

NACHRICHTEN

Tierquäler verletzt Schwan

INSELI red. Im Luzerner Seebecken ist letztes Wochenende ein Schwan von einem Unbekannten mit einem Blasrohrpfeil angegriffen worden. Wie Leser Nico Hunkeler unserer Redaktion meldete, entdeckte er den verletzten Schwan am Sonntag Nachmittag. Er hat versucht, das Tier mit Brot in seine Nähe zu locken. Dies misslang, weil der Schwan apathisch reagierte. Hunkeler meldete den Fall der Wasserpolizei, welche dem Vorfall nun nachgeht.

Nach Unfall: Zeugen gesucht

SÄLIHALDE red. Die Luzerner Polizei sucht Zeugen, die Angaben zum Hergang eines Unfalls machen können, der sich am Samstag um 16.20 Uhr an der Sälihalde zwischen zwei Autos ereignet hat. Bei der Kollision entstand 8000 Franken Sachschaden. Als die Polizei eintraf, gingen die beiden Lenker gerade aufeinander los und tauschten Tätlichkeiten aus. Sie machten unterschiedliche Aussagen zum Unfallhergang. Zeugen können sich unter Tel. 041 248 81 17 melden.

Karton-Container werden gefordert

VORSTOSS red. SVP-Grossstadtrat Peter With fordert, dass Karton künftig auf dem gesamten Stadtgebiet mit Containern gesammelt werden kann. Seinen Vorstoss haben auch die SP-Grossstadträtin Theres Vinatzer und GLP-Grossstadtrat Jules Gut mitunterzeichnet.

Hintergrund der Forderung ist ein Bericht unserer Zeitung, wonach die Stadt Luzern bezüglich der Kartonsammlung gegenüber den anderen Mitgliedsgemeinden im Abfallverband Real eine Sonderregelung hat (Ausgabe vom 10. April). Weil auf Stadtgebiet – anders als in anderen Gemeinden – oftmals Jugendorganisationen den Karton einsammeln, ist eine Entsorgung über Container bislang nicht möglich. With fordert den Stadtrat deshalb auf, bezüglich der Sammlung von Abfall durch Jugendorganisationen «Risiko und Nutzen» nochmals zu überdenken. Dies vor dem Hintergrund, dass es vor einigen Jahren im Rahmen einer Altpapiersammlung zu einem tödlichen Unfall mit einem Lieferwagen kam.

Klare Ansprechpartner

Um das Problem zu umgehen, dass problematische Fremdstoffe in den Containern versteckt werden, schlägt With vor, dass jeder Container mit dem Namen des Besitzers oder des Hauswarts versehen werden könnte – damit bei Problemfällen gleich die Ansprechperson bekannt sei.

Neue Beiz an der Pfistergasse

LUZERN red. Nach über 50 Jahren hat das Café Höfli in der Pfistergasse im Dezember 2013 seine Tore geschlossen. Jetzt ist klar, wie es mit dem Lokal weitergeht: Nach rund vier Monaten Umbau wird heute das neue italienische Restaurant «Pavarotti» eröffnet. Auf der Speisekarte stehen gemäss einer Mitteilung selbst hergestellte Pasta und Focaccia, Bio-Gelati, Zentralschweizer Fleisch vom Holzkohlegrill und andere Spezialitäten. Bereits morgens um 6.30 Uhr wird der erste Espresso serviert.

Insgesamt 130 Plätze

Küchenchef ist gemäss der Mitteilung Christian Brune, Ex-Chef Tournant im Restaurant Annex, Park Hotel Weggis. Das Team wird geleitet von Rosy Achermann. Das «Pavarotti» bietet 80 Plätze im Restaurant und 50 auf der Terrasse an der Reuss.

Schaden Sie dem Gewerbe?

VERKEHR Er steht derzeit heftig in der Kritik: Stadtrat Adrian Borgula. Im Interview verteidigt er die umstrittene Verkehrspolitik der Stadt – und sagt, warum davon auch der Autoverkehr profitiert.

