

# «Es geht immer mehr in Richtung Konkurrenzdemokratie»

Wenn sie gefragt werden, geben sich auch öffentlich Antwort. Die beiden Luzerner alt Stadträte Kurt Bieder und Ruedi Meier haben zwar politisch das Heu nicht auf der gleichen Bühne, sind sich aber mit Blick auf die aktuelle Politik einig: Es bräuchte mehr Konsensbereitschaft. Und sie warnen konkret davor, das Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof bereits als gesichert zu betrachten.

**Interview: Robert Knobel und Jérôme Martinu**

Sie sind gleich alt, waren zwölf Jahre, von 2000 bis 2012, lang gleichzeitig im Luzerner Stadtrat und sind inzwischen auch freundschaftlich verbunden. Kurt Bieder (FDP) und Ruedi Meier (Grüne) feierten diesen Monat ihren 70. Geburtstag. Im politischen Luzern nimmt man beide noch wahr. Zwar nicht per se öffentlich, aber ihre Meinungen sind bei Bedarf gefragt. Auf Einladung unserer Zeitung blicken die beiden alt Stadträte auf die städtische Politik und offenbaren dabei ihr grosses Anliegen: die möglichst rasche Umsetzung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL).

**Ihre Freundschaft erstaunt, denn politisch verbindet Sie wenig: Hier der liberale, stramm bürgerliche Kurt Bieder, dort der «Quasi-Kommunist» aus der damaligen Poch Ruedi Meier ...**

*Kurt Bieder:* Von wegen «stramm bürgerlich»! Ich habe mich immer als Sozialliberalen von altem Schrot und Korn gesehen. *Ruedi Meier:* Meine sozialistischen Überzeugungen darf man auch keinesfalls mit dem Sowjetkommunismus gleichsetzen. Es ist so: Wenn man als Exekutivpolitiker zusammenarbeitet, muss man seine eigenen Positionen laufend mit den anderen abgleichen. Das führt automatisch zu einer Annäherung. Wir konnten auch streiten, natürlich. Im Stadtrat herrschte aber damals ein «sozialliberaler Mainstream» in positivem Sinne. Das war die Basis, mit der alle fünf Stadträte trotz unterschiedlicher Parteizugehörigkeit verbunden waren.

*Bieder:* Genau. Innerhalb des Stadtrats waren wir immer sehr stabil. Wenn es rüttelte, kam das meist von aussen. Insgesamt drei Mal wurde mein Rücktritt angestrebt. Jedes Mal hatte ich die volle Rückendeckung des Stadtrats.

**Wie ist Ihr Eindruck des politischen Klimas in Luzern?**

*Bieder:* Die Konkordanzkultur geht schrittweise verloren. Leider geht es heute immer mehr in Richtung Konkurrenzdemokratie.

*Meier:* Die Stadtpolitik ist leider zum Teil blockiert.

**Sinn und Zweck der Politik muss es aber doch sein, zu gestalten, die Gesellschaft weiterzubringen?**

*Bieder:* Wirklich? Ich habe das Gefühl, das wollen nicht mehr alle.

**Warum ist die heutige Stadtpolitik weniger konkordant als früher?**

*Meier:* Die neuen Mehrheiten sind das Problem, das ist man sich offensichtlich noch nicht so gewohnt. Und von daher hat es der heutige Stadtrat auch schwerer als wir damals.

*Bieder:* Wir hatten damals im Stadtrat den Grundsatz, dass bei jedem Geschäft die drei Nachhaltigkeitsbereiche Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft im Gleichgewicht sein mussten. Mit diesem Prinzip haben wir zum Beispiel das Allmendprojekt inklusive Stadion zum Erfolg gebracht. Heute hat man den Eindruck, dass die Politik zu einseitig zur Ökologie tendiert und Ökonomie und Gesellschaft etwas verloren gehen.

**Eine Folge der neuen Mehrheit von SP, Grünen und Grünliberalen.**

*Meier:* Es ist halt ein Dilemma: Die Grünen mögen zwar mit SP und GLP eine Mehrheit haben. Aber gleichzeitig müssen sie auch die Klimajugend zufriedenstellen. Es ist generell anspruchsvoll, all diese Unterbewegungen immer mitzunehmen und gleichzeitig in knappen Mehrheiten zu bestehen. Man muss immer schauen, dass man alle auf dem Karren behält, weil man sonst die Mehrheit verliert. Früher hatte die grosse Liberale Partei eine klare Mehrheit und war über Jahrzehnte ein Integra-

**«Beim Durchgangsbahnhof wird die Entwicklung der Flächen viel Geld brauchen. Deshalb wird es zu Volksentscheiden kommen.»**



**Ruedi Meier**  
Alt-Stadtrat (Grüne)

tionsfaktor. Heute hingegen ist auch sie auf der Suche nach einem eigenen Profil zwischen klassischer bürgerlicher Politik und ökologischen sowie sozialen Anliegen. Das alles macht es sicher nicht einfacher für die heutige Stadtpolitik.

