

## Der kleine Bub wurde Fahrlehrer

**Archivbild** In unserer Zeitung zeigten wir gestern auf Seite 26 ein Archivbild von einem Oldtimerauto-Schaufahren 1948 am Schweizerhofquai in Luzern. Dabei fährt ganz vorne ein Bub stolz mit seinem eigenen kleinen Auto mit. Jetzt ist jetzt klar, wer der kleine Autofahrer war, nämlich der damals 5-jährige Bruno Burri. Seine Schwester, die heute 83-jährige Lydia Renggli-Burri, hat ihn sofort erkannt und sich gestern bei unserer Zeitung gemeldet.

«Das Auto hatte unser Vater Josef Burri 1936 auf seinem Küchentisch gebaut», erinnert sie sich. «Es war ein richtig schönes Tretauto aus Metall, mit echten luftgefüllten Reifen.» Josef Burri war Mechaniker und Autoexperte. Seine Söhne Josef und Bruno gründeten später an der Sempacherstrasse in Luzern eine Fahr-



Der 5-jährige Bruno Burri im Tret-Auto am Schweizerhofquai.  
Bild: Archiv LZ (Luzern, 31. Juli 1948)

lehrer-Berufsschule. Beide waren als Fahrlehrer tätig und führen daneben auch hobby-mässig Autorennen. Sie sind inzwischen gestorben. Eliane Burri, die Tochter von Josef Burri junior, führt die Tradition heute mit ihrer Fahrschule weiter.

### «Eine Ehrendame mit grossem rundem Hut»

Der kleine Bruno schrieb nach dem Oldtimer-Anlass einen Schulaufsatz. Er sei mit seinem Vater und seinem «Tramp-Auto» dem Quai entlanggegangen, als sie die «Auto-Konkurrenz» vor dem Hotel National sahen. Da sein Vater den Organisator, Herrn Fischer, kannte, durfte Bruno sich «der Kolonne anschliessen». Vor der Tribüne am Schweizerhofquai habe sich dann «eine Ehrendame mit grossem rundem Hut» über ihn gebeugt. Danach sei ein Fotograf gekommen und habe ihn fotografiert. Der Aufsatz endet so: «Zwei Tage später war ich fast in allen Zeitschriften und Zeitungen abgebildet.» Klein Bruno erhielt für seinen Aufsatz die Note 6.

Wer das elegante Mannequin auf dem Foto von 1948 ist, weiss Lydia Renggli nicht. Passend zum Anlass kann man sie vielleicht als eine Art schicke Vorläuferin der heutigen Formel-1-Boxengirls bezeichnen.

### Was ist aus dem Auto geworden?

Doch was ist aus dem mit viel Können und Liebe hergestellten Tretauto geworden? «Heute muss ich sagen, dass es eigentlich ins Verkehrshaus gehörte», sagt Lydia Renggli. «Aber leider ist es irgendwann verschwunden.» Wer weiss, vielleicht kann jemand, der diesen Artikel liest, einen Hinweis liefern? (hb)

# «Stadt müsste in Tasche greifen»

**Carparkierung** Der Stadtrat will die Parkhausprojekte Musegg und Schweizerhofquai prüfen – mit möglichst wenigen Autoparkplätzen. Laut dem Musegg-Initianten geht das, aber nur mit staatlicher Subventionierung.

**Interview: Beatrice Vogel**  
beatrice.vogel@luzernerzeitung.ch

Der Luzerner Stadtrat will betreffend Carparkierung zwei Varianten prüfen: einen Carparkplatz auf der Allmend in Kombination mit einem Parkhaus in der Innenstadt respektive mit einem zusätzlichen Ausweichparkplatz auf einem städtischen Grundstück in Kriens (Ausgabe von gestern). Dabei werden die Parkhaus-Projekte Musegg und Schweizerhofquai wieder aktuell – allerdings als reine Carparkhäuser mit wenigen Autoparkplätzen. Fritz Studer, VR-Präsident der Musegg Parking AG, nimmt Stellung.

### Fritz Studer, was sagen Sie dazu, dass die Parkhausprojekte wieder im Spiel sind?

Nachdem wir eineinhalb Jahre mit dem Stadtrat eng zusammengearbeitet haben und eine Million Franken in das Vorprojekt investiert haben, waren wir von der schroffen Behandlung und dem Diskussionsverbot durch Parlament und Stadtrat sehr enttäuscht. So beendet man keine gegenseitig vereinbarte Zusammenarbeit. Unser Interesse gilt aber weiterhin einer Lösung. Deshalb sind wir bereit, die Diskussionen und Verhandlungen wieder aufzunehmen.

