



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 19. Juni 2019 (StB 380)

B+A 19/2019

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

**Die Initiative wurde von den
Stimmberechtigten am
9. Februar 2020
abgelehnt.**

**Vom Grossen Stadtrat mit
einer Protokollbemerkung
beschlossen am
19. September 2019.
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gemeindestrategie 2019–2028 und zum Legislaturprogramm 2019–2021

Strategische Schwerpunkte gemäss Gemeindestrategie

- **Miteinander von Stadt, Agglomeration und ländlichem Raum pflegen**
Leitsatz: Die Stadt Luzern ist eine innovative und verlässliche Partnerin der Gemeinwesen und Organisationen in Agglomeration, Region, Kanton und darüber hinaus.
- **Attraktiven Wirtschaftsstandort und Tourismusdestination weiterentwickeln**
Leitsatz: Luzern hat als Wirtschaftsstandort eine grosse Anziehungskraft. Ein breiter Branchenmix und ein hoher Anteil an KMU sind die Basis für eine stabile, krisenresistente Wirtschaftsstruktur. Diese Stärken will die Stadt Luzern für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts halten und weiterentwickeln.
- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**
Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Verkehr

Legislaturziel Z18.1	Die Stadt Luzern positioniert sich klar zu den Schlüsselprojekten des Agglomerationsprogramms.
Legislaturziel Z18.2	Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.
Legislaturgrundsatz L19	In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm.
Legislaturziel Z19.4	Die Stadt Luzern verfügt über konkrete Umsetzungskonzepte zur Optimierung der Parkierung von Zweirädern, Autos und Cars.
Legislaturziel Z19.5	Der Modalsplit entwickelt sich in Richtung der langfristigen Zielwerte der Mobilitätsstrategie, indem die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs weiter zunehmen. Der Anteil der autofreien Haushalte steigt, und Sharingangebote (Velo, Auto) werden vermehrt genutzt.

Volkswirtschaft

Legislaturgrundsatz L23

Die Stadt Luzern heisst als Tourismusdestination mit internationaler Ausstrahlung Gäste aus aller Welt willkommen.

Legislaturziel Z23

Die Bedürfnisse der Gäste, die Anliegen der Luzerner Bevölkerung und die Interessen von Stadt und Region Luzern sind sorgfältig aufeinander abgestimmt.

Übersicht

Die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» wurde im Juni 2018 eingereicht. Mit der Initiative in Form der Anregung fordern die Initiantinnen und Initianten, dass die Stadt Luzern eine Kosten-Nutzen-Nachhaltigkeits-Analyse für das Projekt «Metro» ausarbeitet und so die Grundlagen schafft, das Projekt gegebenenfalls anderen Projekten gegenüberzustellen. Beim Projekt «Metro» handelt es sich um eine privat lancierte Projektidee. Diese sieht ein Parkhaus im Gebiet Reussegg für 170 Reisecars und 2'000 bis 2'500 Personenwagen vor, welches durch eine unterirdische Metroverbindung mit dem Schwanenplatz verbunden ist. Als mögliche Erweiterung besteht eine «Vision», welche die Weiterentwicklung dieses Linienasts zu einem Metronetz mit fünf Linien umfasst.

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. Er ist überzeugt, diese mit den folgenden, bereits eingeleiteten Massnahmen zielführender meistern zu können:

- Entwicklung einer mehrheitsfähigen Lösung für das Carregime im Rahmen eines ergebnisoffenen partizipativen Strategieprozesses
- Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems basierend auf der bewährten Kombination von S-Bahn und feinmaschigem Busnetz, welches mit dem Durchgangsbahnhof einen Quantensprung erfahren wird.
- Konsequente Weiterverfolgung der Raumentwicklungs- und Mobilitätsstrategie zur Entlastung und Aufwertung der Innenstadt
- Verbesserung der Erschliessungssituation des Kantonsspitals in Form der geplanten Optimierungen des Busangebots

Auch nach erneuter Prüfung der Vor- und Nachteile eines Metro-Projekts steht der Stadtrat diesem kritisch gegenüber. Er ist sich bewusst, dass das Projekt auf den ersten Blick eine reizvolle Idee darstellt. Aus seiner Sicht birgt das Projekt aber bei hohen Kosten und relativ geringem Nutzen zu hohe Risiken. Der Stadtrat erachtet daher das Projekt «Metro» sowohl als Linienverbindung zwischen Schwanenplatz und Reussegg als auch als Metronetz für den Agglomerationsraum Luzern als nicht finanzierbar. Kommt hinzu, dass eine Metro als zusätzliches öffentliches Verkehrsmittel ein isoliertes Parallelsystem ohne Einbindung in das bewährte ÖV-System, bestehend aus dem gut abgestimmten Verbund zwischen S-Bahn und Busnetz, darstellt. Somit bleibt als möglicher Hauptnutzen einer Metro der Transport von Carreisenden in die Innenstadt. Da der Mehrwert einer Metro aus seiner Sicht auch zur Erschliessung des Kantonsspitals und zur Aufwertung der Innenstadt zu gering ist, erachtet der Stadtrat das Projekt «Metro» insgesamt als unrealistisch, unpassend, unverhältnismässig und unnötig.

Vor diesem Hintergrund ist der Stadtrat nicht bereit, Ressourcen zur Weiterentwicklung des Projekts bereitzustellen. Mit der vorliegenden Stellungnahme begründet der Stadtrat seine Haltung zur Initiative und empfiehlt den Stimmberechtigten die Ablehnung.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!»	6
1.1 Das Initiativbegehren	6
1.2 Zustandekommen und Gültigkeit	7
2 Projekt «Metro»: Entwicklung und Evaluation 2014	8
3 Haltung und Vorgehensweise des Stadtrates	9
3.1 Strategieprozess für mehrheitsfähige Lösung im Carregime	9
3.2 Weiterentwicklung des ÖV-Systems mit dem Durchgangsbahnhof	10
3.3 Konsequente Weiterverfolgung der Raumentwicklungsstrategien und der Mobilitätsstrategie zur Entlastung und Aufwertung der Innenstadt	11
3.4 Erschliessungssituation Kantonsspital weiter verbessern	12
4 Begründung für die Ablehnung der Initiative	13
4.1 «Parkhaus Reussegg» und Metroverbindung zum Schwanenpatz	13
4.2 Option Metronetz als Ergänzung des ÖV-Systems	15
4.3 Regionale Sichtweise: Haltung von Kanton und LuzernPlus	17
4.4 Fazit	17
5 Antrag	18

Anhang

- Initiativtext

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

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

1.1 Das Initiativbegehren

Am 27. Juni 2018 wurde die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» 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 weiterentwickelt wird, und die Ergebnisse gegebenenfalls anderen Projekten gegenübergestellt werden können.

