

## **Bericht und Antrag 20 an den Grossen Stadtrat von Luzern**

### **Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung»**

– Ablehnung

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet  
mit StB 473 vom 10. Juni 2026**

**Mediensperfrist: 26. Juni 2026, 11.00 Uhr**

## Politische und strategische Referenz

### Politischer Auftrag

Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung»

### In Kürze

Die Interessengemeinschaft (IG) CityLink Luzern hat im Juni 2025 die Volksinitiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» eingereicht. Mit dem CityLink Luzern soll gemäss der IG die Luzerner Innenstadt von Reisebussen befreit werden. Dies schaffe die Voraussetzungen, den Schwanen- und den Löwenplatz sowie den Landenberg und das Brüelmoos aufzuwerten.

Die Projektidee sieht eine Seilbahn vor, die das Arbeitsgebiet Ibach mit dem Kantonsspital Luzern und der Luzerner Altstadt verbindet. Im Ibach ist eine Infrastruktur vorgesehen, die Parkplätze für Reisebusse und Autos sowie möglicherweise Fernbusse bieten soll und auch als Depot für Linienbusse genutzt werden kann. Die erste, ein Kilometer lange Strecke der Seilbahn verläuft oberirdisch über das Friedental. Ab der Riedstrasse führt die ebenfalls rund ein Kilometer lange Strecke unterirdisch bis zur Altstadt. Eine Mittelstation unter dem Spital ermöglicht den direkten Zugang zum künftigen Spitalplatz. Die Initiantinnen und Initianten rechnen mit Kosten von 150 bis 190 Mio. Franken, die durch private Investorinnen und Investoren gedeckt werden.

Der Stadtrat dankt dem Initiativkomitee für diesen Vorschlag. Er teilt die Vision des Initiativkomitees, die Attraktivität der Stadt Luzern durch eine verbesserte Verkehrsanbindung und eine Aufwertung der öffentlichen Räume zu steigern. Nach eingehender Prüfung kommt er zum Schluss, dass er die Projektidee CityLink nicht weiterverfolgen will. Aus Sicht des Stadtrates vermag der CityLink keinen ausreichenden Nutzen für die Stadt Luzern und ihre Bevölkerung zu bringen, um die damit verbundenen Risiken zu rechtfertigen. Um die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt Luzern gezielt weiterzuentwickeln, erachtet der Stadtrat die Weiterführung seiner bestehenden strategischen Stossrichtungen als den richtigen Weg. Diese ermöglichen es, auf bewährte und zugleich flexible Lösungen zu setzen, die den aktuellen Herausforderungen gerecht werden.

So will der Stadtrat in Bezug auf das Reisebusregime das jetzige System weiterentwickeln. Die Einführung der Haltegebühr am Schwanen-, Löwen- und Kasernenplatz im Frühling 2025 hat zu einer spürbaren Reduktion der Reisebusbewegungen auf den Halteplätzen in der Luzerner Innenstadt geführt. Falls nötig kann die Haltegebühr weiterentwickelt und ein Slot-Management eingeführt werden, mit dem der Reisebusverkehr zeitlich gestaffelt und die maximale Anzahl Busse in der Stadt begrenzt werden könnte. Die Halteplätze in der Innenstadt sowie die Parkplätze Landenberg und Brüelmoos will der Stadtrat so lange nutzen, bis eine langfristige Lösung gefunden ist. Die Langfristlösung kann aus Sicht des Stadtrates auch aus betrieblichen Massnahmen bestehen, ohne eine neue Infrastruktur zu bauen. Zudem prüft er Möglichkeiten, die Nutzung des Parkplatzes Rösslimatt in Kriens zu verlängern. Der Stadtrat ist überzeugt, dass dieses Vorgehen eine flexible, stufenweise Steuerung des Reisebusverkehrs ermöglicht. Damit wird sichergestellt, dass Luzern auch in Zukunft eine attraktive und planbare Reisebusinfrastruktur für Gäste und Anbietende bereitstellen kann.

Mit der Umsetzung der Mobilitätsstrategie setzt der Stadtrat im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf Massnahmen, die in das lokale, regionale und kantonale Verkehrsnetz eingebettet sind. Bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs soll das heutige ÖV-System insbesondere mit der konsequenten Umsetzung von Busspuren und Busbevorzugungsmassnahmen wirkungsvoll optimiert werden. Der Kanton und die Stadt Luzern haben dafür eine Vereinbarung zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Raum Bahnhof Luzern unterzeichnet, in der die Umsetzung der Busbeschleunigungsmassnahmen

konkretisiert wird. Das Kantonsspital Luzern ist bereits heute gut in das ÖV-System integriert und wird ab Dezember 2026 nach dem für die Region Luzern grössten Fahrplanwechsel seit Einführung des Verkehrsverbundes Luzern noch besser aus allen Richtungen der Stadt und Agglomeration mit direkten Busverbindungen erreichbar sein. All diese Massnahmen sind für alle Nutzenden wirksamer, besser aufeinander abgestimmt, kostengünstiger und schneller umsetzbar als ein umfangreiches Infrastrukturprojekt. Eine Seilbahn wie der CityLink hingegen wäre ein isoliertes Transportmittel und würde ein Parallelsystem darstellen.

Mit der «Vision Tourismus Luzern 2030» setzt der Stadtrat weiterhin auf einen Tourismus, der im Einklang mit dem Erhalt der Lebensqualität der Bevölkerung steht. Eine allenfalls mit dem CityLink verbundene Steigerung der Attraktivität für den Gruppentourismus sowie die zu erwartende Konzentration der Gäste am Ausstiegsportal in der Altstadt sind nicht im Sinne dieser Vision. Auch die repräsentative Bevölkerungsbefragung 2024 bestätigt diesen Ansatz: Die Luzerner Bevölkerung wünscht sich eine Tourismusedwicklung, die ihre Lebensqualität erhält und die Kapazitäten der Innenstadt respektiert. Vor diesem Hintergrund fühlt sich der Stadtrat bestärkt, den bisherigen Ansatz weiterzuerfolgen und die «Vision Tourismus Luzern 2030» konsequent umzusetzen.

Im Gegensatz zu diesen bewährten und grundsätzlich flexibel umsetzbaren Lösungsansätzen der Stadt Luzern lehnt der Stadtrat die Projektidee CityLink insbesondere aus folgenden zusätzlichen Gründen ab:

### **Ungewisse Entwicklung im Reisebustourismus**

Die Entwicklung des Reisebustourismus in den nächsten Jahrzehnten ist ungewiss. Ob der Reisebustourismus je wieder auf das Vor-Corona-Niveau ansteigt, ist heute nicht voraussehbar. Zudem lässt sich im Tourismus eine strukturelle Veränderung hin zu einem individuelleren Reiseverhalten feststellen. Heute eine grosse Infrastrukturlösung zu planen, von der man nicht weiss, ob sie in rund zehn Jahren überhaupt noch benötigt wird, macht für den Stadtrat keinen Sinn. Ohne verbindliche flankierende Massnahmen, wie etwa Halteverbote oder Einschränkungen in der Innenstadt, kann zudem nicht gewährleistet werden, dass Reisebusse die neue Infrastruktur im Ibach nutzen.

### **Falscher Standort für eine Verkehrsdrehscheibe**

Sowohl durch das Auto-Parkhaus als auch durch die Reisebusparkplätze im Ibach wird das Verkehrssystem Seetalplatz-Ibach-Sedel-Maihof mit zusätzlichem Verkehr belastet. Dieses System ist zu Stosszeiten bereits heute überlastet. Das Gebiet Ibach eignet sich auch nicht als Standort für eine Verkehrsdrehscheibe, wie sie von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden angestrebt wird. Solche Anlagen sollen nicht am Stadtrand, sondern in Subzentren realisiert werden, damit die Autofahrten vom Wohnort zur Verkehrsdrehscheibe möglichst kurz sind und dort auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen werden kann. Aus Sicht des Stadtrates wäre der CityLink Luzern lediglich eine weitere Parkierungsanlage für die Erschliessung der Altstadt. Er bezweifelt, dass sie von jenen genutzt würde, die heute ihr Auto in den zentralen Parkhäusern wie Altstadt, Schweizerhof oder Löwencentre abstellen, solange dort genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Letztendlich dürfte der CityLink zu einem erhöhten Autoaufkommen führen, was im Widerspruch zu den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie stehen würde.

### **Hohes finanzielles Risiko**

Der Stadtrat schätzt das finanzielle Risiko der Stadt Luzern als hoch ein. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Projekt dieser Grössenordnung privat finanzierbar ist. Eine Plausibilisierung der Projektrentabilität bzw. der Wirtschaftlichkeit lässt sich auf der Grundlage der Angaben der Initiantinnen und Initianten allerdings nicht erstellen, da bisher kein Businessplan veröffentlicht wurde. Falliert das Projekt in der Betriebsphase, muss die Stadt mit hoher Wahrscheinlichkeit Infrastruktur und Betrieb übernehmen oder den Rückbau finanzieren.

### **Einschränkung des Entwicklungspotenzials für Gewerbe und Industrie im Ibach**

Die Areale im Ibach gehören zu den wenigen Arealen in der Gewerbezone, auf denen in der Stadt Luzern neue gewerbliche und industrielle Nutzungen angesiedelt werden können. Zudem sind die Areale auch

für die Entwicklung der stadteigenen Betriebe, wie zum Beispiel das Strasseninspektorat, wichtig. Würden die Areale für den CityLink Luzern zur Verfügung gestellt, wären diese Entwicklungen nicht mehr oder nur noch begrenzt möglich.

### **Kaum bewilligungsfähig**

Ob eine Seilbahn vom Ibach zur Luzerner Altstadt bewilligungsfähig ist, kann zurzeit nicht beurteilt werden. Da es sich lediglich um eine Projektidee handelt, fehlen die Grundlagen dazu. Zum heutigen Zeitpunkt kann lediglich festgestellt werden, dass das Plangenehmigungsverfahren mit den verschiedenen Verfahren auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene sehr anspruchsvoll und komplex ist. Deren Durchführung wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Zudem können die jeweiligen Entscheide rechtlich angefochten werden, was zu erheblichen Verzögerungen führen kann. Der Stadtrat beurteilt die Bewilligungsfähigkeit deshalb als kritisch. Er will sich nicht auf ein Projekt fokussieren, das plangenehmigungsrechtlich mit so grossen und zahlreichen Risiken verbunden ist. Mit der Annahme der Initiative würde die Stadt Luzern auf ein Projekt setzen, das kaum umgesetzt werden könnte, gleichzeitig andere Entwicklungen blockiert und wichtige Ressourcen bindet.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat aus diesen Gründen, die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» für gültig zu erklären und diese abzulehnen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1 Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung»</b>	<b>7</b>
1.1 Initiativtext .....	7
1.2 Zustandekommen und Gültigkeit der Initiative .....	8
<b>2 Erwägungen zur Initiative</b>	<b>9</b>
2.1 Das Projekt «CityLink Luzern» .....	9
2.2 Technische Machbarkeit .....	10
2.3 Bedeutung für die Reisebusstrategie .....	11
2.3.1 Entwicklung der Reisebusbewegungen in Luzern .....	11
2.3.2 Das aktuelle Reisebusregime weiterentwickeln .....	11
2.3.3 CityLink bringt keinen zusätzlichen Nutzen .....	12
2.4 Einbettung in das städtische und kantonale Mobilitätsnetz .....	13
2.4.1 Teil des öffentlichen Verkehrssystems .....	14
2.4.2 Verkehrsdrehscheiben .....	15
2.4.3 Erwarteter Mehrverkehr .....	16
2.5 Vision Tourismus Luzern 2030 .....	16
2.6 Finanzierung .....	17
2.6.1 Projekt «CityLink Luzern» .....	17
2.6.2 Städtische Beiträge .....	17
2.7 Plangenehmigungsverfahren .....	20
2.7.1 Bericht zur Umweltverträglichkeit .....	20
2.7.2 Waldrodungen .....	20
2.7.3 Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission .....	21
2.7.4 Eintrag in den kantonalen Richtplan .....	21
2.7.5 Anpassung der Bau- und Zonenordnung .....	21
2.7.6 Bebauungsplan .....	22
2.7.7 Koordination der Verfahren .....	22
2.8 Synergiepotenzial .....	23
2.8.1 Aufwertung der Innenstadtplätze .....	23
2.8.2 Versorgung der Altstadt mit Fernwärme .....	23
2.8.3 Zusätzliche Parkierung .....	23
2.9 Fazit .....	24

**3 Auswirkungen auf das Klima 25**

**4 Antrag 26**

## **Anhang**

1 Initiativtext

# Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

## 1 Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung»

### 1.1 Initiativtext

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes vom 25. Oktober 1988 ([StRG; SRL Nr. 10](#)) und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 ([GO; sRSL 0.1.1.1.1](#)) verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

«Die Behörden der Stadt Luzern schaffen die Voraussetzungen für die Realisierung des privaten Projekts CityLink Luzern, mit dem Auftrag zur besseren Erschliessung des Stadtzentrums, des Luzerner Kantonsspitals und des Gebiets Ibach, sowie zur Schaffung einer angemessenen Parkierung für Reisebusse. Insbesondere sind folgende Schritte zu unternehmen:

- Schaffung der baurechtlichen und raumplanerischen Voraussetzungen
- Abgabe der notwendigen Grundstücke im Baurecht
- Aufwertung von Schwanenplatz, Löwenplatz und der weiteren durch die Reisebusparkierung belegten Gebiete

Die Stadt Luzern unterstützt die Realisierung des Projekts insbesondere durch die Erbringung interner Planungsleistungen, eine vergünstigte Abgabe der Grundstücke im Baurecht sowie Beiträge an weitere notwendige Studien und Planungen, soweit sie im öffentlichen Interesse liegen.»