INTERVIEW BENNO MATTLI
benno.mattli@luzernerzeitung.ch

Adrian Borgula, haben Sie ein Auto?
Adrian Borgula: Nein.

Aber Sie können Auto fahren?
Borgula: Nein.

Wieso nicht?
Borgula: Weil ich das Billett nie gemacht habe. Ich komme aber sehr gut klar mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Velo. Zudem ist mein Verzicht aufs Autofahren ein ganz persönlicher Beitrag zur Entlastung des Verkehrssystems und zum Schutz der Umwelt.

Sie sind also nicht deshalb ein derartiger Verfechter des öffentlichen Verkehrs, weil Sie selber nicht Auto fahren können?

Borgula: Nein, überhaupt nicht. Es geht mir und dem Stadtrat einfach darum, dass das Stadtzentrum auch in Zukunft attraktiv und für alle zuverlässig und sicher zu erreichen ist. Wir wollen eine urbane und wirtschaftliche Weiterentwicklung. Da wir uns in der Innenstadt praktisch auf der Verkehrsfläche bewegen, die um 1900 gebaut worden ist, können wir aktuell gar nicht anders, als jene Verkehrsmittel zu fördern, die pro Person weniger Fläche brauchen und erst noch weniger Umweltbelastung und mehr Verkehrssicherheit bringen: Das sind nun mal der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr. Sonst droht die Stadt definitiv im Verkehr zu ersticken.

Am 4. April haben Sie die Mobilitätsstrategie der Stadt präsentiert (Ausgabe vom 5. April). Diese enthält rund 100 Massnahmen, mit denen der Stadtrat die steigende Mobilitätsnachfrage in den nächsten 20 Jahren bewältigen will, darunter flächendeckend Tempo 30 in allen Quartieren und durchgehende Busspuren. Die FDP der Stadt Luzern und die Sektion Waldstätte des Touring-Clubs der Schweiz kritisieren nun, dass praktisch alle Massnahmen nur den öffentlichen und den langsamen Verkehr

«Wir wollen den Autoverkehr nicht abwürgen, sondern plafonieren.»

(Fussgänger, Velofahrer) berücksichtigen. Was sagen Sie dazu?

Borgula: Das sehe ich anders. Die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr entlasten das gesamte Verkehrssystem, was wiederum dem motorisierten Individualverkehr zugute kommt. Dieser wird flüssiger.

Können Sie ein Beispiel für eine solche Massnahme nennen?

Borgula: Die geplante durchgehende Busspur auf der Pilatusstrasse. Zwar werden Autofahrer, die vom Pilatusplatz her kommen und zum Bahnhof oder zum KKL wollen, neu einen Umweg über die Obergrund-, die Moos- und die Zentralstrasse machen müssen, aber auf diesem Umweg und auf der Pilatusstrasse in Richtung Bahnhof wird der Verkehr künftig flüssiger laufen.

Aber der Umweg lässt sich nicht wegdiskutieren.

Borgula: Nein.

Die Mobilitätsstrategie stützt sich unter anderem auf das in einer Volksabstimmung gutgeheissene Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Dieses besagt, dass die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr nicht weiter zunehmen darf. Es besagt aber auch, dass «der Koexistenz der einzelnen



Stadtrat Adrian Borgula (54) an einem der Brennpunkte des städtischen Verkehrsnetzes: beim Bahnhof Luzern.

Bild Corinne Glanzmann

Metro und Parkhaus Musegg: Stadtrat äussert sich im Juli

Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität steht, dass Parkhäuser im innerstädtischen Bereich Priorität haben, um den Strassenraum zu entlasten. Demnach müssten Sie für das von privaten Investoren geplante Parkhaus im Musegghügel sein?

Borgula: Diese Idee wird vom Stadtrat derzeit geprüft.