- ✓ Das Projekt Metro-Luzern von 2013 (Stand 2014) wird explizit in den Variantenfelder 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»

1.2 Zustandekommen und Gültigkeit

Am 27. Juni 2018 wurde die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» bei der Stadtkanzlei mit 1'388 Unterschriften, wovon 1'313 gültig und 75 ungültig, eingereicht. Der Stadtrat hat mit Erwahrungsentscheid vom 4. Juli 2018 (StB 429) das Zustandekommen des Volksbegehrens festgestellt und dies im Kantonsblatt publiziert.

Gemäss § 39 Abs. 2 des Gemeindegesetzes vom 4. Mai 2004 (GG; SRL Nr. 150) bzw. Art. 8 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) überweist der Stadtrat seinen Bericht und Antrag zu einer zustande gekommenen Initiative innert zwölf Monaten seit Einreichung dem Grossen Stadtrat. Dieser nimmt innert sechs Monaten seit Überweisung wie folgt Stellung:

- a. Erweist sich die Initiative als rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar, erklärt er sie als ganz oder teilweise ungültig;
- b. Soweit die Initiative gültig ist, kann er sie annehmen oder ablehnen.

Nach § 145 des kantonalen Stimmrechtsgesetzes vom 25. Oktober 1988 (StRG; SRL Nr. 10) ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Kann dabei einer Initiative ein Sinn beigemessen werden, der sie nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt, ist sie als gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterstellen (BGE 132 I 282 E 3.1, 129 I 392 E 2.2). Bei der Beurteilung der Gültigkeit von Initiativen haben die zuständigen Organe vom Grundsatz «in dubio pro populo» (im Zweifel zugunsten der Volksrechte) auszugehen (BGE 134 I 172 E 2.1).

Im vorliegenden Fall ist kein Grund für eine Rechtswidrigkeit – namentlich ein Verstoß gegen übergeordnetes Recht – ersichtlich. In Bezug auf die Durchführbarkeit der Initiative ist festzuhalten, dass nach Art. 6 GO Stimmberechtigte die Abstimmung über einen rechtsetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangen können, das dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegt. Für die von der Initiative verlangten Schritte zur Schaffung der Grundlagen für das Projekt «Metro-

Luzern» soll der Stadtrat dem Grossen Stadtrat einen entsprechenden Kreditantrag unterbreiten. Ein solcher Sonderkredit würde mindestens dem fakultativen Referendum unterliegen, womit die entsprechende Voraussetzung von Art. 6 der Gemeindeordnung erfüllt ist. Folglich ist das Anliegen der Initiantinnen und Initianten in Form der Anregung durchführbar und die Initiative somit gültig.

2 Projekt «Metro»: Entwicklung und Evaluation 2014

Beim Projekt «Metro» aus dem Jahr 2013 handelt es sich um eine private Projektidee, welche ein Parkhaus für rund 80 Reiseautos, 8 Halteketten für Umsteigeplätze und zirka 3'500 Personenwagen in einem neu zu erstellenden Parkhaus an der Reussegg (Ibach) vorsieht. Dieses Parkhaus soll mittels einer unterirdischen Metro direkt mit dem Schwanenplatz verbunden werden. An die Metro soll zudem das Kantonsspital Luzern angeschlossen werden.

Diese Projektidee mit einer Park-and-ride-Anlage (P+R-Anlage) an der Reussegg und einer Metro Reussegg–Schwanenplatz wurde von den privaten Initiantinnen und Initianten detailliert beschrieben und mit Plänen und Visualisierungen dokumentiert. Zudem liegt eine Machbarkeitsstudie vor, mit welcher die technische und finanzielle Umsetzbarkeit aus Sicht der Projektinitianten nachgewiesen wurde. Diese Machbarkeitsstudie wurde im Juni 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Im Anschluss an die Präsentation der Projektidee fand im September 2013 ein runder Tisch zwischen Vertretern von Kanton, Stadt, Gemeinden Ebikon/Emmen und den Initianten statt. Die darin seitens der Behörden gestellten Fragen zu den Themen Verkehrssystem, Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und Verfahren/Zuständigkeit wurden von den Initianten im Mai 2014 in Form eines ausführlichen Dossiers beantwortet. Dieses ist im Internet öffentlich zugänglich (<http://www.attraktiver-schwanenplatz.ch/so/downloads/>). Es handelt sich damit um das Projekt bzw. den Projektstand 2014, welcher im Initiativtext erwähnt wird.

Dieses Projekt 2014 unterscheidet sich vom Projekt 2013 insbesondere in Bezug auf das Mengengerüst des Parkplatzangebots, welches neu von nur noch 2'000–2'500 Parkplätzen für Personenwagen und dafür mindestens 170 Parkplätzen für Reisebusse ausgeht. Zudem wird durch die Initianten der Integration in das bestehende ÖV-Netz ab 2014 eine grössere Bedeutung beigemessen. Während das Projekt 2013 ausschliesslich eine P+R-Anlage mit einer unterirdischen Direktverbindung ins Stadtzentrum umfasste, wurde im Projekt 2014 die Wichtigkeit der Integration der Metrolinie in den bestehenden ÖV betont und durch die Initianten eine «Vision Erweiterungen 2030–2050» mit fünf weiteren Metrolinien skizziert.

Auf diesen Grundlagen wurde die Projektidee «Parkhaus Reussegg/Metro» im Jahr 2014 im Rahmen einer externen Evaluation mit dem «Parkhaus Musegg» verglichen. Diese Untersuchung wurde vom Stadtrat zur Unterstützung seines Vorentscheids in Bezug auf die beiden damals vorliegenden privaten Projektideen in Auftrag gegeben. Der Bericht der Firma Ernst Basler+Partner AG erachtete ein «Parkhaus Reussegg mit Metro» für die Stadt Luzern als «unverhältnismässig», während dem «Parkhaus Musegg» «erwünschte Nutzen bei minimalen Risiken» attestiert wurden.

3 Haltung und Vorgehensweise des Stadtrates

Der Stadtrat anerkennt das Anliegen der Initiantinnen und Initianten der Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!». Aus seiner Sicht werden in der Initiative wichtige Handlungsfelder angesprochen, die einer Lösung zugeführt oder zukunftsfähig weiterentwickelt werden müssen. Es sind dies:

- das Carregime optimieren;
- das öffentliche Nahverkehrssystem verbessern;
- die Innenstadt aufwerten;
- das Kantonsspital besser erschliessen.

