

### Parkhausprojekte in Luzern

22 Luzern, 23. Mai

Die topographischen Gegebenheiten und die dichte Überbauung bringen es mit sich, daß im Gebiet der Luzerner Altstadt auf dem rechten Ufer der Parkplatzen mit der ständig wachsenden Motorisierung bedrohliche Formen annehmen. Dazu ist die Altstadt zwischen Schwanengraben und Mühleplatz das eigentliche Geschäftszentrum, und zudem befinden sich auch viele Hotels, die auf Parkplätze angewiesen sind, in diesem relativ kleinen Altstadtquartier. Seit Jahren sucht man bei Behörden und privaten Stellen nach Möglichkeiten, um für diese wichtige Region in großem Ausmaß neue Parkflächen zu gewinnen. Erste Studien, die von der städtischen Baudirektion für einen Parkstollen im Musegggebiet unternommen wurden, scheiterten vor allem, weil die nötigen Zugänge vom Falkenplatz aus — wo heute eine durchgehende Häuserfront steht — nicht freizubekommen waren. Auch schien die Kombination mit Zivilschutzzwecken die Anlage eher unrationell zu machen.

Von einem privaten Konsortium wurde nun in letzter Zeit ein Parkhausprojekt in der gleichen Gegend lanciert, das Dipl. Ing. Hans Siegwart (Luzern) unter dem heutigen Turn- und Pausenplatz des Mariahilfsschulhauses vorsieht, der sich etwa 20 m über dem Altstadtniveau beim Falkenplatz befindet. Die Zufahrt müßte über den stark belasteten Grendel vom Schwanengraben erfolgen, wobei die Einmündung vom Falkenplatz her reichlich schmal ausfallen müßte. Die Wegfahrt auf gleicher Höhe würde westwärts durch die Grabenstraße und den Löwengraben erfolgen. Weitere Ausfahrten sind in diesem Projekt gegen die steile Mariahilfsgasse und die Museggstraße vorgesehen. In diesem Parkhaus könnten Abstellplätze für 358 Wagen geschaffen werden. Ing. Siegwart sieht dafür das sogenannte Kasselersystem vor, das aus einer sinnvollen Kombination von Rampen besteht, die sich über 4 1/2 Stockwerke emporwinden. Die Lage dieses Parkhauses in unmittelbarer Nähe des Altstadt-Geschäftszentrums würde sicher für gute Frequenzen sorgen. Nachdem die Initianten bereits mit den Stadtbehörden über eine Beteiligung der öffentlichen Hand Besprechungen geführt hatten, zeigten sich nun Widersprüche in der Polizei- und der Schuldirektion. Die Verkehrsbehörde befürchtet Stauungen in der vielbenutzten Zufahrt Schwanengraben-Grendel, vor allem während der Stoßzeiten, wie auch ein zu geringes Schlußvermögen der Wegfahrt Grabenstraße. Die Schuldirektion andererseits wendet sich gegen eine Ausfahrt, die unmittelbar vor dem Sekundarschulhaus Musegg ausmünden würde. So scheint das bereits recht weitgediehene Projekt gegenwärtig wieder in Frage gestellt zu sein.

In dieser Situation hat nun der Quartierverein Altstadt dieser Tage an einer Pressekonferenz ein

neues, großzügiges Projekt eines Parkstollens unter der Musegg der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Nach Auffassung dieses rege tätigen Vereins und seines Präsidenten H. Albrecht haben die bisherigen Parkhausprojekte im Gebiete der Altstadt — es existieren noch ein weiteres kleines Projekt für ein Parkhaus Löwengraben und ein solches für ein Parkhaus an der Züriehstraße — alle den Fehler, durch ihre Ein- und Ausfahrten die nördlichen Altstadtstraßen und -plätze durch zusätzlichen Verkehr zu belasten. Deshalb hat der Verein den schon vor Jahren konzipierten Entwurf seines Vorstandsmitgliedes Dipl. Architekt A. Boyer für einen Parkstollen im Falser der Musegg weiter bearbeitet lassen, wobei Dipl. Ing. Carl Erni die ingenieurtechnischen Fragen behandelt hat. Das Projekt ist kürzlich der Baudirektion zuzunehmen des Stadtrates unterbreitet worden, wo es jetzt näher geprüft werden soll.

