

MIT DER BAHN INS HOTEL UND IN DEN GÜTSCHWALD?

Seit 2008 steht die Gütschbahn still. Für ihre Wiederinbetriebnahme wollen die Eigentümerin des Hotels und die Stadt investieren. Gegen den städtischen Investitionsbeitrag von 1,73 Mio. Franken hat ein Komitee das Referendum ergriffen.



Eine Mehrheit des Grossen Stadtrates will, dass die Gütschbahn wieder Teil der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern wird.

Im Mai dieses Jahres hat das Château Gütsch seine Tore wieder geöffnet. Nach Jahren der Ungewissheit und langwierigen Abklärungen und Verhandlungen konnte die Sanierung des markanten Gebäudes abgeschlossen werden. Das Château, das 1883 erbaut wurde, kann allerdings nicht mit der Bahn erreicht werden: Die Gütschbahn steht seit 2008 still. Für deren Wiederinbetriebnahme hat die Château Gütsch Immobilien AG (CGI) bei der Stadt Luzern einen Investitionsbeitrag von 70 Prozent beantragt.

Der Stadtrat will sich mit 1,73 Mio. Franken an den Kosten von insgesamt 3,11 Mio. Franken beteiligen. Die Mehrheit des Parlaments, die Fraktionen der SP/JUSO, G/JG, SVP und GLP, hat sich für den Investitionsbeitrag ausgesprochen, die CVP- und die FDP-Fraktion dagegen. Ein Komitee aus CVP und FDP ergriff das Referendum gegen den Beschluss der Parlamentsmehrheit.

Bewegte Geschichte

Die Hotelanlage des Château Gütsch wurde 1883 eröffnet. Ein Jahr später nahm auch die Bahn ihren Betrieb auf. Nun konnte die anspruchsvolle Kundschaft stilgerecht ins Château transportiert werden. Die Gütschbahn und das Château Gütsch bilden seit 130 Jahren ein bedeutendes technik- und tourismusgeschichtliches Ensemble. Der doppelstrigige Schienenstrang der Gütschbahn ist einzigartig und gilt als schützenswert.

Die Totalsanierung der Liegenschaft in den 1990er-Jahren brachte die ehemaligen Eigentümer in eine finanzielle Notlage. Im Rahmen eines Konkursverfahrens wurden 2008 sowohl das Château Gütsch als auch die Bahn an die CGI verkauft. Die neue Eigentümerin wollte das Hotel erweitern, das Restaurant der Öffentlichkeit zugänglich machen und die stark sanierungsbedürftige Bahn wieder in Betrieb nehmen. 2014 konnte das Château Gütsch wieder eröffnet werden. Die geplante Hotelenerweiterung wurde jedoch nicht realisiert, und die Gütschbahn steht noch immer still: Zwar wurde deren Umbau im August 2013 gestartet. Mit der Fertigstellung will die CGI aber zuwarten, bis die Stadt über den Investitionsbetrag entschieden hat.

Anbindung an das Verkehrsnetz

Für die Stadt stellt die Gütschbahn einen Teil der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr dar: Sie dient sowohl der Erschliessung der Überbauung auf der Gütschhöhe mit 56 Wohnungen wie auch des Naherholungsgebiets Gütschwald. Eine Busverbindung ist wegen des fehlenden Wendeplatzes und wegen der geringen Auslastung kaum zu realisieren. Die Bahn stellt das Bindeglied für eine attraktive Fussverbindung zwischen Naherholungsgebiet und dem Quartier Basel-/Bernstrasse (BaBeL) dar.

Kosten

Die Stadt will sich deshalb mit 1,73 Mio. Franken an der Wiederinbetriebnahme beteiligen. Darin enthalten sind 1,4 Mio. Franken an die Baukosten und eine Abgeltung von Fr. 250'000.– für die Integration der Gütschbahn in den Tarifverbund sowie Zinskosten. Durch die Integration in den Tarifverbund sind alle Zonen- und Monatskarten sowie die Jahres- und Generalabonnemente in der Gütschbahn gültig. Der Investitionsbeitrag wird nach Inbetriebnahme der Gütschbahn in fünf Tranchen über fünf Jahre hinweg ausbezahlt. Die CGI beteiligt sich mit 1,26 Mio. Franken an den Baukosten und mit Fr. 200'000.– an den Kosten für die Integration in den Tarifverbund.

Debatte

Im Grossen Stadtrat sprachen sich die Fraktionen der SP/JUSO, G/JG, SVP und GLP für den Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn aus. Die befürwortenden Fraktionen gewichteten die Anbindung des Hotels, der Gütschhöhe und des Gütschwalds an den öffentlichen Verkehr sehr hoch.

Die Fraktionen der CVP und der FDP sprachen sich gegen den Beitrag aus. Sie zeigten sich gegenüber der Vertragspartnerin CGI kritisch. Während der Verhandlungen seien immer wieder neue Forderungen gegenüber der Stadt laut geworden. Man

zweifle an der Verlässlichkeit der CGI. Der Grosse Stadtrat sprach sich mit 29 zu 16 Stimmen bei 1 Enthaltung für den Investitionsbeitrag von 1,73 Mio. Franken für die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn aus. Ein Komitee aus CVP und FDP hat gegen diesen Beschluss des Grossen Stadtrates das Referendum ergriffen.