Begründet wird das Volksbegehren vom Initiativkomitee unter anderem wie folgt:

«Seit Jahren sucht die Stadt Luzern nach einer Lösung für Reisebusse, Verkehr, lange Wege – wir brauchen neue Ideen und mutige Vorschläge in unserer Stadt! Genau das bietet der CityLink Luzern – er ist effizient und ökologisch. Er macht Sinn. Er nützt allen. Und er ist eine Attraktion – zu allererst für uns Einheimische.

Das aussergewöhnliche Projekt ist eine erprobte Kombination von Tunnel und Seilbahn. Die Kosten sind überschaubar. Es kann grossmehrheitlich privat finanziert werden. Bis 2033 ist er gebaut. Der CityLink Luzern schafft eine neue Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Kantonsspital. Er führt spektakulär weiter bis ins Arbeitsgebiet Ibach. Und: Der City Link befreit den Schwanen- und den Löwenplatz vom Reisebusverkehr!

#### **Endlich Schluss mit Reden – handeln!**

1. CityLink bietet die Möglichkeit, Schwanen- und Löwenplatz und ebenso den Landenberg und das Brüelmoos aufzuwerten.
2. CityLink befreit unsere Innenstadt von Reisebussen.
3. CityLink verbindet das Luzerner Kantonsspital und das Arbeitsgebiet Ibach direkt mit der Innenstadt.
4. CityLink läuft 100% erneuerbar, leise und effizient.
5. CityLink macht für uns Einheimische den Alltag einfacher - und für alle, die uns besuchen. Machbar – zahlbar – die neue Attraktion von Luzern löst mehrere Probleme gleichzeitig: CityLink Luzern.»

## 1.2 Zustandekommen und Gültigkeit der Initiative

Mit Beschluss 243 vom 16. April 2026 hat der Stadtrat festgestellt, dass der Entwurf der Unterschriftenliste für die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» den gesetzlichen Formvorschriften entspricht. Die Initiative erhielt das amtliche Datum vom 26. April 2025 (Veröffentlichung im Kantonsblatt und Beginn der Sammlungsfrist). Das Initiativkomitee hat am 25. Juni 2025 die Initiative mit 1'221 Unterschriften, wovon 1'151 gültig und 70 ungültig sind, bei der Stadtkanzlei eingereicht.

Mit Beschluss 536 vom 2. Juli 2025 hat der Stadtrat das Zustandekommen der Initiative festgestellt und das Sammlungsergebnis im Kantonsblatt publiziert.

Gemäss § 39 Abs. 2 des Gemeindegesetzes vom 4. Mai 2004 ([GG; SRL Nr. 150](#)) bzw. Art. 8 GO überweist der Stadtrat seinen Bericht und Antrag zu einer zustande gekommenen Initiative innert zwölf Monaten seit Einreichung beim Grossen Stadtrat.

Der Grosse Stadtrat nimmt in der Folge innert sechs Monaten seit Überweisung mit einem Beschluss zur Initiative 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 (Art. 9 GO).

Stimmt der Grosse Stadtrat einer Initiative zu, die, wie vorliegend der Fall, in Form der Anregung eingereicht worden ist, erlässt er einen referendumpflichtigen Beschluss im Sinne des Initiativbegehrens. Er kann die Initiative auch mit einer Annahmempfehlung zur Abstimmung bringen (Art. 10 Abs. 1 GO). Lehnt der Grosse Stadtrat eine Initiative ab, die, wie vorliegend der Fall, in Form der Anregung eingereicht worden ist, unterliegt sie der Volksabstimmung. Der Grosse Stadtrat kann gleichzeitig einen Gegenvorschlag zur wahlweisen Abstimmung bringen, der für den gleichen Gegenstand eine abweichende Regelung enthält (Art. 11 Abs. 1 GO).

Nach § 145 Abs. 1 StRG ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Rechtswidrigkeit ist gemäss § 145 Abs. 2 StRG namentlich dann gegeben, wenn das angerufene Gemeinwesen für den Gegenstand des Volksbegehrens nicht zuständig ist (lit. a), das Volksbegehren nach der Zuständigkeitsordnung des Gemeinwesens nicht zulässig ist (lit. b), der Wille der Unterzeichner nicht eindeutig erkennbar ist (lit. c), die Einheit der Form nicht gewahrt ist (lit. d), die Einheit der Materie nicht gewahrt ist (lit. e) oder der verlangte Beschluss gegen übergeordnetes Recht verstösst (lit. f). Für die Beurteilung der materiellen Rechtmässigkeit einer Volksinitiative ist nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung deren Text nach den anerkannten Interpretationsgrundsätzen auszulegen.

Eine gültige Initiative hat im Wesentlichen folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- **Einheit der Materie:** Zwischen den einzelnen Teilen des Initiativbegehrens muss ein sachlicher Zusammenhang bestehen. Die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» weist die Form eines Antrags gemäss § 131 StRG auf. Das Begehren verfolgt thematisch das Schaffen der Voraussetzungen für die Realisierung des privaten Projekts «CityLink Luzern», mit dem Auftrag zur besseren Erschliessung des Stadtzentrums, des Luzerner Kantonsspitals und des Gebiets Ibach, sowie zur Schaffung einer angemessenen Parkierung für Reisebusse. Insbesondere hat die Stadt Luzern auf Anregung der Initiative hin die baurechtlichen und raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, notwendige Grundstücke im Baurecht abzugeben und den Schwanenplatz, den Löwenplatz und weitere durch Reisebusparkierung belegte Gebiete aufzuwerten. Die Anregungen der Initiantinnen und Initianten betreffen insgesamt die Erschliessung der Stadt Luzern namentlich im Zusammenhang mit Reisebussen und die Parkierungsproblematik von Reisebussen. Ein hinreichender innerer Zusammenhang besteht (§ 133 StRG). Die Einheit der Materie ist somit gewahrt.

- **Durchführbarkeit:** Dem Initiativbegehren darf keine offensichtliche Undurchführbarkeit entgegenstehen. Offensichtlich undurchführbar ist ein Initiativbegehren, wenn es sich aus tatsächlichen Gründen zweifelsfrei nicht verwirklichen lässt. Nach Art. 6 GO können Stimmberechtigte die Abstimmung über einen rechtssetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangen, das dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegt. Für die von der Initiative verlangten Massnahmen wären Sonderkredite erforderlich, die mindestens dem fakultativen Referendum unterliegen, womit die entsprechende Voraussetzung von Art. 6 GO erfüllt ist. Die Kosten für die Projektierung und die Ausführung lassen sich nur sehr vage beziffern. Sie hängen von der konkreten Umsetzung und damit zahlreichen offenen Faktoren ab. Aufgrund der hohen Ungenauigkeiten mangels konkreter Umsetzungsvorschläge wäre die Umsetzung der Volksinitiative mit verschiedenen Herausforderungen verbunden, aber grundsätzlich möglich. Darüber hinaus bedarf das Projekt einer Anpassung des Bau- und Zonenreglements. Das Begehren erweist sich somit nicht als offensichtlich undurchführbar.
- **Vereinbarkeit mit übergeordnetem Recht:** Das Gebot der Wahrung übergeordneten Rechts verlangt, dass die mit dem Initiativbegehren vorgeschlagene Regelung nicht gegen für die Schweiz verbindliches Völkerrecht, Bundesrecht oder kantonales Recht verstösst. Das Friedental ist als Umgebung mit dem Erhaltungsziel a (Erhalten der Beschaffenheit) im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erfasst. Die Rodungsbewilligung wird kritisch gesehen. Ob das Projekt bewilligungsfähig ist, ist vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Plangenehmigungsverfahren für die Seilbahn zu entscheiden. Vorher ist die Nutzungsplanung anzupassen. Die Initiative verletzt damit keine zwingenden Bestimmungen des Völkerrechts, des Bundesrechts oder des kantonalen Rechts. Sie erfüllt somit die Anforderungen an die Vereinbarkeit mit übergeordnetem Recht.

Die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» wahrt die Einheit der Materie, ist nicht offensichtlich undurchführbar und verstösst nicht gegen übergeordnetes Recht. Der Stadtrat beantragt darum, die Initiative als gültig zu erklären.

## 2 Erwägungen zur Initiative

### 2.1 Das Projekt «CityLink Luzern»

Das Projekt sieht eine Seilbahn vor, die das Arbeitsgebiet Ibach mit dem Kantonsspital Luzern und der Luzerner Altstadt verbindet. Im Ibach ist eine Infrastruktur mit Terminal vorgesehen, die Parkplätze für Reisebusse und Autos sowie möglicherweise Fernbusse bieten soll und auch als Depot für Linienbusse genutzt werden kann. Die erste rund ein Kilometer lange Strecke der Seilbahn verläuft oberirdisch durch den Greterwald und über das Friedental. Ab der Riedstrasse führt die ebenfalls rund ein Kilometer lange Strecke unterirdisch bis zum Terminal in der Altstadt. Eine Mittelstation unter dem Spital ermöglicht den direkten Zugang zum künftigen Spitalplatz. Geplant sind Kabinen für 12 bis 18 Personen sowie eine maximale Kapazität von rund 2'500 Personen pro Stunde und Richtung. Die Initiantinnen und Initianten rechnen mit Kosten von 150 bis 190 Mio. Franken, die durch private Investorinnen und Investoren gedeckt werden. Weitere Informationen: [www.citylink-luzern.ch](http://www.citylink-luzern.ch)

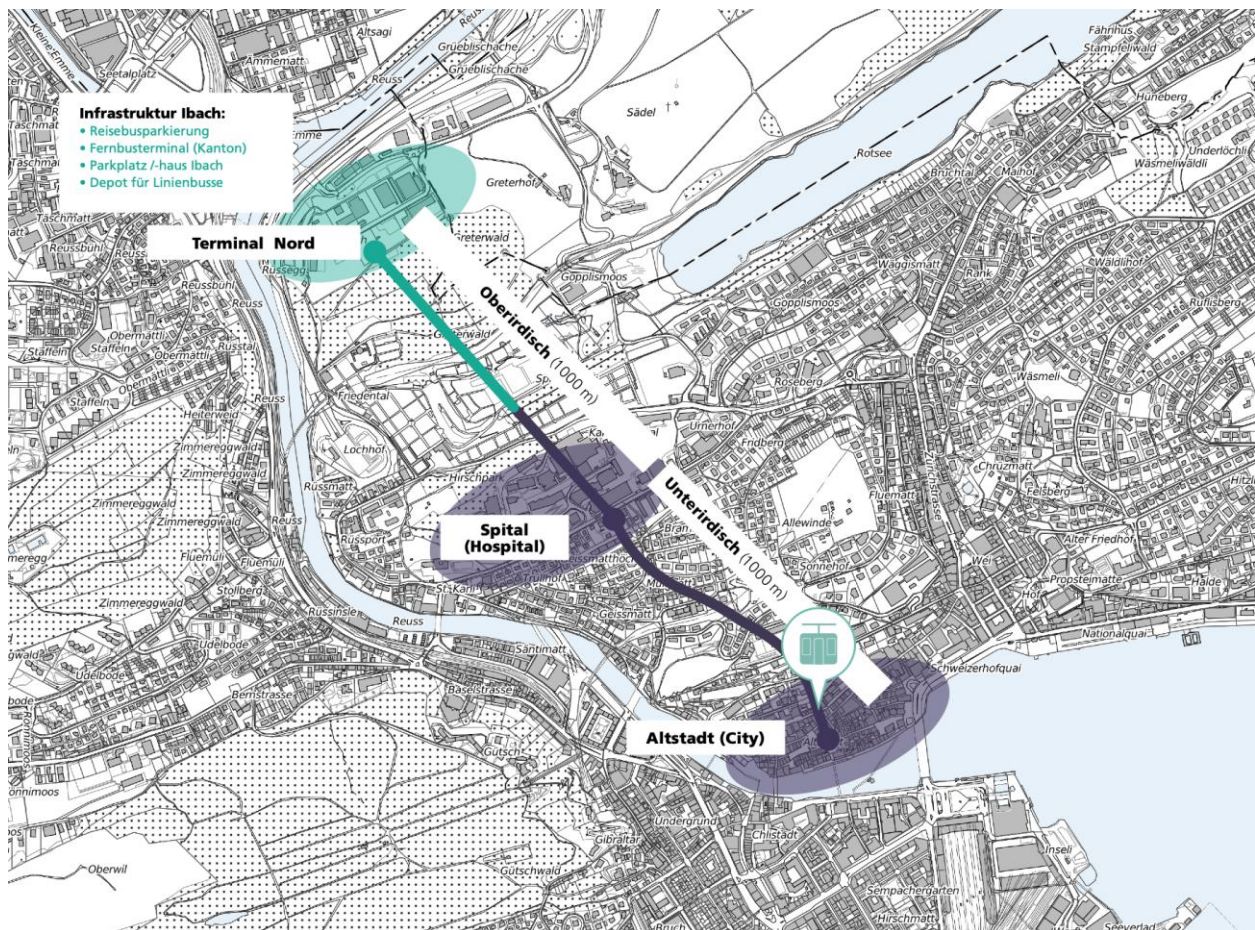


Abb. 1: Das Projekt «CityLink Luzern» (Grafik: IG CityLink Luzern)

Das Projekt «CityLink Luzern» ist eine Idee, die aus der Weiterentwicklung des Projekts «Stadtpassage» und später «Stadtpassage plus» entstanden ist. Der Stadtrat hat 2023 auf Basis des [B+A 20 vom 6. Juli 2022](#): «Zukünftiges Carregime» entschieden, dass er die Projektidee Stadtpassage nicht weiterverfolgen will. Mit [B 49 vom 20. Dezember 2023](#): «Abschluss Projekt Stadtpassage. Aktueller Stand und Ausblick» nahm der Grosse Stadtrat von diesem Entscheid zustimmend Kenntnis und befürwortete die Entwicklung eines Übergangsregimes auf betrieblicher Ebene. Diese Vorgehensweise wurde mit der Einführung der Haltegebühren in der Innenstadt und der Einführung eines Slot-Managements im [B+A 46 vom 16. Oktober 2024](#): «Weiterentwicklung Reisebusregime» bestätigt.