**Früher war es fast schon ein Tabu, dass alt Politiker wie Bundesrätinnen und -räte nach ihrem Rücktritt ihre Meinung zum politischen Tagesgeschäft äusserten. Gehört das inzwischen einfach dazu?**

*Meier:* Ich bin seit den Siebzigerjahren politisch aktiv. So gese-

**«Das Nein zur Velostation sollte ein Fingerzeig sein: Es wurde nur ein Lösungsansatz für eine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt.»**



**Kurt Bieder**  
Alt-Stadtrat (FDP)

hen ist es wenig erstaunlich, dass ich auch heute noch politisch interessiert bin. Nach meinem Rücktritt aus dem Stadtrat fand ich zwar, dass ich nicht mehr zu allem eine Meinung haben muss. Besser einmal schlafen und einmal ums Haus herum gehen, statt gleich zu twittern. Aber wenn ich denke, dass ich etwas zu sagen habe oder mit meiner Stimme einem Projekt helfen kann, dann tue ich das weiterhin gerne.

*Bieder:* Für mich geht es heute nicht mehr darum, mich direkt politisch einzumischen. Vielmehr habe ich klare Ideen zur Konfliktarbeit. Ich merkte schon als Baudirektor, dass ich bei Verhandlungen zum Teil an Grenzen stosse und habe darum seinerzeit eine Mediationsausbildung an der HSG absolviert. Heute bin ich überzeugt, dass die Mediationsarbeit dazu beitragen kann, politische Blockaden zu lösen. Das gilt insbesondere für den Durchgangsbahnhof.

**Der Durchgangsbahnhof ist Ihnen beiden ein sehr wichtiges Anliegen, Sie reden von einer Jahrhundertchance für den Grossraum Luzern, weil es die regionale, nationale und internationale Anbindung, die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs entscheidend voranbringt. Wieso soll es hier ein Konfliktmanagement brauchen? Der DBL ist doch überhaupt nicht umstritten.**

