

Neue Reiseroute umfährt Kantone

ZENTRALSCHWEIZ *vefem*. Die Luzerner Kapellbrücke, der Pilatus, die Biosphäre Entlebuch, das Kloster Einsiedeln oder die Telskapelle am Urnersee: Diese Sehenswürdigkeiten in der Zentralschweiz sind Teil einer neuen, 1600 Kilometer langen Touringroute kreuz und quer durch die Schweiz. «Grand Tour of Switzerland», nennt sich die Strecke, auf welcher der Verband Schweiz Tourismus die Besucher ab 2015 mit dem Auto oder dem Töff an den touristischen Höhepunkten vorbei durch unser Land schicken will. Gemäss Schweiz Tourismus basiert das Konzept der acht- bis zehntägigen Rundfahrt unter anderem auf der weltbekanntesten Route 66 in den USA. «Ich bin überzeugt, dass sich aus dieser «Grand Tour» ein Markt entwickeln wird», sagt Jürg Schmid, Direktor von Schweiz Tourismus, gegenüber der «Schweiz am Sonntag».

Enttäuschung in Obwalden

Die einheitlich ausgeschilderte Tour wird durch alle vier Landesteile führen – einige Kantone bleiben dabei aussen vor. Geschnitten werden Sehenswürdigkeiten in Nid- und Obwalden sowie Zug. Das sorgt bei Betroffenen gemäss dem Onlineportal «tagesanzeiger.ch» für Enttäuschung: «Ich habe Verständnis dafür, dass man nicht alle Regionen berücksichtigen kann», sagte Markus Bolliger, Geschäftsführer von Obwalden Tourismus, gestern auf Anfrage. Weniger Verständnis hat er aber dafür, dass «wir einfach vor vollendete Tatsachen gestellt wurden». Obwalden Tourismus sei von Schweiz Tourismus nie angefragt und um Inputs gebeten worden. «Dabei hätten auch wir einige Highlights zu bieten», so Markus Bolliger – etwa mit dem Schweizer Schutzpatron Bruder Klaus oder mit der steilsten Zahnradbahn der Welt auf den Pilatus.

Als Bolliger Anfang Jahr von der geplanten Routenführung erfahren hatte, wandte er sich an Schweiz Tourismus mit dem Vorschlag, die Route anzupassen – ohne Erfolg. «Sie sagten uns einfach, die Route werde nicht mehr abgeändert, sie würden aber unseren Vorschlag als Subroute zu einem späteren Zeitpunkt prüfen.»

Nidwalden nimmts gelassen

In Nidwalden führt die Route immerhin via Fähre von Gersau nach Beckenried, dann aber direkt weiter Richtung Uri. Touristische Highlights wie etwa die Cabrio-Bahn fehlen. Dass die Cabrio-Bahn nicht in der «Grand Route» aufgeführt wird, ist für den Bahndirektor Jürg Balsiger «absolut kein Problem», wie er auf Anfrage sagt. Im Gegenteil: «Für uns ist es doch genial, dass wir so nahe an der «Grand Tour» liegen.»

Das Zitat



«Wir wollen, dass die Taxis frei sind von Fremdgerüchen.»

Toni Schüpfer, Chef Ressort Taxi der Stadt Luzern, zu den neuen, umstrittenen Taxi-Regeln 20



Knoten Reussegg ist am Anschlag

So könnte das Metro-Parkhaus im Stadtluzerner Industriegebiet Ibach beim Knoten A 2/A 14 dereinst aussehen. Visualisierung PD

LUZERN Eine Metro mit Parkhaus beim Autobahnknoten Reussegg würde gemäss Initianten zu «geringem Mehrverkehr» führen. Gemäss Bund gibt es dort aber schon heute fast täglich Stau.