Der Stadtrat dankt der Interessengemeinschaft (IG) CityLink Luzern für ihr Engagement sowie für die vielen Arbeitsstunden und den persönlichen Einsatz, um das ursprüngliche Projekt «Stadtpassage» und später «Stadtpassage plus» mit dem Ziel weiterzuentwickeln, die Luzerner Innenstadt von Reisebussen zu befreien und damit die Voraussetzungen zu schaffen, den Schwanen- und den Löwenplatz sowie den Landenberg und das Brüelmoos aufzuwerten.

## 2.2 Technische Machbarkeit

Vorderhand liegen keine technischen Gründe vor, die gegen die Realisierung einer Seilbahn zwischen Ibach und Friedental sprechen. Der Baugrund im Ibach ist gut. Es kann von Felsen im Untergrund ausgegangen werden. Gleiches gilt für das Spiesswäldli, wo das Tunnelportal angedacht ist. Die unterirdische Linienführung von der Riedstrasse zur Luzerner Altstadt ist nicht abschliessend definiert. Die Erkenntnisse aus dem Projekt «Stadtpassage» zeigen aber, dass ein Erschliessungstunnel grundsätzlich realisierbar ist. Die technische Machbarkeit wurde im [B 49 vom 20. Dezember 2023](#): «Abschluss Projekt «Stadtpassage»» nachgewiesen. Die geologischen Voraussetzungen entlang der geplanten Tunnelbedingung sind insgesamt günstig für den Tunnelbau. Der Tunnel verläuft überwiegend

in festem, tragfähigem Felsen mit ausreichender Überdeckung, sodass keine erhöhten Risiken für die Oberfläche zu erwarten sind. Lokal treten weichere Gesteine sowie mögliche Gasvorkommen auf. Diese sind bekannt und mit bewährten technischen Massnahmen beherrschbar.

In Abhängigkeit des Transportsystems müssten die brandschutztechnischen Anforderungen detailliert geklärt werden. Die Anforderungen hängen von der Art des Transportmittels und der Antriebsart ab. In jedem Fall werden hohe Brandschutzanforderungen an die Fahrzeuge gestellt, um ein Stehenbleiben im Brandfall weitgehend auszuschliessen. Eine ausreichende Entrauchung des Tunnels ist vorzusehen, und die Interventionsmöglichkeiten der Feuerwehr sind zu untersuchen.

#### **Fazit**

Vorderhand liegen keine technischen Gründe vor, die gegen die Realisierung einer Seilbahn zwischen Ibach und Friedental sprechen. Bei der Wahl des Transportsystems muss insbesondere das Brandrisiko respektive die Möglichkeit, die Personen zu evakuieren, berücksichtigt werden.

## **2.3 Bedeutung für die Reisebusstrategie**

### **2.3.1 Entwicklung der Reisebusbewegungen in Luzern**

Bis zur Coronakrise 2020 stieg die Anzahl Reisebusse, die in Luzern unterwegs waren, stetig an. Bei Erhebungen wurden über 210 Reisebusbewegungen pro Tag auf dem Schwanenplatz und zirka 280 Reisebusbewegungen pro Tag auf dem Löwenplatz gezählt. Die Halte- und Parkplätze kamen in den Jahren vor Corona an ihre Kapazitätsgrenzen. Mit der Coronakrise ist die Reisetätigkeit und damit die Nachfrage nach Halte- und Parkplätzen für Reisebusse stark eingebrochen. Von 2022 bis 2024 stieg die Anzahl Reisebusse, die Luzern anfahren, wieder an. Zudem hat sich die Zusammensetzung des Gästemixes verändert. Ein Rückgang ist insbesondere bei Reisegruppen aus China festzustellen. Stark zugenommen haben dagegen Reisegruppen aus den USA. Mit der Einführung der Haltegebühr sowie durch die Anpassung des Regimes sank die Zahl der Reisebusbewegungen 2025 auf den zentralen Halteplätzen deutlich (siehe Kapitel 2.3.2 Das aktuelle Reisebusregime weiterentwickeln).

Zurzeit stehen in der Stadt Luzern 55 Parkplätze sowie 20 offizielle Halteplätze für Reisebusse zur Verfügung. Gemäss den Daten der Reisebusmessungen waren die 55 Parkplätze in den Jahren nach Corona auch an Spizentagen nicht voll ausgelastet. Während der Parkplatz beim Lido/Brüelmoos regelmässig voll besetzt ist, verfügt vor allem der Reisebusparkplatz Rösslimatt in Kriens über freie Plätze. Die Kapazität an Parkplätzen reicht also momentan aus, um die Nachfrage zu decken.

### **2.3.2 Das aktuelle Reisebusregime weiterentwickeln**

Vor dem Hintergrund der ungewissen Entwicklung im Reisetourismus ist für den Stadtrat zurzeit die Weiterentwicklung des bisherigen Reisebusregimes der richtige Weg. Die Erfahrungen mit der Haltegebühr (siehe unten) sind sehr positiv. Zudem besteht die Möglichkeit, mit weiteren Massnahmen wie dem Slot-Management flexibel, stufenweise und kurzfristig auf eine sich verändernde Nachfrage zu reagieren. Damit wird sichergestellt, dass Luzern auch in Zukunft eine attraktive und planbare Reisebusinfrastruktur für Gäste und Anbieterinnen und Anbieter bereitstellen kann.

#### **Haltegebühr**

Seit Anfang April 2025 erhebt die Stadt eine Haltegebühr für Reisebusse. Die Gebühr von Fr. 100.– beinhaltet das zweimalige Halten auf einem der Halteplätze in der Innenstadt (Kasernen-, Löwen- und Schwanenplatz) sowie die Parkierung während 24 Stunden auf den Parkplätzen Lido/Brüelmoos sowie Rösslimatt in Kriens. Mit der Einführung der Haltegebühr wurde ein erster Schritt zur Stabilisierung des Reisebusregimes gemacht. Sie hat zu einer deutlichen Reduktion der Reisebusbewegungen auf den Halteplätzen in der Innenstadt geführt. Auf dem Schwanenplatz sank die Anzahl Busbewegungen mit 56 Prozent am stärksten. Auf dem Kasernenplatz wurden rund 44 Prozent weniger Reisebusbewegungen gemessen. Am geringsten war der Rückgang auf dem Löwenplatz. Dort sank die Anzahl Busbewegungen

um 30 Prozent. Die Zahlen zeigen, dass die Haltegebühr die Grundlage für eine nachhaltige Lenkung des Reisebusverkehrs ist. Der Stadtrat will dieses System falls nötig weiterentwickeln, zum Beispiel durch die Erhöhung oder Differenzierung der Gebühr oder durch die Einführung von Gebühren an weiteren, heute kostenlosen Halteplätzen.

### **Slot-Management**

Ursprünglich war vorgesehen, 2026 zusätzlich zur Haltegebühr ein Slot-Management einzuführen. Ein Slot-Management ermöglicht die verbindliche Zuteilung von Haltezeiten und schafft damit Planungssicherheit für Reiseunternehmen. Gleichzeitig kann damit die maximale Anzahl Reisebusse in der Stadt begrenzt und eine bessere Verteilung auf die verfügbaren Halteplätze erreicht werden.

Mit dem Slot-Management würde eine tägliche Obergrenze für Buchungen definiert. Sobald diese erreicht ist, sind für den betreffenden Tag keine weiteren Buchungen mehr möglich. Damit kann getestet werden, ob eine wirksame Reduktion der Buszahlen an Spizentagen erreicht wird oder ob sich die Nachfrage auf kostenlose Halteplätze verlagert. In einem nächsten Schritt könnten die Halteplätze einer feineren zeitlichen Steuerung unterzogen werden, beispielsweise durch die Einführung getrennter Slots für den Vor- und den Nachmittag.

Angesichts der positiven Erfahrungen mit der Haltegebühr sieht die Stadt Luzern zurzeit allerdings keinen Bedarf für eine Einführung eines Slot-Managements. Die Stadt Luzern will vorerst das bestehende System gezielt optimieren, weitere Erfahrungen sammeln und darauf basierend die Einführung eines Slot-Managements zu einem späteren Zeitpunkt erneut prüfen.

### **Nutzung der Parkplätze verlängern**

Vor diesem Hintergrund setzt der Stadtrat daher weiterhin auf die bestehenden Halteplätze in der Innenstadt sowie auf die Parkplätze Landenberg und Brüelmoos. Er will diese so lange nutzen, bis eine langfristige Lösung gefunden ist. Die Nutzung des Reisebusparkplatzes Rösslimatt in Kriens hingegen ist begrenzt. Gemäss Mietvertrag kann die Stadt den Parkplatz bis Ende 2032 nutzen. Da sich der Standort grundsätzlich bewährt hat, will der Stadtrat prüfen, ob und wie dessen Nutzung verlängert werden kann.

Für den Fall, dass einer oder mehrere Standorte nicht weiter genutzt werden können, sieht der Stadtrat Möglichkeiten für betriebliche Lösungen auf der Allmend. Der befestigte Platz westlich der Horwerstrasse – auch «Zirkusplatz» genannt – wird bereits heute bei Veranstaltungen als Autoparkplatz genutzt. Finden keine Veranstaltungen statt, könnte er als provisorischer Parkplatz für Reisebusse genutzt werden. Das Grundstück gehört der Stadt Luzern. Für eine Nutzung als Reisebusstandort müsste die [Verordnung über die Nutzung der Allmend](#) vom 5. Februar 2014 angepasst werden. Auch das Parkplatzkonzept Allmend und das Nutzungskonzept Allmend müssten überarbeitet werden. Zudem müssten ein Parkplatz sowie die dazugehörige Infrastruktur für Reisebusse eingerichtet werden. Es ist davon auszugehen, dass eine Umsetzung für die betriebliche Lösung vom Planungsstart bis zur Inbetriebnahme rund drei Jahre dauern würde.

### **2.3.3 CityLink bringt keinen zusätzlichen Nutzen**

Die Entwicklung des Reisebustourismus in den nächsten Jahrzehnten ist ungewiss. Beim Projekt «CityLink» sind im Ibach 60 Parkplätze für Reisebusse vorgesehen. Ob diese die Nachfrage in sieben bis zehn Jahren abdecken können, wenn der CityLink Luzern in Betrieb genommen wird, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Sollte sich die Anzahl Reisebusse verringern, wäre die Infrastruktur nicht mehr ausgelastet. Sollten plötzlich deutlich mehr Reisebusse nach Luzern kommen, müssten zusätzliche Parkplätze bereitgestellt werden. Heute eine grosse Infrastrukturlösung zu planen, von der man nicht weiss, ob sie in rund zehn Jahren noch benötigt wird, macht für den Stadtrat keinen Sinn. Der Stadtrat sieht die Idee CityLink deshalb nicht als Lösung für das Reisebusregime.

Es ist unklar, wie die Fahrerinnen und Fahrer der Reisebusse motiviert werden, die neue Infrastruktur im Ibach zu nutzen. Um ein attraktives Angebot für Reisebusse und Reisegruppen zu ermöglichen, müssten das Parkieren und die Nutzung der Seilbahn günstig sein und das Angebot an Halte- und

Parkierungsmöglichkeiten im Stadtzentrum komplett aufgehoben werden. Um das Anhalten zum Ausladen der Gäste zu verhindern oder um ein Fahrverbot für Reisebusse in der Innenstadt einzuführen, bräuchte es grundlegende flankierende Massnahmen wie Zonenhalteverbote oder Fahrverbote für Reisebusse. Aktuell sieht die Signalisationsverordnung ([SSV](#), SR 741.21) keine Zonenhalteverbote vor. Diese rechtlichen Abklärungen müssten detailliert im Rahmen eines Rechtsgutachtens durchgeführt werden. Falls die rechtlichen Abklärungen flankierende Massnahmen zulassen, kann die Stadt Luzern diese nicht in Eigenregie durchsetzen. Sie ist dabei auf die Unterstützung der Luzerner Polizei angewiesen. Der Stadtrat geht ausserdem davon aus, dass eine hohe Anzahl von Reisebussen unabhängig von den Parkplätzen im Ibach weiterhin in die Innenstadt fahren, weil private Halteplätze zum Beispiel vor Hotels bestehen bleiben. Unklar erscheint zum heutigen Zeitpunkt auch, wie künftig Reisen ab Luzern organisiert werden sollten. Wo sollen sich Schulklassen für Lager besammeln? Von wo aus soll ein Skitag oder die Kirchenchorreise gestartet werden? Können diese Angebote auch in den CityLink integriert werden? Erhalten solche Angebote ein differenzierteres Pricing als die Reisebusse? Es ist heute unklar, ob in der Luzerner Innenstadt weiterhin ein Angebot für Haltevorgänge zur Verfügung gestellt werden soll oder muss und wie ein solches zu bewirtschaften wäre.

