



# Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates  
zur städtischen Volksabstimmung  
vom 9. Februar 2020

**Initiative  
«Die Metro-Luzern  
verdient eine Chance.  
Alles auf den Tisch –  
Ende Stillstand –  
In die Zukunft  
schauen!»**



**Stadt  
Luzern**

Sehr geehrte Stimmberechtigte  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 9. Februar 2020 können Sie über folgendes Geschäft abstimmen:

- **Initiative**  
**«Die Metro-Luzern verdient eine Chance.**  
**Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!»**

Bestimmen Sie mit! Der Stadtrat lädt Sie dazu ein, von Ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen.

Freundliche Grüsse

**Namens des Stadtrates**

**Beat Züsli**  
Stadtpräsident

**Daniel Egli**  
Stadtschreiber-Stv.

Luzern, im Dezember 2019

# Inhalt

■ Initiative	
«Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!»	
Vorlage in Kürze .....	4
Ausgangslage .....	6
Initiative .....	6
Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat .....	8
Argumente des Initiativkomitees .....	10
Stellungnahme des Stadtrates .....	12
Beschluss des Grossen Stadtrates .....	14
Stimmzettel (Muster) .....	15
Empfehlung an die Stimmberechtigten .....	15

# **Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!»**

## ■ **Vorlage in Kürze**

Die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» wurde im Juni 2018 eingereicht. Sie fordert vom Stadtrat eine Kosten-Nutzen-Nachhaltigkeitsanalyse für das Projekt «Metro». Damit soll die Grundlage geschaffen werden, dieses gegebenenfalls anderen Projekten gegenüberzustellen. Dazu sollen vorsorgliche Grundstücksicherungen/-erwerb im Gebiet Ibach vorgenommen, das Projekt unter Einbezug der Erschliessung des Kantonsspitals entwickelt sowie Massnahmen zur Aufwertung der Innenstadt und Finanzierungslösungen für die Metro ausgearbeitet werden. Zudem sollen Visionen zur Weiterentwicklung als Projekt «Metro plus», etwa mit Erweiterungen zum Bahnhof Luzern und nach Emmen, Kriens und Ebikon, aufgezeigt werden.

Die Metro ist eine von Privaten lancierte Projektidee: ein Parkhaus im Gebiet Reussegg/Ibach für Reisecars und Autos, das durch eine unterirdische Metro mit dem Schwanenplatz verbunden werden soll. Eine Zwischenstation beim Luzerner Kantonsspital ist als Option vorgesehen. Die Vision Metro sieht die Weiterentwicklung zu einem Metronetz vor.

Verschiedene Themen, die von der Metro-Initiative aufgenommen werden, haben auch für den Grossen Stadtrat und für den Stadtrat hohe Priorität: In der Parlamentsdebatte herrschte Einigkeit, dass die Carproblematik anzugehen, die Innenstadt zu entlasten und aufzuwerten, das Luzerner Kantonsspital besser zu erschliessen und das ÖV-System zu optimieren seien. Die Mehrheit des Parlaments hält die Initiative aber für den falschen Lösungsansatz.

Der Grosse Stadtrat empfiehlt die Metro-Initiative zur Ablehnung und folgt damit dem Antrag des Stadtrates: Man wolle die Prozesse und Projekte, die bereits aufgeglegt sind, weiter vorantreiben. So solle insbesondere im Bereich Carregime nun nicht wieder über einzelne Projekte diskutiert werden, sondern im Rahmen eines ergebnisoffenen, partizipativen Prozesses eine mehrheitsfähige Lösung entwickelt werden.

Die Anbindung des Kantonsspitals werde durch eine konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs zusammen mit dem Verkehrsverbund Luzern laufend verbessert. Für die Optimierung des Nahverkehrs sollten alle verfügbaren Ressourcen in die Planung und den Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern fliessen. Dieser werde ab 2040 ein dichteres S-Bahn-Angebot und ein darauf ausgerichtetes Busnetz ermöglichen. Demgegenüber stelle das Projekt «Metro» ein isoliertes Parallelsystem dar, welches weder finanzierbar noch in das bewährte öffentliche Verkehrssystem integrierbar sei, war die Meinung der Parlamentsmehrheit.

**Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» abzulehnen.**

# Ausgangslage

Luzern ist eine beliebte Tourismusdestination; auch für Gäste, die mit dem Car anreisen. Die Konzentration der Attraktionen rund um den Schwanen- und den Löwenplatz hat zur Folge, dass die meisten dieser Cars in die Innenstadt fahren. Diese Massierung führt zeitweise zu Verkehrsbehinderungen und wird auch als Sicherheitsrisiko wahrgenommen. Zudem bestehen Engpässe bei der Carparkierung in der Innenstadt.

Die Stadt Luzern wie auch private Organisationen und Komitees beschäftigen sich mit dem Carverkehr, es wurden verschiedene Lösungsansätze für die Carparkierung und zur Aufwertung der Innenstadt präsentiert. Die kontroversen Diskussionen rund um diese Parkierungsprojekte haben gezeigt, dass es zuerst eine grundsätzliche Verständigung über die Zielsetzungen braucht, bevor einzelne Lösungen miteinander verglichen werden können. Dies wird nun im Rahmen eines partizipativen Strategieprozesses Carregime angegangen.

Die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» wurde im Juni 2018 eingereicht. Das Projekt «Metro-Luzern» (Stand 2014) sieht ein Parkhaus im Gebiet Reussegg/Ibach für rund 170 Reise cars und 2000 bis 2500 Autos vor. Das Parkhaus soll durch eine unterirdische Metro mit dem Schwanenplatz verbunden werden. Eine Zwischenstation beim Luzerner Kantonsspital ist als Option vorgesehen. Die Vision Metro sieht die Weiterentwicklung dieser einen Linie zu einem Metronetz vor, welches in den ÖV-Verbund integriert wird.

Im Juni 2019 hat nach dem Ständerat auch der Nationalrat dem Ausbaus Schritt 2035 für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) zugestimmt. Das bedeutet grünes Licht für die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern. Der Durchgangsbahnhof, der voraussichtlich 2040 seinen Betrieb aufnehmen wird, ist ein Quantensprung für den öffentlichen Fern- und Nahverkehr in Luzern.

## Initiative

Am 27. Juni 2018 wurde die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» mit 1313 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

«Die Stadt Luzern betrachtet das Projekt Metro-Luzern (Stand Mai 2014) als möglichen Lösungsbeitrag für das Parkplatzproblem von Reisebussen in der Innenstadt Luzern sowie für das Parkplatzproblem des Kantonsspitals. Die Stadt Luzern schafft dafür die Grundlagen mit der Ausarbeitung einer Kosten-Nutzen-Nachhaltigkeits-Analyse für das Projekt Metro-Luzern, welche gegebenenfalls anderen Projekten gegenübergestellt werden kann.

Es sind unter Bereitstellung eines entsprechenden Kredites insbesondere folgende Schritte zu verfolgen:

- Vorsorgliche Grundstücksicherungen/-erwerb im Gebiet Ibach
- Entwicklung des Projekts Metro unter Einbezug der generellen Erschliessung des Kantonsspitals
- Ausarbeitung von Massnahmen zur Aufwertung der Innenstadt
- Ausarbeitung von Finanzierungslösungen durch private Investoren, gegebenenfalls mit Beiträgen der öffentlichen Hand (ÖPP/PPP – Projekt)
- Aufzeigen von Visionen zur Weiterentwicklung als Projekt «Metro plus», etwa mit Erweiterungen zum Bahnhof Luzern und nach Emmen, Kriens und Ebikon.»

Begründet wird das Volksbegehren durch das Initiativkomitee unter anderem wie folgt:

«Forderung und Ziel der vorliegenden Initiative ist, dass das Projekt Metro-Luzern unter Berücksichtigung der kurz-, mittel- und langfristigen Mehrwerte geprüft und weiter entwickelt wird, und die Ergebnisse gegebenenfalls anderen Projekten gegenübergestellt werden können.

