



Touristencars werden weiter auf den Schwanenplatz fahren, eine Ersatzlösung ist in weiter Ferne. (Bild: Emanuel Ammon/AURA)

Analyse: Wie weiter nach der Cardebatte?

Immerhin ein kleiner Schritt in der Luzerner Verkehrspolitik

28.06.2018, 17:30 Uhr

Die Diskussion um Cars in der Stadt Luzern war verworren und vergiftet – und jetzt wurden auch noch die Pläne des Stadtrats zurückgewiesen. Klarer ist leider nichts, dafür die Kompromissbereitschaft zurück. Diese gilt es nun zu nutzen.



Autor/in:

Jonas Wydler

@HERR_WYDLER FOLGEN

Das Positive vorweg: Man redet wieder miteinander und scheint kompromissbereit. Das ist in der Stadtluzerner Verkehrspolitik überhaupt nicht selbstverständlich. In den letzten Jahren konnte man kaum über Verkehr und Carpolitik reden, ohne dass die Vorwürfe der Gesprächsverweigerung und des Machtmissbrauchs mitschwangen. Die Gräben zwischen Linksgrün und Bürgerlich schienen unüberwindbar.

Nun war der Wille der Stadtparlamentarier am Donnerstagvormittag spürbar, den Scherbenhaufen rund um versenkte Parkhäuser und verweigerte Gespräche hinter sich zu lassen ([hier geht's zu unserem Liveticker](#)). Von links bis rechts bekräftigen die Politiker ihre Gesprächsbereitschaft. Davon zeugte etwa die Haltung der SP, die als grösste Fraktion bereit war, die «Kröte» eines neuen Parkhauses für Cars in der Innenstadt zu schlucken – sofern die Lösung auf der Allmend alleine nicht reichen sollte.

Ein verworrenes Konstrukt

Ohne Spielverderber sein zu wollen: Viel Gutes hat die Debatte am Donnerstag ansonsten nicht hervorgebracht und klarer ist – nichts. Sämtliche Fraktionen – mit Ausnahme der SP – haben den Bericht und Antrag «Attraktive Innenstadt» des Stadtrats zur Überarbeitung zurückgewiesen. Die Gründe sind verschieden: Viele wollen einen Schritt zurück machen, andere die Allmend nicht antasten und fast alle zudem die Partizipation stärken. Und auch die Idee eines Parkings im Ibach mit Metro-Anbindung zum Schwanenplatz soll wieder aufgenommen werden, wie dies eine Initiative fordert.

Klar war der Bericht und Antrag ein verworrenes Konstrukt, das man kaum einem Bürger verständlich erklären konnte: Er beinhaltete eine Testplanung auf der Allmend für einen Carparkplatz, eine Entlastung von zentralen Plätzen in der Innenstadt, weitere Aufwertungsmassnahmen sowie ein Bekenntnis zu einem reinen Carparking in der Innenstadt.

Diese Bündelung war nötig, weil auch die Initianten für das Museggparking ihre Forderung mit einer Aufwertung der Innenstadt verknüpften. Nun muss der Stadtrat die einzelnen Massnahmen entbündeln, überarbeiten und erneut in den Rat bringen.

Zeit geht verloren

Positiv am Ausgang der Debatte: Man kann das Metro-Projekt wieder als gleichberechtigte Alternative zu Musegg- und Seeparking aufnehmen und vertieft prüfen. Der Stadtrat hat zudem einen Auftrag, weite Kreise von Involvierten besser in die Lösungsfindung miteinzubeziehen.

Doch Fakt ist, dass erneut Zeit verloren geht. Ob ein Test auf der Allmend überhaupt noch realistisch ist oder nicht, ist offen. Man hätte nichts verloren, wenn man diesen zügig durchgeführt hätte. Fakt ist auch, dass sich auf dem Schwanen- und Löwenplatz vorderhand nichts ändert und der tägliche Carwahnsinn seinen Lauf nimmt.

Eine Lösung wird derweil immer dringender, auch weil das Volk entschieden hat, dass das Inseli grüner wird und die dortigen Parkplätze verschwinden.

Eine neue Allianz?

Der Carproblem ist einmal mehr aufgeschoben. Und klar ist niemand gegen Partizipation, aber die findet längst statt. Wie weit es mit der neuen Diskussionsbereitschaft ist, wird sich weisen müssen: Die Grünen sind nach wie vor kategorisch gegen ein neues Parkhaus in der Innenstadt.

Jedoch hat die SP vorgelegt: Sie könnte mit einem Parkhaus nur für Cars in der Innenstadt leben und macht so einen Schritt auf die bürgerliche Seite zu. Wenn man da im Gegenzug einem Testbetrieb auf der Allmend zustimmt – die CVP schliesst das nicht aus –, könnte eine neue mehrheitsfähige Allianz entstehen, fernab der früheren Grabenkämpfe.

Dazu müssten die Musegg-Parking-Initianten ebenso wie die Metro-Befürworter ihre Initiativen zurückziehen. Man könnte parallel zu einem dezentralen Testbetrieb die drei Varianten sachlich und auf Augenhöhe vergleichen – und dereinst soll das Volk darüber befinden. Dann wäre tatsächlich etwas gewonnen aus der Debatte vom Donnerstag.

NOCH MEHR POLITIK