

Gastbeitrag zum Stand der Luzerner Projekte Durchgangsbahnhof und Autobahnumfahrung Bypass

Erfolgs- und Killerfaktoren bei Grossprojekten

Wie wohl keine andere hiesige Politgeneration je zuvor haben die amtierenden Regierungen von Stadt und Kanton Luzern das Schicksal von Grossprojekten mitzuverantworten. Während der Bau des Durchgangsbahnhofs weitherum unbestritten ist, wird der Autobahn-Bypass zunehmend in Frage gestellt. Die Entwicklungen beider Projekte sind je in einem Stadium, wo noch vieles zum Erfolg beigetragen werden kann – wenn entsprechend vorausschauend geplant und entschieden wird.

Beim Durchgangsbahnhof gefährden noch zahlreiche Stolpersteine das Gelingen. Es werden viele, zum Teil gewaltige Interessenkollisionen zu lösen sein. Das zeigen nur schon die jüngst öffentlich gemachten Differenzen zwischen Kanton und Stadt. So kritisiert der Kanton, bei der von der Stadt Luzern initiierten Testplanung Durchgangsbahnhof seien die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem zu wenig gewichtet worden. Darum wird nun eine Gesamtverkehrsstudie gestartet.

Weitere Beispiele zu potenziellen Interessenskonflikten: Das Bahnhofparking muss der unterirdischen Bahnlinienführung zu grossen Teilen weichen. Wie geht man mit dieser Enteignung um? Realersatz? Darf man aus diesem Blickpunkt wieder das Parkhaus Musegg thematisieren? Was passiert mit dem immensen Aushubmaterial? Die Baulogistik ist eine grosse Herausforderung. Sie wurde jüngst vom Stadtrat auch als Argument genannt, warum der Projektwettbewerb für ein Car-freies Inseldisaster werden musste. Wo werden die Bauinstalla-



Beim Bahnhof Luzern soll ein Jahrhundertprojekt realisiert werden.

Visualisierung: PD

tionsplätze für den Tiefbahnhof situiert? Wird über Jahre hinweg das wirtschaftliche Fortkommen beispielsweise des städtischen Detailhandels und der Hotellerie erschwert?

Zum Vergleich: Bei der letzten Sanierung des Sonnenbergtunnels von 2010 bis 2013 wurde bauseits angedacht, diesen A2-Abschnitt während neun Monaten komplett zu sperren und den ganzen Verkehr auf der Achse Hamburg-Rom durch die Stadt zu leiten. Das Bundesamt für Strassenbau bevorzugte diese kostengünstige Lösung. Für die Stadt wären die Auswirkungen volkswirtschaftlich verheerend gewesen. Es ist ergo zielführend, die

zu respektierenden Interessen aller Direktbetroffenen frühzeitig in Erfahrung zu bringen und für alle Beteiligten möglichst angemessene Lösungen zu erarbeiten.

Gleiches gilt im Fall Bypass. Erschwerend kommt hier hinzu, dass der grundsätzliche politische Widerstand diesem Projekt gegenüber immer stärker wird. Die Projektverantwortlichen sind gut beraten, mit allen interessierten Kreisen zeitnah ergebnisoffene Gespräche zu führen. Sei es mit der kürzlich konstituierten Bürgerbewegung «Autobahn-Überdachung-Kriens», sei es mit den im Mai offiziell in einem Komitee zusammenge-

schlossenen Personen und Institutionen, die das Vorhaben grundsätzlich ablehnen. Es stellt sich die Frage, was bei einer dauernden Überlastung der A2 in unserer Region ohne neue Infrastruktur passiert? Wird zur Sicherstellung des internationalen Fernverkehrs allenfalls der Regionalverkehr vom übergeordneten Strassennetz umfassend auf das kantonale und kommunale Netz verbannt? Welche Konsequenzen hätte eine solche Entwicklung für die Agglomeration Luzern? Hat der Bund im Sinne der schweizweiten Gleichbehandlung Kriterien, die einen bestimmten Ausbaustandard vorsehen? Müssen zusätzliche «Wünsche» kanto-

nal und/oder kommunal finanziert werden?

Die Praxis hält zahlreiche gute Vorgehensmöglichkeiten bereit. Alt Bundesrat Villiger zum Beispiel hat seinerzeit im Hinblick auf die Schuldenbremse und den Neuen Finanzausgleich runde Tische gebildet, um mit den massgebenden Parteien, den Kantonen sowie den Sozialpartnern die Grundlagen für allseits mitgetragene Lösungen zu schaffen. Alt Stadtpräsident Franz Kurzmeyer hat beim legendären luzernischen Kulturkompromiss vorab die Bedürfnisse der nicht-etablierten Kreise ernst genommen und somit die Voraussetzungen

geschaffen, dass der Bau des KKL in vier Volksabstimmungen ermöglicht wurde. Auf gleiche Weise kam die Sportarena Allmend zu Stande. Alle Interessen der Direktbetroffenen wie Boccianer, Schützen, Landhockeyaner wurden respektiert, sodass in den beiden Volksabstimmungen keine enttäuschten Individualansprüche zusätzliche Nein-Stimmen generierten.

Debatten und politische Widerstandsfronten haben sich in den letzten Jahren, insbesondere bei Mobilitätsprojekten, verschärft und verhärtet. Auch darum verdienen es die für unsere Region so wichtigen Megaprojekte Durchgangsbahnhof und Bypass, vor allem durch den rechtzeitigen Miteinbezug der Direktbetroffenen ununterbrochen umsichtig abgewickelt zu werden. Es gibt auch auf internationaler Ebene gute Lehrbeispiele: Bei der Planung und dem Bau des heutigen Flughafens Wien wurde von Anfang an konfliktprophylaktisch gearbeitet – mit Erfolg.



Kurt Bieder
stadt@luzernerzeitung.ch

Hinweis

Kurt Bieder (69) ist seit neun Jahren als Mediator tätig und war zuvor zwölf Jahre Luzerner Stadtrat (FDP). Als Baudirektor war er bei der Sportarena Allmend politisch federführend. Dieser Gastbeitrag basiert auf einem jüngst beim Rotary eClub Zentralschweiz gehaltenen Vortrag.