

Nachgefragt

«Habe noch einige Jahrzehnte vor mir»

SVP-Kantonsrat Pirmin Müller tritt zur Märzsession hin zurück. Für ihn rückt Thomas Schärli (Luzern) nach. Der 42-jährige Pirmin Müller spricht über die Gründe seines Rückzugs.

Warum treten Sie aus dem Kantonsrat zurück?

Politisches Engagement ist wichtig, aber nicht das Einzige, um gesellschaftlich positiv wirken zu können. Für mich ist die Zeit gekommen, um mich vermehrt zivilgesellschaftlich zu engagieren und mich meiner jungen Familie zu widmen.



Pirmin Müller.

Bild: PD

Der Rücktritt kommt mit 42 Jahren sehr früh.

Es ist richtig, dass ich mit 42 Jahren für einen Rücktritt eher «jung» bin. Ich darf aber bereits auf rund 22 Jahre Politerfahrung zurückblicken. Seit 1999 bin ich für die SVP an vorderster Front aktiv: Über zehn Jahre habe ich die Junge SVP Luzern und die SVP Stadt Luzern präsidiert und im Grosse Stadtrat und Kantonsrat politisiert. Ich wurde jeweils sehr gut wiedergewählt und die Menschen in der Stadt haben mir enormes Vertrauen entgegengebracht. Das schätze ich sehr und ich bedanke mich dafür.

Ist dies das Ende Ihrer politischen Karriere oder haben Sie Pläne für die Zukunft?

Meine inhaltlichen Schwerpunkte, wie christliche Soziallehre, Bekämpfung von Extremismus und Familienpolitik, werde ich weiterverfolgen. Auch meiner Partei werde ich erhalten bleiben. Ob es nun ein Ende meiner politischen Arbeit bleibt oder lediglich ein Unterbruch sein wird, kann ich nicht abschliessend sagen. Ich habe noch einige aktive Jahrzehnte vor mir. (dhw)

Rängglochstrasse soll saniert werden

Kriens/Luzern Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat beantragt, einen Sonderkredit von 53 Millionen Franken für den Umbau der Rängglochstrasse zu sprechen. Wie aus einer Mitteilung der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hervorgeht, habe die Regierung bereits ein entsprechendes Kantonsstrassenprojekt bewilligt.

Die Rängglochstrasse befindet sich auf der Kantonsstrasse zwischen Kriens und Luzern. Auf dem betreffenden Abschnitt genügt die Strasse gemäss Mitteilung den heutigen Nutzungsanforderungen nicht mehr. Daher soll die Strasse saniert, verbreitert und mit einem Rad- und Gehweg ergänzt werden. (stp)

Viertelstundentakt als Vision

Vom neuen Durchgangsbahnhof in Luzern soll auch der westliche Kantonsteil profitieren. Geplant ist ein Doppelspurausbau zwischen Littau und Malters.



Die Zugstrecke zwischen Littau und Malters soll ein zweites Gleis erhalten.

Bild: Pius Amrein (Malters, 18. Januar 2021)

Reto Bieri

Der Durchgangsbahnhof in Luzern ist ein Jahrhundertprojekt und wird das ÖV-Angebot in der Zentralschweiz massiv verbessern. Nicht nur im Fern- und im S-Bahnverkehr entlang den Hauptachsen in Richtung Zürich und Olten, sondern auch nach Westen. Darauf deutet zumindest eine kurze Passage im Sachplan Verkehr hin, einem Planungsinstrument des Bundes. Zum Kanton Luzern heisst es unter anderem: «Zwischen Malters und Littau ist ein Doppelspurausbau von 6,1 Kilometer Länge vorgesehen.»