Stimmempfehlung

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn zuzustimmen. (JB/DC)

Argumente des Referendumskomitees:

NEIN zum 1,73-Millionen-Kredit für die Gütschbahn. Kein Millionen-Geschenk für den Milliardär!

Am 30. August 2007 hat die Château Gütsch Immobilien AG das Hotel Château Gütsch von der UBS AG erworben und damit auch die Gütschbahn. Lange geschah nichts; die Stadt musste ihre Baubewilligung vom 30. Juni 2010 verlängern und schliesslich ein Ultimatum stellen. Trotz diverser Versprechen der Besitzer ist die Bahn bis heute nicht in Betrieb. Schliesslich sicherte die Stadt der AG einen Beitrag von 1,73 Mio. Franken für die Sanierung und den Betrieb in den nächsten 25 Jahren zu. Das Stadtparlament hiess den Kredit am 26. Juni gut – trotz Opposition von FDP und CVP.

CVP und FDP haben nach dem Parlamentsentscheid das Referendum gegen den Beitrag ergriffen und trotz Ferienzeit am 3. September 2014 1536 gültige Unterschriften bei der Stadtkanzlei eingereicht. Dies entspricht fast dem Doppelten der erforderlichen Anzahl von 800.

Das Referendumskomitee lehnt den 1,73-Millionen-Kredit an die Gütsch Immobilien AG aus folgenden Hauptgründen ab:

Kein verlässlicher Partner

Den beiden Mitteparteien fehlt das Vertrauen in die aktuellen Gütschbesitzer. Diese erwiesen sich bis jetzt als wenig verlässlicher Partner, und es ist deshalb fraglich, ob sie die Bahn wirklich über zwei, drei Jahre hinaus betreiben werden. Die vergangenen Monate und Jahre waren geprägt durch ein Wechselbad von Plänen, Versprechungen und Rückziehern. Wer sich mit russischen Investoren auskennt, weiss um deren schnelle Entschlüsse und die geringe Rücksicht auf lokale Gegebenheiten. Die Gefahr ist gross, dass die Bahn – und damit auch die ganzen Kosten – schon in absehbarer Zeit an der Stadt hängen bleiben. Und diese Kosten dürften pro Jahr höher sein als jetzt prognostiziert. Weiter ist zu berücksichtigen, dass mit der Leistung der Stadt an den Bau der Einrichtung keinerlei Eigentumsrechte verbunden sind: Bahn und Boden gehören dem Gütschbesitzer.

Noch vor zwei Jahren hat der Stadtrat zugesichert, dass er sich nur mit einem Drittel an den Kosten beteiligen will.

Gleichzeitig erklärte er damals, dass die Gütschbahn nicht saniert werde, wenn der geplante Hotelneubau nicht realisiert werde. Beides hat der Stadtrat nicht eingehalten.

Fehlende Finanzen für Wunschprojekte

Die angespannte finanzielle Lage der Stadt lässt Ausgaben wie den Gütsch-Kredit nicht zu und verlangt Prioritäten. Für Wunschprojekte fehlen nach Einschätzung des Referendumskomitees im Moment die Mittel. Anders sieht es beim russischen Milliardär aus, der hinter der Château Gütsch Immobilien AG steht. Er verfügt über die finanziellen Möglichkeiten, um die Bahn ohne Beteiligung der Stadt wieder in Betrieb zu nehmen und zu betreiben.

Ungenügende Frequenzen

Die Erhebungen aus der Vergangenheit zeigen, dass die Bahn zu rund 80 Prozent von den Hotel-/Restaurantbesuchern frequentiert wurde. Daraus wäre eigentlich ein grosses Interesse mit einer entsprechenden Kostenbeteiligung der Gütschbetreiber abzuleiten. Was die Anwohner auf der Gütschhöhe betrifft, gilt wie in allen anderen Stadtquartieren abzuwägen, wo und in welcher Form ein ÖV-Angebot zu schaffen ist. Die Château Gütsch Immobilien AG hat vor einiger Zeit testweise einen Kleinbus bereitgestellt, der aber mangels Frequenzen wieder eingestellt wurde.

Die Verhandlungen für eine Kostenbeteiligung der Genossenschaft für Arbeiterwohnungen (GEFA) verliefen erfolglos, da diese den Standpunkt vertrat, dass es Aufgabe des Gemeinwesens sei, Bauzonen angemessen zu erschliessen. Die GEFA, die ihre Wohnungen ohne Anschluss ans ÖV-Netz vermieten musste, erachtet die Gütschbahn nicht als eine vollwertige Anbindung an den öffentlichen Verkehr, weil die Talstation Sentimatt für Schulkinder der Unterstufe kein befriedigender Ausgangspunkt ist und die Nachteile umso grösser wären, wenn der Betrieb eingestellt oder unterbrochen wird (Störungen, Vandalenakte, Verschmutzung usw.). Das Referendumskomitee ist daher der Auffassung, dass das öffentliche Interesse zu wenig stark ist, um das Risiko einer neuen Aufgabe und die entsprechenden Aufwendungen einzugehen.