

Auf 77 Zeilen
Was Winiker wirklich meint

Kommunikation gehört zu den Hauptgeschäften von Politikern. Dass diese je nach Verbreitungskanal variiert, zeigt das Beispiel des Luzerner Regierungspräsidenten Paul Winiker (SVP). Alles begann mit einem Artikel in der NZZ. Unter dem Titel «Warum ich nicht mehr ins Theater gehe», rechnete Felix E. Müller, früherer Chefredaktor der «NZZ am Sonntag», mit den subventionierten Theaterhäusern ab.

Müllers Analyse treffe «den Nagel auf den Kopf», liess Paul Winiker über Twitter und Facebook verlauten (Ausgabe von gestern). Da Luzern selber in einer Debatte über das künftige Theater steckt und der Kanton über die Hälfte des Luzerner Theaters mitfinanziert, ist die Meinung eines Regierungsrats relevant.

Der Bitte unserer Zeitung, seinen Tweet etwas auszuföhren, kam Winiker erst nach wiederholtem Nachfragen nach – via seinen Assistenten. Dieser lieferte uns nach ein paar Tagen eine wohlwollende Antwort, wonach man über neue Betriebsformen des Theaters nachdenken müsse, damit dieses «immer wieder neue, provokative Inhalte» liefern könne. Was ein Politiker halt so sagt, um niemanden auf den Schlipps zu treten. Letzteres tut man lieber über die sozialen Medien. Per Twitter führte Winiker wenige Stunden später aus, was er unter «provokative Inhalte» versteht: «Eine Komödie zum Gender-Unfug. Denkbar wäre ein Stück über die Ferien von Flüchtlingen im Heimatland. Auch eine Tragödie über den Einsatz von Kindersoldaten als Klima-Hellige.»

Offizielle Regierungsstatements und persönliche Tweets können divergieren – das kennt man aus den USA. Allerdings: Ob eine Botschaft via Zeitung verbreitet wird oder über die Sozialen Medien, spielt letztlich keine Rolle – in beiden Fällen ist sie öffentlich. Für Donald Trump ist Twitter denn auch zum festen Teil seiner Politik geworden. Das Problem dabei: Was soll man nun eher glauben – das «offizielle» Statement oder den Tweet? Im Falle von Winiker wohl letzteres. Er wünscht sich ein Theater, das mit rechten Themen das linke Publikum provoziert. Das ist ganz im Sinne von Felix E. Müller – und durchaus legitim, wenn man Theater als Gesellschaftskritik versteht. Warum aber hat der Regierungsräsident nicht den Mut, dies auch «offiziell» zu sagen?



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

Die Jahrhundert-Chance

Das Megaprojekt Durchgangsbahnhof bringt Luzern nicht nur bessere Verbindungen, sondern auch mehr Fläche.

Roman Hodel

Häufigere, schnellere und direktere Verbindungen: Der Durchgangsbahnhof (DBL) unter dem heutigen Bahnhof Luzern bedeutet für den ÖV voraussichtlich ab 2040 einen Quantensprung. Das Jahrhundertprojekt ist aber auch eine grosse Chance für die Entwicklung des Luzerner Stadtzentrums. Denn durch den DBL fallen Abstell- und Serviceanlagen für die Züge weg, womit rund um den Bahnhof Gleisflächen von insgesamt der Grösse der Luzerner Altstadt frei werden (wir berichteten).

Diese Chance will die Stadt Luzern nutzen. Als Ort für die gestrige Medienkonferenz diente nicht von ungefähr ein Sitzungszimmer im dritten Stock des UBS-Gebäudes am Bahnhofplatz. Von dort sieht man wunderbar auf den Bahnhof. Eigentlich. Ausgerechnet vor wenigen Tagen wurde das Gebäude eingerüstet. «Das hat uns zwar zuerst gestört – doch im Prinzip steht es sinnbildlich für die kommenden Jahre», sagte Baudirektorin Manuela Jost (GLP). «Es braucht für die schöne Sicht hier momentan genauso viel Vorstellungsvermögen wie für den künftigen Durchgangsbahnhof.» Denn auf die Stadt und die Bevölkerung komme einiges zu: zehn Jahre Vorbereitung, zehn Jahre Bauphase mit provisorischen Einrichtungen. Oder wie Jost es ausdrückte: «Gefragt sind Mut, Kreativität – und wir müssen auch ausserhalb der gängigen Muster denken.» Diese drei Hauptfelder sieht die Stadt in dem Projekt:

– **Siedlung:** Die Stadtentwicklung neu denken und mitprägen. Sechs Hektaren = acht Fussballfelder = die Grösse der Luzerner Altstadt werden frei und können neu bespielt werden.

– **Mobilität:** Nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätslösungen. Beispiel S-Bahn-System: Die Realisation zusätzlicher Haltestellen in Ruopigen und im Steghof wird möglich.

– **Freiraum:** Aufenthaltsqualität bieten. Es werden und müssen öffentliche Freiräume geschaffen – oder bestehende aufgewertet werden.

