

Schweizerhofquai, Metro, Allmend, Inseli: Wie man die Verkehrsprobleme von Luzern löst

«37 Cars sollen unter den Quai»,
Ausgabe vom 3. Mai

Hugo Bischof schreibt, dass die hohe Parkgebühr dem Schweizerhof-Parkhaus zum Stolperstein werden könnte. Eher nein, denke ich, das kümmert nur die Wirtschaft, die sich ja anteilmässig an den Kosten beteiligen könnte. Sollte das Seeparking realisiert werden, stellen sich folgende Fragen: 1. Was passiert mit der Kastanienbaumallee am Schweizerhofquai? 2. Bleibt die Fussgängerzone offen? 3. Wo wird der Ab- und Zuluftkamin gebaut?

Was mich sehr erstaunt ist, dass bis jetzt ein Unisono-Aufschrei der rot-grünen Parteien ausgeblieben ist. Die Juso zum Beispiel haben sich auch für die Begrünung des Inseli-Parkplatzes vehement eingesetzt.

Das ganze Projekt, um lächerliche 37 Cars unter die Erde zu wursteln, ist ein Irrwitz, müssen doch die Cars weiterhin durch die Stadt gondeln. Mit dem vorgelegten Projekt wird der Carverkehr in der Stadt keinesfalls reduziert. Kurz und klar: unbrauchbar.

Rolf Lötscher,
Luzern

Die gleichen Kreise, welche die Spange Nord mit der Entlastung des Schweizerhofquai anpreisen

wollen, nehmen den Car-Mehrverkehr am Schweizerhofquai mit diesem Projekt weiterhin in Kauf. Mit der unterirdischen Parkierung der Cars sind ja die Zu- und Wegfahrtsprobleme ins und aus dem Stadtzentrum nicht gelöst. Die Cars werden weiterhin hauptsächlich über den Schweizerhofquai fahren – und zwar ab den Autobahnan-schlüssen Kasernenplatz und Eichhof. Mit den entsprechenden Belastungen der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen.

Wann bewegen sich endlich die Firmen Bucherer, Gübelin, Casagrande und andere, die seit Jahrzehnten die Stadt in verkehrspolitische Geiselhaft nehmen? Wäre zum Beispiel die Nutzung der noch freien Verkaufsflächen in der Mall of Switzerland durch Bucherer Mall oder die Inbetriebnahme der seit langem unbenutzten Carparkplätze über dem Parkhaus Casino-Palace nicht auch eine Überlegung wert?

Die Carparkplätze über der Autotiefgarage Casino-Palace waren übrigens seinerzeit ein integrierender Bestandteil der entsprechenden Volksabstimmung. Während im Bürgenstock-Resort unter anderem auch Uhren- und Schmuckgeschäfte betrieben werden, welche erst noch mit modernstem Schiffshuttle mit Anschluss an die Bürgenstockbahn erschlossen sind, betrachten es

Bucherer und Co. als selbstverständlich, dass die Cars der Einkaufstouristen bis auf den Schwanenplatz vorfahren können. Währenddem sich in Venedig der ÖV voll auf dem Wasser abspielt, versandeten in Luzern leider Vorstösse Richtung Schiffshuttle. Wäre nicht auch eine seemässige Anknüpfung des Schwanenplatzes mit Schiffsverbindungen zum Beispiel ab Stansstad eine weitere Entlastungsmöglichkeit zur «Befreiung» des Schwanenplatzes und der wichtigsten Verkehrsachsen in der Stadt Luzern? Auf jeden Fall wird kurzfristig die Allmend eine realistische Lösung sein, wo das Umsteigen der Einkaufstouristen von und nach den Cars via Zentralbahn nach und von der Innenstadt ermöglicht werden könnte.

Beat Murer, ehem. Grossstadtrat
Luzern, Luzern

Vier Projekte zur Lösung der Reiscar- und Auto-Parkprobleme in der Stadt Luzern liegen vor.

