aus, dass sie genügend vor Cyberattacken geschützt sind, einfach weil noch nie etwas passiert sei. Das ist aber ein gefährlicher Trugschluss.

Ist ein Angriff wie jener auf die VBL bemerkenswert oder eher alltäglich? Das ist mittlerweile üblich. Die Systeme werden immer komplexer, auch in der Schweiz wurde das Risiko von Cyberattacken in letzter Zeit immer höher. Deshalb müssen Firmen meiner Meinung nach umdenken: Statt darauf zu warten, bis es zu einer Attacke kommt, sollte man sich gewissenhaft vorbereiten. Das geschieht vermehrt, indem man sogenannte «ethische Hacker» engagiert, die versuchen in die IT-Systeme einzudringen und andere Sicherheitslücken zu finden, die dann proaktiv geschlossen werden können. (sma)

Stadtrat plant ohne Parking-Ersatz

Das Parking P1 muss dem Durchgangsbahnhof weichen. Stadt und Kanton suchen andernorts eine Lösung.

Robert Knobel

Der Bau des Durchgangsbahnhofs hat auch Auswirkungen auf das Parkplatzangebot beim Bahnhof: Genau dort, wo heute das Bahnhof-Parking P1 steht, werden ab 2030 die Perrons für den unterirdischen Bahnhof gebaut. Damit fallen 377 Parkplätze weg. Bestehen bleiben nur noch die Parkhäuser P2 und P3 mit insgesamt 523 Parkplätzen. Die Frage, ob und wie die 377 wegfallenden Parkplätze ersetzt werden, erhitze in jüngster Zeit die Gemüter. Die Stadt liess zwei Studien erstellen, welche den künftigen Parkplatz-Bedarf am Bahnhof Luzern untersuchen sollten. Das Resultat: 2040, im Eröffnungsjahr des Durchgangsbahnhofs, wird der Bedarf an Parkplätzen gleich gross sein wie heute – oder je nach Szenario sogar noch leicht höher.

Fast 1700 Parkplätze rund um den Bahnhof

Demnach müsste das wegfallende Parking P1 kompensiert werden. Doch die Stadt hat andere Pläne. «Wir sind uns einig, dass das P1 nicht ersetzt werden soll», sagt Roland Koch, städtischer Projektleiter Durchgangsbahnhof. Im Bericht und Antrag «Durchgangsbahnhof Phase 2» werden die Gründe erläutert: So gebe es im Umkreis von 500 Metern um den Bahnhof heute fast 1700 Parkplätze in Parkhäusern. Dies relativiere die Zahl von 377 Parkplätzen, die im P1 wegfallen.



Die Einfahrt zum Parking P1 beim Bahnhof Luzern mit 377 Parkplätzen. Bild: Dominik Wunderli (16. Mai 2022)

Zudem wolle man sich nicht allein an der Nachfrage orientieren, betont Roland Koch: «Egal wieviele Parkplätze wir anbieten – an einem solch zentralen Ort wie dem Bahnhof wären sie immer gut besetzt.» Doch die Verkehrskapazität des Bahnhofsgebiets sei beschränkt. «Deshalb wollen wir angebotsorientiert planen, und nicht nachfrageorientiert», so Koch.

Das bedeutet: Es werden so viele Parkplätze angeboten, wie die Stadt als sinnvoll und verträglich erachtet. Dieses Vorgehen sei mit dem Kanton abgesprochen, sagt Koch. Paloma Meier, Sprecherin des kantonalen Baudepartements, bestätigt dies: «Regierungs- und Stadtrat sind sich einig, dass der Ersatz des P1 im unmittelbaren Bahnhofsumfeld nicht möglich ist.»

Einig sind sich Stadt und Kanton aber auch, dass die wegfallenden Parkplatzkapazitäten anderswo kompensiert werden sollen – nicht am Bahnhof, sondern «in bestehenden oder geplanten Parkhäusern am Stadtrand», wie der Stadtrat schreibt. Wichtig sei, dass man von diesen Parkplätzen schnell in die Innenstadt gelangt, entweder zu Fuss oder mit dem öV. Aller-

dings: Parkhäuser, welche diese Kriterien erfüllen, gibt es aktuell kaum. Gut ans öV-Netz angeschlossen ist etwa das Parkhaus Mattenhof. Doch ein Ausbau der dortigen Parkplätze würde die Verkehrsprobleme in Luzern Süd noch verstärken.

Musegg-Parking würde Kriterium erfüllen

Das Kriterium «Innenstadt in Fussdistanz» würde das geplante, aber hoch umstrittene Parkhaus Musegg erfüllen. Es hätte zudem den Vorteil, dass es nahe beim Autobahnanschluss Luzern-Zentrum liegt, wodurch sich der Mehrverkehr in Grenzen hielte. Das Parkhaus Musegg war vom Stadtparlament faktisch für tot erklärt worden. Doch ein Gutachten im Auftrag der Stadt zeigte, dass es zumindest für die Carparkierung eine gute Lösung wäre. Mit dem Wegfall des Bahnhofparkings könnte nun auch eine beschränkte Anzahl Autoparkplätze im Rahmen des Musegg-Projekts wieder auf den Tisch kommen.

