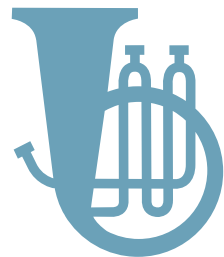


Vorfasnacht Wildwest in Luzern

Der fasnächtliche Countdown läuft. Bis zum Schmutzigen Donnerstag dauerts noch **34 Tage**.

Fasnacht
2017



Die Neuigkeit

Den ersten Auftritt in diesem Jahr haben sie bereits hinter sich, die drei Alten. Gemeint sind die ältesten Musigen, die **Luzerner Original Guggenmusik 4711** (1947), **Chatzemusig** (1949) und **Bohème** (1950). Traditionellerweise haben sie am letzten Samstag den neuen Fritschivater auf seinem Zug durch die Stadt ans Bärtellessen kakofonisch begleitet. Dabei ist vielleicht dem einen oder anderen aufgefallen, dass bei den Chatze einer eine neue Kette trägt: **Pascal Kreienbühl** heisst der neue **Chatzemeister**. Er hat die stolze Kette und damit das Präsidentenamt am Chatzebot von **Marco Herzog** übernommen.

Das Gerücht

«Schon gehört? Der legendäre, 1978 von Angy Burri ins Leben gerufene Luzerner Westernball findet wieder statt!» Stimmt das, oder ist es bloss ein Gerücht? Es stimmt – fast. Am Samstag geht im Hotel Palace das «**Tröcker & Cöny-Treffen**» über die Bühne – das Motto der inzwischen bereits sechsten Ausgabe von «**Gisela und Ruedi**». Wegen der fasnächtlichen Ball-Theater-Rollenkombination ist also mit erhöhter Präsenz von Bikern, Tru ckern, Trappern, Cowgirls und -boys zu rechnen. Tickets? Längst ausverkauft. Mehr Infos? Ja, unter www.giselaundruedi.ch.

Der Anlass

Der Räbi-Bock der Guuggenmusig Räbedibäms am 21. Januar im Braui-Saal Hochdorf wartet mit Partymusik und einem Monsterkonzert ab 18.50 Uhr auf.

Die Agenda

Freitag, 20. Januar
Root, Arena: Göigguball mit Monsterkonzert ab 20 Uhr.

ANZEIGE



Walter Stalder,
Direktor Wirtschaftsförderung Luzern,
Luzern

«**Von einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort Schweiz profitieren alle. Weitere Unternehmen kommen – bestehende Unternehmen bleiben. Darum JA zur Steuerreform!**»

www.luzernerkomitee.ch



«Die Diskussion wird verweigert»

Grossprojekte Bankier Karl Reichmuth ärgert sich, dass die Stadt aus dem Parkhaus-Musegg-Projekt aussteigt. Wie man es besser machen könne, zeige das Beispiel des KKL.

Interview: Robert Knobel
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Der Begriff tauchte in Luzern in letzter Zeit wieder öfter auf: Public Private Partnership (PPP). Er benennt die Tatsache, dass private Geldgeber gemeinsam mit der öffentlichen Hand wichtige Infrastrukturprojekte realisieren. Prominenteste – und erfolgreichste – Beispiele dafür sind der Bau des KKL (1998) und der Swissporarena (2011).

Dass PPP in jüngster Zeit wieder in aller Munde ist, hat allerdings damit zu tun, dass das Prinzip nicht mehr wie gewünscht funktioniert. Die Salle Modulable, die von Privaten, Stadt und Kanton gemeinsam hätte finanziert werden sollen, scheiterte im Herbst 2016 am Veto des Kantonsrats. Wenige Monate später entschied das Stadtparlament, dass sich die Stadt aus den Planungen für das private Parkhaus-Projekt Musegg zurückziehen soll.

Er sammelte 63 Millionen fürs KKL

Hat das «Luzerner Modell», das beim KKL und der Swissporarena schweizweit für Bewunderung sorgte, ausgedient? Wir sprachen mit dem Luzerner Privatbankier Karl Reichmuth. Er hat als Präsident des KKL-Sammelkomitees 63 Millionen Spendengelder für das neue Konzerthaus zusammengebracht. Bei der Salle Modulable fungierte Reichmuths Rütli-Stiftung zudem als Vermittlerin der Engelhorn-Millionen.