CHRISTIAN HODEL
christian.hodel@luzernerzeitung.ch

Eine Metro zwischen dem Industriegebiet Ibach und dem Luzerner Schwanenplatz zur Verkehrsentslastung: Wie wirkt sich dieses Projekt aus auf die Kapazität rund um den Autobahn-Knotenpunkt Reussegg? Gemäss Berechnungen könnten 56 000 Reisecars pro Jahr und Hunderttausende Autos im geplanten Riesenparkhaus im Ibach parkieren. Müssen die Autobahnzubringer ausgebaut werden? An mehreren Veranstaltungen haben die Metro-Initianten versichert: Diesbezüglich stehe man in Kontakt mit dem Bundesamt für Strassen (Astra). Tief gehende Gespräche mit dem Astra haben indes nie stattgefunden, wie Mediensprecherin Esther Widmer auf Anfrage bestätigt. Man könne zur «Projektidee Metro Luzern» keine Stellung nehmen, da «keine konkreten Grundlagen» vorliegen, die «wir aus Sicht Nationalstrasse beurteilen könnten».

Bund: «Der Druck nimmt zu»

Unter anderem fehlen Berechnungen, wie sich das Verkehrsaufkommen mit einem allfälligen Metro-Parkhaus verändern wird. Diese wären wichtig, denn bereits jetzt steht fest: «Der Druck auf die Verzweigung Rotsee nimmt zu. Die A 14 weist in den Abendspitzenstunden fast täglich Stau auf», sagt Widmer. «Weitere Verkehrsverlagerungen in diesem Raum sind kritisch.» Diese Situation könne erst mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern entschärft werden. Der Eröffnungstermin der Metro könnte 2019 sein, der Bypass hingegen würde erst Jahre später gebaut.

Klar ist: Auf der A 14 hat der Verkehr zwischen 2008 und 2013 um einen Drittel zugenommen von 52 700 auf gut 70 000 Fahrzeuge täglich. Auch künftig sei mit einer «massiven Zunahme des Verkehrs» zu rechnen, wie das Astra unserer Zeitung erklärte (Ausgabe vom 10. Juni). Passiert in den Stosszeiten ein Unfall, staut es schnell bis auf die Autobahn A 2 zurück, und viele versuchen, auf die Kantonsstrassen auszuweichen, wie die Luzerner Polizei bestätigte.

Berechnungen erst im Vorprojekt

Warum haben die Initianten noch keine Berechnungen vorgenommen?

«Man muss nicht bereits für die Ermittlung einer Haltung zum Projekt Metro die substanziellen Fragen eines Vorprojekts beantwortet haben», teilt Marcel Sigrist, Initiator der Metro Luzern, schriftlich mit. Sigrist räumt zwar ein, dass die Kapazität der bestehenden Aus- und Einfahrten der Autobahn Emmen Süd angeschaut werden müssen. «Dies ist aber im Bewilligungsverfahren zu prüfen.» Das Astra bewillige oder bestätige nämlich nichts, ohne dass ein Vorprojekt respektive ein Bewilligungsverfahren vorliege. So weit ist man derzeit noch nicht. Fest steht laut Sigrist aber: «Die Steuerzahler werden mit dem privaten Projekt Metro nicht belastet.» Es seien alle Projektkosten in den rund 400 Millionen Franken enthalten.

Auch für die allfällige Anpassung der Zubringer stehen «gegebenenfalls Mittel des Projekts zur Verfügung». Klar scheint für Sigrist zudem: «Es wird an der Reussegg zu einem geringen Mehrverkehr kommen.» Dafür würden aber die Siedelstrasse und andere Zufahrtsstrassen vom Verkehr entlastet.

City-Vereinigung: Schritt zurück

Dass keine gesicherten Kenntnisse zu den Auswirkungen der Metro Luzern vorliegen, stösst zunehmend auch Sympathisanten sauer auf. Nach den Touristikern, Detaillisten und Hoteliers (Ausgabe vom 18. Juni) hält man nun auch bei der City-Vereinigung (CVL) das Metro-Projekt «höchstens noch für eine Vision», wie aus einer Stellungnahme hervorgeht. Die CVL ist im Metro-Beirat

«Weitere Verkehrsverlagerungen in diesem Raum sind kritisch.»

