

Weiterer Sieg für Parkhaus-Gegner

Musegg Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern soll eine «Lex Musegg» erhalten. Mit diesem Anliegen setzt sich die Linke im Stadtparlament knapp durch. Dies könnte den Todesstoss für das Parkhaus-Projekt bedeuten.

Robert Knobel
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Der Stadtrat muss die Bau- und Zonenordnung (BZO) nach der Totalrevision von 2013 bereits wieder anpassen. Grund ist eine Motion der GLP, welche gestern im Stadtparlament äusserst knapp (23 zu 22 Stimmen) überwiesen wurde. Die Anpassung der BZO soll eine spezielle Schutzbestimmung für die 650-jährige Museggmauer enthalten. Insbesondere «massive Unterhöhlungen des Untergrunds» sollen darin untersagt werden.

Der Hintergrund ist klar: Die GLP will das umstrittene Parkhaus Musegg auf gesetzlichem Weg verhindern. Eine knappe linke Mehrheit stützt dieses Vorgehen – gegen den Willen des Stadtrates. Denn es sei keineswegs so, dass die Museggmauer ungenügend geschützt wäre, so der Stadtrat. Das historische Bauwerk ist im nationalen ISOS-Inventory der schützenswerten Ortsbilder enthalten. Im kantonalen Bauinventar ist die Museggmauer als «besonders schützenswert» vermerkt, und auch auf kommunaler Ebene ist die Mauer geschützt, indem sie in der Ortsbildschutzzone B liegt.

Bürgerliche: Grossprojekte wären betroffen

Baudirektorin Manuela Jost (GLP) räumte zwar ein, dass der Stadtrat ebenfalls skeptisch sei gegenüber einem Parkhaus Musegg. Doch ein faktisches Bauverbot im Untergrund der Museggmauer könnte auch andere Vorhaben erschweren – selbst völlig harmlose unterirdische Leitungen. Die Bürgerlichen befürchten zudem, dass auch Projekte wie der Tiefbahnhof oder die Metro vom Gebiet Ibach zum Schwanenplatz tangiert wären: Beide Projekte sehen Tunnel im Umfeld der Museggmauer vor. «Die bauliche Nutzung des Untergrunds hat in den Städten sehr grosses Potenzial», sagte etwa Rieska Dommann (FDP). Für Roger Sonderegger (CVP) reichen die Schutzbestimmungen für die



Blick vom Luegisland-Turm auf die Museggmauer.

Bild: Pius Amrein (Luzern, 10. September 2015)

Museggmauer vollends aus. «Der Schutz der Museggmauer ist unbestritten. Er ist dreifach abgesichert. Es braucht keine zusätzlichen Schutzbestimmungen.»

Für die linken Befürworter der Motion war indessen klar: Ein Restrisiko von Schäden an der Museggmauer bei Bauarbeiten im Untergrund ist nicht auszuschliessen. Cyrill Studer (SP) warnte gar: «Das Parkhaus wäre ein Grossangriff auf die Museggmauer. Niemand kann eine Garantie abgeben für die Unversehrtheit der Mauer.» Baudirektorin Manuela Jost stimmt in

«Wir können nicht alle Risiken aus dem Untergrund ausschliessen.»

Manuela Jost
Baudirektorin GLP

diesem Punkt zu: «Wir können nicht alle Risiken aus dem Untergrund ausschliessen». Doch genau dies wäre aus Sicht des Denkmalschutzes eine Grundbedingung für den Bau eines Parkhauses, wie die kantonale Denkmalpflegerin Cony Grünfelder im Februar gegenüber unserer Zeitung sagte.

Der gestrige Entscheid im Stadtparlament ist ein weiterer Rückschlag für die Initianten des Parkhauses Musegg. Der erste grosse Dämpfer wurde ihnen im vergangenen Dezember ebenfalls vom Stadtparlament ver-

passt. Damals entschied eine Mehrheit, dass sich die Stadt aus den Planungen für ein Parkhaus im Musegg Hügel zurückziehen muss. Die bürgerlichen Befürworter des Parkhauses lancierten daraufhin eine Volksinitiative mit dem Ziel, diesen Entscheid rückgängig zu machen. Nächstes Jahr wird darüber abgestimmt. Der Stadtrat hat für die Abstimmung bereits einen Gegenvorschlag angekündigt. Denn er teilt zwar das Ziel der Initianten, die «Aufwertung der Innenstadt», will dieses allerdings ohne neues Parkhaus erreichen.

Kommentar

Heuchlerische Argumente

Die Museggmauer soll nach dem Willen der linken Mehrheit im Stadtparlament zentralen Schutz erhalten. Dagegen ist im Grunde wenig einzuwenden – auch wenn man davon ausgehen darf, dass die bestehenden Schutzbestimmungen vollkommen ausreichen. Genauso darf man voraussetzen, dass ein Musegg-Parkhaus die Unversehrtheit der Mauer garantieren müsste.