Die Initianten gingen von der zweifellos richtigen Überlegung aus, daß für wirkliche großzügige neue Parkmöglichkeiten in der Nähe des Sees und der Altstadt nur der Weg in den Berg, d. h. in den Musegghang, bleibt. Sie möchten aber zugleich den regen Durchgangsverkehr durch die engen Gassen umleiten. Deshalb verbinden sie mit dem Parkstollen einen Ost-West-Tunnel mit Autobahnabmessungen, welcher den gesamten Verkehr aus dem Raum Züriehstraße-Halde, der rechtlich abwärts Richtung Emmenbücke-Ölten oder Entlebuch-Bern geht, übernehmen könnte. Die Ost-Einmündung wäre beim Museumplatz gedacht, das Westportal käme bei der Geismattbrücke, unterhalb des Nillitors, zu liegen, in einem relativ verkehrssamen Raum also, aber sehr nahe der geplanten Ausfallstraße Nord wie auch der später kommenden Westtangente Sentimatt-Eichhof. Ein- und Ausfahrten würden beiderseits auf niveaumäßigem Gelände liegen, während die beiden 7 m breiten Fahrbahnen im Innern aus bau- und verkehrstechnischen Überlegungen übereinander geführt werden sollen. Von diesen breiten Fahrbahnen aus wäre mittels vier Querstellen der 400 m lange und 22 m breite Parkstollen erreichbar, wo auf vier Etagen — gegenseitig durch Rampen verbunden — 1000 Personenwagen vollautomatisch parkiert werden könnten — und dies in unmittelbarer Nähe des Geschäftszentrums Altstadt, würden doch vom Stollen aus etwa 50 bis 150 m lange und 4 m breite Fußgängerverbindungen horizontal in die Hersteinstraße, in den Falkenplatz, in die Grabenstraße und in den Löwengraben münden, ja sogar eine direkte Verbindung zum Hirschenplatz ist vorgesehen. Daß der Parkstollen gleich auch mit Servicestationen, Tankstellen, mit den entsprechenden hygienischen Einrichtungen und selbst mit einem Polizeiposten versehen würde, versteht sich bei der großzügigen Konzipierung dieses Projektes. Die Projektverfasser gehen aber noch weiter und möchten Umschlag- und Lagerplätze für

die Großbetriebe des Stadtzentrums in den Berg verlegen, die durch spezielle Stollen zu erreichen wären. Schließlich könnte die ganze Stollenanlage im Krisenfall als Luftschutzraum 20 000 Personen Schutz bieten. Für die Zwecke des Zivilschutzes müßten Sanitätshilfsstellen, Notspital usw. geschaffen werden.

Da es sich hier um ein recht kostspieliges Projekt handelt, wäre die Ausführung in mehreren Etappen vorgesehen, denn abgesehen von der Durchgangsstraße könnten die weiteren Arbeiten beliebig aufgeteilt werden. Weil es sich im ganzen erst um ein generelles Projekt handelt, sind noch keine verbindlichen Kostenberechnungen aufgestellt worden. Immerhin dürfte man nicht fehlgehen, wenn die Kosten für einen Gesamtstollen auf mindestens 30 Millionen Franken geschätzt werden. Selbstverständlich stünden für Verzinsung und Amortisation beträchtliche Einnahmen aus den 1000 Parkplätzen, den gegen 5000 m<sup>2</sup> Lagerfläche, den Servicestationen usw. zur Verfügung, und auch mit bedeutenden Subventionen der öffentlichen Hand wäre zu rechnen.