- Das Projekt Metro-Luzern von 2013 (Stand 2014) wird explizit in den Variantenfächer zur Lösung der Parkplatzproblematik von Reisebussen aufgenommen
- Das Projekt Metro-Luzern erhält den gleichen Support wie alle bisherigen Projekte zum Thema Reisebusse
- Das Projekt Metro-Luzern wird mit einem entsprechenden Kredit weiterentwickelt
- Die Mehrwerte für Stadtbewohner, Gesellschaft, ÖV, Wirtschaft, Tourismus und Entlastung der Innenstadt werden in einer nachvollziehbaren Kosten/Nutzen-Nachhaltigkeits-Analyse aufgezeigt
- Das Potential der Anbindung des Kantonsspitals an die Metrolinie wird mitberücksichtigt
- Die Erschliessung des Kantonsspitals mit der Metro-Luzern wird mit einer generellen Planung aufgezeigt
- Das Potential des Projektes Metro als Teil des ÖV-Verbundes wird entsprechend gewichtet
- Mögliche Optimierungen am Projekt Metro-Luzern werden berücksichtigt
- Das Weiterentwicklungspotential des Projektes als «Metro Plus» wird miteinbezogen und als mittelfristiges Ziel des Projektes im Variantenfächer berücksichtigt
- Möglichkeiten von Finanzierungslösungen zusammen mit privaten Investoren werden aufgezeigt
- Alle Entscheidungsgrundlagen werden transparent veröffentlicht»

# Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Alle Fraktionen im Grossen Stadtrat machten sich für die Lösung der Car- und Verkehrsproblematik in der Innenstadt stark. In der Debatte sprachen sich auch alle Fraktionen für eine bessere Erreichbarkeit des Luzerner Kantonsspitals aus. Für die Mehrheit des Parlaments ist die Metro-Initiative aber der falsche Weg, um diese Ziele zu erreichen.

Die Mehrheit des Parlaments wollte den bereits eingeschlagenen Weg weiterbeschreiten. Bis Mitte 2021 sollen sich möglichst viele Betroffenen auf gemeinsame Vorstellungen und Ziele in den Bereichen Tourismus und Carregime einigen. In partizipativen Strategieprozessen sollen die Grundlagen geschaffen werden, um den Tourismus im Einklang mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und den strategischen Zielsetzungen zu entwickeln.

Die **FDP-Fraktion** erklärte, man müsse von der Diskussion einzelner Projekte wegkommen und sich auf den bereits aufgegleisten Strategieprozess einlassen. In diesem partizipativen Prozess gelte es nun, zuerst ein Zielbild und die Rahmenbedingungen zu diskutieren. Daher komme die Metro-Initiative zum falschen Zeitpunkt und man wäre froh gewesen, wenn die Initiative zurückgezogen worden wäre. Bei einem Ja zur Initiative müsste die Stadt eine Kosten-Nutzen-Analyse erarbeiten und im Gebiet Ibach Grundstücke sichern oder erwerben. Es sei jetzt zu früh, solche Schritte zu unternehmen.

Man sei unsicher, ob das Projekt je realisiert werden könne. Sollte sich während des Strategieprozesses zeigen, dass die Metro geeignet sei, das Zielbild und die Rahmenbedingungen zu erfüllen, werde das Projekt geprüft – unabhängig davon, wie die Abstimmung über die Metro-Initiative ausfallen werde. Die FDP-Fraktion sprach sich gegen die Initiative aus.

Die **GLP-Fraktion** bezeichnete die Antwort des Stadtrates auf die Metro-Initiative als etwas mutlos und technokratisch. Der Stadtrat wolle die massiven Verkehrsprobleme nicht angehen und zeige keine Offenheit für einen grossen Schritt. Die aufgeführten Lösungsansätze wie zusätzliche Busspuren und enger getaktete Fahrpläne liessen sich wegen der engen räumlichen Verhältnissen nur beschränkt umsetzen. Die Metro schaffe hier mehr Kapazitäten.