Auch der Stadtrat will diese Handlungsfelder aktiv angehen. Im Gegensatz zu den Initianten ist er aber überzeugt, dass die Metro nicht der richtige Ansatz ist, um den damit verbundenen Herausforderungen zielführend gerecht zu werden. Deshalb lehnt der Stadtrat die Initiative ab.

Zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen setzt der Stadtrat auf die Umsetzung von breit abgestimmten und teilweise bereits eingeleiteten Massnahmen. Anstatt die Idee «Metro» aktiv weiterzuverfolgen und wie durch die Initiative gefordert dafür eine Kosten-Nutzen-Nachhaltigkeits-Analyse durchzuführen, ist der Stadtrat überzeugt, dass die in den nachfolgenden Kapiteln beschriebene Vorgehensweise zielführender ist.

3.1 Strategieprozess für mehrheitsfähige Lösung im Carregime

Luzern ist eine beliebte Destination für den Cartourismus. 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 in Teilen der Bevölkerung zunehmend als Sicherheitsrisiko wahrgenommen. Um dieser Herausforderung zu begegnen, beschäftigen sich auch private Organisationen und Komitees mit dem Carverkehr. Sie haben beispielsweise mit dem «Parkhaus Musegg», «Seeparking» oder eben der «Metro» Lösungsansätze zur Verbesserung der Infrastruktur skizziert. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat entschieden, unabhängig von konkreten Projektideen zuerst eine breit abgestützte Strategie für ein langfristiges Carregime zu erarbeiten. Ziel ist die Entwicklung einer mehrheitsfähigen Lösung. In einem ersten Schritt sollen in einem partizipativen Prozess gemeinsame Zielsetzungen formuliert werden. Erst in einem zweiten Schritt sollen die bestehenden und allenfalls neue Projektideen an den Zielsetzungen gemessen und bewertet werden. Auf der Basis dieser Erkenntnisse sollen für die «Bestvarianten» Abklärungen in Form von Planungsstudien inklusive Kosten- und Finanzierungsüberlegungen vorgenommen werden.

Um von Projektideen unabhängige Zielsetzungen und eine unvoreingenommene Bewertung der Projekte zu gewährleisten, will der Stadtrat für diesen Strategieprozess «Carregime» eine externe Projektleitung beiziehen. Zentrales Element dieses Strategieprozesses ist die Ergebnisoffenheit. Es werden daher zum heutigen Zeitpunkt keine Projekte ausgeschlossen. Dem Stadtrat erscheint es unwahrscheinlich, dass sich in Anbetracht der hohen Kosten und Risiken das Projekt «Metro» als mehrheitsfähige Lösung im geplanten Strategieprozess herauskristalisieren wird. Ein anderes

Zubringersystem mit dezentraler Parkierung kann als mögliche Lösungsvariante genauso in den Strategieprozess einbezogen werden wie ein «Parkhaus Musegg», ein «Seeparking», eine Parkierungslösung im Raum Allmend oder aber auch weitere Vorschläge für Anhalte- und Parkierungskonzepte.

Parallel zu diesem Strategieprozess «Carregime» startet die Stadt Luzern auch einen Strategieprozess «Tourismus». Ziel ist es, bis 2021 unter breitem Einbezug von Beteiligten und Betroffenen strategische Leitlinien zur Entwicklung des Tourismus zu formulieren. Da der Carverkehr nicht vom Tourismus unabhängig betrachtet werden kann, sind die beiden Prozesse eng aufeinander abgestimmt.

➔ Der Stadtrat ist vom Ansatz eines Strategieprozesses zur Entwicklung einer mehrheitsfähigen Lösung für das Carregime überzeugt und will daher im Vorfeld keine projektbezogenen Vorentscheide treffen.

3.2 Weiterentwicklung des ÖV-Systems mit dem Durchgangsbahnhof

Stadt und Kanton Luzern gehen für die nächsten Jahre von einer weiter steigenden Mobilitätsnachfrage aus. Damit die nachgefragte Mobilität auch bewältigt werden kann, muss diese insbesondere in der Agglomeration Luzern vermehrt mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln bewältigt werden. Eine grosse Bedeutung kommt dabei der S-Bahn Luzern zu. Diese soll zusammen mit ergänzenden Buslinien den Hauptteil des Mobilitätswachstums des öffentlichen Verkehrs aufnehmen, welches gemäss «ÖV-Bericht» des Kantons bis 2040 rund 40 Prozent betragen wird. Der dazu notwendige Quantensprung im ÖV-System wird durch die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) ermöglicht. Nach langen Jahren der Unsicherheit liegt seit dem 31. Oktober 2018 die definitive Botschaft des Bundesamts für Verkehr (BAV) zum Ausbauschritt 2035 für das Bahnnetz vor, mit welchem die Projektierung des DBL beschlossen wurde und nun durch Bund und SBB vorangetrieben wird. Die Kosten für die Realisierung werden auf zirka 2 Mia. Franken geschätzt.

Die Realisierung des DBL ermöglicht neben einer spürbaren Verbesserung beim Fernverkehr vor allem auch die für die Bewältigung der Mobilität in der Agglomeration Luzern dringend benötigten Angebotsausbauten bei der S-Bahn Luzern. Alle wesentlichen Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden mit S-Bahn-Verbindungen nach Luzern sollen einen Viertelstundentakt erhalten. Das Busnetz, welches das gesamte ÖV-Netz ergänzt, soll noch stärker als heute auf die S-Bahn-Linien ausgerichtet werden. S-Bahn- und Busnetz werden im Kanton Luzern durch den Verkehrsverbund (VVL) geplant. In Form der Agglomobil-Planungen wurden schon in den vergangenen Jahren deutliche Angebotsverbesserungen erzielt, und weitere sind bereits in Planung. Dazu gehören beispielsweise die Verlängerung der RBus-Linie 1 im Rontal, die zusätzliche tangentielle Busverbindung von Littau nach Ebikon oder die neue RBus-Linie zwischen Würzenbach und Littau. Zudem sieht die Elektrostrategie des Verkehrsverbundes vor, das Busnetz in Zukunft umweltfreundlicher zu betreiben.

Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs sowie der geplante Ausbau des S-Bahn-Angebots und des Buskonzepts sind sowohl Bestandteil des Richtplans, des Agglomerationsprogramms und des

«öV-Berichtes» des Kantons Luzern als auch Bestandteil der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Der Stadtrat ist überzeugt, dass dieses ÖV-System der richtige Ansatz zur Bewältigung der zukünftigen Mobilität in der Stadt, der Agglomeration und der Region Luzern darstellt und finanziell tragbar ist.