Das haben Sie schon in unserer Ausgabe vom 14. Februar gesagt. Auch zur Metro, die vom Ibach zum Schwanenplatz führen soll und ebenfalls von privaten Investoren geplant wird, haben Sie bisher noch keine Stellung bezogen. Wieso nicht? Schliesslich sind die Initianten des Parkhauses Musegg bereits vor fünf und diejenigen der Metro sogar schon vor zehn Monaten an die Öffentlichkeit getreten.

Borgula: Der Stadtrat will keine falschen, voreiligen Zeichen setzen. Wir sind derzeit daran, beide Projekte sorgfältig abzuklären. Dabei geht es vor allem um wirtschaftliche und verkehrstechnische Fragen. Abgeklärt wird auch, inwieweit oder mit welchen flankieren-

Verkehrsarten besondere Beachtung zu schenken» sei. Auch von «wenn nötig gezielten Ausbauten» der Hochleistungs- und Umfahrgsstrassen ist die Rede. Legen Sie das Reglement also zu einseitig zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs aus?

Borgula: Nein. Wir legen das Reglement gesamtverkehrsmässig aus. Dazu gehört selbstverständlich auch der motorisierte Individualverkehr. Wir wollen diesen ja nicht abwürgen. Wir haben vom Volk nur den Auftrag erhalten, den motorisierten Individualverkehr zu plafonieren.

Plafonieren? Geht es Ihnen nicht vielmehr ums Reduzieren? Denn laut der Mobilitätsstrategie wollen Sie den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehr mittelfristig – sprich: bis ins Jahr 2020 – von heute 41 auf 36 Prozent reduzieren.

Borgula: Das sind relative Zahlen. Wir gehen davon aus, dass der gesamte Verkehr in den nächsten Jahren noch zu-

den Massnahmen die beiden Projekte mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vereinbar sind, insbesondere mit der Plafonierung des Autoverkehrs. Der Stadtrat wird sich zu beiden Projekten voraussichtlich Anfang Juli äussern – nach unserem Sommerseminar in Hitzkirch.

Wie oft hatten Sie bisher persönlichen Kontakt mit den Initianten der beiden Projekte?

Borgula: Je drei bis vier Mal. Es gab je zwei runde Tische und zusätzliche Gespräche. Bei den Gesprächen mit den Metro-Initianten waren auch Vertreter des Kantons und der Gemeinden Emmen und Ebikon mit dabei, bei denjenigen mit den Parkhaus-Musegg-Initianten nur Vertreter des Kantons.

Haben Sie inzwischen alle Unterlagen erhalten, die Sie von den Initianten verlangt haben?

Borgula: Nein, noch nicht ganz. Dies sollte aber bis Ende Mai der Fall sein.

Bevorzugen Sie eines der Projekte?
Borgula: Dazu kann ich derzeit nichts sagen.

nehmen wird. Deshalb werden die 36 Prozent an motorisiertem Individualverkehr im Jahr 2020 in absoluten Zahlen betrachtet in etwa gleich viel sein wie die 41 Prozent von 2010. Natürlich würde etwas weniger Autoverkehr helfen, Probleme zu lösen. Der Stadtrat hält eine Reduktion derzeit aber nicht für realistisch.

Eine der Grundlagen der Mobilitätsstrategie ist der Richtplan des Kantons. Darin steht: «Dem motorisierten Individualverkehr wird der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt.»

Borgula: In das Strassensystem der Agglomeration, etwa für den Ausbau und die Sanierung der Nationalstrassen, wurden und werden in den vergangenen Jahren und aktuell am Seetalplatz Hunderte Millionen Franken investiert. In der Innenstadt fehlt schlicht der Platz für mehr Strassenraum. Zudem bestimmt der kantonale Richtplan auch, dass in der

Agglomeration Luzern der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtkapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zu Gunsten der Umwelt bevorzugt werden muss.

