

NACHRICHTEN

1. August in der Stadt Luzern

NEUSTADT/LITTAU red. Obwohl die Stadt Luzern keine offizielle 1.-August-Feier veranstaltet, finden auf Stadtgebiet zwei öffentliche Feiern statt. Zum einen organisiert der Quartierverein Hirschematt-Neustadt von 16 bis 23 Uhr einen Anlass im Helvetia-Gärtli mit Verpflegungsstand und musikalischer Unterhaltung durch **Dani's Band** aus Thun. Zum anderen findet ab 18 Uhr auf dem Mooshof auf dem Littauerberg zum 10. Mal das «Littauer-Fäscht» statt – inklusive Höhenfeuer, Feuerwerk um Mitternacht und Festwirtschaft mit Grilladen und Livemusik.

«Meyer» zieht ins «Black Velvet»

GASTRONOMIE red. Die Bar Meyer an der Winkelriedstrasse 64 in Luzern hat ihre Türen am Donnerstag geschlossen. Die Betreiber ziehen in das Lokal «Black Velvet» am Bundesplatz 3 und wollen dort mehr Veranstaltungen wie Konzerte oder Ausstellungen durchführen. Die Neueröffnung ist für den Freitag, 5. September, vorgesehen, wie das Online-Magazin Zentralplus schreibt. Das Lokal an der Winkelriedstrasse 64 wird im Oktober wiedereröffnet – und zwar von Südpol-Barchefin **Anouschka Barus** und **Sandro Hodol** von der Buvette, wie Zentralplus weiter schreibt.

Hilfswerk sammelt Spenden

BAHNHOF red. Heute Samstag organisiert der Rotaract Club Luzern eine Spendenaktion für das Katastrophenhilfswerk Shelterbox am Torbogen beim Bahnhof Luzern. Von 11 bis 16 Uhr werden Bratwürste, Brot und Getränke gegen eine Spende angeboten. «Die Höhe der Spende überlassen wir unseren Gästen», sagt **Susanne Lanz**, OK-Präsidentin der Sammelaktion. Alle Spenden gehen direkt an Shelterbox, ein von Rotaract unterstütztes internationales Katastrophenhilfswerk.

Kirche virtuell besichtigen

LUZERN red. Die Jesuitenkirche auf einem virtuellen Rundgang entdecken: Das ist ab sofort möglich. Dies dank einer Anwendung (App) fürs Smartphone, wie die katholische Kirche der Stadt Luzern gestern mitteilte.

Die in englisch und deutsch erhältliche App bietet Informationen zur Geschichte und den Sehenswürdigkeiten in der Jesuitenkirche sowie aktuelle Hinweise zu Gottesdiensten und Konzerten. Zudem kann der Klang der Orgel in verschiedenen Musikstücken gehört werden. Die App ist für das iPhone und auch für Smartphones mit dem Android-Betriebssystem erhältlich.

Auch die Hofkirche hat eine App

Bereits seit einiger Zeit verfügbar ist eine iPhone-App für einen Rundgang durch die Luzerner Hofkirche St. Leodegar. Diese wurde nun überarbeitet und wird zusätzlich auch für Android-Smartphones angeboten. Die Anwendung ist ebenfalls in Deutsch und Englisch erhältlich.

Machen Sie aus Trotz weiter?

METRO Die Initianten der Metro Luzern kämpfen weiter für ihr Projekt, welches das Car-Chaos am Schwanenplatz beenden soll. Vom Stadtrat sind sie enttäuscht.

INTERVIEW HUGO BISCHOF hugo.bischof@luzernerzeitung.ch

Der Stadtrat bevorzugt das Projekt Parkhaus Musegg gegenüber der Metro. Sie halten dennoch an Ihrem Projekt fest. Ist das nicht reiner Trotz?
Marcel Sigrist*: Wir tröteln nicht. Wir halten daran fest, weil wir felsenfest überzeugt sind von unserem Projekt. Wir haben zwei Jahre daran gearbeitet und eine umfassende Studie ausgearbeitet. Resultat: Die Metro löst das gravierende Verkehrsproblem in der Luzerner Innenstadt. Es bringt der Öffentlichkeit einen Mehrwert. Ganz im Gegensatz zum Projekt Parkhaus Musegg, das kein einziges Verkehrsproblem löst. Ich bin überzeugt: Könnten die Luzernerinnen und Luzerner abstimmen, würden sie sich für die Metro entscheiden. Das zeigen auch die Reaktionen auf unserer Homepage.

