

Bildmontage: Lea Siegwart

müssen Ideen ja geboren werden.» Sein Vorschlag heisst «Brücke statt Spange». Konkret geht es darum, die Rotsee-Tal mulde mit einer neuen Brücke zu überqueren. Dies würde den Autofahrern die engen Kurven der Sedelstrasse ersparen. Die Idee dazu ist Müller bezeichnenderweise nicht etwa beim Autofahren gekommen, sondern als er sich auf dem Velo den Sedel hoch kämpfte. Die neue dreispurige Brücke würde die Strassenkapazität zwischen Schlossberg und Autobahn verbessern – ein Ziel, das bekanntlich auch die Spange Nord verfolgt. Diese würde sich dank der Brücke möglicherweise erübrigen. Angesichts des heftigen Widerstands der Stadtluzerner gegen die «Spange» wäre dies für manchen wohl eine durchaus verlockende Option. Zwar wäre auch die Sedelbrücke ein Einschnitt ins Landschaftsbild. Dafür würde das darunter liegende Rotseeufer zusammen mit dem neuen Landschaftspark Friedental deutlich aufgewertet. «Das Friedental würde seinem Namen als Ruhe- und Erholungs-

ort endlich wieder gerecht», sagt Pius Müller. Die Brücke sei zurzeit noch eine Skizze, genauere Berechnungen dazu habe er noch nicht angestellt. Pius Müller denkt gerne mit, wenn es um grosse Verkehrsprojekte geht. Als die Seetalbahn verlegt werden sollte, schlug er vor, die Linie weg von Emmen direkt nach Luzern zu führen. «Die Idee wurde beim Kanton positiv aufgenommen. Sie kam einfach zu spät, weil die Planungen schon weit fortgeschritten waren.»

Auch für Beat Gähwiler (72), Architekt aus Meggen, ist das Friedental Teil der Lösung. «Im Zuge der Diskussionen um das Parkhaus Musegg ist mir der Gedanke eines Parkhauses im Friedental gekommen», sagt Gähwiler. Das Parking für Cars und Autos soll im Talboden westlich des Rotsee-Ufers gebaut werden. «Die Geländemulde bietet sich geradezu an für ein Parkhaus, ohne dass man dazu einen Berg unterhöhlen müsste. Das oberste Deck würde dann auf dem Niveau des Friedentals liegen»,

sagt Gähwiler. Aufgrund der Nähe zur Bahnlinie am Rotsee wäre auch eine neue S-Bahn-Station denkbar. Das Parkhaus könnte unter anderem den Besuchern der Rotsee-Regatten dienen, vor allem aber den Touristen. Damit diese rasch ins Stadtzentrum gelangen, schlägt Gähwiler eine direkte Metro zum Schwannen- oder Löwenplatz vor. Die unterirdische Schnellbahn wäre damit etwas kürzer als beim bereits bekannten Projekt «Metro Luzern», das ein neues Parkhaus in der Reussegg vorsieht. Wie Pius Müller schlägt Beat Gähwiler zusätzlich einen Viadukt für die Sedelstrasse vor.

Eine städtebauliche Wunde soll geheilt werden

Bruno Ackermann (78) widmet sich derweil einer weiteren Dauerbaustelle der Luzerner Verkehrsplanung. Der Architekt aus Adligenswil will den Kasernenplatz verschönern. Ackermann brachte vor 18 Jahren als erster den Standort Kasernenplatz für die Univer-

sität ins Spiel und hatte auch konkrete Ideen für die Neuüberbauung des Platzes. Inzwischen hat er das damalige Uni-Projekt weiterentwickelt, um das Problem der Carparkierung zu lösen. So soll neben dem bestehenden Parkhaus Altstadt ein zusätzliches Parking für Cars und 900 Autos entstehen. Gleichzeitig soll die Verkehrsführung am Kasernenplatz neu geregelt werden. Der gesamte Verkehr würde so künftig über die Baselstrasse führen. Das unwirtliche Reuss-Ufer zwischen Naturmuseum und Geismattbrücke würde verkehrsbefreit und zu einem Quai umgewandelt.

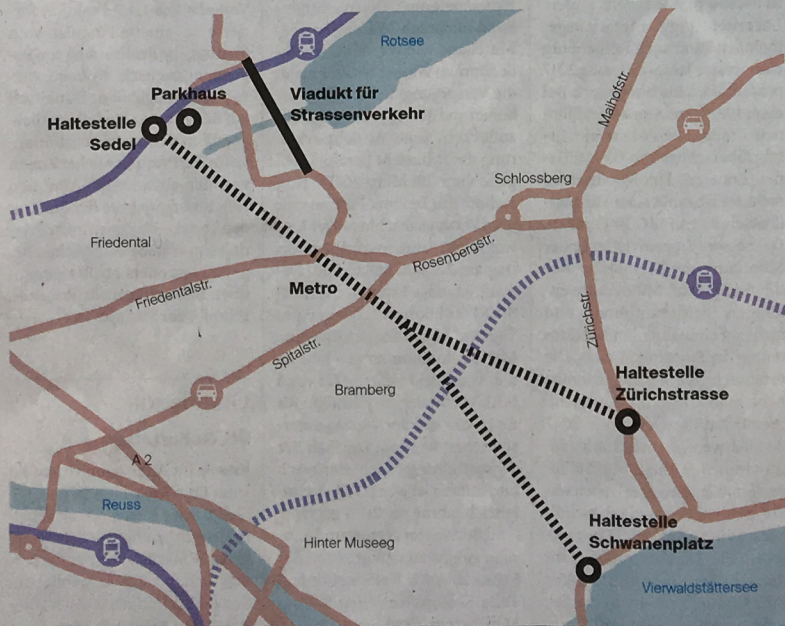
Wie schon bei seinem Uni-Vorschlag ist das Herzstück von Bruno Ackermanns Projekt ein längliches Gebäude entlang der Reuss, flankiert von einer Baumallee. «Von der Pfistergasse her gesehen entstehen so neue, klare Linien reussabwärts.» Das Projekt sei eine logische Fortsetzung des Stadtzentrums. «Die Seele der Stadt, der Stadtkern, wird sozusagen stadtauswärts weitergeführt», meint Ackermann ent-

husiastisch. So werde der Kasernenplatz endlich wieder ein richtiger Platz und das Reussufer zum Erholungsraum. Doch es gebe noch weitere Vorteile: Dank der Autobahnnähe tangieren die Cars nur wenige Meter des Stadtbodens – und im neuen Längsbau an der Reuss gäbe es genügend Platz für Uhren- und Schmuckläden für die Touristen, die dort aussteigen.

Für den Kanton sind die Vorschläge kein Thema

Und was sagt man bei jenen Institutionen, die solche neuen Verkehrsprojekte bewilligen und finanzieren müssen? Mirja Weber, Kommunikationsverantwortliche des kantonalen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements, bestätigt, dass bisweilen private Lösungsvorschläge den Weg zum Kanton finden. Insbesondere bei den Projekten Durchgangsbahnhof und Bypass/Spange Nord seien die Variantendiskussionen aber abgeschlossen. Jetzt gehe es um die Konkretisierung der favorisierten Projekte.

Idee Gähwiler: Metro Sedel–Stadtzentrum



Idee Ackermann: Umbau Kasernenplatz