Die Metro habe klare Lösungsansätze für die unhaltbare Situation am Schwanenplatz, für die Erschliessung der Innenstadt und des Kantonsspitals. Die Initiative verlange, eine Metro vom Ibach über das Kantonsspital bis zum Schwanenplatz zu prüfen, ebenso den Ausbau als Nahverkehrslösung mit Anbindung an den Tiefbahnhof. Die politischen Behörden seien aufgefordert, sich mit dem zukunftsfähigen, umweltschonenden und nachhaltigen Mehrgenerationenprojekt auseinanderzusetzen. Die GLP-Fraktion empfiehlt die Initiative zur Annahme.

Die **G/JG-Fraktion** führte aus, dass der Rat mit seiner Zustimmung zum ergebnisoffenen Partizipationsprozess den Weg für eine konstruktive Diskussion

über die Zukunft des Tourismus und des Cartourismus geebnet habe – weg von den einzelnen Projekten und den verhärteten Fronten hin zu einer problem- und zielbezogenen Diskussion. Trotz dieses Befreiungsschlags sei leider die Metro-Initiative nicht zurückgezogen worden und man diskutiere wieder über ein konkretes Projekt.

Die Initiative verlange nicht nur eine Prüfung, sondern auch eine Weiterentwicklung des Metro-Projekts. Die geforderte Weiterentwicklung würde Kapazitäten binden, die für wichtige Prozesse und Projekte gebraucht würden: für den Tourismus- und Carparkierungsstrategieprozess und für den Durchgangsbahnhof. Die bessere Erschliessung des Kantonsospitals sei auch ohne monströses Metro-Projekt zu erreichen, indem die Stadt ihre konsequente Verkehrspolitik weiterführe. Die G/JG-Fraktion sprach sich gegen die Initiative aus.

Die **SVP-Fraktion** betonte, dass es einfach gewesen wäre, die Metro als Teil des bereits erwähnten ergebnisoffenen partizipativen Prozesses einzubeziehen. Aber der Stadtrat zeige mit seiner Antwort auf die Initiative, dass die Metro von vornherein nicht Teil dieses ergebnisoffenen Prozesses sei.

Gegenargumente zur Metro, wie etwa das Projekt sei zu komplex, weil die Stadt nicht alleine Entscheidungsträger sei, oder die Metro widerspreche dem Verkehrsreglement und der Planung des Durchgangsbahnhofs oder es gäbe keine Finanzierungslösung, seien in ihrem Ansatz falsch. All diese Punkte müssten in der politischen Diskussion geklärt und konkretisiert werden. Denn die Metro sei

eine Vision und noch kein konkretes Projekt. Die SVP stehe hinter der Vision einer Metro, da deren Realisierung praktisch keine innerstädtische Strasseninfrastruktur brauche und die Menschen schnell und zuverlässig in die Innenstadt brächte, und unterstütze daher die Initiative.

Der **SP/JUSO-Fraktion** schien die Idee auf den ersten Blick verführerisch: eine Metro, die Touristinnen ohne Busse mitten in Luzern beim Schwanenplatz aussteigen lasse und die ungenügende Anbindung des Kantonsspitals löse. Aber auf den zweiten Blick und nach intensiver Diskussion in der Fraktion habe sich gezeigt: Es sei das falsche Projekt zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort.

Die Metro sei nicht ins ÖV-Gesamtverkehrskonzept eingebunden und schaffe ein unnötiges Parallelsystem, sie sei mit erheblichen finanziellen Risiken verbunden, ihre Instandhaltung würde wiederkehrende Millionenkosten verursachen. Als Prestigeprojekt für Touristinnen und Parkplatznutzende komme sie dem allergrössten Teil der städtischen Bevölkerung nicht zugute. Es sei unklar, was ein Ja zur Initiative kosten würde. Die SP/JUSO-Fraktion plädierte dafür, die Initiative abzulehnen und die Kräfte gezielt für den eingeschlagenen Weg des Strategieprozesses einzusetzen.

Die **CVP-Fraktion** zeigte sich grundsätzlich offen für neue Ideen oder Visionen, diese müssten aber machbar und zahlbar sein. Das sei bei der Metro-Idee nicht der Fall. Es mache keinen Sinn, Leute von einem Ort, an dem niemand wohne, an einen anderen zu transportieren, an dem wenige wohnten und sehr

wenige arbeiteten. Ein grosser Teil der Bevölkerung der Stadt, der Agglomeration und der Zentralschweiz hätte keinen Nutzen von der Metro.