➔ **Der Stadtrat ist daher nicht bereit, eine Metro als ergänzendes bzw. paralleles System zu unterstützen, welches aus seiner Sicht nicht finanzierbar ist. Diese Haltung vertreten auch die im Bereich der Förderung des öffentlichen Verkehrs wichtigsten Partner wie der Verkehrsverbund, der Kanton und LuzernPlus.**

3.3 Konsequente Weiterverfolgung der Raumentwicklungsstrategien und der Mobilitätsstrategie zur Entlastung und Aufwertung der Innenstadt

Mit der durch die Initiative geforderten Analyse sollen unter anderem auch Massnahmen zur Aufwertung der Innenstadt aufgezeigt werden. Der Stadtrat will die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum unabhängig von der vorliegenden Initiative steigern. Zu diesem strategischen Schwerpunkt hat der Stadtrat in der Gemeindestrategie als Leitsatz vorgegeben, dass in der Stadt Luzern Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet werden. Die konkrete Ausgestaltung dieses Leitsatzes wird in der Raumentwicklungs-, der Stadtraum- und der Mobilitätsstrategie ersichtlich, welche der Stadtrat im vergangenen Jahr verabschiedet hat:

- Mit dem Raumentwicklungskonzept zeigt er auf, wie sich die Stadt Luzern in den nächsten rund 15 Jahren räumlich entwickeln soll. Der Fokus liegt dabei auf der Stärkung der Quartierzentren.
- Mit der Stadtraumstrategie will der Stadtrat die Aufenthaltsqualität in der immer grösser werdenden Stadt Luzern nicht nur erhalten, sondern dank einer vorausschauenden Planung weiter erhöhen. Wichtig ist dem Stadtrat, dass verstärkt Raum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen, kurze Wege und vielfältige Nutzungen ermöglicht und öffentliche Stadträume partizipativ weiterentwickelt werden.
- Mit der Mobilitätsstrategie hat der Stadtrat seine Stossrichtungen für die künftige Mobilitätsentwicklung aufgezeigt. In Bezug auf die Verkehrsbelastung in der Innenstadt ist es für ihn von zentraler Bedeutung, dass der Wirtschaftsverkehr in der Stadt sicher und zuverlässig funktionieren kann. Dazu fördert der Stadtrat flächeneffiziente Mobilitätsformen, setzt in Zusammenarbeit mit dem Kanton im Gesamtverkehrskonzept auf eine Verstetigung des Verkehrs auf den Hauptachsen und strebt eine Optimierung des Parkierungsregimes an. Darüber hinaus will der Stadtrat für zukünftige intelligente Mobilitätsformen offen bleiben, entsprechende Bestrebungen unterstützen und nach Möglichkeit fördern sowie auch den Digitalisierungstrend nutzen.

Die konsequente Umsetzung dieser Strategiekonzepte gewährleistet eine optimale Abstimmung von Nutzungen, Siedlung und Verkehr. Dies gilt auch für die darauf basierenden Massnahmen. In den vergangenen Jahren konnten Massnahmen in Form von umfassenden Aufwertungsprojekten wie im Hirschmattquartier, in der Kleinstadt oder am Grendel im Zusammenhang mit Werkleitungssanierungen erfolgreich umgesetzt werden. Der Stadtrat ist vom Potenzial einer weiteren Aufwertung der öffentlichen Räume in der ganzen Stadt und der Innenstadt im Besonderen überzeugt. Er

strebt dabei längerfristig auch an, die Plätze in der Innenstadt als öffentlichen Raum noch besser nutzbar zu machen. Dazu gehört auch der Schwanenplatz. In welcher Form und in welchem Zeit-horizont dies umsetzbar ist, hängt massgeblich von der im Rahmen des Strategieprozesses «Car-regime» entwickelten Lösung ab.

Als konkrete Projekte zur Neugestaltung sind zurzeit mit der Bahnhofstrasse und dem Inseli Vorhaben in Planung, welche auf Volksentscheiden basieren. Weitere Aufwertungsprojekte sind insbesondere im Perimeter der Kantonsstrassen angedacht. Dies sind Projekte am Bundes- und am Pilatusplatz sowie entlang der Hauptachsen Baselstrasse, Luzerner-/Bernstrasse, Halden- oder Zürichstrasse, welche gemeinsam mit dem Kanton angegangen werden.

➔ Diese Ausführungen zeigen, dass Aufwertungsprojekte und -massnahmen in der Luzerner Innenstadt bereits bisher erfolgreich umgesetzt wurden und diese auch in Zukunft ohne ein Metro-Projekt weiter vorangetrieben werden.

3.4 Erschliessungssituation Kantonsspital weiter verbessern

Die Initiative wirbt unter anderem mit der möglichen besseren Erschliessung des Kantonsspitals Luzern und der dadurch ermöglichten Lösung der Parkplatzprobleme des Kantonsspitals. Der Verkehrsverbund Luzern arbeitet zusammen mit der Stadt Luzern seit Jahren an einer optimierten Erschliessung des Kantonsspitals Luzern. Bereits umgesetzt sind die Verschiebung der Haltestelle, die Einführung der elektronischen Busspur entlang der Spitalstrasse, grössere Busse und im Zusammenhang mit dem Mobilitätsmanagement durch das Kantonsspital auch ein neues Parkhaus für Mitarbeitende, von welchem indirekt auch die Besucherinnen und Besucher des Spitals profitieren können. Als nächster Schritt wird im Dezember 2019 die heutige Buslinie zwischen Bahnhof Luzern und Friedental zu den Hauptverkehrszeiten zu einem 7,5-Minuten-Takt verdichtet und die neue tangentielle Linie Ebikon–Kantonsspital–Littau in Betrieb genommen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist zudem angedacht, zusätzliche direkte Erschliessungen des Kantonsspitals aus weiteren Agglomerationsgebieten zu ermöglichen. In der in diesem Sommer in der Vernehmlassung befindlichen Planung AggloMobil 4 wird eine Splittung der heutigen Linie Bahnhof–Friedental vorgeschlagen, indem neu ein Ast Richtung Emmenbrücke geführt wird. Damit würde das Kantonsspital eine direkte Anbindung Richtung Norden erhalten. Im Weiteren ist eine Durchbindung dieser Linie Richtung Hirtenhof vorgesehen, womit auch eine umsteigefreie Anreise zum Kantonsspital aus dem Gebiet Tribtschen ermöglicht würde.

➔ Die Erschliessung des Kantonsspitals mittels einer Metro, in Ergänzung zu den bereits realisierten und vorgesehenen Optimierungsmassnahmen, ist aus Sicht des Stadtrates nicht notwendig. Das bestehende und geplante Busangebot vermag das Kantonsspital aus den umliegenden Gebieten grossräumiger und direkter zu erschliessen als eine Metro.