Die Strecke zwischen der Abzweigung Fluhmühle in Luzern und dem Bahnhof Wolhusen ist heute einspurig. «Um das Angebot in Hinsicht auf die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausbauen zu können, könnte je nach Angebotskonzept ein zweispuriger Abschnitt auf dieser Strecke notwendig werden», sagt Andreas Windlinger, Leiter Kommunikation beim Bundesamt für Verkehr auf Anfrage. Der Zeitpunkt der Realisierung hänge aber vom Entscheid des Bundesrats und des Bundesparlaments im Rahmen eines weiteren Bahnausbauschritts ab.

Ein Knackpunkt dürften die Finanzen sein

Der Kanton Luzern begrüsst den im Sachplan Verkehr erwähnten Doppelspurausbau, sagt Judith Setz, stellvertretende Leiterin Kommunikation beim Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement. Ob und zu welchem Zeitpunkt der Doppelspurausbau umgesetzt wird, hänge vom Entscheid zum Durchgangsbahnhof Luzern ab, sagt Setz. «Im Rahmen des nächsten Ausbaus schritts wird deshalb der Verkehrsverbund

Vier Abstellgleise geplant

Sursee Mitte Dezember wurde bekannt, dass die SBB in Dierikon 13 Abstellgleise planen (wir berichteten). Nötig werden diese aufgrund des geplanten Durchgangsbahnhofs in Luzern. Da es keine direkte Verbindung zwischen dem neuen und dem alten Bahnhof mehr geben wird, müssen die Züge in der Nacht anderweitig parkiert werden.

Die SBB planen auch in Sursee Abstellgleise, insgesamt vier. Was sagt man dort zu den Plänen? Der Stadtrat sei im Frühjahr 2020 am Rande einer Veranstaltung mit SBB-Vertretern darüber informiert worden, sagt Stadtpräsidentin Sabine Beck auf Anfrage. «Jedoch ohne konkrete Angaben über Standort, Grösse und Zeithorizont.»

Luzern (VVL), abgestimmt mit der Planungsregion Zentralschweiz, ein Angebotskonzept mit dem Durchgangsbahnhof Luzern entwickeln und beim Bundesamt für Verkehr zur Prüfung einreichen.»

Ob dieses Konzept bereits die Doppelspur erfordert, könne man jetzt noch nicht sagen, allenfalls werde sie erst zu einem späteren Zeitpunkt benötigt. Dabei spielt auch das Geld eine Rolle. «Während eine Doppelspur in jedem Fall betriebliche Vorteile bieten würde, müssen die Kosten des Gesamtprojektes Durchgangsbahnhof Luzern finanzierbar bleiben», sagt Judith Setz. Denn der Durchgangsbahnhof wird teuer. Die Kosten sind auf rund 2,4 Milliarden Franken veranschlagt. Für den Doppelspurausbau Littau-Malters

Gemäss den SBB sollen die Abstellgleise in der Nähe des Bahnhofs erstellt werden. In Sursee sind die Platzverhältnisse allerdings eng. «Wir sind selber auf die Standortvorschläge der SBB gespannt. In der Nähe des Bahnhofs bedeutet aber nicht zwingend direkt beim Bahnhof», sagt Sabine Beck. Sie betont, die Abstellgleise stünden nicht im Zusammenhang mit einem möglichen Ausbau des Bahnhofs Sursee als flankierende Massnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern. Weil noch keine konkreten Planungsstudien vorliegen, sehe Sursee zurzeit keinen Handlungsbedarf.

Die Stadt unterstütze aber den Durchgangsbahnhof Luzern und die sich daraus ergebenden

spricht die geplante S-Bahn-Haltestelle Ruopigen am Westportal des Zimmereggtunnels. Sie ist im Richtplan des Kantons Luzern enthalten. Die Haltestelle Ruopigen soll laut Judith Setz für den nächsten Ausbaus schritt geprüft werden.