### Fazit

Die Entwicklung des Reisebustourismus in den nächsten Jahrzehnten ist ungewiss. Ob er je wieder auf das Vor-Corona-Niveau ansteigt, ist heute nicht voraussehbar. Zudem lässt sich im Tourismus eine strukturelle Veränderung hin zu einem individuelleren Reiseverhalten feststellen. Heute eine grosse Infrastrukturlösung zu planen, von der man nicht weiss, ob sie in rund zehn Jahren noch benötigt wird, macht für den Stadtrat keinen Sinn. Ohne verbindliche flankierende Massnahmen wie etwa Halteverbote oder Einschränkungen in der Innenstadt, kann zudem nicht gewährleistet werden, dass Reisebusse die neue Infrastruktur im Ibach nutzen. Der Stadtrat sieht die Idee CityLink deshalb nicht als Lösung für das Reisebusregime. Er will stattdessen das jetzige System weiterentwickeln. Die Einführung der Haltegebühr am Schwanen-, Löwen- und Kasernenplatz im Frühling 2025 hat zu einer spürbaren Reduktion der Reisebusbewegungen auf den Halteplätzen in der Innenstadt geführt. Falls nötig, kann die Haltegebühr weiterentwickelt werden, zum Beispiel durch die Erhöhung oder Differenzierung der Gebühr oder durch die Einführung von Gebühren an weiteren, heute kostenlosen Halteplätzen. Als weitere Massnahme könnte ein Slot-Management eingeführt werden, mit dem der Reisebusverkehr zeitlich gestaffelt und die maximale Anzahl Busse in der Stadt begrenzt werden könnte. Die Halteplätze in der Innenstadt sowie die Parkplätze Landenberg und Brüelmoos will der Stadtrat so lange nutzen, bis eine langfristige Lösung gefunden ist. Diese kann aus Sicht des Stadtrates auch aus betrieblichen Massnahmen bestehen, ohne eine neue Infrastruktur zu bauen. Zudem prüft er Möglichkeiten, die Nutzung des Parkplatzes Rösslimatt in Kriens zu verlängern. Für den Fall, dass ein oder mehrere Standorte nicht weiter genutzt werden können, will der Stadtrat betriebliche Lösungen auf der Allmend prüfen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass dieses Vorgehen eine flexible, stufenweise Steuerung des Reisebusverkehrs ermöglicht. Damit wird sichergestellt, dass Luzern auch in Zukunft eine attraktive und planbare Reisebusinfrastruktur für Gäste und Anbieterinnen und Anbieter bereitstellen kann.

## 2.4 Einbettung in das städtische und kantonale Mobilitätsnetz

Die für die städtische Ebene massgebende [Mobilitätsstrategie 2024–2028](#) dient dem Stadtrat als strategischer Handlungsrahmen für Planung, Umsetzung und Priorisierung von Mobilitätsmassnahmen. Die Mobilitätsstrategie gründet auf dem 4V-Prinzip der Verkehrsplanung, das für alle Verkehrsarten gilt:

- Vermeiden: Verkehr vermeiden, indem Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden.
- Verlagern: Verkehr verlagern, um mehr Mobilität auf der gleichen Fläche zu ermöglichen.
- Vernetzen: Kombination verschiedener Verkehrsmittel, Vernetzung von Mobilitätsangeboten, zum Beispiel mit Sharing-Angeboten oder Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.
- Verträglich abwickeln: Den Verkehr verträglich gestalten, indem er intelligent gesteuert wird.

Die Mobilitätsstrategie ist eng mit weiteren städtischen Strategien und politischen Vorstössen verknüpft, insbesondere mit der Klima- und Energiestrategie ([B+A 22/2021](#)). In Verbindung mit dem Reglement für

eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik vom 9. Juni 2011 (Energierglement; [sRSL 7.3.1.1.1](#)) wird angestrebt, dass für den Strassen- und Schienenverkehr bis im Jahr 2050 der Primärenergieverbrauch auf 320 Watt pro Kopf der Bevölkerung und die Treibhausgasemissionen auf null Tonnen gesenkt werden. Zudem soll das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz (Stadtkordon) bis im Jahr 2040 um mindestens 15 Prozent reduziert werden. Die Mobilitätsstrategie soll konsequent in der städtischen Bau- und Planungstätigkeit berücksichtigt werden, etwa bei der Gestaltung von Strassenräumen sowie Frei-, Grün- und Aufenthaltsräumen.

Mit der Umsetzung der Mobilitätsstrategie setzt der Stadtrat im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf Massnahmen, die in das lokale, regionale und kantonale Verkehrsnetz eingebettet sind. Bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs soll das heutige ÖV-System insbesondere mit der konsequenten Umsetzung von Busspuren und Busbevorzugungsmassnahmen wirkungsvoll optimiert werden. Der Kanton und die Stadt Luzern haben dafür eine Vereinbarung zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Raum Bahnhof Luzern unterzeichnet, in der die Umsetzung der Busbeschleunigungsmassnahmen konkretisiert wird. Das Kantonsspital Luzern ist bereits heute gut in das ÖV-System integriert und wird ab Dezember 2026 nach dem für die Region Luzern grössten Fahrplanwechsel seit Einführung des Verkehrsverbundes Luzern noch besser aus allen Richtungen der Stadt und Agglomeration mit direkten Busverbindungen erreichbar sein. Das Gebiet Reussegg/Ibach wird gleichzeitig neu an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Auch das Velonetz wird laufend verbessert, unter anderem mit der Umsetzung der Velohaupttrouten. Dazu gehört auch eine neue Velobrücke über die Reuss auf Höhe Nordpol, die den stark ausgelasteten Xylofonweg entlasten soll.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass Massnahmen wie durchgehende Busspuren oder das per Dezember 2026 deutlich ausgebaute ÖV-Netz die Erschliessung des Kantonsspitals und des Raums Ibach viel einfacher, kostengünstiger und schneller verbessern, als es die Idee CityLink tun würde. Es erscheint angezeigt, diese Massnahmen konsequent zu priorisieren und voranzutreiben.

#### **2.4.1 Teil des öffentlichen Verkehrssystems**

Das öffentliche Verkehrssystem in der Region Luzern basiert auf einem gut abgestimmten Verbund von S-Bahn und Busnetz, das laufend weiterentwickelt wird. Oberste Priorität im öffentlichen Nahverkehr hat für den Stadtrat der Durchgangsbahnhof Luzern. Die rund um Luzern bewährte Kombination von S-Bahn und feinmaschigem Busnetz wird mit dem Durchgangsbahnhof einen Quantensprung erfahren. Dagegen entspricht eine Seilbahnverbindung zwischen dem Gebiet Reussegg und der Innenstadt, wie es der CityLink vorsieht, weder den Verkehrs- und Mobilitätsstrategien von Stadt und Kanton Luzern, noch ist sie im Agglomerationsprogramm oder in einem Richtplan enthalten. Mit dem CityLink Luzern würde ein Parallelsystem realisiert. Die geplante Seilbahn wäre ein isolierter Linienast, der nicht an das System des öffentlichen Verkehrs angebunden ist. Sie würde voraussichtlich im Bereich Falkenplatz/Hertensteinstrasse enden, ohne direkten Anschluss an eine Busstation.

#### **Erschliessung des Kantonsspitals und des Gebiets Ibach**

Auch die Erschliessung des Luzerner Kantonsspitals mit einer Seilbahn vom peripheren Ibach und von der Altstadt ist aus Sicht des Stadtrates nicht sinnvoll. Das Spital ist bereits heute gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Künftig wird das Luzerner Kantonsspital aus allen Richtungen auf direktem Wege erreichbar sein. Wie bisher wird das Kantonsspital mit der Linie 18 vom Bahnhof Luzern über den Kasernenplatz im 15-Minuten-Takt erschlossen. Die neuen Linien 8 und 9 ermöglichen neben der Direktverbindung von Littau neu auch alle 7,5 Minuten eine direkte Verbindung aus dem Tribtschenquartier (Matthof und Hirtenhof). Mit der Linie 21, die die Linie 30 ersetzt, wird das Kantonsspital künftig neben Ebikon auch vom Seetalplatz in Emmen ohne Umsteigen erreichbar sein. Das Gebiet Reussegg/Ibach wird ab Dezember 2026 mittels Verlängerung der Linie 46 ab Emmenbrücke Süd einfach und kostengünstig an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

## Personenströme in der Altstadt

Heute kommen die Reisebustouristinnen und -touristen an verschiedenen Orten in der Stadt an. Sie steigen am Schwanen-, Löwen-, oder Kasernenplatz oder im Landenberg aus und werden mit Ausnahme des Schwanenplatzes von dort auch wieder abgeholt. Mit dem CityLink Luzern würden sie künftig zentral im Bereich Falkenplatz/Hertensteinstrasse ankommen. Die Initiantinnen und Initianten rechnen mit einer maximalen Kapazität der Seilbahn von rund 2'500 Personen pro Stunde und Richtung. Der Stadtrat bezweifelt, dass diese Besucherströme in den engen Platzverhältnissen der Altstadt bewältigt werden können und dies im Interesse der städtischen Bevölkerung ist.

### 2.4.2 Verkehrsdrehscheiben

Gemäss Initiantinnen und Initianten sind im Ibach rund 300 bis 400 Autoparkplätze vorgesehen. Ziel ist, dass neben den Gruppentouristinnen und -touristen auch Autofahrerinnen und Autofahrer nicht mehr in die Innenstadt fahren, sondern das Parkhaus im Ibach nutzen und so das städtische Verkehrsnetz entlasten. Die Seilbahn soll zudem zu einer neuen öffentlichen Verkehrsverbindung vom Ibach zur Altstadt werden und das Luzerner Kantonsspital besser mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen.

Aus Sicht des Stadtrates eignet sich der Standort Ibach nicht als Verkehrsdrehscheibe, wie sie vom Bund, von Kantonen, Städten und Gemeinden gefördert werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat 2023 einen [Bericht zu Verkehrsdrehscheiben im Handlungsraum Luzern](#) erstellt. Ziel ist es, den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Dazu eignen sich Standorte in Subzentren, die eine direkte und schnelle Bahnverbindung nach Luzern haben. Die Verkehrsdrehscheiben sollen möglichst nahe an der Quelle und möglichst weit weg vom Stadtzentrum angeordnet werden, damit die Autofahrten vom Wohnort zur Verkehrsdrehscheibe möglichst kurz sind. Im Raum Luzern sind gemäss Bericht des ARE folgende Standorte für Verkehrsdrehscheiben geeignet:

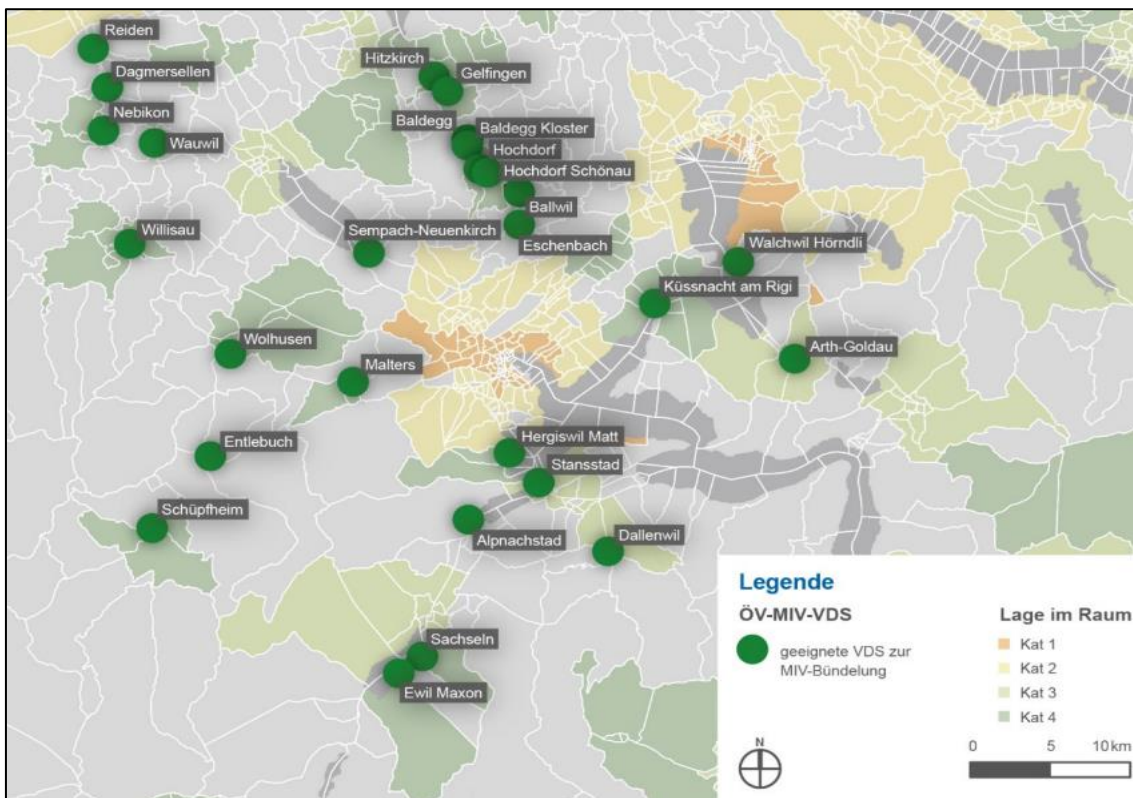


Abb. 2: Potenzielle Verkehrsdrehscheiben im Raum Luzern

Standorte nahe am Zentrum sind nicht geeignet, da die Autofahrten länger werden und das Verkehrssystem der Agglomeration zusätzlich belasten. Der Standort Ibach entspricht deshalb nicht den von Bund, Kanton und Städten vereinbarten Kriterien und Indikatoren von Verkehrsdrehscheiben. Der CityLink Luzern könnte im Gegenteil Anreize schaffen, mit dem Auto bis an den Stadtrand zu fahren,

statt das Auto bei der nächstgelegenen Verkehrsdrehscheibe abzustellen und mit dem öffentlichen Verkehr nach Luzern zu reisen.