Über die Finanzen wisse man noch nicht viel. Aber der Unterhalt der Metro würde Luzern wohl in den Bankrott treiben. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei nicht sehr gut. Ein Gigaprojekt nur für die Erschliessung des Kantonsspitals zu erstellen, lohne sich nicht. Die CVP-Fraktion sprach sich für den Strategieprozess und gegen die Initiative aus. Man sei der Meinung, dass die Metro weder realistisch noch passend, noch verhältnismässig, noch zeitgemäss, noch finanzierbar und aus heutiger Sicht nicht umsetzbar sei.

## Argumente des Initiativkomitees

Endlich reift das Bewusstsein, die Luzerner Verkehrsproblematik dringend zu lösen. Im Kern geht es neben einer Gesamtlösung für die innerstädtische Verkehrsproblematik um die haltlose Situation der Reiscar-Parkplätze beim Schwanenplatz und beim Löwenplatz. Vor diesem Hintergrund ist das Metro-Projekt zu betrachten. Mit einem Ja zur Initiative soll das Projekt auf seine Tauglichkeit hin geprüft werden.

Dies gleich vorab: Die Metro-Initiativen verschliessen sich nicht einem von Stadtrat und Parlament beschlossenen ergebnisoffenen Strategieprozess. Im Gegenteil: Ein solches Vergleichsverfahren

(der gleich langen Spiesse übrigens) wird gar als Chance gesehen. Der Strategieprozess ist jedoch erst dann erfolgreich, wenn nicht bereits im Vorfeld ein Projekt ausgeschlossen wird; dies geschieht leider aktuell mit dem Metro-Projekt, welches von der Exekutive als «chancenlose» Eingabe vorverurteilt wird. Das ist unfair!

Dies alles sind Gründe dafür, über die vorliegende Initiative die Meinung der Bevölkerung einzuholen. Es geht nicht um die Realisation eines Bauvorhabens, sondern schlicht und einfach darum, das Metro-Projekt einer Prüfung zu unterziehen. Wer sollte da etwas dagegen haben?!

Die politischen Behörden werden endlich aufgefordert, sich mit einem zukunftsfähigen und nachhaltigen Gesamtverkehrsprojekt auseinanderzusetzen. Mit der Prüfung soll offiziell geklärt werden, wie weit das Metro-Projekt den ÖV in Stadt und Region Luzern fördert, umweltverträglich und nachhaltig ist und vor allem die zwingend notwendige Sicherheit an Brennpunkten wie dem Schwanenplatz oder dem Löwenplatz herbeiführt: eigentlich ein Vorgehen, das dem Stadtrat hilft, ein Problem zu lösen.

Das Metro-Projekt trifft zwei Fliegen auf einen Schlag: Es ermöglicht eine gesamtheitliche Verkehrslösung und entschärft die gefährliche Carparkingsituation im belebten Zentrum von Luzern. Reiscars (mit wenigen Ausnahmen wie Hotelzufahrten) werden das städtische Strassennetz nicht mehr beanspruchen müssen. Für Reiseunternehmer und Carreisende ist das Metro-Projekt komfortabel und zeitgewinnend. Die Luzerner

Bevölkerung wiederum profitiert von einem entlasteten Zentrum ohne gefährliche Carparkplätze. Direkt von der Autobahn her können die Autobusse das Metro-Reisecarparking im Gebiet Reussegg anfahren. Die Gäste gelangen alsdann bequem via Metro-Bahn und in wenigen Minuten ins Stadtzentrum. Das Metro-Konzept ist sowohl für das nur kurze Anhalten zum Ein- und Aussteigen der Reisegäste konzipiert (Tagesreisen von/ab Luzern), wie auch für länger dauerndes Parkieren der Reisecars angelegt. Das Metro-Konzept ermöglicht die Aufhebung bzw. die deutliche Verkleinerung bestehender Caranhalte- und Parkierungsflächen auf dem Stadtgebiet. Dies schafft Platz für die Schaffung neuer Freiräume und Grünflächen.