Eingleisige Strecke ist ein Nadelöhr

Bei der Region Luzern West nimmt man die Nachricht vom Doppelspurausbau Littau-Malters erfreut zur Kenntnis. «Wir wussten nicht, dass er im Sachplan Verkehr aufgeführt ist», sagt Guido Roos, Geschäftsführer des Regionalen Entwicklungsträgers. Der Ausbau sei schon länger ein wichtiges Anliegen. «Vor einem Jahr hatten wir beim Verkehrsverbund Luzern den Antrag eingereicht, dass hinsichtlich des Durch-

flankierenden Massnahmen wie den Ausbau des Bahnhofs Sursee. «Damit werden weit über unsere Region hinaus wichtige und zukunftsgerichtete Bahninfrastrukturanlagen geschaffen», so Beck. Die Bevölkerung werde von einem attraktiveren ÖV-Angebot profitieren, und mit dem Umstieg auf Bahn und Bus komme man dem Ziel näher, Sursee vom Verkehr zu entlasten.

Die Stadt Sursee ist zurzeit an der Umsetzung des Masterplans Bahnhofgebiet und hat ein Projekt für einen neuen Bahnhofplatz erarbeitet. Dieses sieht neben einer unterirdischen Velostation mit über 1000 Abstellplätzen einen Bushof mit zehn behindertengerechten Halteplätzen vor. (rbi)

gangsbahnhofs geprüft werden soll, wo auf der Strecke Wolhusen-Luzern allenfalls eine Doppelspur geplant werden müsse.»

Die heutige eingleisige Spurführung sei ein Nadelöhr. «Der Bahnhof Wolhusen ist der drittmeist frequentierte Bahnhof im Kanton Luzern und somit eine wichtige Verkehrsdrehscheibe. Wir haben gute Verbindungen aus unserem Raum nach Luzern, leider sind diese jedoch nicht ideal getaktet. Dieser Ausbau würde regelmässige Abfahrtszeiten für unsere Region bringen.» Roos weiter: «Die Fahrgastzahlen, vor allem aus Richtung Willisau, jedoch auch aus dem Entlebuch, steigen ständig. Mit der heutigen Infrastruktur wird ein zukünftiger Angebotsausbau sehr schwierig.» Ebenso bestehe das Problem, dass die S77 in

Schachen sowie in Wolhusen Weid nicht hält, da der Fahrplan dafür zu eng ist. «Wir erwarten, dass der Doppelspurausbau auch dieses Problem lösen wird.»

Bund dämpft hohe Erwartungen

Die Vision der Region Luzern West sei es, dass in Zukunft viertelstündliche Verbindungen von und nach Luzern angeboten werden können. «Aus diesem Grunde ist der Doppelspurausbau von entscheidender Bedeutung. Die Planung für diese Infrastruktur ist sehr langfristig und muss somit jetzt angepackt werden.» Aktuell erarbeitet die Region Luzern West eine neue regionale Mobilitätsstrategie. Im Herbst fanden dazu Workshops mit den 27 Verbandsgemeinden statt. Die definitive Version wird gemäss Roos den Gemeinden noch dieses Jahr zur Beschlussfassung unterbreitet. «Der Antrag für den Doppelspurausbau Wolhusen-Luzern wird in unserer Mobilitätsstrategie enthalten sein.»

Beim Bund dämpft man derzeit die hohen Erwartungen der Region Luzern West. Zu einer möglichen Taktverdichtung Richtung Entlebuch und Willisau will sich BAV-Sprecher Andreas Windlinger noch nicht äussern. «Im aktuellen, frühen Stadium des Projekts können dazu noch keine konkreteren Angaben gemacht werden.» Das Angebotskonzept werde mit der Erarbeitung des nächsten Ausbaus schritts in Absprache mit den betroffenen Kantonen entwickelt, so Windlinger weiter. Geduld ist gefragt: «Eine Konkretisierung erfolgt, wenn das Projekt Durchgangsbahnhof von Bundesrat und Parlament in einen nächsten Ausbaus schritt der Eisenbahn aufgenommen wird.»