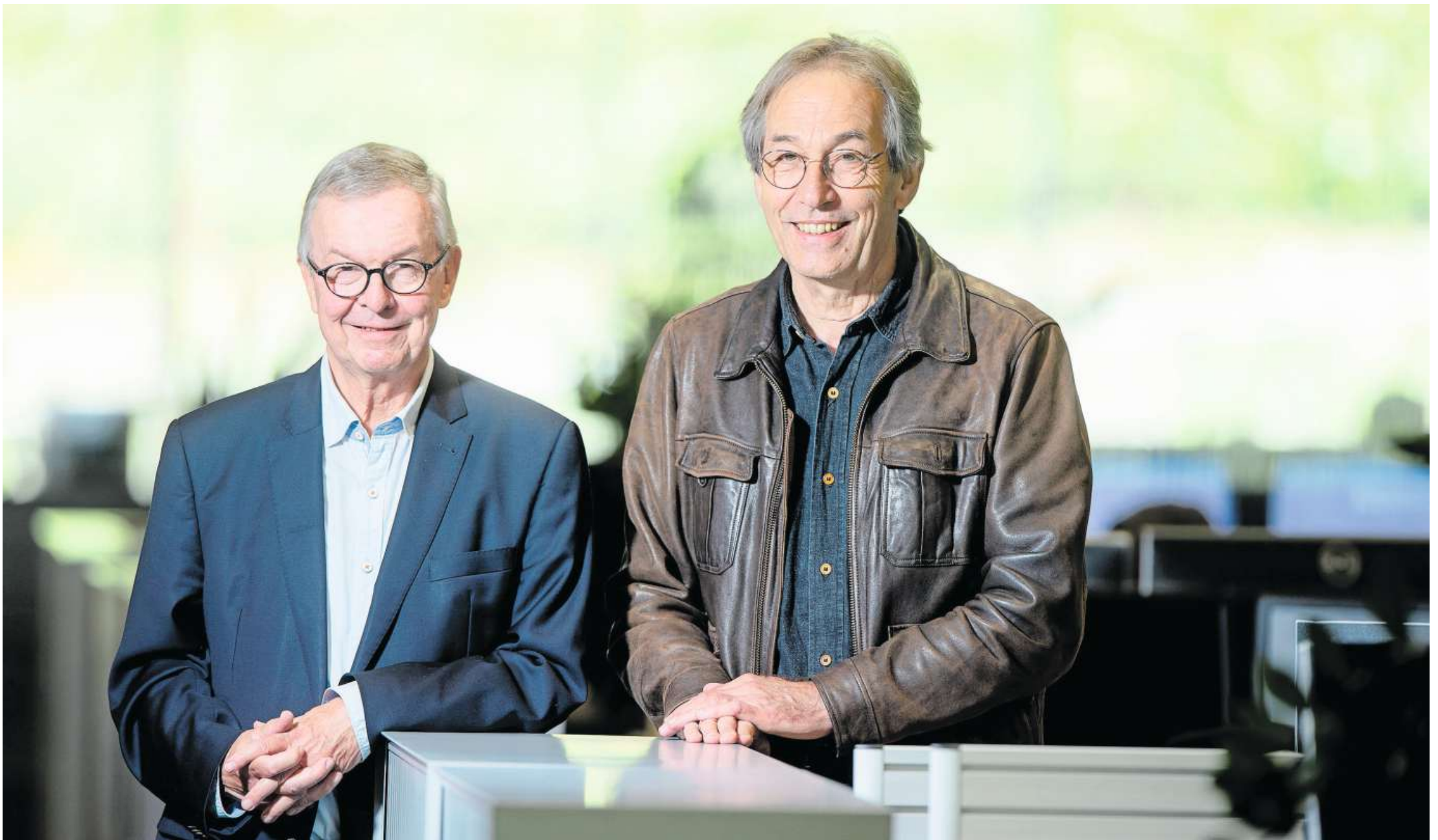
*Meier:* Und das ist eben das grosse Problem! Was da alles auf die Stadt Luzern zukommt, ist zu wenig bekannt in der breiten Öffentlichkeit. Allein die Auswirkungen der zehnjährigen Bauzeit...

*Bieder:* Tatsächlich kenne auch ich kaum Gegner des Durchgangsbahnhofs. Aber weil man keinen Widerstand spürt, unterschätzt man womöglich die Risiken. Man erkennt dann die Probleme erst, wenn sie eintreten – also zu spät. Im Stadtrat gerieten wir mehrmals in eine solche Situation: So realisierten wir bei der Cityring-Sanierung erst sehr spät, dass der Bund die Autobahn sperren und den ganzen Verkehr auch tagsüber durch die Stadt leiten wollte. Glücklicherweise konnte das noch verhindert werden. Ein anderes Beispiel ist der Seetalplatz: Dieser wurde vom Kanton als reines Verkehrsprojekt geplant. Nur dank der Intervention von Littau, Emmen und der Stadt Luzern entsteht dort jetzt ein neues Stadtzentrum. Der Durchgangsbahnhof hat eine noch viel grössere Dimension. Deshalb muss man sehr präventiv arbeiten, mit genügend Ressourcen.

**Welche Risiken sehen Sie, die das Projekt gefährden könnten?**

*Meier:* Wir stehen vor einem unglaublichen Umbau in der Stadtentwicklung, ähnlich wie 1895, als der Bahnhof neu ausgerichtet und das Hirschmatt-Quartier zur Überbauung frei wurde. Mit dem Unterschied, dass das heute alles mitten im dicht bebauten Stadtzentrum geschieht. Es wird rund um den Durchgangsbahnhof viele Teilprojekte geben, bei denen man aus einer Einzelbetrachtung heraus sagen könnte, das brauche es gar nicht oder sei zu teuer. Genau hier lauert die Gefahr.

*Bieder:* Das Nein zur Velostation sollte ein Fingerzeig sein: Es wurde nur ein Lösungs-



Kurt Bieder (FDP, links) und Ruedi Meier (Grüne) waren von 2000 bis 2012 gemeinsam im Luzerner Stadtrat und sind heute freundschaftlich verbunden.