Karl Reichmuth, die Salle Modulable ist gescheitert, für das Parkhaus Musegg siehts schlecht aus. Wieso schafft es Luzern nicht mehr, private Projekte mit öffentlicher Beteiligung zu realisieren?

Bei der Salle Modulable war der Kapitalfehler, dass bereits für die Projektierung öffentliche Gelder gefordert wurden. Die Projektierungskosten waren zudem viel zu hoch angesetzt. Daher war das Nein des Kantonsrats absehbar. Ganz anders beim Parkhaus Musegg. Hier wurde mit einem bewussten politischen Entscheid



Karl Reichmuth (77) vor dem KKL, für dessen Bau er sich engagiert hat. Bild: Pius Amrein (Luzern, 18. Januar 2017)

ein Projekt frühzeitig abgeklemmt. Die weitere Diskussion darüber wird geradezu verweigert. Das ist unschweizerisch, und es ärgert mich extrem.

Die Linken kritisierten in beiden Fällen, dass Private ihre Ideen der Politik aufzwingen wollten. Dabei müsste die Initiative für Grossprojekte von der Politik kommen – wie beim KKL.

Das Beispiel mit dem KKL stimmt doch überhaupt nicht! Die Idee für den Bau eines neuen Konzerthauses kam 1988 erstmals dank der Mäzenin Alice Bucher auf den

Tisch. Sie zahlte eine knappe Million Franken für ein Vorprojekt und brachte damit den Stein ins Rollen. Die Politik stand damals noch lange abseits. Ich erinnere mich, wie Stadtpräsident Franz Kurzmeyer zu mir sagte, ich sei ein Fantast. Statt für ein unrealistisches neues Konzerthaus solle ich mich besser für die Sanierung des Bourbaki einsetzen.

Was gab den Ausschlag, dass die Stadt das KKL plötzlich doch unterstützte?

Die Stadt sprang erst auf den Zug auf, als die Projektierungsphase vorüber war. Die 4,3 Millionen

für die Projektierung haben wir ausschliesslich privat finanziert – übrigens auch mit Spenden aus dem Ausland. Ich sage dies mit Verweis auf jene Kritiker, die die ausländische Herkunft der Salle-Modulable-Gelder bemängelten.

Wenn man die Vorgeschichte des KKL anschaut, könnte man sagen, dass für das Parkhaus Musegg noch nicht alles verloren ist – vielleicht wird sich die Politik in einer späteren Phase wieder einklinken?

Nein, das wird sie eben genau nicht tun. Denn das Stadtparlament hat nicht nur der Politik,

sondern auch der Verwaltung ein Denk- und Planungsverbot auferlegt. Und hier liegt der entscheidende Unterschied zum KKL. Auch wenn sich die Politik damals erst spät zum Projekt bekannte, so hatten wir bereits zu einem frühen Zeitpunkt die Unterstützung der Stadtverwaltung. Ohne die Mitarbeit der Baudirektion während der Projektierungsphase wäre das KKL nicht möglich gewesen. Das ist der eigentliche Skandal beim Parkhaus Musegg. Man verbietet der Stadtverwaltung, ihre Arbeit zu tun.

Trotz offizieller Unterstützung musste die Politik beim KKL noch viel Überzeugungsarbeit leisten und Kritiker an Bord holen.

Ja, und das machte Franz Kurzmeyer ausserordentlich gut. Als richtiger «Stadtvater» hat er Kritiker eingeladen, den Weg mitzugehen. Am Ende war das Projekt breit abgestützt.

Tut die Luzerner Politik heute zu wenig, um Projekte mehrheitsfähig zu machen?

Ja, ganz klar. Was ich befremdend finde, ist das Verhalten der Linken, die ja immer auf Minderheitenschutz pochen. Jetzt haben sie die Mehrheit und wollen davon plötzlich nichts mehr wissen. Es geht nur noch darum, die eigene Sicht der Dinge durchzudrücken. Sie glauben, sie hätten es nicht nötig, auf andere zuzugehen und Kompromisse einzugehen.

Was braucht es, damit in Luzern Projekte von Privaten und öffentlicher Hand wieder gelingen?

Es braucht Offenheit – in Gedanken und für Werke.

