

NACHRICHTEN

Ladegerät löste Brand aus

ADLIGENSWIL red. Nach dem Brand in einem Einfamilienhaus dürfte die Ursache geklärt sein, wie die Luzerner Polizei mitteilt. Erste Ermittlungen der Branddetektive haben ergeben, dass der Brand auf ein Akku-Ladegerät zurückzuführen sein dürfte, das nicht vorschriftsgemäss verwendet wurde. Der Sachschaden kann noch nicht beziffert werden. Zwei Personen mussten mit Verdacht auf eine Rauchvergiftung ins Spital.

Kein Feuerwerk abbrennen

LUZERN red. Mit der warmen Jahreszeit häufen sich bei den Gemeinden Anfragen zum Abbrennen von Feuerwerk. Die Regionalkonferenz Umweltschutz, welcher die Stadt Luzern und elf weitere Gemeinden angehören, ruft dazu auf, möglichst darauf zu verzichten. Feuerwerksqualm bestehe grösstenteils aus giftigem Feinstaub, welcher die Luft belastet.

Gastfamilien für Schüler gesucht

AUSTAUSCH red. Die grösste Non-Profit-Austauschorganisation der Schweiz, AFS, sucht Gastfamilien für jugendliche Austauschschüler. Diese kommen vorwiegend aus Südamerika oder Asien und besuchen während ihres Aufenthalts eine Kantonsschule. Infos: www.afs.ch oder Tel. 044 218 19 19.

«Ein Car-Verbot ist realistisch»

METRO Tourismusexperte Widar von Arx hält das Metro-Projekt für eine Chance, das Carproblem in der Stadt zu lösen. Trotzdem hat er Vorbehalte.

INTERVIEW LUCA WOLF
luca.wolf@luzernerzeitung.ch

Um das Metro-Projekt – eine U-Bahn vom Schwanenplatz bis zum Metro-Parkhaus Reussegg – umzusetzen, braucht es laut den privaten Initianten als flankierende Massnahme für den Carverkehr ein Reisebusreglement. Das Reglement soll von der Stadt erlassen werden und die Zufahrten der Reisebuses ins Zentrum regeln. Nur noch Cars zu Hotels dürften demnach in die Stadt fahren. Alle anderen (gemäss groben Schätzungen etwa 56 000 pro Jahr) müssten im Parkhaus Ibach parkieren, und die Touristen müssten von dort via Metro in die Stadt fahren. Dafür könnten sämtliche Carparkplätze aufgehoben und anders genutzt werden. Doch dieses Instrument ist umstritten. So befürchtet Luzerns Tourismusdirektor Marcel Perren, dass ein solches Reglement Touristen von einem Besuch der Stadt abhalten könnte (Ausgabe vom Mittwoch). Vermehrt Widerstand leisten auch einige Luzerner Hoteliers. Sie bezweifeln, ob das Carreglement praxistauglich ist. Unsere Zeitung hat dazu einen unabhängigen Experten von der Hochschule Luzern befragt.

Widar von Arx, was halten Sie von einem solchen Reisebusreglement?
Widar von Arx*: So ein Reglement wäre eine zwingende Voraussetzung für dieses Projekt. Für die Ausarbeitung ist ganz klar die Stadt verantwortlich. Das Verbot für Reisebuses, in die Stadt hereinzufahren, und die Aufhebung sämtlicher Carparkplätze scheinen mir realistische Ziele. Die

Auswirkungen hier wären positiv: Frei werdende Parkplätze könnten umgenutzt und das Zentrum dadurch aufgewertet werden, was auch zu weniger Verkehr führen würde. In Amsterdam oder in engen italienischen Städten ist das auch streng umgesetzt. Die Schweizer Städte behandeln den Reisebus bisher als Stiefkind. Das sieht man auch daran, dass es keine richtigen Busbahnhöfe gibt. Die Halteorte in Bern, Zürich und auch Luzern sehen trostlos aus, und es fehlt an basalen Infrastrukturen wie etwa Warteräumen, Läden, teilweise Toiletten.

Flankierende Massnahmen bräuchte es wohl auch, um die angepeilten 3000 bis 4000 Autos pro Tag ins Parkhaus Reussegg zu locken?