Bild: Dominik Wunderli (Luzern, 12. April 2022)

ansatz für eine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt. Wegen des DBL fallen 350 Parkplätze am Bahnhof weg. Der Stadtrat muss jetzt sagen, wie er damit umgehen will. Denn man kann ein solches Grossprojekt nicht realisieren, wenn man nicht sämtliche Interessengruppen berücksichtigt. Das betrifft nicht nur den Verkehr. Man muss sich vorstellen, dass beispielsweise das Luzerner Seebecken jahrelang eine Grossbaustelle sein wird. Das wird die Hotellerie und den Tourismus massiv beeinträchtigen. Wenn man so lange in seiner wirtschaftlichen Tätigkeit eingeschränkt bleibt, könnten sich auch Entschädigungsfragen stellen. Wer würde hier bezahlen? Stadt? Kanton? Bund?

**Der Stadtrat weiss durchaus um die Dimensionen des Jahrhundertprojekts für die Innenstadt. Deshalb will er die städtebaulichen Fragen in einer Testplanung klären. Reicht das nicht?**

*Bieder:* Das Problem ist: Man sieht zwar die frei werdenden Flächen und überlegt sich, wie man sie künftig nutzen will. Aber man schaut nicht, wie man überhaupt dahin kommt, welche Stolpersteine es noch alles gibt. Für mich ist klar, dass bei einem solchen Jahrhundertprojekt irgendwann noch das Volk Stellung nehmen wird – sei es wegen Umzonungen oder auch, weil eine Volksinitiative ergriffen wird.

*Meier:* Die wahren Dimensionen des Durchgangsbahnhofs sind allgemein eben noch zu

wenig in der Gesellschaft verankert. Nochmals der Vergleich zu 1895: Als auf den frei werdenden Flächen des Bahnhofs das Hirschmatt-Quartier entstehen sollte, forderte die SP sozialen und städtischen Wohnungsbau. Der Stadt war das aber zu teuer und zu wenig liberal. Man einigte sich auf einen Kompromiss und definierte hohe wohngyienische Standards. Auch beim Durchgangsbahnhof wird die Entwicklung der Flächen viel Geld brauchen. Deshalb wird es zu Volksentscheiden kommen.

**Sie erwähnten das Bahnhofparking, das dem DBL zum Opfer fällt. Eine einfache Lösung, dieses zu kompensieren, wäre das Parkhaus Musegg.**

*Bieder:* Ja, das Parkhaus Musegg rückt automatisch wieder in den Fokus. Allerdings sind die Fronten dort sehr verhärtet, es drohen die alten Streitpunkte wieder hochzukommen. Es bräuchte eine vorausschauende Konfliktarbeit mit Stadtrat, Investoren sowie der Parlamentsmehrheit, die eine Musegg-Parking-Diskussion bisher verhindert hat und der Minderheit, die sich über das faktische Denkverbot ärgert.

**Aber die politische Mehrheit will die wegfallenden Parkplätze gar nicht kompensieren. Der Stadtrat hat sich dem bislang gefügt. Wo gibt es bei dieser Blockade Raum für Kompromisse?**

*Bieder:* Was bringt es denn, einfach Nein zu sagen? Weiterfüh-

rend wäre eine umfassende Konfliktanalyse. Daraufhin könnten alle berechtigten Bedürfnisse herausgeschält werden, um gestützt darauf die bestmöglichen Lösungen zu erarbeiten.

**Apropos Blockade: Auch das Verhältnis der Stadt zum Kanton und den Nachbargemeinden ist zurzeit nicht das beste. Woran hapert es?**

*Meier:* Wenn wir das wüssten ... Gewisse politische Kräfte bewirtschaften die Stimmung gegen die Stadt geradezu systematisch. Sie tun dies, obwohl vieles, was in der Stadt entsteht, auch die Region, den Kanton und die Innerschweiz weiterbringt.

**Luzern ist eben das Zentrum der ganzen Region.**

*Meier:* Die Stadt Luzern ist bisher gut gefahren damit, dass sie sich immer etwas kleiner macht, als allzu selbstbewusst aufzutreten. Doch irgendwie ist unser Föderalismus in solchen Fällen schon etwas zu kleinräumig. Zumindest beim Durchgangsbahnhof hoffe ich, dass die Stadt wenigstens mit den grossen Nachbargemeinden einen gemeinsamen Drive entwickeln kann wie mit dem Kanton.

*Bieder:* Mein Eindruck ist, dass man in der Zusammenarbeit zwar den Gesamtvorteil sieht, doch dieser wird heute schneller von spezifischen Situationen in den jeweiligen Gemeinden überlagert. Die Diskussionen um die Bypass-Überdachung in Kriens sind das beste Beispiel dafür.