4 Begründung für die Ablehnung der Initiative

Bereits 2014 hat der Stadtrat auf der Basis der internen und externen Evaluation das Projekt «Metro» als nicht zukunftssträchtig beurteilt. Im Zusammenhang mit der vorliegenden Initiative hat sich der Stadtrat erneut mit dem Projekt «Metro» auseinandergesetzt. Seine kritische Haltung dem Projekt gegenüber bleibt unverändert. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile unterstützt der Stadtrat weder ein Parkhaus-/Metro-Projekt als Linienverbindung zwischen Reussegg und Schwanenplatz noch ein Metronetz in Form eines zusätzlichen ÖV-Systems. Er lehnt daher die Initiative ab und begründet dies im Detail wie folgt:

4.1 «Parkhaus Reussegg» und Metroverbindung zum Schwanenplatz

Die der Initiative Metro zugrunde liegende Hauptidee besteht in der Lösung des Carparkierungsproblems in der Innenstadt von Luzern. Dank einem Parkhaus im Gebiet Reussegg würden die Cars künftig nicht mehr in die Stadt Luzern fahren und stattdessen in einem Carterminal im Gebiet Reussegg parkieren. Von dort sollen die Touristinnen und Touristen mittels einer Metro zum Schwanenplatz Luzern geführt werden. Diese Metrolinie sieht zudem einen Zwischenhalt im Bereich des Kantonsspitals vor.

Das «Parkhaus Reussegg» und die Metroverbindung zum Schwanenplatz könnten nach Ansicht der Projektinitianten von 2014 mit privaten Mitteln gebaut werden. Die finanzielle Machbarkeit der Basisinvestition für das Parkhaus sowie den Tunnel im Umfang von rund 400 Mio. Franken wurde zwar 2013 aus Sicht der Projektinitianten ausreichend nachgewiesen und im Jahr 2014 bestätigt. Die damals vorgesehene und gegründete Metro Holding AG befindet sich jedoch im Konkursverfahren. Unklar bleibt aufgrund der Unterlagen von 2014, inwiefern in diesen Investitionskosten auch Aufwendungen für die Bahninfrastruktur enthalten sind. Dies gilt auch für die Höhe und Finanzierung der Betriebskosten. Die Thematik wird in der Initiative aufgenommen, indem die Stadt bei Annahme der Initiative beauftragt wird, Finanzierungslösungen durch private Investoren gegebenenfalls mit Beiträgen der öffentlichen Hand aufzuzeigen. Dies interpretiert der Stadtrat dahingehend, dass in Bezug auf die Kosten und Finanzierung noch viele Fragen offen sind. In der Einschätzung des Stadtrates dürften die effektiven Gesamtkosten für ein Metro-Projekt den Betrag von 400 Mio. Franken noch deutlich übersteigen.

Eine Metroverbindung zwischen dem Gebiet Reussegg und der Innenstadt entspricht weder den Verkehrs- und Mobilitätsstrategien von Stadt und Kanton, noch ist sie im Agglomerationsprogramm oder in einem Richtplan enthalten. Die geplante Metro als isolierter Linienast ist nicht in das System des öffentlichen Verkehrs von Stadt und Agglomeration Luzern eingebettet. Da sich im Gebiet Reussegg/Ibach keine publikumsintensiven Nutzungen befinden, ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs in diesem Raum nicht vorgesehen. Die Metro dürfte neben den Reisecargästen also lediglich von den Parkhausbesucherinnen und -besuchern genutzt werden.

Das Fahrgastpotenzial dieser Metrolinie besteht somit hauptsächlich aus rund 1,4 Millionen Gruppentouristinnen und -touristen, welche in Luzern jährlich den Schwanenplatz besuchen (Quelle: Hanser Consulting AG, 2018). Auch wenn noch die Nutzenden des Autoparkhauses dazukommen,

ist das Fahrgastpotenzial aus Sicht des Stadtrates deutlich zu klein, um dafür eine Metrolinie mit einem angemessenen Kostendeckungsgrad betreiben zu können. Eine Verlängerung der Metrolinie im Norden zum Seetalplatz und damit zum Bushub Emmenbrücke und im Süden zum Bahnhof Luzern könnte aus Sicht der Initianten die Attraktivität der Metrolinie erhöhen. Da bereits heute ausgezeichnete S-Bahn-Verbindungen von Luzern nach Emmenbrücke bestehen, wäre der Mehrnutzen einer Metroverbindung für diesen Agglomerationsteil allerdings marginal. Zudem hätte die Integration einer isolierten Metrolinie ins ÖV-System entsprechende Mehrkosten zur Folge, welche sich aufgrund des schwierigen Baugrundes insbesondere im Bereich des Seeausflusses ihrerseits negativ auf den Kostendeckungsgrad auswirken würden.

Zwecks Generierung von zusätzlichem Nutzungspotenzial für die Autoparkplätze wäre es denkbar, das «Parkhaus Reussegg» und die Metro als Anreise für Stadtbesuchende aus der ländlichen Umgebung zu forcieren. Damit dürften aber auch Personen von dieser Lösung Gebrauch machen, die heute ihr Auto bei der nächstgelegenen P+R-Anlage abstellen oder von zu Hause aus mit dem ÖV anreisen. Damit wären eine steigende MIV-Fahrleistung und eine Schwächung des öffentlichen Verkehrs auf der Landschaft verbunden, was der Stadtrat auf keinen Fall unterstützen will.

Schweizer Städte setzen heute daher nicht mehr auf grosse Park-and-ride-Anlagen an der Stadtgrenze. P+R-Anlagen sollen möglichst nahe an der Quelle der Fahrt liegen, damit ein möglichst grosser Teil der Wegstrecke mit dem ÖV zurückgelegt wird. Eine P+R-Anlage im Gebiet Reussegg als grosser Verkehrserzeuger würde zudem die Problematik verschärfen, dass in den letzten Jahren immer mehr auch der Agglomerationsgürtel von Verkehrsüberlastung betroffen ist. Auch dies ist nicht im Sinne des Stadtrates. Grundsätzlich strebt der Stadtrat ein attraktives ÖV-Netz an, das die Stadt mit der Agglomeration, der Landschaft und den nationalen Zentren verbindet.