### 2.4.3 Erwarteter Mehrverkehr

Sowohl durch das Auto-Parkhaus als auch durch die Reisebusparkplätze im Ibach wird auf dem Verkehrssystem Seetalplatz-Ibach-Sedel-Maihof zusätzlicher Mehrverkehr erzeugt. Dieses System ist zu Stosszeiten bereits heute überlastet und verträgt keinen zusätzlichen Verkehr mehr. Der Stadtrat bezweifelt auf Basis von Erfahrungswerten zudem, dass die Parkierung im Ibach von jenen genutzt würde, die heute ihr Auto in den zentralen Parkhäusern Altstadt, Schweizerhof oder Löwencentre abstellen, solange dort genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Stadt Luzern kann und will keine privaten Parkhäuser schliessen, und eine zusätzliche zur bereits geplanten Reduktion von öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt ist für den Stadtrat keine Option. Aus Sicht des Stadtrates wäre der CityLink Luzern deshalb eine weitere Parkierungsanlage für die Erschliessung der Altstadt, die zu einer zusätzlichen Belastung des städtischen Strassennetzes führen würde. Letztendlich dürfte der CityLink zu einem erhöhten Auto-Aufkommen führen, was im Widerspruch zu den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie stehen würde.

#### Fazit

Mit der Umsetzung der Mobilitätsstrategie setzt der Stadtrat im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf Massnahmen, die in das lokale, regionale und kantonale Verkehrsnetz eingebettet sind. Bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs soll das heutige ÖV-System insbesondere mit der konsequenten Umsetzung von Busspuren und Busbevorzugungsmassnahmen wirkungsvoll optimiert werden. Das Kantonsspital Luzern ist bereits heute gut in dieses System integriert und wird ab Dezember 2026 nach dem für die Region Luzern grössten Fahrplanwechsel seit Einführung des Verkehrsverbundes Luzern noch besser aus allen Richtungen der Stadt und Agglomeration mit direkten Busverbindungen erreichbar sein. All diese Massnahmen sind für alle Nutzenden wirksamer, besser aufeinander abgestimmt, kostengünstiger und schneller umsetzbar als ein umfangreiches Infrastrukturprojekt. Eine Seilbahn wie der CityLink hingegen wäre ein isoliertes Transportmittel und würde ein Parallelsystem darstellen.

Sowohl durch das Auto-Parkhaus als auch durch die Reisebusparkplätze im Ibach wird auf dem Verkehrssystem Seetalplatz-Ibach-Sedel-Maihof zusätzlicher Verkehr erzeugt. Dieses System ist zu Stosszeiten bereits heute überlastet und verträgt keinen zusätzlichen Verkehr mehr. Das Gebiet Ibach eignet sich auch nicht als Standort für eine Verkehrsdrehscheibe, wie sie von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden angestrebt wird. Solche Anlagen sollen nicht am Stadtrand, sondern in Subzentren realisiert werden, damit die Autofahrten vom Wohnort zur Verkehrsdrehscheibe möglichst kurz sind und dort auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen werden kann. Aus Sicht des Stadtrates wäre der CityLink Luzern lediglich eine weitere Parkierungsanlage für die Erschliessung der Altstadt. Er bezweifelt, dass sie von jenen genutzt würde, die heute ihr Auto in den zentralen Parkhäusern wie Altstadt, Schweizerhof oder Löwencentre abstellen, solange dort genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Letztendlich dürfte der CityLink damit zu einem erhöhten Auto-Aufkommen führen, was im Widerspruch zu den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie stehen würde.

## 2.5 Vision Tourismus Luzern 2030

Ziel des [B+A 41](#) vom 1. Dezember 2021: «Vision Tourismus Luzern 2030» ist eine Tourismusentwicklung, die im Einklang mit den Bedürfnissen der Luzerner Stadtbevölkerung ist und die Bedürfnisse verschiedenster Anspruchsgruppen berücksichtigt. Dabei sollen traditionelle Werte gepflegt und touristische Angebote auf nachhaltige, innovative und kreative Weise weiterentwickelt werden.

Der CityLink entspricht als kreative Idee den mit der Vision Tourismus Luzern 2030 verfolgten Zielsetzungen. Mit ihr würde erstmals in der Schweiz eine Seilbahn im städtischen Raum realisiert.

Nicht im Sinne der Vision Tourismus Luzern 2030 ist, dass es noch mehr Gruppen-Tagestourismus geben soll. Die neue Seilbahn könnte als Touristenattraktion wahrgenommen werden, die zusätzliche Gruppen nach Luzern zieht. Dies würde zu einer weiteren Zunahme an Gästen in der Altstadt und generell in Luzern führen, was den Ergebnissen der repräsentativen [Bevölkerungsbefragung](#) 2024 zum Tourismusbewusstsein der Luzerner Stadtbevölkerung widerspricht. Die Befragung, die im Auftrag der Stadt von der Hochschule Luzern durchgeführt wurde, zeigt, dass aus Sicht der Befragten die akzeptable Anzahl Touristinnen und Touristen vor allem in der Altstadt stark (41 %), respektive sehr stark (30 %) überschritten ist. Etwa die Hälfte der Befragten (49 %) findet, dass die akzeptable Anzahl an Touristinnen und Touristen auch stadtweit überschritten ist.

Weiter könnte ein zentraler Zugang in die Altstadt wie der Falkenplatz zu einer Konzentration an Besucherströmen in den engen Platzverhältnissen der Altstadt führen. Heute kommen die Gäste an verschiedenen Orten in der Stadt an. Sie steigen am Schwanen-, Löwen-, oder Kasernenplatz oder im Landenberg aus und werden mit Ausnahme des Schwanenplatzes von dort auch wieder abgeholt. Eine Konzentration der Gäste in der Altstadt und allenfalls eine Steigerung des Gruppen-Tagestourismus entsprechen nicht der Vision Tourismus Luzern 2030.

#### **Fazit**

Der CityLink Luzern könnte aus touristischer Sicht grundsätzlich interessant sein, da er die erste Seilbahn im städtischen Raum in der Schweiz wäre. Die Seilbahn könnte jedoch als Touristenattraktion wahrgenommen werden, die zusätzliche Gruppen nach Luzern zieht. Dies würde zu einer weiteren Zunahme an Gästen in der Altstadt und generell in Luzern führen, was den Ergebnissen der repräsentativen Bevölkerungsbefragung 2024 zum Tourismusbewusstsein der Luzerner Stadtbevölkerung widerspricht. Eine Konzentration der Gäste in der Altstadt und allenfalls eine Steigerung des Gruppen-Tagestourismus sind nicht im Sinne der Vision Tourismus Luzern 2030.

## **2.6 Finanzierung**

### **2.6.1 Projekt «CityLink Luzern»**

Gemäss Initiantinnen und Initianten belaufen sich die Kosten für das CityLink-Projekt auf 150 bis 190 Mio. Franken. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Projekt dieser Grössenordnung privat finanzierbar ist, sofern eine angemessene Rendite erzielt werden kann. Stellt die Stadt Luzern Boden für die Infrastrukturen vergünstigt zur Verfügung, wird die Rentabilität des Projekts positiv beeinflusst. Eine Plausibilisierung der Projektrentabilität bzw. der Wirtschaftlichkeit lässt sich auf der Grundlage der Angaben der Initiantinnen und Initianten allerdings nicht erstellen, da bisher kein Businessplan veröffentlicht wurde.

Der Stadtrat schätzt das finanzielle Risiko für die Stadt Luzern als hoch ein. Falliert das Projekt in der Betriebsphase, muss die Stadt Infrastruktur und Betrieb voraussichtlich übernehmen oder den Rückbau finanzieren. Die Interessengemeinschaft CityLink Luzern konnte dieses finanzielle Risiko bis anhin nicht widerlegen. Es konnte nicht ausreichend aufgezeigt werden, wie belastbar der Business-Case ist und wie mit einer schwankenden oder allfällig rückläufigen Nachfrage nach Parkplätzen für Reisebusse, Autos oder Fernbusse (siehe Kapitel 2.3 Bedeutung für die Reisebusstrategie) umgegangen werden kann.

### **2.6.2 Städtische Beiträge**

Gemäss den Aussagen der Initiantinnen und Initianten ist keine direkte städtische finanzielle Beteiligung am Projekt geplant. Die Stadt Luzern muss weder Investitionsbeiträge leisten noch sich am Kapital einer Betreibergesellschaft (z. B. mittels Aktien oder Darlehen) beteiligen. Zudem sind keine direkten finanziellen Beiträge der Stadt an den künftigen Betrieb und Unterhalt (Betriebskostenzuschüsse) vorgesehen. Erwartet wird hingegen, dass die Stadt die für das Projekt benötigten Grundstücke vergünstigt im Baurecht abgibt. Zudem soll die Stadt die baurechtlichen und raumplanerischen Voraussetzungen schaffen, damit das Projekt bewilligt werden kann (siehe Kapitel 2.7 Plangenehmigungsverfahren). Weiter soll die Stadt Luzern die Realisierung des Projekts durch die Erbringung interner

Planungsleistungen sowie durch Beiträge an Studien und Planungen unterstützen, soweit sie im öffentlichen Interesse liegen, zum Beispiel zur Durchführung der Nutzungsplanung, zur Prüfung des Potenzials der Fernwärme oder zur Umnutzung der freiwerdenden Plätze.

### Bereitstellung von städtischen Grundstücken im Ibach

Die Initiantinnen und Initianten planen, das Terminal Nord auf städtischen Grundstücken im Ibach zu realisieren. Diese Grundstücke sollen der Betreibergesellschaft im Baurecht vergünstigt zur Verfügung gestellt werden. Werden Grundstücke des Finanzvermögens im Baurecht abgegeben, ist der Baurechtszins zu Marktwerten festzulegen. Denn gemäss Gemeindeordnung Artikel 65 ist das Finanzvermögen möglichst sicher, ertragsbringend und realisierbar anzulegen. Zum heutigen Zeitpunkt kann von einer Fläche von rund 17'000 Quadratmetern ausgegangen werden, welche die Bauten für den CityLink im Ibach beanspruchen würden. Ein Schätzungsgutachten aus dem Jahr 2022 hat einen Landwert von Fr. 740.– pro Quadratmeter ergeben. Nach Aufrechnung der Teuerung kann heute von rund Fr. 850.– pro Quadratmeter ausgegangen werden. Für die insgesamt 17'000 Quadratmeter ergibt dies einen Landwert von rund 14,5 Mio. Franken. Bei einer Verzinsung mit einem marktüblichen Zinssatz von rund 2,5 Prozent ergäbe dies einen jährlichen Baurechtszins von rund Fr. 360'000.–.

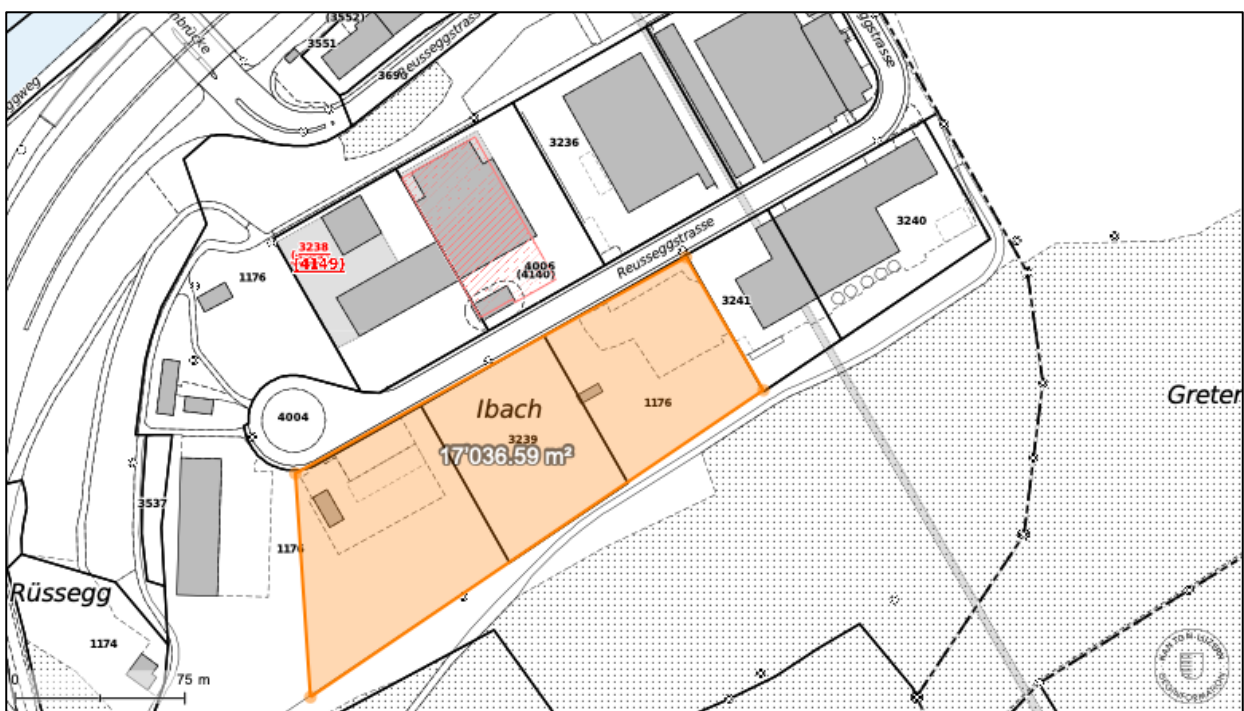


Abb. 3: Zum heutigen Zeitpunkt kann von einer Fläche von rund 17'000 Quadratmetern ausgegangen werden, welche die Bauten für den CityLink im Ibach beanspruchen würden. Auszug aus dem Grundbuchplan (amtliche Vermessung), Kanton Luzern

Bei einer vergünstigten Abgabe der Grundstücke im Baurecht müsste die Stadt zumindest auf einen grossen Teil dieser geplanten Einnahmen verzichten. Für die Realisierung des CityLinks werden weitere Flächen im Friedental für den Bau der Masten benötigt. Auch diese Flächen gehören der Stadt Luzern und liegen im Finanzvermögen. Da es sich um wenig Flächen handelt und der Quadratmeterpreis bei Waldgrundstücken niedrig ist, ist der Einnahmeverzicht auch bei einer vergünstigten Abgabe der Grundstücke hier sehr gering.

