

Immer mehr Vereinsamte rufen 144 an



Julian Kümmin zeigt Jilian Küttel am Infotag, wie das Stethoskop funktioniert.
Bild Philipp Schmidli

INFOTAG Viele kennen die Nummer 144 nicht. Ein Infotag sollte dies ändern. Ausserdem ist der Rettungsdienst gefragt – besonders bei Einsamen.

bat. 22 700 Einsätze bewältigten die Rettungsdienste der Zentralschweiz im letzten Jahr. Das sind fast 500 mehr als noch ein Jahr zuvor. Doch nicht immer wissen die Leute, welche Nummer sie

bei einem Notfall wählen müssen. Deshalb veranstaltete der Rettungsdienst gestern in der ganzen Zentralschweiz einen Infotag.

Ein Blick in das Fahrzeug

Auch in Sursee stand vor dem Surseepark das typisch weiss-orange Einsatzfahrzeug des Rettungsdienstes 144. Interessierte konnten einen Blick in das Fahrzeug wagen, sich die Einsatzgeräte erklären lassen oder sich gleich selber auf die Bahre legen. Dabei gaben Rettungssanitäter des Luzerner Kantons- spitals wie Ivo Kupper (46) aus Büron

bereitwillig Auskunft. Kupper ist seit zehn Jahren Rettungssanitäter.

Er betreut aber nicht nur Patienten, sondern ist auch Fahrer des Rettungsfahrzeugs. «Unser Ziel ist es, möglichst flüssig und ohne Stopp ans Ziel zu kommen», sagt er. Dabei stehe die Sicherheit immer klar im Vordergrund, so Kupper.

Nicht sofort bremsen

Die meisten Autofahrer verhalten sich gemäss Kupper gut, wenn sich ein Rettungswagen durch den Verkehr schlängeln muss. «Das Wichtigste ist, dass man

nicht sofort auf die Bremse tritt, wenn sich ein Rettungswagen von hinten nähert. Das ist gefährlich.» Auch werde nicht erwartet, dass der Automobilist sofort in eine Wiese oder Ähnliches rausfährt. «Einfach überlegt und ruhig Platz machen. Das ist am besten.»

40 Prozent Notfälle

Leiter des Rettungsdienstes Sursee des Luzerner Kantonsspitals ist Daniel Ziswiler (43) aus Sursee. Er ist seit zwölf Jahren Rettungssanitäter und stellt fest: «Die Überalterung der Gesellschaft spüren auch wir.» Vereinzelt würden auch

Notfall: Bleiben Sie möglichst ruhig

VORGEHEN bat. Falls Sie in einen Unfall oder in eine Notsituation geraten und den Rettungsdienst brauchen, beachten Sie Folgendes:

- Bewahren Sie möglichst die Ruhe und wählen Sie die Nummer 144.
- Sagen Sie so präzise wie möglich, wo was passiert ist und wer anruft. Geben Sie an, wie viele Personen betroffen sind und in welchem Zustand sie sich befinden (etwa: ansprechbar, bewusstlos).
- Nennen Sie zudem besondere Gefahren, die vom Unfallort ausgehen.

Zentrale koordiniert Einsätze

In der Zentralschweiz gelangen die meisten Notrufe an die interkantonale Sanitätsnotrufzentrale 144 in Luzern. Sie koordiniert die Rettungsdienste der Kantone Uri, Zug, Nidwalden, Obwalden, Luzern und den Bezirk Küssnacht am Rigi. Jeden medizinischen Notruf aus diesem 600 000 Einwohner starken Einzugsgebiet nimmt die Leitstelle 144 entgegen und leitet bei Bedarf die notwendigen Massnahmen ein. Die Sanitätsnotrufnummer 144 ist die Nummer für alle medizinischen Notfälle in der Schweiz und in Liechtenstein.

Vereinsamte zum Telefon greifen und die Nummer 144 wählen. «Vor Ort stellen wir dann meistens fest, dass sie aufgrund der Einsamkeit sehr schlecht versorgt sind.»