Eine verkehrliche Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr ist für den Stadtrat grundsätzlich wünschenswert. Die P+R-Anlage könnte aus Sicht der Initianten einen Beitrag dazu leisten. Damit dieses Parkhaus mit mindestens 2'000 Parkplätzen für Autos rentabel ausgelastet werden könnte, müsste aber dafür gesorgt werden, dass die Zufahrt zur Innenstadt mit dem Auto erschwert und die Parkierung in der Innenstadt deutlich weniger attraktiv wären. Der Stadtrat erachtet diese Einschränkung als kritisch, da es ihm wichtig ist, dass die Innenstadt für das Gewerbe und für jene, die auf das Auto angewiesen sind, mit diesem auch erreichbar bleibt.

Als weiterer Vorteil der Idee «Metro» und «Parkhaus Reussegg» könnte die Entlastung der Innenstadt von Reisecars betrachtet werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts «Carparkierung Stadt Luzern» ist die Verkehrsbelastung durch Reisecars durch die Firma AKP Verkehrsingenieur AG im Jahr 2016 ermittelt worden. Dabei zeigte sich, dass der Anteil an Reisecars in der Innenstadt vergleichsweise gering ist. Selbst im stärkstbelasteten Querschnitt und zur Hauptverkehrszeit der Reisecars in der Stadt Luzern (18–20 Uhr) erreicht der Anteil der Reisecars am Gesamtverkehrsaufkommen maximal 2 bis 3 Prozent. Da ein generelles Fahrverbot für Cars in der Innenstadt kaum sinnvoll ist und insbesondere die Zufahrt der Reisecars mit den in den Hotels der Innenstadt übernachtenden Gästen zwecks Gepäcktransport nach wie vor gewährleistet werden soll, minimiert sich der Nutzen des Projekts «Metro» für die Reduktion des Carverkehrs zusätzlich.

Alles in allem zeigt sich für den Stadtrat, dass das Projekt «Parkhaus Reussegg mit Metro» in Form einer Linienverbindung zum Schwanenplatz sehr hohe Kosten und Risiken mit sich bringt, während der Nutzen als gering eingeschätzt werden muss.

Als zusätzliches potenzielles Hindernis für das Projekt «Metro» sieht der Stadtrat die Verfügbarkeit von Grundstücken im Gebiet Ibach/Reussegg. Mit der Initiative werden konkrete Grundstücks-sicherungen bzw. der Erwerb von Grundstücken in diesem Gebiet verlangt. In den Unterlagen der Projektinitianten ist für die Parkierungsanlage und Metro konkret ein Grundstück im Eigentum von REAL (1386, GB Ebikon) vorgesehen. Auf einer Teilfläche dieses Grundstücks wird 2019 durch REAL ein Recycling-Center realisiert. Wie der Stadtrat bereits im Rahmen einer Interpellationsantwort im November 2018 festgehalten hat, hat der Bau dieses Recycling-Centers keine direkte Auswirkung auf die Chancen einer Metro. Aus Sicht des Stadtrates wäre eine räumliche Verschiebung des Recycling-Centers denkbar, sollte sich das Grundstück langfristig für eine andere Nutzung von öffentlichem Interesse mit ausserordentlicher Bedeutung als geeignet erweisen. Im Gegensatz zu dieser Möglichkeit einer späteren Umnutzung stehen jedoch die Restfläche des durch die Metro-Initianten vorgesehenen Grundstücks sowie auch weitere umliegende Parzellen aufgrund des Projekts «Bypass Luzern» während dessen Bauzeit (gemäss aktuellem Zeitplan zwischen 2025 und 2035) nicht zur Verfügung. Zudem wird der nördliche Teil der Parzelle dauerhaft für den Bypass benötigt.

4.2 Option Metronetz als Ergänzung des ÖV-Systems

Optional schlagen sowohl die Projektinitianten wie auch das Initiativkomitee vor, das schienen-gebundene ÖV-System durch ein Metronetz zu ergänzen bzw. eine Vision als Projekt «Metro Plus» zu entwickeln. Dieses Metronetz soll aus der für die Erschliessung des «Parkhauses Reussegg» zu erstellenden Stammlinie zum Schwanenplatz weiterentwickelt werden und als ergänzendes Angebot den öffentlichen Verkehr der Agglomeration komplettieren. Die Idee eines Metronetzes Luzern ist auf den ersten Blick reizvoll, da beispielsweise auch das Zentrum der Stadt Kriens, welches heute nicht über einen Schienenanschluss verfügt, auch eine entsprechende Verbindung zur Innenstadt von Luzern erhalten würde. Ein solches Metronetz für die Agglomeration Luzern stösst bei breiten Teilen der Bevölkerung aber nicht zuletzt auch deshalb auf grosses Interesse, weil die S-Bahn heute aufgrund der Kapazitätsengpässe im Bahnhof Luzern nicht in der gewünschten Frequenz verkehren kann. Mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern wird sich das aber auf einen Schlag ändern. Dieses Schlüsselprojekt hat einen Quantensprung für das Luzerner ÖV-System zur Folge: Neben grösseren Kapazitäten für den Fernverkehr werden auch die gewünschten Angebotsverdichtungen bei der für die Region Luzern benötigten S-Bahn ermöglicht. Der Stadtrat setzt sich deshalb überzeugt für den Durchgangsbahnhof ein und sieht darin die zukünftige Lösung für die Optimierung des Nahverkehrs. Ein zusätzliches Metronetz würde als komplett neues Verkehrssystem eine ineffiziente und nicht finanzierbare Parallellösung darstellen. Aus Sicht des Stadtrates sowie der für den öffentlichen Verkehr zuständigen Stellen des Kantons ist es daher für Luzern ungeeignet.

Metrosysteme sind aufgrund der extrem hohen Kosten ÖV-Systeme, welche in der Regel nur für Grossstädte mit einem angemessenen Kostendeckungsgrad betrieben werden können. Als bekannte Beispiele können die Metronetze von Paris, London, Moskau oder New York genannt werden. So gilt ein Metronetz denn auch in Fachkreisen erst für Städte in einer Grössenordnung ab 300'000 Einwohnerinnen und Einwohner als prüfenswert. Die Stadt Luzern mit ihren rund 80'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und ihrer Agglomeration, die knapp 200'000 Einwohnerinnen und Einwohner zählt, ist somit für die Erstellung eines Metronetzes zu klein. Selbst in der wesentlich grösseren Agglomeration Zürich wurde die Idee einer Metro bzw. U-Bahn in den 1970er-Jahren verworfen und stattdessen die heutige S-Bahn realisiert, welche das bestehende Tram- und Busnetz ideal ergänzt.