Immerhin wird gerade diese Seite des Projektes eine sehr genaue Abklärung erheischen. Wenn man erwägt, daß das eingangs erwähnte Parkhaus Mariahilf sich in der Kosten-Größenordnung um 2 Millionen Franken bewegt, so fallen die Aufwendungen für dieses zugegebenermaßen sehr großzügige und verkehrstechnisch günstige Parkstollenprojekt Musegg doch stark ins Gewicht. Seine Ausführung würde auch die Führung der heute vorgesehenen Tangentialstraßen im Norden und Nordosten Luzerns entscheidend beeinflussen, denn mit einer direkten Expressstraßenverbindung Museumplatz-Geismattbrücke wäre die Nordtangente Maihof-Loehof mindestens vorläufig überflüssig, und auch der in einer letzten Bauphase vorgesehene Straßentunnel Halde-Maihof wäre in dieser Form kaum nötig. Ob allerdings mit diesem völligen Heranrücken der Nordtangente an den Altstadtquartier sich die wichtigsten Fragen der Umleitung des Durchgangsverkehrs beispielsweise von der Halde Richtung Basel-Bern befriedigend lösen ließen, wagen wir sehr zu bezweifeln. Auch von dieser Seite her ist also ein genaues Studium des Projektes von Architekt Boyer unbedingt erforderlich. Erfreulich ist aber, daß von privater Seite Initiative und unternehmungsfreudig an die Lösung der Parkplatzfrage herangegangen wird, die noch fast dringender als die Modernisierung des Straßennetzes wird. Luzern als Fremdenzentrum ist es sich schuldig, seinen Gästen genügend Parkraum zur Verfügung zu halten. Die Altstadt als Einkaufszentrum insbesondere ist darauf angewiesen, in unmittelbarer Nähe neue Parkplätze zu erhalten. So bleibt denn zu wünschen, daß in Verbindung von privater Initiative und behördlichen Anstrengungen möglichst bald an die Realisierung eines der hier dargestellten Projekte herangegangen wird.

### Verkehr

Probefahrt eines Auto-Schlafwagenzuges Zürich-Avignon

Bern, 25. Mai. ag Die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich in Zusammenarbeit mit der Französischen Staatsbahngesellschaft entschlossen, in der bevorstehenden Sommersaison einen Auto-Schlafzug nach Avignon vorkehren zu lassen. Damit sollen die Automobilisten aus Süddeutschland, Österreich und dem östlichen Teil der Schweiz, die Südfrankreich oder Spanien als Reiseziel wählen, in den Genuß der Vorzüge eines Dienstes gelangen, der es ihnen ermöglicht, die Strecke Zürich-Avignon im Schlaf- oder Liegewagen zurückzulegen und sofort nach der Ankunft im eigenen Auto die Fahrt fortzusetzen.

Ein erster Probefahrt führte diese Woche eine Anzahl Vertreter der Presse und der Automobilorganisationen unter Führung von Generalsekretär Dr. Strauss von den SBB, Oberbetriebschef Tribelhorn, M. Hinterberger vom kommerziellen Dienst für den Personenverkehr und SBB-Presseschef W. Wenger nach Avignon und zurück.

(Die «NZZ» wird in ihrer Beilage «Saison-Reise-Verkehr» eingehend über die Einrichtung der Auto-Schlafwagenzüge und über die Probefahrt berichten.)