Glauben Sie nicht, dass die Verkehrspolitik des Stadtrates dem Gewerbe schadet?

Borgula: Nein. Denn mit unserer Mobilitätsstrategie sorgen wir auch dafür, dass der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr fliessen kann.

Was genau verstehen Sie darunter?

Borgula: Für diesen Begriff gibt es keine exakte wissenschaftliche Definition. Sicher gehören dazu Fahrten von Handwerkern, Lieferanten und Gewerbetreibenden. Für sie ist der öffentliche Verkehr keine Alternative. Auch ein Teil des Einkaufsverkehrs gehört dazu, aber Kundinnen und Kunden erreichen die Innenstadtgänge schon heute zu 80 Prozent ohne Auto, wie Studien aus Zürich zeigen.

Sie glauben also nicht, dass der Abbau von Parkplätzen – im Hirschemattquartier zum Beispiel werden 76 Parkplätze aufgehoben – dazu führt, dass die Kunden dann einfach anderswo einkaufen, nämlich dort, wo sie auch genügend Parkplätze vorfinden?

Borgula: Nein. Denn durch das Projekt «Erneuerung Hirschematt» erfährt das Quartier eine Aufwertung. Diese führt dazu, dass die Kunden länger verweilen und auch mehr Geld ausgeben. Natürlich kann es für einige Gewerbetreibende punktuell zu Nachteilen kommen, aber insgesamt überwiegen die Vorteile. Zudem wird der Abbau ja kompensiert: Im Parkhaus Hirzenmatt sollen 30 bis 35 neue öffentliche Parkplätze entstehen. Letztlich geht es also nur um etwas mehr als 40 Parkplätze. Das ist wenig, wenn man bedenkt, dass es im ganzen Hirschemattquartier neben rund 1200 privaten 490 öffentliche Parkplätze hat.

Das sind immerhin knapp 10 Prozent.

Borgula: Wir prüfen weitere Kompensationen am Bundesplatz oder allenfalls eine Verkürzung der Parkdauer.

Themawechsel: Am 22. September 2013 hat das Volk die Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse» angenommen. Wie ist hier der Stand der Dinge?

Borgula: Inzwischen haben eine Startveranstaltung und zwei Workshops stattgefunden. Daran beteiligt waren diverse Anspruchsgruppen, darunter Liegenschaftsbesitzer, Gewerbetreibende, Quartiervereine, Parteien und Verbände wie zum Beispiel der Wirtschaftsverband der

«Die Kunden erreichen die Innenstadt zu 80 Prozent ohne Auto.»

Stadt Luzern oder die City-Vereinigung. Dabei wurden verschiedene Ideen zusammengetragen und diskutiert, wie man die Bahnhofstrasse attraktiv und wenn möglich autofrei machen kann.

Wissen Sie inzwischen, welchen Abschnitt der Bahnhofstrasse Sie autofrei machen wollen und wie Sie die Zu- und Wegfahrt zu den Parkhäusern lösen wollen?

Borgula: Nein. Dieser Prozess läuft noch. Sobald er abgeschlossen ist, wird der Stadtrat über Vorgaben für den anschliessenden Projektwettbewerb entscheiden. Dies sollte im Herbst der Fall sein.

An der Startveranstaltung mussten Sie heftige Kritik einstecken. Hat sich diese Kritik inzwischen gelegt?

Borgula: Zum Teil. Einige sind natürlich immer noch nicht glücklich über den Volksentscheid. Aber je mehr wir die verschiedenen Anspruchsgruppen in den Planungsprozess einbinden können, desto tragfähiger wird die Lösung. Das Beispiel Mühlenplatz zeigt doch, wie aus einem anfänglich umstrittenen Projekt, eine städtische Perle entstehen kann.

HINWEIS

* Adrian Borgula (54) ist seit dem 1. September 2012 im Stadtrat von Luzern. Der grüne Politiker ist Vorsteher der Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit. Er lebt in einer Partnerschaft.