Neben den Arealen Bodenhof und Staldenhof im Littauerboden sowie dem Areal Hinterschlund in Kriens sind die Areale im Ibach einige der wenigen Areale in der Gewerbezone, auf denen neue gewerbliche und industrielle Nutzungen angesiedelt werden können. Hier bietet sich die Möglichkeit, Firmen grössere zusammenhängende Flächen zur Verfügung zu zustellen. Nicht nur für die Ansiedlung von Firmen, sondern auch für die Entwicklung der stadt-eigenen Betriebe, wie zum Beispiel das Strasseninspektorat, sind die Areale wichtig. Würden sie für den CityLink Luzern zur Verfügung gestellt, wären diese Entwicklungen nicht mehr oder nur noch begrenzt möglich.

### **Städtische Beiträge für Planungsleistungen, Studien und Planungen im öffentlichen Interesse**

Alle Planungsleistungen im Zusammenhang mit der Seilbahn, den Stationen und den Parkhäusern im Ibach werden privat finanziert. Bei einer Annahme der Volksinitiative wäre die Stadt verpflichtet, die Realisierung des Projekts insbesondere durch die Erbringung interner Planungsleistungen sowie mit Beiträgen an weitere notwendige Studien und Planungen zu unterstützen, soweit sie im öffentlichen Interesse liegen. Dazu gehören zum Beispiel die Nutzungsplanung, die Prüfung des Potenzials der Fernwärme sowie Studien zur Umnutzung der frei werdenden Plätze.

Da es sich um eine Projektidee handelt, können die Kosten, die die Stadt zu tragen hat, nur grob abgeschätzt, nicht aber errechnet werden. Absehbar ist, dass es seitens Stadtverwaltung eine Projektleitung braucht, die als Schnittstelle zwischen den privaten Planerinnen und Planern und der Stadtverwaltung agiert. Für eine auf sechs Jahre befristete 100-Prozent-Projektleitungsstelle ist von Gesamtkosten inklusive Lohnnebenkosten von rund 1 Mio. Franken auszugehen. Für die Anpassung der Bau- und Zonenordnung (siehe Kapitel 2.7.5) und für die Erarbeitung des Bebauungsplans müsste nach heutiger Einschätzung ein 20-Prozent-Pensum über drei Jahre bereitgestellt werden. Dies würde die Stadt rund Fr. 100'000.– kosten. Hinzu kommen geschätzte Aufwendungen von rund Fr. 300'000.– für Gutachten und weiterführende Abklärungen.

In der Summe betragen die geschätzten Aufwände für die Stadt Luzern also rund 1,4 Mio. Franken. Diese Zahl ist allerdings mit Vorsicht zu geniessen, da die Aufwände für die Stadt Luzern bei diesem Projektstand – wie oben bereits erwähnt – nur grob geschätzt werden können. Hinzu kommt, dass der Stadtrat davon ausgeht, dass das Bewilligungsverfahren deutlich länger dauert, als die Initiantinnen und Initianten annehmen, und dass es absehbar ist, dass sich die Kosten – wie bei solchen Grossprojekten üblich – im Verlaufe der Planungsarbeiten deutlich erhöhen werden.

### **Weitere mögliche finanzielle Auswirkungen**

Mit der Realisierung des CityLinks würde die Stadt die eigenen Halte- und Parkierungsanlagen für Reisebusse aufheben und die entsprechenden Einnahmen verlieren. Die Nettoeinnahmen aus den Halte- und Parkierungsgebühren für Reisebusse belaufen sich heute auf 1,82 Mio. Franken pro Jahr. Noch offen ist die Einbindung des CityLinks ins öffentliche Verkehrsnetz. Die Auswirkungen auf die jährlich wiederkehrenden Ausgaben der Stadt Luzern an den öffentlichen Verkehr können daher zurzeit nicht beziffert werden.

### **Fazit**

Der Stadtrat schätzt das finanzielle Risiko der Stadt Luzern als hoch ein. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Projekt dieser Grössenordnung privat finanzierbar ist, sofern eine angemessene Rendite erzielt werden kann. Eine Plausibilisierung der Projektrentabilität bzw. der Wirtschaftlichkeit lässt sich auf der Grundlage der Angaben der Initiantinnen und Initianten allerdings nicht erstellen, da bisher kein Businessplan veröffentlicht wurde. Falliert das Projekt in der Betriebsphase, muss die Stadt mit hoher Wahrscheinlichkeit Infrastruktur und Betrieb übernehmen oder den Rückbau finanzieren. Die effektiven Kosten für die Stadt Luzern können nur grob geschätzt werden. Bei Umsetzung der Initiative geht der Stadtrat zum jetzigen Zeitpunkt von rund 1,4 Mio. Franken für personelle Ressourcen aus. Der Verzicht auf die Halte- und Parkierungsgebühren für Reisebusse beträgt ebenfalls rund 1,82 Mio. Franken pro Jahr. Hinzu kommt der Verzicht auf einen grossen Teil der geplanten Einnahmen aus dem Baurechtzins für die Grundstücke im Ibach. Dieser dürfte nach heutigem Wissenstand pro Jahr rund Fr. 360'000.– betragen. Für den Stadtrat ist der Ibach der geeignete Standort für die Entwicklung der Industrie und des Gewerbes in der Stadt Luzern. Auch für die Entwicklung der stadt eigenen Betriebe, wie zum Beispiel das Strasseninspektorat, sind die Areale wichtig. Würden sie für den CityLink Luzern zur Verfügung gestellt, wären diese Entwicklungen nicht mehr oder nur noch begrenzt möglich.

## 2.7 Plangenehmigungsverfahren

Ob eine Seilbahn vom Ibach zur Luzerner Altstadt bewilligungsfähig ist, kann zurzeit nicht beurteilt werden. Da es sich lediglich um eine Projektidee handelt, fehlen die Grundlagen dazu. Zum heutigen Zeitpunkt kann lediglich festgestellt werden, dass das Plangenehmigungsverfahren mit den verschiedenen Verfahren auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene sehr anspruchsvoll und komplex ist. Der Stadtrat beurteilt die Bewilligungsfähigkeit deshalb als kritisch.

Bauten und Anlagen im Bereich Eisenbahn, Tram, Trolleybus, Seilbahn und Schifffahrt brauchen eine Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr (BAV). Dies entspricht einer Baubewilligung. Im Plangenehmigungsverfahren prüft das BAV, ob das Projekt den technischen Vorschriften entspricht, die Rechte der Betroffenen wahrt und die bundesrechtlichen Bestimmungen zu Raumplanung sowie Umwelt, Natur- und Heimatschutz einhält. Weitere Informationen dazu sind unter dem folgenden Link zu finden: [Plangenehmigungsverfahren BAV](#).

Der Bau und der Betrieb von Seilbahnen sind im Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung ([Seilbahngesetz](#), SebG, SR 743.01) geregelt. Leit- und Entscheidungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr. Der Kanton Luzern wird über die Dienststelle Raum und Wirtschaft zur Stellungnahme eingeladen. Auch die Stadt Luzern kann Stellung nehmen. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche für den Bau erforderlichen Bewilligungen erteilt. Dazu gehören die Genehmigung der technischen Pläne, die Erteilung der Konzession und der umweltrechtlichen Spezialbewilligungen wie zum Beispiel Rodungsbewilligungen (siehe unten). Die Plangenehmigung deckt alle rechtsrelevanten Sachverhalte ab: Sicherheit, Transportrecht, Raumplanungs- und Umweltrecht und Baurecht. Die Bearbeitungsfrist für ein solches Gesuch im ordentlichen Verfahren beträgt in der Regel neun Monate.

### 2.7.1 Bericht zur Umweltverträglichkeit

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens muss bei Seilbahnen mit Bundeskonzession ein Bericht zur Umweltverträglichkeit (UVP) erstellt werden. In einer Voruntersuchung muss aufgezeigt werden, welche Auswirkungen die Anlage auf die Umwelt haben könnte. Zudem muss ein Pflichtenheft eingereicht werden, das aufzeigt, welche Umweltauswirkungen im Bericht untersucht werden müssen. Beides muss dem Bundesamt für Verkehr vor Einreichung des Plangenehmigungsgesuches vorgelegt werden. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) nimmt dazu Stellung und berät die Gesuchstellenden.

Die Konsultationsphase, in der das BAFU zur Voruntersuchung und zum Pflichtenheft Stellung nimmt, dauert mindestens vier Monate. Anschliessend werden die eigentlichen Untersuchungen durchgeführt und der Bericht (UVB) wird erstellt. Dieser muss dem BAV zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch eingereicht werden. Im Bericht werden die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt aufgezeigt. Unter anderem wäre aufzuzeigen, mit welchen flankierenden Massnahmen Mehrverkehr verhindert bzw. sichergestellt werden kann, dass die Innenstadt tatsächlich von Reisebus- und Autofahrten entlastet werden kann.

### 2.7.2 Waldrodungen

Da das Seilbahnprojekt Waldrodungen erfordert, ist dem Gesuch ein Rodungsdossier beizulegen. Vorabklärungen mit den zuständigen Fachstellen bei Bund (BAFU) und Kanton (Dienststelle Landwirtschaft und Wald) sind zwingend. Die Rodungsgesuch wird zusammen mit dem UVB beurteilt und die Bewilligung mit der Plangenehmigung erteilt. Weitere Informationen dazu sind unter folgendem Link zu finden: [Vollzugshilfe Rodungen und Rodungersatz](#).

Waldrodungen sind gemäss Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, [WaG, Art. 5 Abs. 1](#)) grundsätzlich verboten. Ausnahmegenehmigungen dürfen erteilt werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass für die Waldrodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen und zudem die weiteren Voraussetzungen des Waldgesetzes erfüllt sind. Eine zentrale Voraussetzung bildet dabei die Standortgebundenheit: Ein Projekt ist dann auf den vorgesehenen Standort im Wald angewiesen, wenn objektive und im Vergleich zu anderen Standorten höher zu

bewertende Gründe dafürsprechen. Finanzielle Interessen gelten ausdrücklich nicht als wichtige Gründe. Damit die Waldrodung bewilligt werden kann, müssen die raumplanerischen Voraussetzungen gegeben sein (siehe Kapitel 2.7.5 Anpassung der Bau- und Zonenordnung). Zudem muss ein angemessener Rodungersatz in der Nähe geleistet werden.

### **2.7.3 Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission**

Das Friedental ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz (ISOS) eingetragen. Vom Bauvorhaben betroffen ist die ISOS-Umgebungsrichtung U-Ri X «Friedental, Grüngürtel im Norden der Stadt: Geländesenke mit Friedhof, Familiengärten und Rotsee» mit Erhaltungsziel a: «Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche.» Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche bedeutet, die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten zu bewahren und bestehende Beeinträchtigungen zu beseitigen.

Da eine erhebliche Beeinträchtigung des Inventarobjekts nicht ausgeschlossen werden kann, muss gemäss [Art 7. des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz \(NHG\)](#) ein Gutachten bei der für die Bundesinventare zuständigen Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt werden. Für eine Beurteilung braucht die Kommission mindestens ein Vorprojekt. Im Fall einer Seilbahn sind dies die Art, Stellung und Grösse der Bauten einschliesslich der Masten und der erforderlichen Rodungen. Die ENHK wird in ihrem Gutachten beurteilen, wie schwer die Beeinträchtigung der ISOS-Erhaltungsziele ist. Die Antwort auf diese Frage kann nicht pauschal vorweggenommen werden, sondern ergibt sich aus der detaillierten Analyse der am Augenschein festgestellten, aktuell bestehenden Ortsbildqualitäten, aus der daraus abgeleiteten Formulierung konkreter Schutzziele sowie aus der Beurteilung der Eingriffsintensität des geplanten Vorhabens gemessen an diesen konkretisierten Schutzziele. Falls die ENHK eine leichte Beeinträchtigung feststellt, kann das Vorhaben mit entsprechenden Auflagen, welche die grösstmögliche Schonung des Inventarobjekts sicherstellen, bewilligt werden. Falls die ENHK eine schwere Beeinträchtigung feststellt, ist das Vorhaben nur bewilligungsfähig, wenn gleichwertige oder überwiegende Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung dafürsprechen (Art. 6 Abs. 2 NHG).