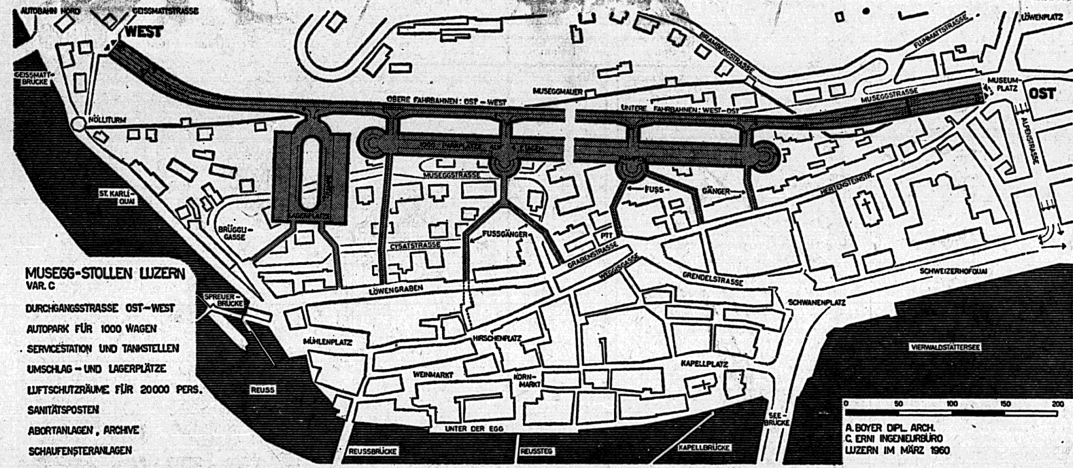
### Blauer Zone in St. Gallen

ag Am 1. Juni wird im Zentrum der Stadt St. Gallen die Parkzeitbeschränkung nach dem System der Blauen Zone eingeführt. An einer von Stadtrat Dr. M. Voland einberufenen Pressekonferenz wurde darauf hingewiesen, daß der Stadt St. Gallen die Städte Schaffhausen, Biel, Lausanne und Bern mit dem neuen System vorangegangen sind. In St. Gallen wird an Werktagen die Parkdauer innerhalb der Blauen Zone auf eine Stunde beschränkt, und zwar von morgens 8 Uhr bis abends 7 Uhr mit einer Ausnahme über Mittag, wo die Parkzeit auf drei Stunden erweitert wird. Während der Nacht und an Sonntagen ist das Parkieren frei. Die obligatorische Parkscheibe für das Gebiet der Blauen Zone wird von der kantonalen Automobilkontrolle sämtlichen Automobilisten des Kantons St. Gallen zugestellt samt den entsprechenden Erläuterungen. Außerdem werden alle Mitglieder des TCS und des ACS in den Kantonen Thurgau und Appenzel bedient, wobei die Kosten von den Automobilverbänden getragen werden. Zusätzlich werden Parkscheiben auf Polizeiposten, den Sekretariaten der Automobilverbände, bei den Tankstellen, Garagen, Hotels und in verschiedenen Ladengeschäften abgegeben. Nicht in die Blauer Zone einbezogen werden die Parkplätze auf dem Marktplatz, auf dem Blumenmarkt, beim Platz, beim alten Zeughaus und auf dem Gallusplatz, die den Dauerparkierern offen bleiben.

### Fernmeldesystem für Wetterberichte

ag (DPA) Ein «Wetternachrichtenring» wird voraussichtlich noch in diesem Herbst die nördliche Halbkugel umspannen. Pläne für dieses Fernmeldesystem mit fünf Zentralen in New York, Tokio, Delhi, Moskau und Offenbach wurden an der Konferenz einer internationalen Studiengruppe der Weltorganisation für Meteorologie in der westdeutschen Stadt Offenbach bei Frankfurt erörtert. Die Konferenz, die auch eine gemeinsame Ausstrahlung von Faksimile-Wetterkarten innerhalb Europas zum Thema hatte, ging am 25. Mai zu Ende. Wetterexperten aus der Sowjetunion, den skandinavischen Ländern und den westeuropäischen Staaten beschäftigten sich während der achtägigen Konferenz mit Möglichkeiten zur schnelleren Übermittlung von Wetternachrichten.