*Hans-Niklaus Müller**: Musegg wäre einfach ein zusätzliches Parkhaus in der Stadt. Das wollen wir nicht. Zudem ist es alter Wein in alten Schläuchen. Es wurde schon einmal aufs Tapet gebracht, aber 1980 vom Volk klar bachab geschickt. Nun kommt mit der Metro endlich ein innovatives Projekt, das viele Verkehrsprobleme der Stadt löst, und der Stadtrat verschliesst davor die Augen.

Wie meinen Sie das? Der Stadtrat hat doch beide Projekte genau analysiert.
Müller: Mir scheint, dass der Stadtrat das Projekt Metro von Anfang an nicht ernst genommen hat. Nur so ist zu erklären, dass er bei der Beurteilung nicht auf einen ganz wichtigen Punkt einging – nämlich dass das Projekt zudem eine Lösung für die akuten Parkplatzprobleme des Kantonsospitals bietet.

Das Parkhaus Musegg sei von den Kosten her realistischer, sagt der Stadtrat. Was sagen Sie dazu?
Sigrist: Pro Parkplatz sind die Erstellungskosten beim Parkhaus Musegg doppelt so hoch wie beim Projekt Metro, da wir viel mehr Parkplätze haben. Diese Rechnung ist inklusive Metrotunnel und Metrobahn. Wie soll also das Parkhaus Musegg kostenmässig realistischer sein? Der Stadtrat macht hier eine völlig falsche Einschätzung. Ganz abgesehen davon: Unsere Kosten belasten die Stadtkasse ja nicht...

Dennoch, 150 Millionen fürs Parkhaus Musegg und 400 Millionen fürs Projekt Metro sind ein gewaltiger Unterschied. Sind Sie nach wie vor zuversichtlich, Investoren dafür zu finden?
Sigrist: Nicht die Grösse der Investition ist für die Investoren entscheidend, sondern die Wirtschaftlichkeit. Diese ist bei der Metro gegeben. Die Investoren sind sehr interessiert. Wir hatten letzte Woche wieder ein Treffen mit ihnen, an dem sie ihren Willen weiterzumachen bekräftigten.

Warum legen Sie denn die Namen der Investoren nicht endlich offen?
Sigrist: Erstens sind es verschiedene, zweitens sind die Gespräche mit den Investoren in Gang, drittens ist es Sache der Investoren, wann sie sich outen wollen. Relevant wird Ihre Frage erst wieder, wenn wir das Vorprojekt starten. Das Interesse an Verkehrsinfrastrukturprojekten im ÖV-Bereich ist heute bei Investoren sehr gross. Solche Projekte sind auf der Wunschliste zuoberst – neben Investitionen ins Gesundheitswesen.

Dennoch – 400 Millionen Franken sind kein Pappenstiel.



Besonders in der Sommerzeit ist der Schwanenplatz häufig überstellt mit Cars. Archivbild Pius Amrein

Müller: Die 400 Millionen Franken sind aktuelle Zahlen aufgrund der heutigen Situation. Die 150 Millionen für das Parkhaus Musegg beruhen – etwa bezüglich des Aushubs Musegg – auf geologischen Daten der 1970er-Jahre. Da ist noch viel Unsicherheit dabei, wie ein Geologe in Ihrer Zeitung bestätigte. Beim Parkhaus Musegg stellen sich noch andere Fragen: Was passiert mit der Geissmattbrücke, wenn dort vermehrt tonnenschwere Reisecars drüberfahren, um ins Parkhaus einzufahren? Muss die Brücke zusätzlich verstärkt werden, was kostet das? Sollen mehr als 30 Carparkplätze erstellt werden, reichen die 150 Millionen ohnehin nicht. Weitere offene Fragen sind: Wohin mit dem Aushub? Wie wird das Lüftungsproblem gelöst? Was ist mit dem Mehrverkehr?