Auch auswärtige Besucher, welche mit dem Privatauto anreisen, profitieren: Von der Autobahn herkommend, können sie direkt das Metro-Parkhaus Reussegg anfahren und von dort aus in wenigen Minuten mit der Metro-Bahn ins Stadtzentrum gelangen. Störender Suchverkehr in der Innenstadt entfällt! Dies sorgt für eine deutliche Verkehrsreduktion auf den städtischen Hauptverkehrsachsen und schafft mehr Kapazität für den notwendigen lokalen Wirtschaftsverkehr (Zulieferdienste und Handwerker), vor allem aber auch Platz für den Langsamverkehr (Velo-fahrende) und ÖV.

Ein weiterer Pluspunkt: Durch die Metro-Haltestelle beim Kantonsspital erhöht sich die Erreichbarkeit des grössten Spitalzentrums der Zentralschweiz für Patienten, Besucher und Personal massiv.

Die heute stetig überlastete Zu- und Wegfahrt über die Achse Kreuzstutz-Spitalstrasse-Sedel entfällt. Das bedeutet eine immense Aufwertung der Lebensqualität vor allem für die Bewohner der spitalnahen Quartiere.

- Mit einem Ja zur Initiative wird nichts gebaut, dafür der Lösungsvorschlag «Metro-Luzern» einer Prüfung unterzogen. Das Prüfverfahren gibt Sicherheit für weitere Entschiede. Was gibt es gegen eine solche Prüfung einzuwenden?

So sieht das Metro-Konzept aus:

- Die Metro kann mit den bisherigen oder zukünftigen ÖV-Systemen (Busse, S-Bahnen) geschickt zu einem leistungsfähigen Verkehrsverbund kombiniert werden.
- Mit der Metro wird die Erschliessung des Stadtzentrums mit dem Engpass am Schwanenplatz wie auch des Kantonsspitals nachhaltig gelöst.
- Die Metro funktioniert, lange bevor der Durchgangsbahnhof gebaut sein wird, und verhindert ein während der Bauzeit zwangsläufig entstehendes Verkehrschaos im Stadtzentrum.
- Die Metro ist wirtschaftlich und kann deshalb finanziert werden, wobei innovative Finanzierungsansätze notwendig sind.
- Die Metro ist ein Mehrgenerationenprojekt; ein Befreiungsschlag, ein Jahrhundertwerk, welches sich durch die nächste Generation auch noch weiter ausbauen lässt.

Fazit: Das Projekt «Metro-Luzern» gehört auf den Prüfstand. Damit wird Sicherheit und Klarheit für eine sichere Verkehrspolitik der Zukunft geschaffen. Deshalb Ja zur Initiative!

## Stellungnahme des Stadtrates

Die Initiative spricht aus Sicht des Stadtrates wichtige Handlungsfelder an. Auch der Stadtrat strebt in den Bereichen Carregime, öffentlicher Nahverkehr, Aufwertung der Innenstadt und Erschließung des Kantonsspitals Verbesserungen an. Im Gegensatz zu den Initiantinnen und Initianten erachtet der Stadtrat das Projekt «Metro» jedoch nicht als den richtigen Ansatz zur Bewältigung dieser Herausforderungen.

Beim öffentlichen Nahverkehr hat für den Stadtrat die Realisierung des Durchgangsbahnhofs oberste Priorität. Die rund um Luzern bewährte Kombination von S-Bahn und feinmaschigem Busnetz wird mit dem Durchgangsbahnhof einen Quantensprung erfahren. Alle wesentlichen Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden mit S-Bahn-Verbindungen nach Luzern sollen einen Viertelstundentakt erhalten. Zudem soll das Busnetz noch stärker auf die S-Bahn-Linien ausgerichtet werden. Der Stadtrat ist überzeugt, dass dieses System

den richtigen Ansatz zur Bewältigung der zukünftigen Mobilität in der Stadt, der Agglomeration und der Region Luzern darstellt und finanziell tragbar ist. Eine Metro als zusätzliches öffentliches Verkehrsmittel würde ein isoliertes Parallelsystem ohne Einbindung in das bewährte öffentliche Verkehrssystem darstellen. Der Stadtrat erachtet das Projekt «Metro» sowohl als Linienverbindung zwischen Schwanenplatz und Reussegg als auch als Metronetz für den Agglomerationsraum Luzern aufgrund der Kosten in Milliardenhöhe als nicht finanzierbar. Diese Haltung vertreten auch die im Bereich der Förderung des öffentlichen Verkehrs wichtigsten Partner wie der Verkehrsverbund, der Kanton Luzern und LuzernPlus.

