Gesucht: Frau mit Humor und Niveau
Ein Stelleninserat von Energie Wasser Luzern sorgt für Irritationen. 22

Zum Tiefbahnhof – mit Zwischenhalt

Verkehr Der Kanton Luzern fordert vom Bund, eine Etappierung des unterirdischen Durchgangsbahnhofs zu prüfen. So könnten Stadt und Kantone das Projekt schneller vorfinanzieren.

Alexander von Däniken
alexander.vondaeniken@luzernerzeitung.ch

Fährt der Ausbauzug an Luzern vorbei? Noch ist nicht klar, ob es der 2,4 Milliarden Franken teure unterirdische Durchgangsbahnhof in den Ausbauschritt 2030/35 des Bundes schafft. Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr, sagte im Interview mit unserer Zeitung, dass ein neuer Zimmerbergtunnel zwischen Zürich und Zug dringender sei (Ausgabe vom 27. Januar). In der Zwischenzeit hat die Zentralschweizer Regierungskonferenz getagt und am 2. Februar beschlossen, dem Bund folgende Forderungen zu stellen: Der Bau des Zimmerbergtunnels soll dringlich behandelt werden, dazu soll der Bund «eine etappierte Umsetzung» des Tiefbahnhofs prüfen. Und er soll ermöglichen, dass Luzern sowie die anderen Zentralschweizer Kantone das Projekt vorfinanzieren können.

Im «Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» ist die Vorfinanzierung ausdrücklich vorgesehen. Aber nur, wenn die Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist.

Höhere Chancen bei kleinerer Summe

Thomas Buchmann, Departementssekretär des kantonalen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements, pocht darauf, dass der Bund die Rahmenbedingungen der Vorfinanzierung endlich klärt. Parallel dazu kommt die Etappierung ins Spiel. Denn: Die Wahrscheinlichkeit, dass es eine erste Etappe in den nächsten Ausbauschritt schafft, ist aufgrund der tieferen Kosten grösser. Würde diese erste Etappe vom Parlament in Bundesbern bewilligt, könnten Luzern und die Zentralschweiz die Vorfinanzierung wohl früher aufgleisen. Buchmann bestätigt dies.

Die Etappierung ist bereits aufgegleist und wurde dem Kantonsparlament mit dem Planungsbericht schon vorgelegt. Demnach baut die erste Etappe – die Tieferlegung der Geleise von Ebikon her – das Angebot aus. Die zweite Etappe, die Erstellung der Durchmesserlinie, verbindet die Achsen Basel–Bern–Luzern und Luzern–Zürich und verkürzt die Reisezeiten. Die Kosten für die erste Etappe belaufen sich auf rund 1,8 Milliarden, diejenigen für die zweite Etappe auf rund 600 Millionen Franken.

FDP-Ständerat Damian Müller glaubt, dass es der Tiefbahnhof noch immer in den Ausbauschritt 2030/35 schaffen könnte: «Die Chancen sind weiterhin intakt. Viel wird von der parlamentarischen Beratung abhängen.» Nun gelte es umso mehr, von der Zentralschweiz aus mit vereinten Kräften für das Projekt zu kämpfen. Die Ausgangslage sei gut: «Im Vergleich mit anderen Regionen verfügt die Zentralschweiz über ein breit abgestütztes und planerisch fortgeschrittenes Projekt.» Gleichzeitig verlangt Müller, dass der Bund die Regeln für die Vorfinanzierung im Detail regelt. Eine Etappierung hat für den Hitzkircher indes nicht erste Priorität. «Der Nutzen des Durchgangsbahnhofs entfaltet sich erst richtig, wenn er als Ganzes steht.»

> «Die Chancen sind weiterhin intakt.»
>
> **Damian Müller**
> FDP-Ständerat, Hitzkirch

Auch CVP-Ständerat Konrad Graber hegt noch Hoffnungen, dass es der Tiefbahnhof in den Ausbauschritt 2030/35 schafft. «Entscheidend wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis sein. Hierbei gibt es verschiedene Berechnungsmodelle mit jeweils anderen Vor- und Nachteilen.» Ebenfalls wichtig sei die Möglichkeit der Vorfinanzierung, welche mit der Fabi-Abstimmung ins Gesetz aufgenommen wurde.