Von Arx: Genau, auch hier müsste man strenge flankierende Massnahmen umsetzen, damit die Autofahrer das Parkhaus Reussegg wirklich brauchen. Im Gegensatz zu den Reisebussen halte ich die Chancen für flankierende Massnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV) jedoch für unrealistisch. Die Politik in Luzern könnte sich kaum auf den Abbau von Hunderten von Parkplätzen oder die Einführung eines teuren Cordon-Pricing (Gebühren, die bei der Einfahrt in die Stadt erhoben werden) einigen. Beim MIV

kann man schlechter differenzieren, es würde dann auch die einheimischen oder regionalen Autofahrer treffen. Wenn man bedenkt, wie der Kampf um die 20 Parkplätze im Hirschemattquartier war, sehe ich hierfür also keine Akzeptanz. Es ist auch unwahrscheinlich, dass die Stadt ihre ganze Verkehrspolitik im MIV-Bereich wegen eines Einzelprojektes auf den Kopf stellt.

Ein weiterer umstrittener Punkt: Weil die Cars das Parkhaus Reussegg und die Metro nutzen und dafür zahlen müssten, würde der Aufenthalt in Luzern teurer. Ist das zumutbar?

Von Arx: Die höheren Kosten für die Reisebuses halte ich klar für zumutbar. Ich finde es seltsam, dass heute keine Preise für das Parkieren verlangt werden. In Italien oder Amsterdam kosten die Parkplätze auch etwas. 50 Franken für ein paar Stunden und den Car wären nicht dramatisch. Das haben mir auch Busunternehmer bestätigt.

Offen an der Metro ist auch die Finanzierung. Die Initianten sind auf der Suche nach Investoren für das 400-Millionen-Projekt. Wie beurteilen Sie die Realisierungschancen?

Von Arx: Das Problem des Projekts besteht darin, dass es von der falschen Seite her aufgepäppelt ist. Vielleicht wäre es finanzierbar, wenn die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen entsprechend realisiert wären. Aber: Nicht der Bau des Metro-Tunnels ist heute schwie-

rig, sondern die politische Einigung auf eben diese verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die erst die Nachfrage für dieses Parkhaus und den Metro-Zubringer sicherstellen. Wie realistisch es ist, dass die Politik wegen dieses Projektes plötzlich in der Lage sein sollte, diesen höchsten Gipfel in Form eines verkehrspolitischen Konsenses zu erklimmen, muss ich Ihnen nicht sagen. Fazit: Ich würde nie investieren, solange die Politik nicht den verlässlichen Rahmen hergestellt hat. Eine andere Einnahmequelle als das Parkhaus hätte diese Metro ja kaum. Sie ist nicht in das ÖV-System eingebunden. Es ist ein Privatzubringer zu einem Parkhaus. Umso wichtiger sind Regulierungen, welche die Nachfrage für dieses Parkhaus erzwingen.

In Konkurrenz dazu steht das Projekt Musegg. Geplant ist ein Parkhaus im Musegghügel. Von dort sollen die Besucher durch einen Tunnel zum Grendel laufen. Welches hat die besseren Karten?

Von Arx: Mir scheint das Projekt Parkhaus Musegg sowohl baulich als auch betrieblich deutlich besser. Die Investitions- und Unterhaltskosten sind viel tiefer. Die 400 Millionen fürs Metro-Projekt implizieren ja einen grausamen Einnahmedruck. Das Parkhaus Musegg hingegen wäre in Fussgängerdistanz zur Innenstadt, wodurch man auf eine teure Metro verzichten kann. Auch die Zufahrt zum Parkhaus scheint mir unproblematisch.

HINWEIS

* Widar von Arx ist Leiter Competence Center Mobilität am Institut für Tourismuswirtschaft (ITW) der Hochschule Luzern. Am Montag stellen Stadt und Tourismuskreise eine Studie zum Carproblem am Schwanenplatz vor. Zudem will der Luzerner Stadtrat bis Anfang Juli entscheiden, welches der beiden Projekte – Metro oder Musegg – er für besser hält.



«Schweizer Städte behandeln den Reisebus bisher als Stiefkind.»

WIDAR VON ARX, HSLU

Warum Meggen nicht untertunnelt wurde

MEGGEN Die Zugplaner liessen Meggen im 19. Jahrhundert lange links liegen. Dann tauchte ein Plan auf, die Stadt Luzern per Tunnel mit Merlischachen zu verbinden.

Unser historisches Bild stammt aus der Zeit um 1910. Die Zugkomposition ist gemischt zusammengestellt: Links ist ein dreiachsiger SBB-Schnellzugswagen erkennbar, und im Vordergrund stehen zwei Drittklass- und ein Zweitklasswagen, die schon rund 30 Jahre lang auf den Schienen unterwegs waren.

Dahinter steht der Bahnhof, an dem sich äusserlich nicht viel verändert hat. Ausgestattet war er mit schickem Wartesaal-Vorbau, hübscher Bepflanzung und einem kleinen Brunnen, aus dem frisches Quellwasser sprudelte.