Im Bereich Carregime haben die kontroversen Diskussionen rund um verschiedene Carparkierungsprojekte gezeigt, dass es zuerst eine grundsätzliche Diskussion braucht, bevor einzelne bauliche Lösungen diskutiert werden. Dies hat den Stadtrat dazu bewogen, einen partizipativen Strategieprozess anzugehen, um eine mehrheitsfähige Lösung für das Carregime zu entwickeln. In einem ersten Schritt soll ein gemeinsames Verständnis über die Zielsetzungen des Carregimes entwickelt werden. Erst in einem zweiten Schritt sollen bestehende und allenfalls neue Projektideen an den Zielsetzungen

gemessen und bewertet werden. Zentrales Element dieses Strategieprozesses ist die Ergebnisoffenheit. Der Stadtrat will daher im Vorfeld des Prozesses keine projektbezogenen Vorentscheide treffen.

Somit bleibt als möglicher Hauptnutzen einer Metro der Transport von Carreisenden in die Innenstadt. In Anbetracht der hohen Kosten beurteilt der Stadtrat dies für Luzern als unverhältnismässig. Auch die von den Initiantinnen und Initianten angeführten Beiträge zur Aufwertung der Innenstadt und zur Erschliessung des Kantonsspitals erachtet der Stadtrat als sehr gering, zumal die Erschliessungssituation des Kantonsspitals in den letzten Jahren bereits deutlich verbessert werden konnte und weitere Massnahmen vorgesehen sind. So wurden im Dezember 2019 direkte Busverbindungen von Ebikon und Littau zum Kantonsspital eingeführt. Weitere Möglichkeiten aus Richtung Emmenbrücke und aus dem Gebiet Tribtschen werden zurzeit geprüft.

Zusammenfassend kommt der Stadtrat zum Schluss, dass das Projekt «Metro»

- sowohl in Form einer Linienverbindung als auch als Metrosystem für Luzern nicht finanzierbar und damit unrealistisch ist;
- als zusätzliches öffentliches Verkehrsmittel eine ineffiziente Parallellösung darstellen würde und daher für Luzern unpassend ist;
- als Verbindung für den Transport von Carreisenden unverhältnismässig ist;
- als Voraussetzung zur Erschliessung von Kantonsspital und zur Aufwertung der Innenstadt unnötig ist.

Vor diesem Hintergrund ist der Stadtrat nicht bereit, personelle und finanzielle Ressourcen zur Weiterentwicklung des Projekts «Metro» bereitzustellen. Deshalb lehnt er die Initiative ab.

# Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 19 vom 19. Juni 2019 betreffend

- **Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!»,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie von Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

**beschliesst:**

- I. In eigener Kompetenz:  
Die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:  
Die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» wird abgelehnt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 19. September 2019

**Namens des Grossen Stadtrates  
von Luzern**

**Albert Schwarzenbach**  
Ratspräsident

**Dr. Urs Achermann**  
Stadtschreiber

# Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 9. Februar 2020

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld  
mit schwarzer oder blauer Farbe an.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

## Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Volksinitiative  
«Mehr bezahlbare Wohnungen» annehmen? Ja  Nein
- 2 Wollen Sie die Änderung vom 14. Dezember 2018  
des Strafgesetzbuches und des Militärstrafgesetzes  
(Diskriminierung und Aufruf zu Hass aufgrund  
der sexuellen Orientierung) annehmen? Ja  Nein



Stadt  
Lucerne

## Städtische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Initiative **Die Metro-Luzern verdient  
eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand –  
In die Zukunft schauen!** annehmen? Ja  Nein

## Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative  
«Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand –  
In die Zukunft schauen!» abzulehnen.



Foto: Emanuel Ammon