Das Parkhaus Musegg, das Parkhaus Schweizerhofquai und das Projekt Metro führen die Reisenden und normale Stadtbesucher direkt ins Herz der Stadt. Sie sind grundsätzlich wirtschaftsfreundlich. Die ersten beiden bieten leider nicht

genügend Car- und Autoparkplätze, und der Verkehr bleibt in der Stadt, im Falle der Musegg in einem Wohnquartier. Die Erstellungskosten pro Parkplatz sind zudem viel höher als bei den Vorschlägen Metro und Allmend. Beim Projekt Schweizerhofquai ist die massive Beeinträchtigung des Zentrums während der Bauzeit und wahrscheinlich auch nachher wegen mangelnder Kapazität der Strassen im Umfeld Hofkirche zu bedenken.

Die von der Stadtregierung favorisierte Allmend liegt ebenfalls im Zu- und Wegfahrtsbereich eines Wohngebiets. Ob die Kapazitäten der S-Bahn wegen des rasant wachsenden Entwicklungsgebietes Luzern-Süd genügen werden, ist zweifelhaft. Noch schwieriger sind die Platzverhältnisse für die wachsenden Fussgängerströme in und um den Bahnhof.

Die Stadtregierung und eine Mehrheit des Parlaments sind gegen das Parkhaus Musegg. Das Metro-Projekt ist als zu teuer und umweltfeindlich bis jetzt schubladisiert worden. Es verdient jedoch, genau angeschaut zu werden: Es belässt die Cars ausserhalb der Stadt mit direkter Zufahrt von der Autobahn und vom Seetalplatz zum Grossparkhaus Reussegg. Es gäbe dort genügend Parkplätze und eine moderne Infrastruktur. Seine Zufahrt liegt nicht in

einem Wohngebiet. Verknüpft man zu einem späteren Zeitpunkt die Metro mit dem Bahnhof Emmen und mit dem Bahnhof Luzern im Bereich Zentralstrasse, wäre sie gut an den übrigen ÖV angebunden, ohne dem Durchgangsbahnhof in die Quere zu kommen. Sie könnte ohne Beeinträchtigung der bestehenden Verkehrsflüsse realisiert werden. In fernerer Zukunft sind auch Erweiterungen der Metro zum Beispiel nach Kriens und Obernau denkbar. Die Metro würde dann den manchmal kollabierenden Busverkehr entlasten.

Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern sollten einen Grundsatzentscheid fällen können, ob sie die Reiscars inner- oder ausserhalb der Stadt parkiert haben möchten.

Je nach Entscheid kann man dann noch über zwei bis dann sicher optimierte Vorschläge abstimmen.

Zwei funktionierende Metrolinien und eine geplante dritte im bevölkerungsmässig vergleichbaren Lausanne lassen grüssen.

Walter Albrecht,
Luzern

Bleiben wir doch beim alten Standort für Carparkplätze beim Inseli! Bauen wir eine Einstellhalle unter dem be-

stehenden Parkplatz und unter dem begrüneten Platz, wo sich die Schwinger-Statue befindet. Beide Plätze zusammen ergeben eine sehr grosse Einstellhalle. Bauphase 1: Die bestehenden Carparkplätze bleiben vorerst. Der Aushub findet auf der Seeseite statt. Die halbe Halle wird fertig gestellt, überdacht und begrünt. Bauphase 2: Die bestehenden Carparkplätze werden aufgehoben, dort beginnt der zweite Aushub. Die ersten Cars beziehen die halbe Einstellhalle. Drei bis fünf Parkplätze an bester Lage könnte man reservieren für Spezialfahrzeuge der Feuerwehr und der Polizei. Diese grosse Halle müsste in der Mitte mit einer Feuerwand getrennt sein, so dass nur Ein- und Durchfahrt offen blieben. Die Feuerwehr könnte im Bedarfsfall eine Halle schliessen.

Vorteile gegenüber anderen Standorten: Die Stadt müsste kein Land kaufen. Es lässt sich einfacher bauen, weil kein Verkehr besteht, es gibt keine zusätzlichen Staus wie beim Projekt Schweizerhof. Der freie Platz über der Halle ist riesig. Es gibt genügend für die Luzerner Mäas, sogar ein Zirkus hätte Platz. Man könnte zudem die Uferzone mit Spielplatz und Wegen neu gestalten.

Josef Strüby,
Luzern