Welches sind die grossen Vorteile der Metro?
Sigrist: Die Metro ist ein Projekt für die Öffentlichkeit. Es hilft, zentrale Verkehrsprobleme der Stadt zu lösen, etwa die Carproblematik – und zwar über den Schwanenplatz hinaus. Es schiebt auch dem allgemeinen Parkplatzzuchverkehr einen Riegel und löst die Verkehrs- und Parkplatzmisere des Kantonsospitals. Mit der Integration der Metro in den Verkehrsverbund Luzern kann zudem ein grosses Potenzial des ÖV-Verkehrs ab den Zufahrtsstrassen in die Stadt genommen werden. Das bringt dem Verkehrsverbund relevanten Mehreinnahmen, was der Stadtrat bisher leider nicht zur Kenntnis nimmt. Kurz: Die Metro beruhigt und bewegt – ohne Stress an neuralgischen Punkten.

Wie gehts konkret weiter? Was sind die nächsten Schritte?
Sigrist: Wir gehen Schritt für Schritt weiter. Als Nächstes werden die aufgeworfenen Fragen in einem Vorprojekt weiterbehandelt werden. Den Zeitrahmen dazu bestimmen die Investoren.

Eine von der Stadt präsentierte Studie kam auf durchschnittlich 110 Cars pro Tag am Schwanenplatz. Ihre eigene

Zählung ergab im Sommer 275, fast dreimal so viel. Haben Sie aufgerundet, um bessere Argumente für Ihr Parkhaus zu haben?

Müller: Die Studie, welche die Stadt bei einer externen Firma in Auftrag gab, bezieht sich auf Stichproben und auf Zahlen, welche die Uhrenindustrie am Schwanenplatz lieferte. Was unsere Zahlen betrifft: Wir haben sowohl im Winter- als auch im Sommerhalbjahr mit 22 Personen während je neun Tagen von 8 bis 20 Uhr jeden Car gezählt, registriert – am Schwanenplatz, am Löwenplatz und auf dem Inseli. Das sind nicht Stichproben, sondern effektive Zahlen, die belegbar sind.

Nun redet man davon, zumindest eine Kurzhaltestelle beim Schwanenplatz zu behalten. Die Cargäste würden dort aussteigen und später beim Bahnhofplatz wieder aufgeladen.

Müller: Das ist nicht von vornherein schlecht. Das Chaos ist aber vorprogrammiert: Wie sollen all die Touristen den Warteplatz beim Bahnhof finden? Zusatzrunden und verlängerte Wartezeiten beim Bahnhof wären unvermeidlich. Zudem haben wir am Bahnhof heute schon täglich Staus.

2500 Autoparkplätze soll es im Metro-Parkhaus geben. Ist die Nachfrage dafür überhaupt da?
Sigrist: Ja, die Nachfrage ist da, und sie wird in den nächsten Jahren nicht kleiner.

Was ist im Winter, wenn es keine Touristen hat? Steht das Metro-Parkhaus dann mehrheitlich leer?

Müller: Unsere Zählungen ergaben: Auf dem Schwanenplatz fahren selbst im Winter täglich durchschnittlich 65 Busse vor; einige von ihnen mehr als einmal, wodurch sich total 103 Anfahrten ergeben. Letzten Sommer waren es durchschnittlich täglich 157 Busse (275 Anfahrten). Sind die Busse nur schon zu zwei Dritteln besetzt, ergibt das rund 2000 bis 5000 Touristen. Das sind gewaltige Zahlen, und sie werden künftig wohl kaum abnehmen.



«Könnten die Luzernerinnen und Luzerner abstimmen, würden sie sich für die Metro entscheiden.»