### Das Innenstadtparkhaus soll kaum Autoparkplätze aufweisen. Ist das realistisch?

Wir haben schon früh verschiedene Varianten geprüft. Unsere Prämisse war aber ein Investorenmodell, bei dem das Parkhaus ausschliesslich von Privaten finanziert wird. Dann sind 670 Autoparkplätze nötig. Natürlich sind weniger Parkplätze denkbar. Fest steht aber auch: Je weniger PW-Parkplätze, desto tiefer muss die öffentliche Hand in die Tasche greifen.

### Dafür wären aber die Baukosten niedriger.

Ein bis zwei Stockwerke weniger würden die Kosten senken, ja. Der grösste Posten ist aber die



Diese Tiefgaragen-Einfahrt am Musegggrain soll als Ausgang des Parkhauses Musegg genutzt werden.

Bild: Pius Amrein (Luzern, 9. Februar 2017)

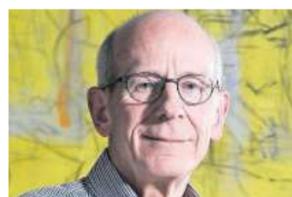
Grundinfrastruktur wie Zufahrt und die technischen Installationen. Diese braucht es auch bei nur einem Geschoss.

### Wie viel Geld müsste die Stadt in die Hand nehmen?

Grundsätzlich kann sich der Betrag zwischen null – wenn das Projekt so bleibt, wie es jetzt dasteht – und schätzungsweise 3 bis 4 Millionen Franken jährlich bewegen, wenn keine PW-Parkplätze gebaut werden. Man kann auch an den Parkgebühren schrauben. Dort stellt sich aber die Frage, wie hoch diese sein dürfen, damit das Parkhaus und Luzern konkurrenzfähig bleiben.

**Die Initiative für das Parkhaus Musegg dürfte es vor dem Stimmvolk schwer haben. Die Chance, die sich nun aufgetan hat, müsste man doch am Schopf packen.**

**«Unsere Prämisse war ein Investorenmodell, bei dem das Parkhaus ausschliesslich von Privaten finanziert wird.»**



Fritz Studer, VR-Präsident Musegg Parking AG

Wenn der Stadtrat die Parkhäuser ernsthaft prüft, so wie er es versprochen hat, dann ist meines Erachtens die Initiative weitgehend erfüllt. Ich könnte mir vorstellen, dass die Initianten vor diesem Hintergrund die Initiative möglicherweise sistieren.

### Wie wichtig ist es, dass Touristen in der Innenstadt aus dem Car aussteigen können?

Beim Tagestourismus ist das sehr entscheidend. Touroperatoren und Gäste sind sensibel: Wenn der Zeitaufwand zu gross und die Organisation zu umständlich ist, kommen sie einfach nicht mehr nach Luzern. Das ist brandgefährlich für unsere Stadt, denn so eine Entwicklung lässt sich fast nicht rückgängig machen. Wenn man zur Tourismusbranche, zur Gastronomie und Uhrenindustrie Sorge tragen will, muss man sich Veränderungen sehr gut überlegen.

### Die zwei Parkhausprojekte unterscheiden sich vor allem durch die Zufahrt. Wird das bei einer Entscheidung ausschlaggebend sein?

Da die beiden Projekte auf einem sehr unterschiedlichen Entwicklungsstand sind, lassen sie sich noch nicht wirklich vergleichen. Ich möchte deshalb keine Bewertung vornehmen. Verkehrsmässig bringt jedoch das Seeparking keine Entlastung, da die Zufahrt durch die Stadt erfolgt.

### Wie gehen Sie nun weiter vor?

Ich gehe davon aus, dass der Stadtrat das Gespräch mit uns suchen wird. Wir sind auf jeden Fall bereit verschiedene Varianten zu diskutieren. Wenn der Stadtrat den Lead will, kann die Stadt uns das Vorprojekt auch abkaufen. Letztlich muss die Politik entscheiden, wie viel Geld die Stadt in die Hand nehmen soll.