Die Mehrheit der Einsätze (60 Prozent) sind gemäss Ziswiler aber medizinische. Also wenn jemand beispielsweise mit dem Kreislauf Probleme hat. Gut 40 Prozent seien klassische Notfälle, also Unfälle. Aber auch wegen Bagatellen müsse der Rettungsdienst manchmal ausrücken. «Dabei greifen die Städter etwas schneller zum Telefon als Leute auf dem Land.»

Maurus Zeier ist Co-Präsident



eer. Etwas überraschend wurde gestern der Stadtluzerner Maurus Zeier (Bild) zum Co-Präsidenten der Jungfreisinnigen Schweiz gewählt.

Im dritten Wahlgang erhielt der 21-Jährige genau gleich viele Stimmen wie der Unterwalliser Philipp Nantermod. Dieser ist rund sechs Jahre älter als Zeier. Nantermod kandidierte letztes Jahr bereits für den Nationalrat.

Aufgrund des gestrigen Wahlergebnisses zwischen Zeier und Nantermod entschloss sich die Partei vorerst einmal, mit einem Co-Präsidium fortzufahren. Eine Statutenänderung war dafür nicht nötig. Rund ein Jahr nachdem David Roth zum Juso-Präsidenten gewählt wurde, schaffte es nun ein zweiter Luzerner an die Spitze einer Jungpartei. Maurus Zeier, Präsident der Jungfreisinnigen Stadt Luzern, begründet seinen Erfolg damit, dass er eine klar liberale Linie verfolge.

GRATULATION

Diamanthochzeit

LUZERN Heute Sonntag feiern Elisabeth und Engelbert Lammer-Bachofen am Imfangring in Luzern ihren 60. Hochzeitstag. Das Ehepaar blickt auf ein erfülltes und glückliches Leben zurück. Es freut sich, mit Unterstützung der Familie immer noch im eigenen Haushalt leben zu können. Wir gratulieren herzlich.

«Der Luzerner Bahnhof hat kein Potenzial»

LUZERN Über Jahre keine Entwicklungsmöglichkeit: Der Fachmann für Schienenverkehr, Paul Romann, zeichnet für die Luzerner Eisenbahnlandschaft ein düsteres Bild.

INTERVIEW THOMAS HEER
thomas.heer@zentralschweizamsonntag.ch

Paul Romann, am Dienstag (siehe Kasten) referieren Sie in Luzern zum Thema öffentlicher Verkehr. Dabei wird auch der geplante Tiefbahnhof ein Thema sein. In der ersten Ausbauphase der Bahninfrastruktur des Bundes wird das Projekt nicht berücksichtigt. Was sind die Konsequenzen für Luzern?

Romann: Im Gegensatz zu anderen Projekten im Schweizer Schienenverkehr gibt es für den Tiefbahnhof keine Alternativen. Luzern wird über Jahre auf dem Status quo verharren. Der derzeitige Luzerner Bahnhof ist das einzige grössere Objekt auf dem SBB-Netz, das in der heutigen Form kein Entwicklungspotenzial hat.

Was bedeutet das?

Romann: Die Kapazitätsgrenzen sind bereits heute praktisch erreicht. Es ist kaum mehr möglich, zusätzliche Züge von und nach Luzern in den Fahrplan aufzunehmen. Darunter leidet die Attraktivität des Standortes Luzern.

Diese Woche gab der Luzerner Verkehrsverbund bekannt, künftig Überlandbusse nicht mehr bis ins Stadtzentrum fahren zu lassen. Stattdessen sollen die Passagiere von sogenannten Umsteigeknoten per S-Bahn ins Stadtzentrum geführt werden. Ist das realistisch?

Romann: Ich kenne das Konzept nicht. Aber wie bereits gesagt: Die Kapazitätsgrenzen sind mehr oder weniger erreicht. Die Frage stellt sich auch, was mit dem Regionalverkehr passiert, wenn sich die SBB dereinst entschliessen sollten, in Richtung Zürich den Viertelstundentakt einzuführen und in Richtung Bern den Halbstundentakt. Die Strecke von Luzern nach Zürich verzeichnet schon heute das drittgrösste Passagieraufkommen des gesamten SBB-Netzes. Und das Wachstumspotenzial ist sehr hoch.