Der Bundesrat hat eine Vorlage in die Vernehmlassung gegeben, mit der die Anwendungen des ISOS angepasst werden sollen. Er schlägt vier Massnahmen vor, die grundsätzlich mehr Spielraum bei der Anwendung ermöglichen und Ende 2026 in Kraft treten sollen. Unter anderem soll die Direktanwendung des ISOS auf jene Bundesaufgaben beschränkt werden, die eine Auswirkung auf das Ortsbild haben. Für die Bewilligung des Projekts «CityLink Luzern» hätte diese Änderung aus Sicht des Stadtrates allerdings keine Bedeutung. Denn die Seilbahnbewilligung und die Bewilligung der Waldrodung hätten eine Auswirkung auf das Ortsbild.

### **2.7.4 Eintrag in den kantonalen Richtplan**

Im [Merkblatt zur Plangenehmigung von Seilbahnen](#) wird vom Bundesamt für Verkehr festgehalten, dass Seilbahnprojekte, mit denen ein neues Gebiet erschlossen wird, im Richtplan des Kantons in der Kategorie «Festsetzung» sowie im Nutzungsplan der betroffenen Gemeinde enthalten sein müssen. In den Richtplan gehören Inhalte, die von gesamtkantonalen und überkommunalen Bedeutung sind, erhebliche Auswirkungen auf Raumstruktur, Raumnutzung und Umwelt haben oder die eine Abstimmung unter verschiedenen Planungsträgern erfordern. Dies wäre beim Projekt «CityLink Luzern» der Fall. Der Eintrag im kantonalen Richtplan ist eine Voraussetzung für die Erteilung der Plangenehmigung und muss vor deren Abschluss rechtskräftig sein. Die Erarbeitung des Richtplaneintrags kann jedoch parallel zum Plangenehmigungsverfahren erfolgen.

### **2.7.5 Anpassung der Bau- und Zonenordnung**

Zwei Bahnstationen werden gemäss Projektidee in der Wohn- und Arbeitszone (Altstadt, Ortsbildschutzzone A) und in der Arbeitszone (Ibach) zu liegen kommen. In beiden Zonen sind touristische Nutzungen mit hohem Personenaufkommen nicht vorgesehen. In der Altstadt und im Ibach müsste demnach die Grundnutzung gemäss Zonenplan angepasst (bspw. Zone für öffentliche Zwecke, Verkehrszone) oder eine entsprechende Zone überlagert werden. Ohne korrekte Zonierung ist das

Projekt grundsätzlich nicht genehmigungsfähig. Die Zwischenstation beim Kantonsspital kommt in der Zone für öffentliche Zwecke zu liegen. In den Sonderbauvorschriften zum Bebauungsplan B 145 Kantonsspital wird eine allfällige künftige Station bereits erwähnt, und Verbindungen zum Kantonsspital werden ermöglicht. Beim Ried/Spiesswäldli soll ein Bauwerk geschaffen werden, damit die Seilbahn in den Untergrund gelangen kann. Im Waldgebiet sind Bauten grundsätzlich nicht zulässig und erfordern eine Rodungsbewilligung. Gemäss ersten Plänen wird die Seilbahn im Bereich der Friedhofsschutzzone unterirdisch verlaufen. Hier sind die notwendigen Abstände einzuhalten, und es gilt zu prüfen, inwieweit diese tangiert werden dürfen.

### **2.7.6 Bebauungsplan**

Ein Bebauungsplan ist nicht zwingend notwendig, wird aber klar empfohlen. Es braucht städtebauliche Vorgaben zur Eingliederung und Gestaltung, insbesondere im Bereich der Ortsbildschutzzone A (Altstadt). Die städtebauliche und architektonische Qualität der (sichtbaren) Bauten muss in der weiterführenden Planung über ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren (Wettbewerb) geklärt werden. Dies ist im Rahmen des Bebauungsplans festzulegen. Aufgrund der Änderung der Nutzungsintensität sind zudem klare Vorgaben zur Erschliessung, zur Sicherheit und zur Verkehrsanbindung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr notwendig. Dafür ist ein Bebauungsplan geeignet. Anhand dessen ist eine präzise Regelung der Lage, Bauweise, städtebaulichen Eingliederung und der Gestaltung und Erschliessung der Haltestellen sowie der genauen Wegführung möglich.

### **2.7.7 Koordination der Verfahren**

Die vier Verfahren (Plangenehmigung, Richtplan, Bau- und Zonenordnung und Bebauungsplan) können zeitlich parallel erarbeitet werden. Zu beachten ist jedoch, dass Abhängigkeiten bestehen. Eine enge Koordination zwischen den Verfahren ist deshalb unerlässlich. Bevor die Arbeiten für die Zonenplanänderung und den Bebauungsplan begonnen werden können, muss das Projekt mindestens auf Stufe Vorprojekt vorliegen. Die Arbeiten können aber parallel zur detaillierten Ausarbeitung des Projekts gestartet werden. Für eine Abgabe im Baurecht der städtischen Grundstücke im Ibach ist zudem die Überführung der Grundstücke vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen zu prüfen, da sie mit der Realisierung des CityLinks künftig für öffentliche Zwecke genutzt werden. Die Plangenehmigung kann erst erteilt werden, wenn sowohl der Richtplaneintrag als auch die Anpassung der Bau- und Zonenordnung und der Bebauungsplan rechtskräftig genehmigt sind. Der Richtplaneintrag wiederum ist Voraussetzung für die Genehmigung der kommunalen Nutzungsplanung.

Die Initiantinnen und Initianten gehen davon aus, dass das Projekt bis 2033 realisierbar ist. Für den Stadtrat ist diese Einschätzung zu optimistisch. Allein die städtischen Verfahren für die Anpassung der Bau- und Zonenordnung und die Erarbeitung des Bebauungsplans dauern aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, der hohen Komplexität und unter der Voraussetzung, dass die jeweiligen Entscheide rechtlich nicht angefochten werden, mindestens fünf Jahre. Eine Genehmigung der Anpassung der Bau- und Zonenordnung ist deshalb frühestens auf Anfang 2032 zu erwarten. Sollte es – wie bei einem solch komplexen Projekt zu erwarten ist – zu Einsprachen kommen, würde dies zu erheblichen Verzögerungen führen. Der Stadtrat will sich nicht auf ein Projekt fokussieren, das plangenehmigungsrechtlich mit so grossen und vielen Risiken verbunden ist. Die Stadt Luzern würde auf ein Projekt setzen, dessen Realisierbarkeit stark infrage gestellt ist und das gleichzeitig andere Entwicklungen blockiert und wichtige Ressourcen bindet.

### **Fazit**

Ob eine Seilbahn vom Ibach zur Luzerner Altstadt bewilligungsfähig ist, kann zurzeit nicht beurteilt werden. Da es sich beim CityLink zurzeit erst um eine Projektidee handelt, fehlen die Grundlagen dazu. Zum heutigen Zeitpunkt kann lediglich festgestellt werden, dass das Plangenehmigungsverfahren mit den verschiedenen Verfahren auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene sehr anspruchsvoll und komplex ist. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung sind höchste Auflagen zu erwarten. Für eine Rodungsbewilligung müssen wichtige Gründe nachgewiesen werden, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen sowie die Standortgebundenheit des Vorhabens belegen. Das Einholen eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ist zwingend erforderlich,

da das Friedental im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz (ISOS) eingetragen ist. Hinzu kommen ein Eintrag in den Richtplan des Kantons Luzern, eine Anpassung der Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern sowie das Erstellen eines Bebauungsplans. Für die Durchführung dieser Verfahren ist mit mehreren Jahren zu rechnen. Zudem können diese Entscheide rechtlich angefochten werden, was zu erheblichen Verzögerungen führen kann. Der Stadtrat beurteilt die Bewilligungsfähigkeit deshalb als kritisch. Er will sich nicht auf ein Projekt fokussieren, das plangenehmigungsrechtlich mit so grossen und vielen Risiken verbunden ist. Die Stadt Luzern würde auf ein Projekt setzen, das kaum umgesetzt werden könnte, gleichzeitig andere Entwicklungen blockiert und wichtige Ressourcen bindet.

## 2.8 Synergiepotenzial

Die Initiantinnen und Initianten versprechen sich mit dem CityLink Luzern nicht nur eine Lösung für die Parkierung der Reisebusse. Sie sehen auch die Möglichkeit, den Schwanen-, Löwen- und Kasernenplatz sowie den Landenberg und das Brüelmoos umzugestalten und aufzuwerten. Der Stollen der Seilbahn könnte aus ihrer Sicht zur Versorgung der Altstadt mit Fernwärme genutzt werden. Zudem sehen die Initiantinnen und Initianten im Ibach Synergiepotenziale für ein Fernbusterminal und die Garagierung von Linienbussen der Verkehrsbetriebe Luzern (vbl AG).

### 2.8.1 Aufwertung der Innenstadtplätze

Falls es gelingt, dass die Reisebusse künftig nur noch im Ibach parkieren und die Gäste per Seilbahn in die Stadt gelangen, würde es möglich, die Anhalte- und Parkplätze für Reisebusse in der Innenstadt aufzuheben und die Plätze umzugestalten und aufzuwerten. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass dieser Umgestaltung und Aufwertung Grenzen gesetzt sind. Die zentralen Plätze müssen weiterhin auch ihre Funktion als Zubringer zur Altstadt erfüllen. Zudem ist eine Aufwertung mit Bäumen aufgrund der zahlreichen Werkleitungen im Untergrund herausfordernd.

### 2.8.2 Versorgung der Altstadt mit Fernwärme

Die Anbindung der Gebäude in der Altstadt mit leitungsgebundener, nachhaltiger Wärme ist aufgrund der historischen Bausubstanz und der vielen Werkleitungen im Untergrund herausfordernd. Die Stadt prüft zurzeit, wie die Altstadt mit Seewärme oder Fernwärme erschlossen werden kann. Gemäss aktuellem Kenntnisstand wäre auch die Erschliessung über den Verbindungsstollen der Seilbahn mit der gleichen Herausforderung konfrontiert, weshalb der Stadtrat das vom Projekt «CityLink» versprochene Synergiepotenzial infrage stellt.

### 2.8.3 Zusätzliche Parkierung

Der Stadtrat beurteilt die Synergiepotenziale für zusätzliche Parkierungen im Ibach als gering. Ein Fernbusterminal könnte durchaus Sinn machen. Eine Parkierung von Linienbussen der Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) scheint aber kaum realistisch. Die vbl steht derzeit vor der Herausforderung, ihre Depotinfrastruktur langfristig zu sichern und gleichzeitig den Übergang zu einem vollständig fossilfreien Betrieb zu bewältigen. Das Transportunternehmen hat künftig mehr Platzbedarf und sucht einen neuen, zusätzlichen Standort für ein Depot. Während die beiden Depotstandorte Weinbergli und Root langfristig weiterbetrieben werden sollen, will die vbl den Standort Rothenburg nicht langfristig betreiben, da er peripher zum Marktgebiet der vbl liegt. Das Gebiet Ibach hat diesbezüglich als Ersatz nur wenig Potenzial, da das Areal eher klein ist und wenig Entwicklung zulässt. Die vbl wird deswegen den Standort Ibach aktuell nicht aktiv weiterverfolgen.

### Fazit

Der Stadtrat beurteilt die von den Initiantinnen und Initianten angegebenen Synergiepotenziale als gering. Falls es gelingt, dass die Reisebusse künftig nur noch im Ibach parkieren und die Gäste per Seilbahn in die Stadt gelangen, würde es möglich, die Anhalte- und Parkplätze für Reisebusse in der Innenstadt aufzuheben und die Plätze umzugestalten und aufzuwerten. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass dieser Umgestaltung und Aufwertung Grenzen gesetzt sind. Die zentralen Plätze müssen weiterhin auch

ihre Funktion als Zubringer zur Altstadt erfüllen. Zudem beeinflussen die zahlreichen Werkleitungen im Untergrund zum Beispiel eine Aufwertung mit Bäumen negativ.

Den Nutzen des Verbindungsstollens der Seilbahn als Erschliessungsachse, um die Altstadt mit Fernwärme zu versorgen, beurteilt der Stadtrat gemäss aktuellem Kenntnisstand als gering. Ein Fernbusterminal im Ibach könnte durchaus Sinn machen. Eine Parkierung von Linienbussen der vbl scheint aber nicht realistisch. Das Gebiet Ibach hat als Ersatzstandort für Rothenburg nur wenig Potenzial, da das Areal eher klein ist und wenig Entwicklung zulässt. Die vbl wird deswegen den Standort Ibach aktuell nicht aktiv weiterverfolgen.