Viele beklagen zurzeit eine mangelnde Leadership in Luzern. Projekte scheitern unter anderem deshalb, weil sie keine Identifikationsfigur haben. Wäre das nicht eine Rolle für Sie?

Dafür bin ich mit 77 Jahren zu alt. Das ist nicht mehr meine Aufgabe. Ich hoffe aber sehr, dass es wieder Leute geben wird, die entsprechende Qualitäten mitbringen.

Wie lässt sich die Mobilität verbessern?

Luzern Ein Durchgangsbahnhof, die Lokalisierung von freien Parkplätzen mit dem Smartphone: Ideen zur Lösung der Verkehrsprobleme sind vorhanden – sie müssten nur noch umgesetzt werden.

Mobilität ist in aller Munde. Die Menschen wollen schnell, billig und möglichst bequem von A nach B kommen. Das stellt unsere Gesellschaft vor immer grössere Herausforderungen. In der Schweiz sind wir bekanntlich auch in diesem Bereich schon ziemlich fortgeschritten. Das Problem: «Unser hoher Wohlstand lässt uns nicht mehr an die Zukunft denken, und grössere Innovationen bleiben aus», sagt Andreas Meyer, CEO der SBB AG. Man nehme das Beispiel des Sackbahnhofs von Luzern. «Sackbahnhöfe gehören klar der Vergangenheit an.»

An der gestrigen Mobilitätskonferenz im Verkehrshaus haben Referenten mit verschiede-

nen Hintergründen ihre Visionen für die Zukunft im Mobilitätsbereich vorgestellt. Die Referenten sind sich einig: Es braucht innovative Ideen, um mit der Zeit mithalten zu können.

Weit voranzuschauen, ist unumgänglich

«Schon heute müssen wir Visionen für das Jahr 2050 ausarbeiten», sagt Wolfgang Stölzle, Professor für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen. Die Prozesse werden durch die heutige Politik verlangsamt, und es dauere lange, bis ein Projekt endlich realisiert werde. Man brauche einen Masterplan für die gesamte Schweiz. «Für solche innovativen Ideen fehlt der heutigen Politik je-

doch der Mut», sagt Stölzle. Eine Entwicklung der Zukunft bedeute vielleicht auch, die Infrastruktur dort zurückzubauen, wo sich der Verkehr falsch entwickelt habe. Man müsse in alle Richtungen denken. Andreas Meyer sieht das etwas anders: «Es müssen zuerst spezifische Pläne für die einzelnen Regionen ausgearbeitet werden, die dann miteinander verknüpft werden können.»

Die Zukunftsmusik liegt in der Technologie

Gemäss Stephan Marty, CEO von Energie Wasser Luzern (EWL), muss der Verkehr insgesamt smarter werden. «Die Realität wird zunehmend mit der Virtualität vermischt.» Eine «Smart

City» könne und solle sich die neuen Technologien zu Nutzen machen. «Alles, was sowieso öffentlich sichtbar ist, sollte auch im Internet einsehbar werden», so Marty. Der Luzerner müsse also in Zukunft nicht mehr nach einem Parkplatz suchen und den Verkehr unnötig behindern, sondern könne die freien Parkplätze einfach von zu Hause aus auf seinem Handy sehen. Sensoren bei jedem Parkplatz würden ein solches Projekt möglich machen. «Für die Carparkplätze wird diese Idee bereits kommenden Frühling realisiert», sagt Marty.

Für das Unternehmen Galliker bedeutet die Stautentwicklung auf den Strassen einen Effizienzverlust bei der Auslieferung sei-

ner Waren. «Aus diesem Grund brauchen wir mehr Lastwagen, was den Verkehr nur noch verschlimmert», sagt Galliker-CEO Peter Galliker. Die Antwort darauf wäre der Ausbau des Verkehrsnetzes. Auch dem Kantonsrat Luzern macht der Verkehr zu schaffen. Die Standorte der Spitäler wurden vor 40 bis 50 Jahren festgelegt. «Sie waren nicht auf den motorisierten Verkehr von heute ausgerichtet», sagt Peter Schilling, FDP-Nationalrat und Spitalrat des Luzerner Kantonsrats. Eine Lösung sieht er in der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Oliver Schneider
region@luzernerzeitung.ch