ESTHER WIDMER,
BUNDESAMT FÜR STRASSEN

vertreten. André Bachmann ist Vorstandsmitglied der City-Vereinigung und Mitglied des Initiativkomitees Parkhaus Musegg, des Gegenprojekts (siehe Box). Er sagt: «Wir wollen die Projekte Metro Luzern und Parkhaus Musegg nicht gegeneinander ausspielen.» Jedoch würden die Metro-Initianten Aussagen machen, «für die der Nachweis fehlt oder die zumindest nirgends öffentlich einsehbar sind». So vermisse auch er die Verkehrsberechnungen zu den Zubringern in der Reussegg. Diese Knotenberechnungen seien Bestandteil des Fragenkataloges beim runden Tisch der Stadt Luzern gewesen – «zumindest für das Parkhaus Musegg». Es sei zwar «unschön», wenn gerade die Initianten des konkurrierenden Projektes die Zufahrten als Schwachstelle bezeichneten. Aber: «Im technischen Bericht zum Musegg-Parkhaus sind alle Berechnungen für jedermann zugänglich. Zudem wurden die Zahlen vom Astra wie auch vom Tiefbauamt der Stadt bestätigt.»

Stadt: Prüfbare Zahlen fehlen

Beim Tiefbauamt der Stadt Luzern will man auf Anfrage die beiden Projekte nicht detailliert kommentieren. «Das Tiefbauamt ist derzeit bei den Projekten Metro Luzern und Parkhaus Musegg nicht eingebunden», sagt Roland Koch, stellvertretender Stadtgenieur. Zuerst müsse ein politischer Grundsatzentscheid gefällt werden. «Danach kommen wir ins Spiel.» Derzeit fehlt es laut Koch aber bei beiden Projekten an «prüfbaren Zahlen und

Harte Konkurrenz

- Die **Metro** beinhaltet ein Riesenparkhaus für 160 Cars und 2000 Autos neben der KVA Ibach und von dort eine 2 Kilometer lange U-Bahn via Stopp beim Kantons-spital zum Schwanenplatz. Dadurch könnten alle Car-Parkplätze in der Stadt aufgehoben werden. Die Kosten von 400 Millionen Franken sollen private Investoren berappen. Bereits 1985 wurde versucht, mittels Parkhaus im Ibach mit Pendelbahn zum Falkenplatz den Verkehr von der Innenstadt fernzuhalten (siehe Hinweis).
- Das ebenfalls von Privaten initiierte **Parkhaus Musegg** hingegen ist mit Kosten von 150 Millionen Franken eine Dimension kleiner. Geplant ist im Musegggebiet ein Parkhaus für 700 Autos und 36 Cars. Über eine 100 Meter lange unterirdische Passage sollen die Besucher zum Grendel in der Altstadt gehen können.



Pläne von 1985 von einer unterirdischen Parkieranlage samt Pendlerzug: www.luzernerzeitung.ch/bonus

Nachweisen». Solche würden erst in einer weiteren Projektphase verlangt.

Für die City-Vereinigung ist laut Bachmann hingegen schon jetzt klar: Beim Metroprojekt sind zu viele Fragen offen. Zudem habe die Metro «wenig Rückhalt» in breiten Kreisen von Detailhandel und Gewerbe. «Eine aktive Zusammenarbeit mit den wichtigen Partnern von Detailhandel, Gewerbe und Tourismus fehlt.» Dies, obwohl die Initianten das Gegenteil behaupten würden.

Konter: «Partikularinteressen»

Marcel Sigrist widerspricht: «Wir erhalten viel Zustimmung von Bürgerinnen und Bürgern.» Es seien zwar vereinzelt Skeptiker zu vernehmen wie etwa Tourismuskonzeptionschef Marcel Perren. «Aber er allein ist noch lange nicht Tourismus Luzern.» Die City-Vereinigung wiederum vertrete die «Partikularinteressen ihrer vermeintlich wichtigsten Mitglieder». Klar ist: Nur eines der beiden Projekte könnte einst realisiert werden. Voraussichtlich Mitte Juli will der Stadtrat einen Grundsatzentscheid zum Metro-Projekt fällen. Bachmann sagt: Entscheide sich der Stadtrat für die Metro, dann werde auch die City-Vereinigung «konstruktiv ihren Beitrag leisten, um bestmögliche Rahmenbedingungen für Detailhandel und Gewerbe der Luzerner Innenstadt zu erhalten».



Grafik: Loris Succo, Quelle: maps4news.com