MARCEL SIGRIST, INITIANT METRO

Metro gegen Parkhaus Musegg

PROJEKTE hb. Zwei Projekte buhlen um die Gunst der Bevölkerung. Beide wurden von privaten Initianten lanciert, das Projekt Metro im Juni 2013, das Projekt Parkhaus Musegg im November 2013:
• **Metro**: Zwei Parkhäuser im Gebiet Reussegg bei der KVA Ibach. 2500 Auto- plus 160 bis 170 Carparkplätze. Unterirdische Schnellbahn (Metro) zum Schwanenplatz. Gesamtkosten: 400 Millionen Franken.
• **Parkhaus Musegg**: Unterirdisches Parkhaus im Musegggügel. Rund 700 Auto- plus 36 Carparkplätze. Ein- und Ausfahrt nördlich des Nöllitums. 100 Meter lange unterirdische Fussgängerpassage zum Falkenplatz. Gesamtkosten: 150 Millionen Franken.
• Am 10. Juli 2014 gab der Stadtrat bekannt, dass er das Projekt Parkhaus Musegg aus wirtschaftlichen sowie Gründen der Nachhaltigkeit favorisiert.

Sigrist: Daneben dient unsere Metro-Park-and-ride-Anlage ja auch für Autos. Der Privatverkehr ist das ganze Jahr über vorhanden. Dasselbe gilt für das ÖV-Potenzial, das über die Metro abgewickelt werden kann. Beim ÖV gibt es sogar noch Ausbaupotenzial für eine spätere Phase.

Sollte die Auslastung wider Erwarten doch tiefer sein als geplant – wer zahlt dann die Betriebskosten? Die Investoren? Oder dann halt doch die Steuerzahler, wie viele Kritiker des Projekts Metro befürchten?

Sigrist: Diese Befürchtungen sind völlig unbegründet. Wie gesagt, das Potenzial für die Park-and-ride-Anlage Reussegg und die Metro-Linie ist vorhanden und wird nicht kleiner. Das Potenzial der Metro garantiert einen rentablen Betrieb.

HINWEIS

* Marcel Sigrist leitet ein Büro für Bauplanung in Luzern. Hans-Niklaus Müller ist Ökologe und Leiter der Stiftung für Umweltinformation in Luzern. Beide sind im Initiativkomitee Metro Luzern.

LUZERNER ZEITUNG
IMPRESSUM
Herausgeberin: Neue Luzerner Zeitung AG, Maihofstrasse 76, Luzern. Verleger Erwin Bachmann, Präsident des Verwaltungsrates, E-Mail: leitung@lzmedien.ch.
Verlag: Jung Weber, Geschäfts- und Verlagsleiter; Ueli Kaltenrieder, Leserkontakt; Bruno Heggin, Werbemarkt; Edi Linderger, Anzeigenmarkt.
Ombudsmann: Andreas Zraggen, andreas.zraggen@luzernerzeitung.ch
Redaktionsleitung Neue Luzerner Zeitung und Regionalausgaben: Chefredaktor: Thomas Bornhauser (ThB); Stv. Chefredaktoren: Dominik Buholzer (bu), Leiter Zentralschweiz am Sonntag und überregionale Ressorts; Jérôme Martinu (jm), Leiter regionale Ressorts/Reporter-

pool), Gruppe Gesellschaft und Kultur: Arno Renggli (are); Sport: Andreas Ineichen (ain); Leiter Gestaltung, Bild und Illustration: Loris Succo (ls); Visueller Blattmacher: Sven Gallinelli (sg); Stadt/Region: Benno Mattli (bem); Leiterin Newsdesk: André Stössel (ast); Leiter Regionalteil Zentralschweiz am Sonntag: Pascal Imbach (pi); Online: Robert Bachmann (bac).
Überregionale Ressorts: Dominik Buholzer (bu); Nachrichten: André Stössel (ast), Letzern Newsdesk; Kari Kälin (ka), Leiter Schweiz; Lukas Scharpf (ls), Leiter Ausland; Aleksandra Mladenovic (mla); Christoph Reichmuth (cr); Sasa Rasic (ras); Harry Ziegler (haz); Bundeshaus: Sermin Faki (fak); Eva Novak (eno); Markt/Wirtschaft: Hans-Peter Hoeren (ho), Leiter; Bernard Marks (bm); Ernst Meier (eme); Vasilije Mustur (muv); Rainer Rickenbach (rr); Front/Die andere Seite: Stefan Degen (sd).
Regionale Ressorts: Luzern: Jérôme Martinu (jm); PASCAL IMBACH (pi), Sonntagsausgabe; Thomaas Heer (eer, Sonntagsausgabe), Stadt/Region Luzern: Benno Mattli (bem); Lena Berger (ber); Hugo Bischof (hb); Christian Glaus (cgl); Sandro Portmann (spo); Olivia Steiner (ost); Luca Wolf (lw); Kanton Luzern: Lukas Nussbaumer (nus); Ismail Osman (io); Cyril Aregger (ca); Susanne Balli (sb); Florian Weingartner (flw); Büro