Auf Grabers Intervention wird sich die Verkehrskommission des Ständerates voraussichtlich im April mit der konkreten Umsetzung auseinandersetzen. Auch Basel stehe zum Beispiel vor einem ähnlichen Problem. Mehr noch als Müller sieht Graber in der Etappierung des Projekts eine mögliche Chance. Voraussetzung dafür sei, dass eine erste Etappe bereits einen Nutzen bringe und dem ganzen Projekt nicht in die Quere komme.

Kanton übt sich im Spagat

Spange Nord Während die Zentralschweiz beim Tiefbahnhof praktisch mit geeinter Stimme auftritt, gibt es beim Luzerner Strassenprojekt Bypass gröbere Differenzen. So wehrt sich Kriens gegen die Ausgestaltung des Südportals der Stadtautobahn. Die Stadt Luzern wiederum ist mit dem kantonalen Projekt Spange Nord nicht einverstanden – sie fordert eine vollständige Untertunnelung des betroffenen Gebiets. Kommt dies für den Kanton überhaupt in Frage?

Thomas Buchmann, Departementssekretär des kantonalen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements: «Wir machen einen Spagat zwischen den Forderungen der Stadt und unseren finanziellen Möglichkeiten.» Bereits die Verlängerung des Friedentaltunnels habe neben anderen Massnahmen das Projekt um rund 50 Millionen Franken verteuert. «Zurzeit werten wir die Vernehmlassung aus und vermessen – im Gespräch mit der Stadt Luzern – den Handlungsspielraum.» Eine Etappierung wie beim Tiefbahnhof komme aber nicht in Frage. «Bypass und Spange Nord gehören zusammen und entfalten ihren vollen Nutzen nur gemeinsam», sagt Buchmann.

Die Kompromisslosigkeit aus der Stadt Luzern zur Spange Nord ist auch in Bern vernommen worden, wie der Hitzkircher FDP-Ständerat Damian Müller weiss. An der Verknüpfung des Bundesprojekts Bypass mit dem kantonalen Projekt Spange Nord lasse sich nicht rütteln. Umso wichtiger sei es, dass der Kanton nun mit der Stadt intensive Gespräche führe. Denn: «Ohne Kompromiss steht Luzern ohne Projekt da.»

Die Verknüpfung der Strassenprojekte ist auch auf einem aktuellen Terminplan des Bundesamts für Strassen festgehalten. Demnach ist die Volksabstimmung über die Finanzierung der Spange Nord auf 2022 angesetzt – ein Jahr vor der Plangenehmigungsverfügung durch den Bund für den Bypass. *(avd)*

«Ni hao!»: Geschäfte setzen auf Mandarin

Tourismus Die Übernachtungszahlen chinesischer Gäste sind jüngst zwar leicht gesunken. Doch die Gäste aus Fernost werden weiter umworben – unter anderem mit Charme: Sie werden nun vermehrt in ihrer eigenen Landessprache angesprochen.

Die sonst gute Bilanz in der Luzerner Hotellerie im vergangenen Jahr trüben 10 Prozent weniger chinesische Gäste. Im Tourismusort Engelberg waren es gar rund einen Viertel weniger Übernachtungen. Auch die Uhrengeschäfte spüren den Rückgang der Besucher aus Fernost. Doch Schweiz Tourismus zeigt sich optimistisch und erwartet wieder einen Aufschwung chinesischer Gäste – allerdings nicht mehr einen ganz so rasanten wie in den vergangenen Jahren. Tendenziell sollen mehr Individualgäste und Kleingruppen aus China in die Schweiz reisen, wird prognostiziert. So bleibt China ein interessanter Markt für den Zentralschweizer Tourismus. Einer, der auch eine besondere Herausforderung beinhaltet: «Die Sprachbarriere ist bei chinesischen Gästen hoch. Die Englischkenntnisse sind nicht so ausgeprägt wie etwa in Indien», sagt Frédéric Füssenich, Tourismusdirektor Engelbergs, wo man reichlich Erfahrungen mit Gästen beider Bevölkerungsgruppen hat.