Eisenbahn wichtig fürs Geschäft

Der Tourismus war schon damals das grosse Geschäft in der Region Luzern. Adelsfamilien, reiche Fabrikbesitzer und vermögende Lebenskünstler samt Bediensteten aus ganz Europa und den USA waren rund um den Vierwaldstättersee unterwegs. Ein stattlicher Bahnhof galt für die anspruchsvollen Gäste als wichtige Visitenkarte. Da liessen sich die Gemeinden nicht lumpen.

Die Megger mussten indes lange auf ihren eigenen Bahnhof warten. Im 19. Jahrhundert waren die Eisenbahnen eine Domäne der Privatwirtschaft. Aktiengesellschaften suchten Investoren, mit deren Geld sie Städte und Länder mit dem neuzeitlichen Verkehrsmittel verbinden. Zwischen 1856 und 1882 erschlossen Zugstrecken unter anderem Emmenbrücke, Luzern, das Seetal, Immensee oder Goldau, wie aus Walter Trübs Buch «Die Gotthardbahn durch Meggen» hervorgeht. Doch mit der Lücke zwischen Luzern und Immensee tat sich die nicht eben kapitalstarke

Gesellschaft Gotthardbahn schwer. Die Gotthardbahn-Linie verlief damals von Goldau über Immensee nach Zug.

Drei Langtunnel-Varianten

Die Gemeinderäte des Habsburgeramtes und des benachbarten Küssnacht schrieben unzählige Briefe an die Gotthardbahn, den Luzerner Stadtrat und sogar eine Petition an die «Hoch geeachteten Herren Bundesräthe», in der Hoffnung, endlich ebenfalls Bestandteil des Eisenbahnnetzes zu werden. Sie hatten ein gewichtiges Argument: Ein Staatsvertrag zwischen Italien, der Schweiz und dem Deutschen Reich sah nämlich die Strecke zwischen Immensee und Luzern als Teilstück der länderübergreifenden Verbindung vor.

Die Gotthardbahn AG arbeitete verschiedene Streckenvarianten aus – drei davon mit Tunnels mit einer Länge von 3 bis 4 Kilometern. Die «Meggenwald»-Tunnelvariante mit Gabelung hätte von Emmenbrücke aus ab dem Würzenbach in einen Tunnel bis nach Merlischachen (Bezirk Küssnacht) und etwas weiter westlich in die Nähe der Kantonsgrenze zwischen Luzern und Schwyz geführt. Mit der Kreuzbuch-

tunnel-Variante wäre Meggen immerhin ungefähr ab dem Gebiet Huob schienenmässig erschlossen gewesen. Geradezu utopisch und als eine Miniversion des heutigen Tiefbahnhof-Projektes mutete die Variante Trajektilinie an: Ab dem Luzerner Bahnhof wäre der Tunnel unter dem Seebecken bis zur Seeburg verlaufen.

Gewerbler setzten sich durch

Doch so richtig glücklich wurden indes weder die Megger noch ihre schwyzerischen Nachbarn mit diesen Vorschlägen. Vorab die Gewerbler und Händler hätten vom vorgesehenen Bahnhof Meggen-Küssnacht in Merlischachen wenig gehabt. In Meggen waren die Besitzer der Weinhandlung Scherer und der Korkzapfenfabrik Sutermeister treibende Kräfte für einen Bahnhof im Dorf. Schliesslich fiel die Wahl in etwa auf die heutige



Die Megger mussten lange um ihren Bahnanschluss kämpfen. Das historische Bild zeigt den Bahnhof in der Zeit um 1910.

Bilder Rontaler Brattig/Pius Amrein



Streckenführung dem See und den Siedlungsgebieten entlang.

Die Bauarbeiten begannen 1895. Sie zogen sich in die Länge. Denn die Landbesitzer feilschten hartnäckig mit den eidgenössischen Schatzern um die Quadratmeterpreise. Man einigte sich in Meggen schliesslich auf einen durchschnittlichen Quadratmeterpreis von 1.66 Franken – damals ein stolzer Preis, heute ein Witz. Zwei Jahre später, am 1. Juni, fuhr rechtzeitig zur Umstellung auf den Sommerfahrplan die erste Dampflokomotive von Luzern her den festlich geschmückten Megger Bahnhof an. Sie brauchte bloss drei kleine Tunnels zu durchfahren: zwei davon auf Stadtgebiet und den Lerchenbühlentunnel in Meggen.

RAINER RICKENBACH
rainer.rickenbach@luzernerzeitung.ch

«Die Gotthardbahn durch Meggen», von Walter Trüb, 1982, herausgegeben von der Gemeinde Meggen.