Um die Planung seitens Stadt starten zu können, beantragt die Exekutive beim Stadtparlament nun in einem Bericht und Antrag

Durchgangsbahnhof: Frei werdende Gleisflächen (ungefähre Skizze)



Quelle: Stadt Luzern / Grafik: Isi/Martin Ludwig

einen Sonderkredit in der Höhe von 3.16 Millionen Franken. Dieser wird am 24. Oktober im Grossen Stadtrat behandelt. 970 000 Franken sind für die sogenannte Phase 1 vorgesehen. Weitere 150 000 Franken betreffen Beiträge der Stadt an das Gesamtprojekt. Der Rest von

2.04 Millionen Franken ist gedacht für die befristete Aufstockung von je 100 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Stadtplanung und bei der Dienstabteilung Tiefbauamt für sieben Jahre. Dies ist nötig, um die Planung des Projekts aufzugleisen und voranzutreiben. Das zeige

der Austausch mit anderen Städten wie Zürich und Bern, welche ähnliche Herausforderungen im Umfeld ihrer Hauptbahnhöfe lösen. Deborah Arnold, Co-Leiterin Stadtplanung, sagte: «Dank des relativ langen Zeitraums für befristete Stellen ist es möglich, gut qualifiziertes Personal zu rekrutieren.» Der Stadtrat schreibt allerdings im Bericht und Antrag, dass die 200 Stellenprozent knapp bemessen seien. Weitere notwendige personelle Ressourcen würden durch bestehende Stellenprozent gedeckt. Sie und Jost gehen nicht davon aus, dass der Stadtrat schon nach kurzer Zeit weitere Stellenprozent beantragen muss.

Zentrale Fragen müssen früh geklärt werden

Als Ziel der Phase will die Stadt ab Frühling 2020 bis Ende 2021 im Rahmen einer Testplanung definieren, welche Funktion der Bahnhof und seine Umgebung künftig ausüben sollen. Auch wenn die voraussichtliche Inbetriebnahme erst 19 Jahre später geplant ist, müssen in den nächsten zwei Jahren zentrale Fragen geklärt werden. Das sind die wichtigsten Punkte:

– **Mobilitätsdrehscheibe:** Wie funktioniert sie? Wie bleibt das Umsteigen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln am Bahnhof gewährleistet?

– **Visitenkarte:** Der Bahnhof Luzern hat eine einmalige Lage direkt am See. Die Leute sollen sich hier wohlfühlen.

– **Verkehrssystem:** Die Innenstadt muss für alle erreichbar sein, das zusätzliche Mobilitätswachstum auf den bestehenden Flächen geschehen. Es gibt nicht mehr Platz.

– **Entflechtung:** Neben dem Haupteingang des Bahnhofs braucht es eine bessere Anordnung der weiteren Zugänge.

– **Stadtentwicklung:** Welche Chancen gibts und wie können sie bestmöglich genutzt werden?

– **Bauphase:** Wie kann diese stadtvorgängig organisiert und wie können Provisorien möglichst vermieden werden?

Das von Fachleuten in mehreren Teams erarbeitete Zukunftsbild wird im Herbst 2020 in einem öffentlichen Mitwirkungspro-

«Wir müssen ausserhalb der gängigen Muster denken.»



Manuela Jost
Baudirektorin Stadt Luzern

zess diskutiert. Die Resultate fliessen ins Entwicklungskonzept, das zusammen mit dem weiteren Vorgehen Ende 2021 in Form eines Berichts und Antrags dem Grossen Stadtrat vorgelegt wird. «Der Zeitplan ist ambitioniert, das ist uns klar – doch sind wir getrieben vom Gesamtprojekt», sagte Arnold. «Denn würde man zentrale Fragen erst in einer späteren Phase klären, hätte dies Kosten zur Folge.»

An der Medienkonferenz unterstrich Massimo Guglielmetti, DBL-Programmleiter bei der SBB, erneut die Notwendigkeit eines unterirdischen Bahnhofs: «Der heutige Bahnhof kann nicht ausgebaut werden, dabei nimmt die Anzahl ÖV-Nutzer stark zu.» Konkret rechnet man bis 2040 mit einer Verdoppelung der Anzahl Reisenden im Bahnhof Luzern auf täglich 180 000. Hinzu kommen rund 140 000 Shoppinggäste. Als Vorbild für den DBL dient laut Guglielmetti der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse unter dem Zürcher HB.

Der DBL wird unter der Federführung des Bundesamts für Verkehr vorangetrieben. Im ersten Halbjahr 2019 haben National- und Ständerat das Projekt in den Ausbauschritt 2035 aufgenommen. Für die weitere Projektierung bis und mit Bau- und Auflageprojekt stehen 85 Millionen Franken zur Verfügung.

Hinweis
Einen Kommentar zum Thema finden Sie auf Seite 4.

Rösslimatt: SBB vor Vertragsabschluss

Bauprojekt Was auf den frei werdenden Gleis-/Bahnhofflächen entstehen soll, ist in den meisten Fällen noch offen. Zumindest für die 1. Etappe der Rösslimatt (siehe Grafik) hat die SBB seit längerem ein grosses Bürogebäude geplant – es könnte unabhängig vom Bau des Durchgangsbahnhofs (DBL)

realisiert werden. Wie es aussieht, geht es da nun vorwärts, schreibt doch der Stadtrat in seiner Antwort auf eine Interpellation von SP und Grünen, die SBB befänden sich in «Abschlussverhandlungen mit Mieterschaften». Dies bestätigt die SBB-Medienstelle auf Anfrage. Sie schreibt von «Vertragsverhand-

lungen mit einem Ankermieter». Weitere Informationen gebe es «zu gegebener Zeit». Eigentlich hätte diese 1. Etappe bereits 2018 gebaut werden sollen, doch die SBB fand bislang keinen Ankermieter.

Die 2. Etappe der Rösslimatt hingegen wird wegen des DBL frühestens ab 2035 realisiert

werden können. Dort liegt der Fokus beim Wohnen. Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort ausserdem, dass er «zum heutigen Zeitpunkt» bei der SBB «einen Mindestanteil von einem Drittel gemeinnütziger Wohnfläche» fordern wird. Dies mit Blick auf das Initiativziel «Für zahlbaren Wohnraum». (hor)

ANZEIGE

Aktuell
Kürbis
Bachmann