Mandarin ist deshalb auf den Informationstafeln auf dem Titlis neben Englisch Standard. Überdies soll hier ein chinesischer Skilehrer erste Ski-Erlebnisse positiv gestalten – im Zuge der Olympischen Spiele 2022 in Peking wird in China ein wahrer Skiboom erwartet. «Davon würden wir natürlich gerne auch in Engelberg profitieren», so Füssenich, der kürzlich zum ersten Mal in China auf einer Skimesse seinen «Mountain of Angels» vertrat.

Van Krummenacher-Tran arbeitet in der «Chocolat World» von Bachmann, stammt ursprünglich aus Vietnam und spricht Mandarin. Bild: Dominik Wunderli (Luzern, 24. Februar 2017)

Migros hat einen Pilotversuch gestartet

Die chinesische Landessprache Mandarin ist auf dem Titlis also bereits gang und gäbe. Nun hält sie auch in der Stadt Luzern vermehrt Einzug, nachdem sie bisher in einigen Souvenirshops und Uhrengeschäften verstanden wird. So startete die Migros Genossenschaft Luzern einen Pilotversuch bei der Filiale Schweizerhof. «Mitarbeitende dieser Filiale werden speziell im Umgang mit asiatischen Kunden geschult», führt Marisa Michlig, Sprecherin der Migros-Genossenschaft Luzern aus. Seit November 2016 sind auch Informationstafeln in Deutsch, Mandarin und Englisch angebracht. Auch Take-aways und Kassen sind entsprechend gekennzeichnet. Die Filiale für den Versuch ist nicht zufällig gewählt: «Der Migros-Standort Schweizerhof Luzern liegt mitten im touristischen Zentrum der Stadt Luzern und zieht viele Touristen und Reisegruppen an, auch aus China. Sie erledigen ihre Einkäufe im Supermarkt oder verpflegen sich im Take-away», so Michlig. Fortan soll ihnen mit einem freundlichen «Ni hao!» auch ein guter Tag gewünscht werden. Ob weitere Filialen folgen werden, lässt die Migros derzeit noch offen.

Auch die Bäckerei Bachmann vergrössert gerade ihre Chinakompetenz. «Das Thema ist bei uns sehr aktuell», sagt Mitinhaber Matthias Bachmann. Bei Bachmann frequentieren Touristen aus China insbesondere die «Chocolat World» am Schwanenplatz regelmässig. «Wir beschäftigen dort auch Mitarbeiterinnen, die Mandarin sprechen.» Weitere Mitarbeiterinnen werden zurzeit in internen Kursen geschult. «Wir haben sehr positive Rückmeldungen von unseren asiatischen Gästen, und die Schulungen helfen stark bei der Kommunikation mit den Kunden.» Geht es um kompliziertere sprachliche Herausforderungen, etwa Abläufe im Restaurationsbetrieb oder das Bezahlen per Kreditkarte, stehen den Mitarbeitern zusätzlich auf Mandarin verfasste Infoblätter zur Verfügung. Auch bei Bachmann wird Chinesisch vorerst in einer Filiale forciert. «In den anderen Filialen hat Englisch als Fremdsprache weiterhin Priorität.»

Bei der Stadt Luzern gilt Chinesisch besonders für das Dreieck Kapellbrücke–Schwanenplatz–Löwendenkmal als wichtig. Entsprechend sind dort einzelne Sehenswürdigkeiten, Bänke oder WCs auf Mandarin beschriftet.

Urs-Ueli Schorno
ursueli.schorno@luzernerzeitung.ch