Zurück zum Bahnhof: Für die Stadt sei trotz allem wichtig, dass wichtige Institutionen wie KKL, SGV oder die Bahnhof-Klinik Hirslanden auch mit reduziertem Parkplatzangebot gut mit dem Auto erreichbar bleiben. Eine Möglichkeit wäre gemäss Stadtrat, dass ein Teil der verbleibenden Parkplätze im P2 und P3 für diese Institutionen reserviert wird. Details dazu müsse man mit KKL & Co. dann aushandeln.

Neuer Anlauf für unterirdische Velostation

Bahnhof Luzern Jetzt werden erste konkrete Dimensionen des geplanten Durchgangsbahnhofs greifbar: Gestern informierten SBB und Stadt Luzern über die neue Zugangsebene, die unter den Gleisen entstehen soll. Vorgesehen ist, das heutige Untergeschoss um etwa 200 Meter Richtung Süden zu verlängern. Der Durchbruch soll ungefähr zwischen der Permanence-Praxis und dem H&M erfolgen. Über diese unterirdische Passage gelangt man nochmals einen Stock tiefer zu den Gleisen des Tiefbahnhofs. Die neue Zugangsebene durchschneidet die Bahnunterführung Süd (Habsburgerstrasse-Inseli), über die man heute zu den Gleisen sowie zu den Veloparkplätzen gelangt (siehe Grafik).

SBB-Unterführung: Velos müssen definitiv weg

Die Unterführung soll zwar bestehen bleiben und als südlicher Zugang zum Tiefbahnhof dienen. Doch während der Bauarbeiten für den Tiefbahnhof wird sie gesperrt bleiben. Nach Fertigstellung des Bahnhofs wird sie wieder eröffnet – allerdings als reine Fussgängerpassage, die Veloparkplätze haben keinen Platz mehr.

Dass die 420 Veloparkplätze weichen müssen, hat sich zwar schon länger abgezeichnet. Trotzdem hat das Stadtparlament 2019 beschlossen, das Parking noch zu vergrössern und

den Zugang durch eine neue Velorampe zu erleichtern. Ein entsprechender Planungskredit (1,3 Millionen) wurde im Oktober 2019 vom Volk bewilligt. Doch jetzt hat die Stadt sämtliche Pla-

nungen gestoppt. Die 530 000 Franken, die bisher dafür investiert wurden, müssen abgeschrieben werden. Ein Ausbau der bestehenden Unterführung sei unter dem Kosten-Nutzen-Aspekt nicht mehr zu rechtfertigen, so der Stadtrat. Bis vor kurzem hatte er noch gehofft, dass zumindest die Velorampe als Vorinvestition für die spätere Nutzung für den Tiefbahnhof Sinn machen würde. Doch nun ist klar, dass die SBB für den Zugang zum Tiefbahnhof an dieser Stelle keine Rampe brauchen und sich auch nicht finanziell daran beteiligen.

Neue Unterführung für 40 Millionen Franken

Die Notwendigkeit einer besseren Fuss- und Veloquerung am Bahnhof sei aber weiterhin gegeben. Deshalb will der Stadtrat den Bau einer ganz neuen Unterführung unter den Bahngleisen prüfen. Diese soll etwas weiter südlich verlaufen und die Waldstätterstrasse mit dem Tribschenquartier verbinden. Bis 2023 soll ein Vorprojekt für das um die 40 Millionen Franken teure Projekt vorliegen. Die Unterführung soll den Fussgängern dienen, aber auch für Velos befahrbar sein. Und auch sie

wird die neue Tiefbahnhof-Zugangsebene durchqueren. So entstünde ein dritter Direktzugang zu den unterirdischen Gleisen. Geprüft wird auch eine Velostation, die in die Unterführung integriert werden könnte. Die Velostation würde das Parkierungsproblem am Bahnhof deutlich entschärfen. Mit dem Durchgangsbahnhof fallen nicht nur die erwähnten 420 Plätze in der Unterführung weg, sondern auch die 1100 in der Uni-Velostation. Die Velostation Bahnhofstrasse, welche diese Plätze hätte kompensieren sollen, wurde bekanntlich im Februar an der Urne abgelehnt.

Ziel ist ein Masterplan für Luzerner Bahnhof

Die Planung von Unterführung und Velostation ist Teil eines städtebaulichen Massnahmenpakets rund um den Durchgangsbahnhof. Dafür beantragt der Stadtrat einen Kredit von 6,9 Millionen Franken. Neben der Planung der Unterführung sollen auch ein Freiraumkonzept Innenstadt und Vorstudien zu den künftigen Bahnhofsplätzen Nord, Ost und West entstehen. Diese Planungen sollen am Ende in einen Masterplan für den Luzerner Bahnhof einfließen. (rk)

Bahnhof Luzern 2040



Quelle: OSM, Lizenz Odbf 1.0/Karte: jbr