Surse: Ernesto Piazza (ep); Reporterpool: Jérôme Martinu (jm); Robert Knobel (rk, Chefreporter Regional); Roger Rüegger (rg); Guy Studer (gs); Flurina Valsocchi (flu); Alexander von Däniken (ard).
Sport: Andreas Ineichen (ain); Stefan Klingler (kl); Albert Krüti (a. k.); René Barmettler (reb); Nicola Berger (nbe); Turi Bucher (tbu); Theres Bühlmann (T. B.); Jonas von Flüe (vf); Melk von Flüe (mv); Daniel Wyrsch (dw); SportJournal: René Leupi (le).
Ressortgruppe Gesellschaft und Kultur: Szene: Arno Renggli (are); Kultur: Stefan Christen (sc); Kurt Beck (bec); Michael Graber (mg); Urs Mattenberger (mat); Piazza: Hans Graber (hag); Robert Bossart (rob); Annette Wirthlin (wia); Dossier: Arno Renggli (are); Apero/Agenda: Regina Grüter (reg); Apero/Agenda: Regina Grüter (reg); Nekrologe: Marcel Konrad (KO); Forum: Daniela Bühler (db).
Online-Redaktion: Robert Bachmann (bac); Sara Häusermann (sha); René Meier (re); Stefanie Nopper (nop); Ernst Zimmerli (zim).
Foto/Bild: Lene Horn (LH); Claudio Attoni; Manuela Jans; Pius Amrein; Fabienne Arnet; Corinne Glanzmann; Nadia Schärli; Sara Schuppawüest; Dominik Wunderli.

Redaktionelle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Christian Hodel (chh); Yasmin Kunz (ky, Volontärin); Lukas Leuzinger (lkz); Nicole Schürmann (nsc, Agenda); Roseline Troxler (rt); Dominik Weingartner (dom, Volontär).
Verlagsprojekte: Kommerzielle Beilagen: Jill Lüscher (jl).
Adressen und Telefonnummern:
Maihofstrasse 76, Postfach 3351, 6002 Luzern.
Redaktion: Telefon 041 429 51 51, Fax 041 429 51 81,
E-Mail: redaktion@luzernerzeitung.ch
E-Mail Sonntagsausgabe: redaktion@zentralschweizsamsonntag.ch
Abonnemente und Zustelldienst: Telefon 041 429 53 53, Fax 041 429 53 83, E-Mail: abo@lzmedien.ch, Billettvorverkauf: Telefon 0900 000 299 (60 Rp./Min.), LZ Corner, Pilatusstrasse 12, Luzern.

Anzeigen: Publicitas AG, LZ Corner, Pilatusstrasse 12, 6003 Luzern, Telefon 041 227 56 56, Fax 041 227 56 57, Inserate online aufgeben: www.publicitas.ch
Postadresse: Publicitas AG, Maihofstrasse 76, 6002 Luzern.
Technischer Kundendienst Anzeigen: Telefon 041 227 56 56. Für Todesanzeigen an Sonn- und Feiertagen: E-Mail: inserate@lzmedien.ch oder Fax 041 429 51 46 (bis 16 Uhr).
Auflage: Verbeitete Auflage: 129 109 Exemplare; verkaufte Auflage: 127 600 Exemplare (Verlagsangabe).
Abonnementspreis: 12 Monate Fr. 432.–/6 Monate Fr. 224.–/12 Monate nur E-Paper Fr. 258.– (inkl. 2,5% MWST).
Technische Herstellung: Neue Luzerner Zeitung AG, Maihofstr. 76, Postfach, 6002 Luzern, Tel. 041 429 52 52, Fax 041 429 52 89.
Die iergewende geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt. Jeder Verstoß wird gerichtlich verfolgt.