## «Es geht um die Art und Weise, wie man Gäste empfängt»

**Cartourismus** Ein allfälliger Entscheid für eine der beiden seit gestern zur Debatte stehenden Carparkierungsvarianten könnte weitreichende Konsequenzen für den Tourismus haben. Nach der Meinung von Parkhaus-Musegg-Initiant Fritz Studer ist es entscheidend, dass die Touristen in der Innenstadt den Car verlassen können (siehe Interview).

Gleicher Ansicht sind die Tourismusunternehmen: Es sei zentral, dass die Carparkierung im Stadtzentrum möglich bleibe (Ausgabe von gestern). Diese Sichtweise vertreten sowohl Luzerner Tourismus, als auch die City Vereinigung und der Quartierverein Altstadt, die Juweliere Bucherer und Gübelin, das Souvenirgeschäft Casagrande und die Confiserie Bachmann – alle mit Geschäften am Schwanenplatz oder Grendel – sowie der Wirtschaftsverband Stadt Luzern.

«Bei der direkten Zufahrt geht es auch um die Art und Weise, wie man Gäste in Luzern empfängt: durch die Haus- und nicht durch die Hintertür», erklärt Jörg Baumann, Mediensprecher von Bucherer. Entscheidend sei dabei, wo man den Car verlasse; bei den Parkhaus-Projekten wäre das mitten in der Altstadt, ähnlich wie heute.

### Tourismusunternehmen sind «offen»

Der zweite ausschlaggebende Punkt für den Cartourismus sei das kleine Zeitbudget der Gruppenreisenden, so Baumann. Auch wenn die Fahrt von der Allmend mit dem Zug nur zwei Minuten betrage, sei der Zeitaufwand gross: «Gruppen sind nicht gleich agil wie Individualtouristen.» Deshalb favorisiere die Tourismusbranche Luzerns die Variante «Allmend mit Innen-

stadtparkhaus». Sollte sich die Stadtpolitik aber gegen diese Variante entscheiden, dürften Touristencars nicht mehr in der Innenstadt parkieren.

Stellen sich die Tourismusunternehmen also gegen die Variante, die nur Carparkierung auf der Allmend und im Hinder Schlund zulassen würde? «Wir wollen kein Ergebnis vorwegnehmen, sondern sehen der nun kommenden Erarbeitung von Lösungen im Dialog positiv entgegen», sagt Jörg Baumann.

Allerdings nehme man den Stadtrat betreffend Mitwirkung beim Wort. «Betroffene und Tourismusexperten müssen einbezogen werden», so Baumann. Das gut funktionierende heutige Carregime am Schwanenplatz zeige schliesslich, dass ein gemeinsames Engagement erfolgreich sein könne. Dafür sei man gern bereit, mitzuarbeiten. (bev)

## Motionäre erwarten einen Gegenvorschlag

**Attraktive Innenstadt** An der Medieninformation zur Car-Studie sagte Stadtpräsident Beat Züsli (SP): Der Stadtrat werde «keinen Gegenvorschlag zur Initiative im rechtlichen Sinn» ausarbeiten. Das sei mit den Motionären abgeprochen (Ausgabe von gestern). Die Initiative «Aufwertung der Innenstadt» von FDP, SVP und CVP verlangt, dass die Planung des Parkhauses Musegg wieder aufgenommen wird.

Die Motionäre (Grüne, SP, GLP) legen allerdings Wert darauf, festzuhalten, dass sie mit der Aussage des Stadtpräsidenten nicht einverstanden sind. Sie «verlangen vom Stadtrat explizit die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags», schreiben sie in einer Mitteilung von gestern. Die im September 2017 überwiesene Motion verlange die Aufwertung der Innenstadt, unabhängig von der Frage der Carparkierung. Da-

bei gehe es um «Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt für die unterschiedlichen Anspruchsgruppen wie Stadtbevölkerung und Gäste von nah und fern».

Auf Nachfrage präziserte Beat Züsli nun seine Aussage: Der Stadtrat werde natürlich einen Gegenvorschlag inklusive Planungsmassnahmen zur Aufwertung der Innenstadt vorlegen. Allerdings sei es sehr wahrscheinlich, dass dieser die Kreditlimite für ein obligatorisches Referendum nicht überschreite und deshalb nicht als Gegenvorschlag im rechtlichen Sinne gelte. Insofern handle es sich um einen «Alternativvorschlag, der den Absichten der Motionäre entsprechen dürfte». Das Parlament könne das Referendum aber beschliessen, wodurch der Gegenvorschlag doch zur Volksabstimmung gelangen würde. (bev)