Neue Autobuslinie. pd. Mit dem Fahrplanwechsel am 29. Mai wird zwischen Sursee und Hochdorf eine neue Autobuslinie eröffnet. Sie führt dem Sempachersee entlang über Sempach-Hildrisried und verbindet so das Suhrental mit dem luzernischen Seetal. An beiden Enden bestehen Anschlüsse an die Züge der SBB und an bereits vorhandene Autoverbindungen. Betrieblich ist die neue Linie das Zwischenstück einer nun durchgehenden Verbindung: Cham-Sins-Hochdorf-Sempach-Sursee-Willisau. Diese landschaftlich sehr hübsche Strecke darf als willkommene Verbesserung der Verkehrsbedingung in einem weiten Gebiet des Kantons Luzern und im südlichen Freiamt bezeichnet werden. Der Betrieb wird durch die Rottal AG in Ruswil geführt.



### Konzertchronik

#### Schumann-Abend Baldauf/Miskell

mr. Die Sopranistin Maria Baldauf und der Tenorist Bill Miskell widmeten ihr gemeinsames Konzert vom 18. Mai (Kleiner Tonhalleaal) ausschließlich Gesängen von Schumann. Neben einer ausgedehnten, zur Hauptsache bekannte und oft gesungene Nummern umfassenden Reihe von Sololiedern enthielt das aufgebauete Programm erfreulicherweise auch einige Duette, darunter das prächtige «Wiegeli» und «Unter'm Fenster». Beide Künstler boten recht fein ausgewogene Leistungen und brachten den Stimmungs- und Ausdruckswert der einzelnen Lieder in verständnisvoller Weise zur Geltung. Namentlich die Sängerin scheint seit ihrem letzten Zürcher Auftreten bedeutende Fortschritte gemacht zu haben, was sich vor allem in der beachtlich überlegenen musikalischen Gestaltung zeigte. Allerdings müßten sich sowohl die Sopranistin als auch der Tenor noch eine deutlichere Diktion aneignen und der deklamatorischen Plastik des Vortrags noch ein wenig mehr Aufmerksamkeit schenken. Jedenfalls hatte man mitunter etwelche Mühe, den Liedtext zu verstehen. Leider hatte man es unterlassen, im Programm die Gedichte abdruckend, was den Zuhörern das innere Mitgehen wesentlich erschwert haben dürfte. Nicht einmal die Namen der Dichter der einzelnen Lieder waren aus dem Programm zu erfahren. Die Klavierbegleitungen wurde von Hilde Finselsen sehr klugschön ausgeführt. Auch der eigenständige pianistische Beitrag, den die

Künstlerin mit dem Vortrag der Sonate in g-moll (op. 22) beisteuerte, verdient Lob; einige klängevolle Härten im Scherzo und im Finale vermochten den vorzüglichen Gesamteindruck, den man vom grundmusikalischen Spiel dieser jungen Pianistin gewann, kaum wesentlich zu beeinträchtigen.

#### Viertes Fraumünsterkonzert

mr. Das vierte Fraumünsterkonzert vom 20. Mai wurde von der «Camerata vocales Bremen» bestritten, einem vorzüglich aufeinander abgestimmten, unter der Leitung von Dr. Klaus Blum stehenden Vokalquintett, das sich auf die Wiedergabe barocker Musik spezialisiert hat. Unter Mitwirkung eines kleinen, teils aus deutschen, teils aus einheimischen Musikern gebildeten Instrumentalensembles brachten die Gäste je eine Kantate von Buxtehude («Fürwahr, er trug unsere Krankheiten») und Bach («Gottes Zeit») sowie eine Psalmvertonung von Schütz zum Vortrag. Leider gewannen wir von diesen Werken infolge der hallenden Akustik der nur schwach besetzten Kirche kein klares und deutliches Klangbild; die ausgesprochen «kammermusikalische» Art der Wiedergabe, wie sie hier praktiziert wurde, war in dem großen Raum zweifellos fehl am Platz. Daß die einzelnen Stücke für das Ohr keine scharf umrissene und deutlich wahrnehmbare Gestalt annahmen, bedauerten wir um so mehr, als die Konzertgeber keine Mühe gescheut hatten, dieser Musik eine möglichst stilgerechte Wiedergabe angedeihen zu lassen. Die Verwendung alter Instrumente (Blockflöten, Gamben, Cembalo) hätte in einem kleinen Saal, etwa im Zunfthaus zur Meisen, zweifellos zu günstigen Resultaten ge-