## 2.9 Fazit

Zusammenfassend kommt der Stadtrat in seiner Beurteilung zu folgenden Schlüssen:

Der Stadtrat dankt der Interessengemeinschaft (IG) CityLink Luzern für ihr Engagement sowie für die vielen Arbeitsstunden und den persönlichen Einsatz, um das ursprüngliche Projekt «Stadtpassage» und später «Stadtpassage plus» mit dem Ziel weiterzuentwickeln, die Luzerner Innenstadt von Reisebussen zu befreien und damit die Voraussetzungen zu schaffen, den Schwanen- und den Löwenplatz sowie den Landenberg und das Brüelmoos aufzuwerten. Der Stadtrat teilt die Vision des Initiativkomitees, die Attraktivität der Stadt Luzern durch eine verbesserte Verkehrsanbindung und eine Aufwertung der öffentlichen Räume zu steigern. Auch eine weitere Reduktion der Autoparkierung und damit der Belastung durch den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt wäre begrüssenswert. Nach eingehender Prüfung kommt der Stadtrat zum Schluss, dass er die Projektidee CityLink aus verschiedensten Gründen nicht weiterverfolgen will.

### **Bedeutung für die Reisebusstrategie**

Die Entwicklung des Reisebustourismus in den nächsten Jahrzehnten ist ungewiss. Heute eine grosse Infrastrukturlösung zu planen, von der man nicht weiss, ob sie in rund zehn Jahren noch benötigt wird, macht für den Stadtrat keinen Sinn. Der Stadtrat sieht die Idee CityLink deshalb nicht als Lösung für das Reisebusregime. Er will stattdessen das jetzige System weiterentwickeln. Die Einführung der Haltegebühr am Schwanen-, Löwen- und Kasernenplatz im Frühling 2025 hat zu einer spürbaren Reduktion der Reisebusbewegungen auf den Halteplätzen in der Innenstadt geführt. Falls nötig, kann die Haltegebühr weiterentwickelt werden, zum Beispiel durch die Erhöhung oder Differenzierung der Gebühr oder durch die Einführung von Gebühren an weiteren, heute kostenlosen Halteplätzen. Als weitere Massnahme könnte ein Slot-Management eingeführt werden, mit dem der Reisebusverkehr zeitlich gestaffelt und die maximale Anzahl Busse in der Stadt begrenzt werden könnte. Die Halteplätze in der Innenstadt sowie die Parkplätze Landenberg und Brüelmoos will der Stadtrat so lange nutzen, bis eine langfristige Lösung gefunden ist. Diese kann aus Sicht des Stadtrates auch aus betrieblichen Massnahmen bestehen, ohne eine neue Infrastruktur zu bauen. Zudem prüft er Möglichkeiten, die Nutzung des Parkplatzes Rösslimatt in Kriens zu verlängern. Für den Fall, dass ein oder mehrere Standorte nicht weiter genutzt werden können, will der Stadtrat betriebliche Lösungen auf der Allmend prüfen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass dieses Vorgehen eine flexible, stufenweise Steuerung des Reisebusverkehrs ermöglicht.

### **Einbettung in das städtische und kantonale Mobilitätsnetz**

Mit der Umsetzung der Mobilitätsstrategie setzt der Stadtrat im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf Massnahmen, die in das lokale, regionale und kantonale Verkehrsnetz eingebettet sind. Bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs soll das heutige ÖV-System insbesondere mit der konsequenten Umsetzung von Busspuren und Busbevorzugungsmassnahmen wirkungsvoll optimiert werden. Der Kanton und die Stadt Luzern haben dafür eine Vereinbarung zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Raum Bahnhof Luzern unterzeichnet, in der die Umsetzung der Busbeschleunigungsmassnahmen konkretisiert wird. Das Kantonsspital Luzern ist bereits heute gut in das ÖV-System integriert und wird ab Dezember 2026 nach dem für die Region Luzern grössten Fahrplanwechsel seit Einführung des Verkehrsverbundes Luzern noch besser aus allen Richtungen der Stadt und Agglomeration mit direkten

Busverbindungen erreichbar sein. Diese Massnahmen sind wirksamer, besser aufeinander abgestimmt, kostengünstiger und schneller umsetzbar als ein umfangreiches Infrastrukturprojekt. Eine Seilbahn wie der CityLink hingegen wäre ein isoliertes Transportmittel und würde ein Parallelsystem darstellen.

Aus Sicht des Stadtrates wäre der CityLink Luzern eine weitere Parkieranlage für die Erschliessung der Altstadt. Er bezweifelt, dass sie von jenen genutzt würde, die heute ihr Auto in den zentralen Parkhäusern wie Altstadt, Schweizerhof oder Löwencenter abstellen, solange dort genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Letztendlich dürfte der CityLink zu einem erhöhten Auto-Aufkommen führen, was im Widerspruch zu den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie stehen würde.

### **Vision Tourismus Luzern 2030**

Mit der «Vision Tourismus Luzern 2030» setzt der Stadtrat weiterhin auf einen Tourismus, der im Einklang mit dem Erhalt der Lebensqualität der Bevölkerung steht. Eine allenfalls mit dem CityLink verbundene Steigerung der Attraktivität für den Gruppentourismus sowie die zu erwartende Konzentration der Gäste am Ausstiegsportal in der Altstadt sind nicht im Sinne dieser Vision. Auch die repräsentative Bevölkerungsbefragung 2024 bestätigt diesen Ansatz: Die Luzerner Bevölkerung wünscht sich eine Tourismusedwicklung, die ihre Lebensqualität erhält und die Kapazitäten der Innenstadt respektiert. Vor diesem Hintergrund fühlt sich der Stadtrat bestärkt, den bisherigen Ansatz weiterzuverfolgen und die «Vision Tourismus Luzern 2030» konsequent umzusetzen.

### **Finanzierung**

Der Stadtrat schätzt das finanzielle Risiko der Stadt Luzern als hoch ein. Falliert das Projekt in der Betriebsphase, muss die Stadt mit hoher Wahrscheinlichkeit Infrastruktur und Betrieb übernehmen oder den Rückbau finanzieren.

### **Plangenehmigungsverfahren**

Das Plangenehmigungsverfahren mit den verschiedenen Verfahren auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene ist sehr anspruchsvoll und komplex. Der Stadtrat beurteilt die Bewilligungsfähigkeit deshalb als kritisch. Er will sich nicht auf ein Projekt fokussieren, das plangenehmigungsrechtlich mit so grossen und zahlreichen Risiken verbunden ist, gleichzeitig andere Entwicklungen blockiert und wichtige Ressourcen bindet.

Aus den vorgenannten Gründen empfiehlt der Stadtrat die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» zur Ablehnung.

## **3 Auswirkungen auf das Klima**

Da es sich beim CityLink Luzern um eine Projektidee handelt, sind die Auswirkungen auf das Klima bzw. auf die energie- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Luzern schwierig zu beurteilen. Das Projekt «CityLink Luzern» wird einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen sein. Es ist darauf hinzuwirken, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung auch das Thema Klima umfasst, gemäss der kürzlich vom Bundesamt für Umwelt publizierten Methode «[Berücksichtigung des Klimas im Umweltverträglichkeitsbericht](#)». Dadurch wird sichergestellt, dass die Auswirkungen des Projekts auf den Klimaschutz einerseits und die Einwirkungen der Klimaveränderungen auf das Projekt andererseits in der notwendigen Tiefe und auch mit Blick in die Zukunft analysiert und mit geeigneten Massnahmen minimiert werden.

Aus Sicht der Energie- und Klimapolitik sind primär die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts «CityLink Luzern» relevant. Es wird einen Beitrag zur Erreichung der ehrgeizigen Zielsetzungen der Stadt im Verkehrsbereich leisten müssen. Es gilt deshalb zu klären, wie sich die Verkehrsmengen und die Verkehrsmittelwahl und damit der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen durch das Projekt verändern. Wenn es gelingt, die Bewegungen der Reisedeckungen in der Innenstadt zu reduzieren und dafür zu

sorgen, dass auch Autofahrende die Parkierung im Ibach nutzen und mit der Seilbahn statt mit dem eigenen Auto in die Innenstadt gelangen, wird dies einen positiven Effekt auf das Klima bzw. auf die energie- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Luzern haben.

Zu berücksichtigen sind beim Projekt «CityLink Luzern» auch die Energieverbräuche und die Treibhausgasemissionen im Betrieb sowie die grauen Energieverbräuche und die Treibhausgasemissionen für die Erstellung der Infrastruktur. Soweit das Projekt auf Konzessionen und Baurechte der Stadt Luzern angewiesen ist oder Sondernutzungszonen tangiert oder geschaffen werden, gelten für die Bauten erhöhte Standards bezüglich Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen. Im Detail werden diese noch zu definieren sein. Die erhöhten Anforderungen beziehen sich nicht nur auf die direkten Verbräuche und Emissionen in der Betriebsphase, sondern umfassen den gesamten Lebenszyklus von der Rohstoffbeschaffung über die Bau- und Betriebsphase bis zum Rückbau.

## 4 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, in eigener Kompetenz die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» für gültig zu erklären und diese abzulehnen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 10. Juni 2026



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 20 vom 10. Juni 2026 betreffend

### **Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung»**

**– Ablehnung,**

gestützt auf den Bericht der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie 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 «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:  
Die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» wird abgelehnt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

# Anhang 1: Initiativbogen



## Volksinitiative Stadt Luzern

### CityLink Luzern - für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung

Unterstützen Sie mit Ihrer Unterschrift eine innovative Initiative für Luzerner:innen und für Gäste.

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 Initiantinnen und Initianten fordern:

Die Behörden der Stadt Luzern schaffen die Voraussetzungen für die Realisierung des privaten Projekts CityLink Luzern, mit dem Auftrag zur besseren Erschliessung des Stadtzentrums, des Luzerner Kantonsspitals und des Gebiets Ibach, sowie zur Schaffung einer angemessenen Parkierung für Reisebusse. Insbesondere sind folgende Schritte zu unternehmen:

- Schaffung der baurechtlichen und raumplanerischen Voraussetzungen
- Abgabe der notwendigen Grundstücke im Baurecht
- Aufwertung von Schwanenplatz, Löwenplatz und der weiteren durch die Reisebusparkierung belegten Gebiete

Die Stadt Luzern unterstützt die Realisierung des Projekts insbesondere durch die Erbringung interner Planungsleistungen, eine vergünstigte Abgabe der Grundstücke im Baurecht sowie Beiträge an weitere notwendige Studien und Planungen, soweit sie im öffentlichen Interesse liegen.

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 für ein Volksbegehren fälscht (Art. 282 des Strafgesetzbuches) oder wer bei der Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt (Art. 281 des Strafgesetzbuches), macht sich strafbar.

### CityLink Luzern - für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung

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

**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:**

Roger Sonderegger, Matthöherring 7, 6014 Luzern - Brigit Fischer, Mozartstrasse 22, 6004 Luzern - Bruno Affentranger, Dietschiberg 3, 6006 Luzern - Corinne Häggi, Pilatusstrasse 24, 6003 Luzern - Mark Imhof, Adligenswilerstrasse 121, 6006 Luzern - Benjamin Koch, Bodenhof-Terrasse 22, 6005 Luzern - Luca Stadelmann, Kasimir-Pfyffer-Strasse 2, 6003 Luzern

**Ablauf der Sammlungsfrist: 25. Juni 2025**

Bitte so schnell wie möglich (spätestens bis 19. Juni 2025), auch teilweise ausgefüllt, zurücksenden an:

**IG CityLink Luzern, Obergrundstrasse 26, 6003 Luzern / CH76 0077 8215 0825 1200 1**

## CityLink Luzern - für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung



Seit Jahren sucht die Stadt Luzern nach einer Lösung für Reisebusse, Verkehr, lange Wege – wir brauchen neue Ideen und mutige Vorschläge in unserer Stadt! Genau das bietet der CityLink Luzern – er ist **effizient und ökologisch**. Er macht Sinn. Er nützt allen. Und er ist eine Attraktion - zu allererst für uns Einheimische.

Das aussergewöhnliche Projekt ist eine erprobte Kombination von **Tunnel und Seilbahn**. Die Kosten sind überschaubar. Es kann grossmehrheitlich privat finanziert werden. Bis 2033 ist er gebaut. Der CityLink Luzern schafft eine **neue Verbindung** zwischen der Innenstadt und dem Kantonsspital. Er führt spektakulär weiter bis ins Arbeitsgebiet Ibach. Und: Der City Link befreit den **Schwanen- und den Löwenplatz** vom Reisebusverkehr!



[www.citylink-luzern.ch](http://www.citylink-luzern.ch)

Bitte falten (**nicht abtrennen!**). Unterschriften sind ungültig, wenn nicht der ganze A4-Bogen eingeschickt wird.

### Endlich Schluss mit Reden - handeln!

1. CityLink bietet die Möglichkeit, Schwanen- und Löwenplatz und ebenso den Landenberg und das Brüelmoos aufzuwerten.
2. CityLink befreit unsere Innenstadt von Reisebussen.
3. CityLink verbindet das Luzerner Kantonsspital und das Arbeitsgebiet Ibach direkt mit der Innenstadt.
4. CityLink läuft 100% erneuerbar, leise und effizient.
5. CityLink macht für uns Einheimische den Alltag einfacher - und für alle, die uns besuchen.

Machbar - zahlbar - die neue Attraktion von Luzern löst mehrere Probleme gleichzeitig: CityLink Luzern.

**Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!**



GAS/ECR/ICR

nicht frankieren  
ne pas affranchir  
non affrancare

104043971  
000003



Volksinitiative

**CityLink Luzern** - für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung.

IG CityLink Luzern  
Obergrundstrasse 26  
6003 Luzern