Die Metro-Initianten verweisen in diesem Zusammenhang immer wieder auf das Beispiel der Stadt Lausanne, die trotz ihrer «nur» rund 100'000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt und gut 300'000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Agglomeration über eine Metro verfügt. Die Metro in Lausanne stellt insofern einen Sonderfall dar, als im Gegensatz zu Luzern auf weiten Teilen des heutigen Streckennetzes bereits seit Jahren ähnliche Schienenverbindungen bestehen. So wurde dort bereits 1877 zwischen Flon und Ouchy die erste von zwei Standseilbahnen eröffnet, die 1958 durch eine Zahnradbahn ersetzt wurde. Diese Zahnradbahn erhielt im Jahr 2000 die Linienbezeichnung M2, wurde 2008 zu einer zahnstangenfreien U-Bahn-Linie mit gummiereiften Fahrzeugen ausgebaut und Richtung Norden bis nach Epalinges verlängert. Die Kosten für diese Umrüstung, die nicht mit einem Neubau verglichen werden kann, betrugen 736 Mio. Franken.

Der Grund dafür, dass seit über 100 Jahren eine Bahn auf dieser Strecke verläuft, ist eine Folge der speziellen Topografie von Lausanne. Die Hanglage verunmöglicht einen direkten Busbetrieb zwischen See, Bahnhof und den Stadtquartieren. Auch die 7,8 Kilometer lange Linie M1 zwischen Lausanne-Flon und dem Nachbarort Renens ist keine Metro. Die Linie M1 wurde 1991 als Tramlinie eröffnet. Im Innenstadtbereich sowie in Malley sind drei Stationen unterirdisch, alle anderen liegen an der Oberfläche.

Als Erweiterung des als U-Bahn bezeichneten Netzes ist in Lausanne eine neue Linie M3 geplant, welche das Quartier Blécherette mit dem Stadtzentrum und dem Hauptbahnhof verbinden soll. Sieben unterirdische Stationen sind geplant. Wie schwierig der Bau einer komplett neuen Linie ist, zeigt sich jetzt auch in Lausanne: Aufgrund der Unsicherheiten und der hohen Kosten von 463 Mio. Franken musste der ursprüngliche Baubeginn verschoben werden; derzeit ist eine Eröffnung 2025 vorgesehen.

Die Möglichkeiten für die Realisierung und einen finanziell tragbaren Betrieb eines Metrosystems in der Region Luzern werden aus Sicht des Stadtrates überschätzt bzw. in Unkenntnis der damit verbundenen Kosten beurteilt. Ein Metrosystem für einen Agglomerationsraum in der Grössenordnung von Luzern ist nicht wirtschaftlich umsetzbar. Aufgrund der Kosten in Milliardenhöhe könnte es als Parallelnetz zur S-Bahn durch den Kanton und die Gemeinden auch nicht finanziert werden. Der Aufbau eines Metronetzes ist insbesondere im Hinblick auf die mit dem Durchgangsbahnhof verbundenen Chancen für den Regionalverkehr als unnötig und aufgrund des hohen Investitionsbedarfs als unrealistisch zu bezeichnen.

4.3 Regionale Sichtweise: Haltung von Kanton und LuzernPlus

Das Projekt «Metro» ist nicht nur für die Stadt Luzern von Bedeutung, sondern bedingt eine regionale Sichtweise. Vor diesem Hintergrund haben sich insbesondere auch der Kanton Luzern sowie der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus mit dem Projekt befasst. Der Regierungsrat des Kantons Luzerns hat im Rahmen einer Antwort auf die «Anfrage Burkhard Ruedi und Mit. über das Metro-Projekt Luzern, auch eine Chance für den Kanton?» im Juni 2015 Stellung bezogen. Er hat darin unter anderem betont, dass das Projekt nicht mit dem im Richtplan verankerten Agglomerationsprogramm Luzern kompatibel ist, das den MIV grundsätzlich möglichst dezentral aufnehmen und damit den Umstieg ins sukzessive ausgebaute sowie auszubauende ÖV-System ermöglichen will. Der Regierungsrat erachtet eine Kompensation von Innenstadtparkplätzen zugunsten einer Parkierungsanlage Reussegg kaum als möglich und kommt damit zum Schluss, dass das Metro-Projekt kaum einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Innenstadt leiste, sich durch dieses aber die Gesamtverkehrsleistung in der Agglomeration erhöht; dies verknüpft mit der Gefahr einer Verschlechterung des Modalsplits zulasten des ÖV. Der Regierungsrat weist im Weiteren darauf hin, dass ein Metroprojekt eine Vielzahl von Planungs- und Bewilligungsverfahren zu durchlaufen hat, welche mit erheblichem Zeitaufwand und Risiken verbunden sind. Eine rasche Umsetzung wäre aus Sicht der Regierung unkoordiniert und würde nicht in ihrem Interesse liegen. Der Regierungsrat kam daher 2015 zum Schluss, dass er aufgrund des grundsätzlichen Konflikts mit der Stossrichtung des Agglomerationsprogramms sowie der Vielzahl noch ungelöster Fragen dem Metro-Projekt kritisch gegenübersteht. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bestätigte diese Haltung im Frühjahr 2019 gegenüber der Stadt Luzern.

Auch LuzernPlus steht als Co-Träger der Agglomerationsprogramme hinter den bisherigen Planungen, welche als grosses Infrastrukturprojekt im Bereich des öffentlichen Verkehrs den Durchgangsbahnhof vorsehen. Es gibt aktuell für LuzernPlus keinen Grund, von diesen Planungen abzuweichen. Das Projekt «Metro» ist nicht auf diese abgestimmt und ist auf keiner Ebene (Bund, Kanton, Region, Gemeinden) in den Rahmen- bzw. Richtplänen enthalten. Eine Metrolinie, die technisch nicht mit den vorhandenen Mobilitätsträgern in Form von Bahn und Bus (aufwärts-)kompatibel, vom Raumkonzept her nicht auf Raum-Siedlung-Mobilität von Stadt, Agglomeration und Zentralschweiz abgestimmt sowie finanziell nicht tragbar ist, verdient aus Sicht von LuzernPlus keinen weiteren Ressourceneinsatz. Der konsequente Ausbau von Infrastrukturen und Kapazitäten für die S-Bahn- und R-Bus-Linien muss für LuzernPlus weiterhin im Fokus der regionalen Mobilitätsentwicklungen stehen.

4.4 Fazit

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen zeigt sich, 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;

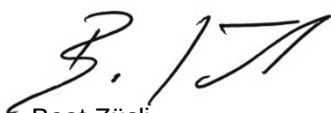
- ... als Voraussetzung zur Erschliessung von Kantonsspital und zur Aufwertung der Innenstadt **unnötig** ist.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht des Stadtrates nicht sinnvoll, personelle und finanzielle Ressourcen für die Erarbeitung einer Kosten-Nutzen-Nachhaltigkeits-Analyse für eine Metro bereitzustellen. Der Stadtrat lehnt daher die Initiative entschieden ab.