führt. Zu begrüßen war im Prinzip auch die — durchaus im Sinn der barocken Aufführungspraxis erfolgende — Besetzung der einzelnen Stimmen im doppelchörigen Psalm von Schütz; im einen Chor wurden alle vier Stimmen gesungen, während im zweiten nur ein Sänger mitwirkte und die übrigen drei Stimmen instrumentaler ausgeführt wurden. — An kleineren Chorstücken enthielt das Programm Werke von Schein und Rosenmüller, wobei ein a cappella musiziertes Stück des letztgenannten Komponisten («Alle Menschen müssen sterben») besonders eindringlich geriet; hier wirkte sich die Akustik des Fraumünsters weniger ungünstig aus als in den übrigen Vokalwerken. Ungeliebte Genuß boten die zwischen den Gesangsvorträgen eingestreuten Orgelarbeiten von Heinrich Funk, der in Werken von Bach (unter anderem hörte man die große Legrenzi-Doppeltrübe) seine meisterliche Spiel- und Registrierkunst ausgezeichnet zur Geltung bringen konnte. Als weitere Instrumentaleinlage figurierte im Programm eine klänglich reizvolle Fantasie für zwei Gamben von J. S. Bach.

#### Träger des Musikpreises der Stadt Zürich

Rh. Eine krankheitshalber notwendig gewordene Terminverschiebung hat uns noch am Ende der Saison (23. Mai, Stadthaus) ein Konzert des Städtischen Podiums beschert, das in sehr eindrücklicher Art neuerlich die besonderen Funktionen aufzeigte, die das Podiums-Veranstaltungen im Rahmen des Zürcher Musiklebens erfüllen. Das in seinem Programmaufbau legitim mit der «Pro-

Musica» verbundene Konzert brachte ausschließlich Werke der fünf bisherigen Träger des Musikpreises der Stadt Zürich, und die Beschränkung auf die Gattung des Liedes ergab günstige Gelegenheit zu sehr anregenden Betrachtungen über grundsätzliche stilistische Verschiedenheiten in der schöpferischen Gesamthaltung der Preisgekrönten. Eine angenehme Nebenerscheinung dieser Verschiedenheiten war die durch sie verursachte Bunttheit des Programms. — Sehr reizvoll war es auch, daß die Auswahl die verschiedenartigsten Schaffensperioden der einzelnen Künstler heranzog: so kamen Paul Müller (vier Lieder aus op. 1, 1919/20) und Rolf Liebermann («5 chinesisches Liebeslieder» von Jahr 1945) mit Werken der Frühzeit zu Wort, Arthur Honegger war mit zwei Liedergruppen («Trois Poèmes de Claudel», 1939/40 und «Trois Chansons, extraites de „La petite Sirène“ d'Andersen», 1926) vertreten, von Willy Burkhard (fünf Lieder aus op. 70, nach Gedichten von Christian Morgenstern, 1943/44) und Othmar Schoeck (sechs Lieder aus dem Zyklus «Unter Sternen» von Gottfried Keller, 1942) wurden Gesänge aus den reifsten Meisterjahren dargeboten. — Diese ganze lyrische Fülle, die an die Technik und den Kunstverstand der Interpreten die höchsten Anforderungen stellte, wurde von der Sopranistin Sylvia Gähwiler und dem Pianisten Walter Frey in einer Art vorgetragen, die all die mannigfaltigen Aspekte, die sie im Ausdruck und in der kompositionellen Anlage darbot, mit voller Überzeugungskraft zur Geltung brachte und die bei der Preisurteilung angewandten Kriterien im Bereich lebendigster Musikübung beglückend bestätigte.