Weshalb sitzt Luzern verkehrstechnisch in der Falle?

Romann: Das ist ein Phänomen. Ich kann das auch nicht abschliessend beurteilen. Von aussen betrachtet, habe ich den Ein-



«Im Gegensatz zu anderen Projekten im Schweizer Schienenverkehr gibt es für den Tiefbahnhof keine Alternativen.»

PAUL ROMANN, FACHMANN FÜR SCHIENENVERKEHR

druck, dass sich Luzern im gesamtschweizerischen Vergleich einfach besser verkaufen muss.

Was müsste Luzern tun, um dem Tiefbahnhof mehr Gewicht zu geben?

Romann: Zusammen mit anderen Kantonen hat sich der Kanton Luzern bereit erklärt, 500 Millionen Franken ans Projekt beizusteuern. Bei einem budgetierten Gesamtaufwand für den Tiefbahnhof von 1,5 Milliarden Franken würden für den Bund ein Drittel der Kosten wegfallen. Diesen Aspekt gilt es zum einen in die Waagschale zu werfen. Zum anderen muss Luzern zusammen mit den anderen Zentralschweizer Kantonen gemeinsam dafür kämpfen, dass die Strecke Luzern-Zürich durchgehend zweispurig geführt werden kann.

Aber die Interessen variieren von Kanton zu Kanton.

Romann: Das ist so. Für die Zuger Regierung steht beispielsweise die möglichst rasche Erreichbarkeit von Zürich im Vordergrund. Deshalb steht Zug auch für den Zimmerberg-Basistunnel ein.

Dieses Projekt wird auch vom Kanton Luzern favorisiert.

Romann: Das stimmt, und das erstaunt mich auch.

Weshalb?

Romann: Der Zimmerberg-Basistunnel ist im Vergleich zur Light-Variante wesentlich teurer (siehe Kasten). Ich gehe von rund 600 Millionen Franken aus. Dieses Geld könnte für den Tiefbahnhof Luzern verwendet werden.

Aber das ist doch politisch nicht möglich.

Romann: Natürlich kann man nicht einfach Budgetposten herumschieben. Aber es geht um ein Gesamtkonzept. Und dabei sollte auf der Achse Luzern-Zürich die Kapazität im Vordergrund stehen und nicht die Reisezeit. In der Zentralschweiz muss es darum gehen, jene Projekte zu fördern, bei denen Einsparungen möglich sind, die für den Bau des Tiefbahnhofs verwendet werden können.

Linienführung wird definiert

LUZERN eer. Derzeit wird im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof ein Vorprojekt erarbeitet. Der Kanton Luzern hat dafür 20 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Dabei wird unter anderem abgeklärt, wie das Bauverfahren dereinst abgewickelt werden soll. Weiter geht es darum, die Linienführung zu definieren und die genauen Kosten des Projektes zu ermitteln. In diesem Kontext sind auch die geologischen Untersuchungen sehr relevant, denn der Baugrund auf dem Stadtgebiet (Tiefbahnhof und Seequerung) wird als schwierig taxiert.

Zwei Varianten Zimmerberg

Im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern spielt auch der Zimmerberg-Tunnel eine wichtige Rolle. Hier gibt es zwei Möglichkeiten. Zum einen den Basistunnel. Dieser führt von Baar-Litti bis in den Raum Thalwil. Mit der zweiten Variante, Zimmerberg-Light, würde das bestehende Netz ausgebaut. Das heisst eine zweite einspurige Röhre von Baar-Litti nach Sihlbrugg sowie anschliessend ein neuer doppelspuriger Tunnel nach Horgen.

HINWEISE

► Am Dienstag referiert Paul Romann, selbstständiger Berater auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs, in Luzern. Ort: Bahnhof Luzern, Sitzungssaal des Bahnhofrestaurants, 1. Obergeschoss. Zeit: 20 bis 20.45 Uhr, anschliessend Publikumsrunde. ◀