Doch darum geht es gar nicht – vor allem nicht der Links-GLP-Allianz. Sie wollen den Bau des umstrittenen Parkhauses im Musegg Hügel verhindern. Mit der Motion legen die Parkhausgegner einen Zacken zu: Setzen sie sich bisher dafür ein, dass sich die Stadt aus dem privaten Projekt heraushält, so geht es nun um die gänzliche, kategorische Verhinderung des Parkhauses. Ungeachtet der anstehenden Volksabstimmung sollen die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, um das Parkhaus endgültig zu verunmöglichen. Das ist das Recht der Motionäre. Doch den angeblich ungenügenden Schutz der Museggmauer für die Verkehrspolitik zu benutzen, ist schlicht heuchlerisch – umso mehr als dieselben Fraktionen gestern für eine Wiederbelebung des Metro-Projekts unter der Museggmauer plädierten.



Robert Knobel, Leiter Ressort Stadt/Region Luzern
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

ANZEIGE

MARKTPLATZ

Goldene Weihnachten mit Luzerner Treuebon®
18. November – 30. Dezember 2017

Grosse Schluss-Verlosung im Wert von Fr.10.000.–

Treuebon.ch

Metro wird wiederbelebt

Stadt Luzern Ein ungewöhnlicher Schulterchluss von Linken, FDP und SVP bringt die Schwanenplatz-Metro wieder auf den Tisch.

Die Idee tauchte vor einigen Jahren von privaten Initianten auf: eine unterirdische Bahnverbindung zwischen dem Schwanenplatz und einem neuen Parkhaus bei der Autobahn im Gebiet Reussegg. Der Stadtrat lehnte die Idee schon früh ab. Mit der blockierten Debatte ums Parkhaus Musegg könnte die Metro aber plötzlich wieder aktuell werden. Gestern hat das Stadtparlament ein Postulat zum Thema überwiesen. Der Stadtrat muss die Metro-Idee nochmals prüfen. Das Postulat von SP, Grünen und GLP wurde von allen Parteien mit Ausnahme der CVP unterstützt.

Vor allem SVP und GLP hatten nie ein Geheimnis um ihre Sympathien für die Metro gemacht. Allerdings stellt sich die Frage, ob die Linken und Bürger-

lichen wirklich vom selben Projekt reden. Denn das von Privaten initiierte Metro-Projekt sieht nicht nur eine unterirdische Schnellbahn zum Schwanenplatz vor, sondern auch ein riesiges Parkhaus mit 2500 Plätzen.

Strecke ins ÖV-Netz integrieren

Von einem Parkhaus ist denn auch im Postulat von SP, Grünen und GLP keine Rede. Vielmehr geht es um die Vision einer unterirdischen S-Bahn, welche durchaus nicht nur eine Strecke bedienen, sondern ins bestehende ÖV-Netz eingebunden werden soll und diverse Quartiere der Stadt und der Agglomeration erschliessen könnte. SP-Fraktionschef Nico van der Heiden bestätigte, dass er vom «offiziellen» Metro-

Projekt nicht viel hält. Dieses sei ein «misslungenes privates Projekt». Vielmehr solle der Stadtrat selber Ideen für eine unterirdische Schnellbahn entwickeln. Dass dieser eine Metro grundsätzlich ablehnt, ist für Grünen-Fraktionschefin Korintha Bärtsch unverständlich. Auch Reto Kessler (FDP) fand, es gebe keinen Grund für ein «Denkverbot».

Anders tönte es bei der CVP. Roger Sonderegger gab die enormen Kosten zu bedenken und verwies auf Lausanne, wo eine Metrolinie über 700 Millionen Franken kostete. Kritisch gegenüber einer Metro ist übrigens auch die Luzerner Kantonsregierung, wie eine FDP-Anfrage im Kantonsrat zeigte. Die Regierung befürchtet eine Verlagerung vom ÖV auf den Autoverkehr. (rk)

Weiter freie Fahrt für Motorboote

Seebecken Soll die Tempolimiten für Motorboote im Luzerner Seebecken ausgeweitet werden? Diese Forderung sorgte in der gestrigen Sitzung des Grossen Stadtrats wider erwarten für Zündstoff. Anlass für die Debatte war ein Postulat der GLP, SP und der Grünen. Dieses verlangten, dass der Bereich, in dem höchstens mit 10 Stundenkilometern gefahren werden darf, ausgeweitet wird – und zwar bis maximal zur Linie Meggenhorn-Haslihorn. Zurzeit gilt Tempo 10 nur im Luzerner Seebecken, dieses endet bei der Linie Tribtschenhorn-Seeburg. Kursschiffe sind von der Regelung ausgenommen.

«Es ist eine sanftere Einschränkung, die gefordert wird. Man soll einfach erst rund einen Kilometer später schnell fahren dürfen», fand zum Beispiel Luzia Vetterli (SP). Das Postulat wurde schliesslich mit 23 zu 22 knapp abgewiesen. (gjo)