

NACHRICHTEN

Grössere Menge Öl ausgelaufen

SEEBECKEN red. Beim Schiffssteg der SNG ist gestern Morgen eine grössere Menge Öl im Wasser festgestellt worden. Um eine weitere Ausbreitung zu verhindern, errichtete die Feuerwehr der Stadt Luzern eine Ölsperre. Danach wurde das Öl abgepumpt. Laut einer Mitteilung der Feuerwehr wird ein kleiner Teil der Ölsperre vorsorglich noch ein paar Tage dort bleiben. Die Ursache der Verschmutzung ist noch unbekannt.

Fussgänger bei Unfall verletzt

ZENTRALSTRASSE red. Bei einem Unfall auf der Zentralstrasse ist gestern um 7.15 Uhr ein Fussgänger verletzt worden. Der Mann wollte einen Fussgängerstreifen überqueren, als er von einem Rollerfahrer angefahren wurde. Nach einem kurzen Gespräch fuhr der unbekannte Rollerfahrer weiter. Der Fussgänger wurde beim Unfall verletzt und musste sich nachträglich in ärztliche Behandlung begeben. Die Polizei sucht nun den unbekannten Rollerfahrer oder Personen, die Angaben zum Unfallhergang machen können (Telefon 041 248 81 17).

Vorprojekt kostet 3 Millionen

METRO Die Initianten einer Metro zum Schwanenplatz fühlen sich durch eine von ihnen lancierte Studie bestärkt. Gemäss dieser fahren täglich 290 Cars in die Stadt.

STEFAN ROSCHI
stefan.roschi@luzernerzeitung.ch

Eine Untersuchung hat Erstaunliches ergeben. Demnach fahren im Schnitt täglich 290 Reisedeutschen in die Stadt Luzern – auf einen der Carparkplätze. Die Zählung wurde im letzten Sommer durchgeführt, zwischen dem 22. und dem 28. Juli – also während der Hauptsaison. Den Auftrag dazu hatten die Initianten des Metro-Projekts rund um Marcel Sigrist und Franz Zihlmann gegeben. «Wir sind selber überrascht, wie hoch die Zahl ausgefallen ist», sagt Sigrist. Zumal die Busse, die direkt zu den Hotels fahren, nicht mitgezählt wurden.

Die Initianten wollen den Schwanen- und den Löwenplatz sowie das Inseli von Cars frei machen und auch sonst den Stadtverkehr entlasten. Ihre Idee ist ein grosses Parkhaus neben der KVA Ibach, von wo eine unterirdische Bahn via Kantonsspital zum Schwanenplatz fahren soll. Im Juni wurde das private Projekt vorgestellt, und seither laufen verschiedene Abklärungen, zu denen

auch die Verkehrszählung gehört. Erste Ergebnisse sind im September präsentiert worden und haben gezeigt, dass allein der Schwanenplatz täglich von 140 Cars angefahren wird (Ausgabe vom 7. September). Es war das erste Mal, dass jemand die Cars in Luzern zählte.

Parkhaus müsste angepasst werden

Die neuste Erkenntnis zu den Carfahrten sind erst jetzt präsentiert worden, weil die Auswertung laut Sigrist eine Weile gedauert hat. Für die Metro-Initianten sind diese Zahlen eminent wichtig, unterstützen sie doch ihren Lösungsvorschlag. Es zeigt sich nun sogar, dass die erste Annahme, wonach im Parkhaus 80 Plätze für Cars reserviert werden, zu tief ist. Marcel Sigrist sagt: «Wir müssen neu mit 140 bis 150 Plätzen rechnen.» Für Autos sind nach wie vor 3500 Parkplätze vorgesehen.

«Wir sind auf dem richtigen Weg und mehr denn je vom Metro-Projekt überzeugt», sagt Ronald Joho, der die Medienarbeit übernommen hat und zum 13-köpfigen Team zählt. Man spüre, dass die allgemeine Zustimmung wachse. Zum Beispiel würden inzwischen drei Viertel der Hotels einer Metro positiv gegenüberstehen, wie eine Umfrage von Luzern Hotels ergeben habe. Auch das Kantonsspital habe sich bereits wohlwollend geäussert, würde es doch von der Zwischenstation profitieren. Bald will man zudem die Meinung der Bevölkerung einholen. «Eine repräsentative Umfrage ist geplant.»

Die Finanzierungsfrage des 400-Millionen-Projekts ist nach wie vor ungeklärt. Allerdings haben laut Joho erste Gespräche mit einigen potenziellen Investoren stattgefunden. Damit ein Geldgeber aber einsteigt, braucht er Rückendeckung – auch von politischer Seite. Nur ist ein solcher «Konsens» bisher



«Wir sind selber ob der hohen Zahl überrascht.»