5 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, in eigener Kompetenz die Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!» für gültig zu erklären und den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative zu empfehlen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 19. Juni 2019



Beat Züsli
Stadtpräsident



Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber

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



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

Zu B+A 19/2019 Initiative «Die Metro-Luzern verdient eine Chance. Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 3.4 «Erschliessungssituation Kantonsspital weiter verbessern» auf Seite 12 lautet:

«Der Stadtrat prüft in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund und dem Kantonsspital Luzern Massnahmen zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit des Kantonsspitals.»

Anhang

Initiativtext

Initiative Stadt Luzern

Die Metro-Luzern verdient eine Chance

Alles auf den Tisch – Ende Stillstand – In die Zukunft schauen!

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern 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.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte der Stadt Luzern unterschreiben. Wer das Begehren unterstützt, muss Namen und Vornamen handschriftlich und leserlich auf die Unterschriftenliste schreiben und sie unterzeichnen. Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung fälscht (Art. 282 des Strafgesetzbuches) oder wer bei der Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt (Art. 281 des Strafgesetzbuches), macht sich strafbar.

Nr.	Name	Vorname	Geburtsdatum	Adresse (Strasse + Hausnummer)	Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Bestätigung der Stimmberechtigung (wird von der Stadtverwaltung ausgefüllt)

Diese Unterschriftenliste enthält _____ (in Worten: _____) gültige Unterschriften von Stimmberechtigten der Stadt Luzern.

Luzern, _____ Der/Die Stimmregisterführer/in: _____

Das Initiativkomitee kann mit einfacher Mehrheit die Initiative zurückziehen und besteht aus:

Müller Hans-Niklaus, Geschäftsführer LSU, Büttenehalde 67, 6006 Luzern – Huser Claudia, Kantonsrätin glp, Spannortstrasse 5, 6003 Luzern – Albrecht Walter, Furrengasse 5, 6004 Luzern – Baumann Markus, Vorstand glp, Bergstrasse 2, 6004 Luzern – Hess Ralph, Kantonsrat glp, an der kleinen Emme 15, 6014 Luzern – Kläfiger Denis, Präsident BDP Kt. Luzern, Weinberglistrasse 9, 6005 Luzern – Lingg Marcel, Grossstadtrat, Fraktionschef SVP Stadt Luzern, Kreuzbuchstrasse 39, 6006 Luzern – Säggerer Stefan, Grossstadtrat glp, Murbacherstrasse 35, 6003 Luzern

Ablauf der Sammlungsfrist: 27. Juni 2018

Bitte so schnell wie möglich (spätestens bis 18. Juni 2018), auch teilweise ausgefüllt, zurücksenden an:

Überparteiliches Komitee Metro-Luzern, Postfach, 6000 Luzern 7

Weitere Unterschriftenbögen können unter
www.luzern-metro.ch
heruntergeladen werden

Erläuterungen zur Initiative

Initiative für eine zukunftsgerichtete Lösung der Reisebusthematik

Wir Luzernerinnen und Luzerner sind stolz darauf, dass uns Gäste aus aller Welt mit Bahn, Reisebussen und eigenen Fahrzeugen besuchen. Gar nicht stolz können wir uns in Bezug auf den Umgang mit ihnen fühlen, wenn wir sehen, was für Standorte und Lösungen zum Ein- und Aussteigen der Reisenden mit Bussen und zum Parkieren ihrer Reisebusse vorhanden sind und evaluiert werden.

Der Schwanenplatz und der Löwenplatz bieten heute der Bevölkerung und den Gästen keine gute Aufenthaltsqualität. Der Parkplatz Inseli wird in absehbarer Zeit für Reisebusse geschlossen. Weitere Parkplätze für Reisebusse liegen in ruhigen Wohnquartieren (Lido-Brüel, Alpenquai) mit entsprechender Belästigung für die Bevölkerung.

Ebensowenig sind gute Lösungen für eine nachhaltige Erschliessung des Kantonsspital Luzern in Sicht (effiziente ÖV-Erschliessung, genügend Parkplätze für Besucher und Angestellte, Entlastung der Spitalstasse).

Aktuell vorliegende Lösungsansätze zur Reisebusthematik

Zur Zeit liegen unter dem Motto „Aufwertung der Innenstadt“ 3 aktuelle Lösungsvorschläge für Parkplätze für Reisebusse vor. (Studie Interface 2018 im Auftrag der Stadt Luzern)

- Museggparking (36 Parkplätze für Reisebusse):
- Seeparking Schweizerhofquai (40 Parkplätze für Reisebusse):
- Allmend (bis 120 oder mehr Parkplätze für Reisebusse):

Nicht beachtet wird in all den Überlegungen das seit 2013 vorliegende Projekt Metro-Luzern (170 Parkplätze für Reisebusse plus Haltemöglichkeiten für Überland- und Fernbusse). Dieses Projekt wird unter dem Vorwand, es sei zu teuer und damit nicht finanzierbar, weiterhin aus allen Überlegungen ausgeklammert.

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 Variantenfelder 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 Variantenfelder berücksichtigt
- ✓ Möglichkeiten von Finanzierungslösungen zusammen mit privaten Investoren werden aufgezeigt
- ✓ Alle Entscheidungsgrundlagen werden transparent veröffentlicht

Vorteile der Initiative

- ✓ Umfassende Entlastung der Innenstadt
- ✓ In die Zukunft gerichtete Lösung, aufwärtskompatibel für verschiedene Szenarien
- ✓ Landsicherungen/-erwerb sind per se nachhaltig
- ✓ Diverse Mehrwerte für die ganze Bevölkerung
- ✓ Die Bevölkerung kann sich endlich dazu äussern

Es ist an der Zeit, eine in die Zukunft gerichtete Lösung ins Auge zu fassen. Je eher man wirklich ernsthaft auf das Projekt Metro-Luzern eingeht, desto klüger.



* Vergleichbar: Metro M2 der Stadt Lausanne (ähnliche Grösse Stadt und Agglomeration)

Die im September 2008 eröffnete Linie M2 von Ouchy nach Epalinges ist eine fast vollständig in Tunneln verlaufende U-Bahn (Länge 5.9km, Kosten CHF 738Mio.) und die erste ihrer Art in der Schweiz. Sie entstand aus dem Umbau der Zahnradbahn Lausanne-Ouchy und der Verlängerung Richtung Norden nach Epalinges. Eine weitere Linie M3 ist in Planung.