MARCEL SIGRIST,
METRO-INITIANT

nicht erreicht worden, wie die Initianten zugeben müssen. Ein erster runder Tisch mit Vertretern von Stadt, Kanton, Emmen und Ebikon hat Mitte September stattgefunden. An diesem gabs von Behörden aber keinen zustimmenden Beifall, wie sich das die Metro-Initianten wohl gewünscht hätten. Stattdessen wurden mehr Fakten gefordert.

Am nächsten Treffen, das für Februar angesagt ist, wollen die Initianten der

Stadt neben den Resultaten zu den Car-Zählungen weitere Untersuchungsergebnisse zu Themen wie Verkehr, Umwelt und Raumplanung vorlegen. Spätestens dann, oder lieber noch früher, möchten Marcel Sigrist und seine Kollegen ein Bekenntnis des Stadtrats zum Metro-Projekt. «Wir verlangen nicht viel», so Sigrist, «nur ein Ja der Politik zur weiteren Planung.» Zwischen den Zeilen kann man heraushören, dass er sich von der Politik ein rasches Tempo erhofft hat. Schliesslich reden die Metro-Leute von einem Baustart 2015.

Hoffen auf Spender

Klar ist, dass die Metro-Initianten bald auf mehr Geld angewiesen sind. Bisher haben sie – oder hauptsächlich Franz Zihlmann – laut eigenen Angaben 1 Million Franken für eine Machbarkeitsstudie und andere Abklärungen ausgegeben. «Im Frühling möchten wir in das Vorprojekt starten», sagt Marcel Sigrist. Doch dieses wird allein schon 2 bis 3 Millionen kosten. Möglich ist, dass ein Investor das ganze Projekt übernimmt und selber weiterzieht oder die Initianten miteinbezieht. «Vielleicht erhalten wir für das Vorprojekt auch Gelder von Spendern», so Sigrist. Dann könnte man die Arbeiten vorläufig selber weiterziehen. «Es ist noch alles offen.» Um fürs Erste eine bessere Ausgangslage und Verhandlungsposition zu erhalten, wollen die Initianten Anfang Jahr eine Gesellschaft «zur Erstellung der Metro» gründen.

So kam es zum Abriss des Luzerner Nobelhotels Tivoli

HOTELS Heute schützt die Stadt Nobelhotels vor dem Abriss. Noch vor wenigen Jahren sah das ganz anders aus.

Es darf in der Stadt Luzern keinen zweiten «Fall Tivoli» geben!

Diese Forderung war in den letzten Monaten sowohl aus dem Stadthaus als auch quer durch die Parteien zu hören. Das 1838 erbaute und bis 1985 erweiterte altherwürdige «Carlton Hotel Tivoli» an der Haldenstrasse 57 wurde 2003 abgerissen. An seiner Stelle baute die Karl Steiner AG 2008 eine Residenz mit 59 Wohnungen für Gutbetuchte.

Neue Zone verbietet Abriss

Der «Fall Tivoli» war nach der Umnutzung des nahe gelegenen Hotels Eden in ein Wohn- und Geschäftshaus für viele Politiker ein Argument für die umstrittene Tourismuszone. Diese Zone war Teil der vom Volk im Sommer 2012 angenommenen revidierten Bau- und Zonenordnung (BZO). 13 Nobelhotels, hauptsächlich entlang des Sees oder an speziellen Standorten wie auf dem Gütsch, dürfen neu nicht mehr abgerissen oder komplett umgenutzt werden. Nur wenn ein Gutachten aufzeigt, dass das Haus nicht mehr rentabel bewirtschaftet werden kann, ist eine Umnutzung erlaubt. Die Stadt will so verhindern, dass weitere Hotels an bester Lage aus Renditegründen zu Luxusresidenzen



So wie auf dieser undatierten, vermutlich aus den 70er-Jahren stammenden Aufnahme hat das Hotel Tivoli lange ausgesehen. 1985 wurde die Fassade aufgestockt.

Bild Stadtarchiv Luzern

sich alle auf die zahlungskraftigen Bewohner der geplanten Luxussiedlung. So sagte der damalige Finanzdirektor Franz Müller 2003: «In Luzern mangelt es an Bewohnern mit starker Steuerkraft, die überdurchschnittlich zum Budget beitragen.» Und der damalige Baudirektor und «Vater» der Tourismuszone, Kurt Bieder, lobte «die hohe Qualität» des Neubauprojekts. Dass ein stolzes Seehotel verschwand, war damals keine Schlagzeile wert. Gestritten wurde zwar, aber wegen anderer Sachen. Etwa über Bäume, die als Ersatz auf dem Tennisclub-Areal gepflanzt werden sollten.

Glanzmann kaufte auch «Gütsch»

Rückblick: Ab Anfang 90er-Jahre gerät das «Tivoli», das während des Zweiten Weltkriegs als Internierten- und Rückwandererheim diente, in die Negativschlagzeilen. Das Haus gehört seit vier Jahrzehnten dem Hotelier Fritz Furler, in dessen Besitz sich auch das «Gütsch» und das «Wilden Mann» befinden. Wegen Nachfolgeproblemen sucht Furler einen Käufer für das «Tivoli» und das «Gütsch». Den Zuschlag erhält 1989 die bis dato völlig unbekannte Clamai Holding AG. Deren Präsident Bernhard Burkhart verspricht, die beiden Häuser



Ab 2008 zogen in die neue Luxusresidenz die ersten Bewohner ein.

Bild Roger Grütter

sollten «noch besser» werden. Zirka 7 bis 10 Millionen Franken wolle man investieren. Doch wie ernst es Burkhart ist, woher er das Geld dazu hat und wer genau hinter der Clamai AG steht, darüber kursieren diverse Gerüchte. Kurze

Zeit später übernimmt der Immobilienhändler Franz Glanzmann die Clamai AG. 1991 vergibt Glanzmann das «Tivoli» an die Rappi AG unter Lukas Kunz im Baurecht, 1994 kauft dieser das Hotel. Wegen Kunz' Finanzproblemen

«Wir sahen das nicht als Problem»

ABRISS Iw. Heute sagt alt Stadtrat Kurt Bieder zur stadträtlichen Kehrtwende in Sachen Abriss von Nobelhotels: «Damals schätzten wir den Tivoli-Abriss nicht als problematisch ein. Wir sahen das nicht als Präjudiz, sondern als Einzelfall.» Erst als weiteren Seehotels eine Umnutzung drohte, habe der Stadtrat begonnen, sich für den Erhalt der Liegenschaften einzusetzen.

Der damalige Stadtarchitekt Jean-Pierre Deville fügt an: «Wir hatten dazumal rechtlich auch keine Möglichkeiten, den Abriss zu verhindern. Aber wir konnten hohe Auflagen betreffend Qualität des Neubaus stellen.» Zudem hat die Stadt mit der Investorin einen Deal ausgehandelt. Diese durfte das Bauvolumen erweitern, dafür trat sie der Stadt gratis den 2300 Quadratmeter grosse Landstreifen zwischen Haldenstrasse und See ab. Dass mit Luxuswohnungen «erfolgreich» die Steuereinnahmen erhöht werden konnten, sei natürlich ebenfalls das Ziel der Stadt gewesen, so Bieder.

geraten sich die Parteien aber heftig in die Haare. Schliesslich kauft sich 1995 die Clamai AG das «Tivoli» zurück. Allerdings nur, um es 1999 an die Karl Steiner AG zu veräussern. Deren erstes Konzept sieht vor: Ein Drittel des Gebäudes dient weiter als Hotel, zwei Drittel als Altersresidenzen. Das ist schnell Makulatur. Der damalige Stadtarchitekt Jean-Pierre Deville mahnt zwar noch, wichtig sei, abzuklären, was vom alten «Tivoli» erhalten werden könne. Vergebens. Nun heisst es seitens der Investorin, sanieren sei doch keine Option, die Bausubstanz viel zu schlecht. Auch Hotelzimmer sind keine mehr vorgesehen. Begründung: «In letzter Zeit sind hinreichend neue Hotels gebaut worden.» 2003 liegt die Baubewilligung vor – das Haus wird abgerissen.

2008 ziehen die ersten Bewohner in die neuen Wohnungen, die sich gut verkaufen. Wer Interesse hat: Aktuell steht eine 205 Quadratmeter grosse 4½-Zimmer-Mietwohnung frei. Geschätzter Mietpreis: zwischen 8000 und 12 000 Franken. Wie viel die Wohnung genau kostet, will die Verwaltung nicht sagen – aus Diskretionsgründen.

LUCA WOLF
luca.wolf@luzernerzeitung.ch



umgebaut werden. Entsprechende Entwicklungen waren bei den Hotels Palace und Europe im Gang – beim National gibts schon länger einen Teil mit Privatwohnungen. Gegen die Hotelzone gingen Einsprachen ein, bis zum Sommer entscheidet der Regierungsrat darüber.

Vorfreude auf gute Steuerzahler

Es darf also keinen zweiten «Fall Tivoli» mehr geben. Da könnte man meinen, dass sich die Stadt und die Politik damals mit Händen und Füssen gegen den «Tivoli»-Abriss gewehrt hätten. Doch falsch gedacht. Vielmehr freuten