



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
16. November 2017
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 76

András Özvegyi und Stefan Sägesser namens der
GLP-Fraktion
vom 21. April 2017
(StB 633 vom 18. Oktober 2017)

Chancen der Idee «Metro mit Parkhaus Reussegg»

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Interpellanten sehen im Projekt «Metro mit Parkhaus Reussegg» diverse Chancen sowohl zur langfristigen Lösung für die Carparkierung in der Stadt Luzern als auch zur Reduktion von MIV-Fahrten aus Richtung Norden zur Stadt Luzern.

Das Projekt «Metro mit Parkhaus Reussegg» haben die Initianten der Stadt Luzern im September 2013 erstmals präsentiert. Es handelte sich um ein Projekt mit zwei Parkhäusern für 2'500 Autos und 80 Reiseautos im Gebiet Ibach/Reussegg. Von dort sollte eine zweispurige Metro unterirdisch zum rund zwei Kilometer entfernten Schwanenplatz verkehren. Im Rahmen eines runden Tisches stellten die Initianten das Projekt dem Kanton Luzern, der Stadt Luzern, dem Gemeindeverband LuzernPlus und der Gemeinde Ebikon vor. Das Resultat des runden Tisches war eine Liste von Schlüsselfragen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Be- und Entlastung des Strassennetzes durch das Projekt, zu den Projektkosten (Investition und Betrieb) und vor allem auch zur Akzeptanz sowohl seitens Tourismus als auch seitens des Gewerbes der Stadt Luzern. Ein Jahr später wurde ebenfalls von privater Seite das Parkhaus im Musegg Hügel für 670 Autos und mindestens 30 Reiseautos vorgestellt. Die Zufahrt in das «Parkhaus Musegg» war über die Geissmattbrücke geplant. Via eine unterirdische Passage sollte die Altstadt zu Fuss direkt erreicht werden.

Auch wenn es sich um zwei sehr unterschiedliche Ansätze handelte, verfolgten beide Projekte das Ziel einer Optimierung der Parkplatzsituation und insbesondere derjenigen für Reiseautos in der Innenstadt. Nach eingehender Auseinandersetzung mit den beiden Projekten teilte der Stadtrat im Juli 2014 mit, dass er geknüpft an konkrete Bedingungen eine Weiterbearbeitung des Projekts «Parkhaus Musegg» favorisiere und zur Weiterbearbeitung empfehle.

Die konkreten Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Hat der Stadtrat in seinem Entscheid 2014 all diese Chancen den Risiken gegenübergestellt?

Im Vorfeld seines Entscheids im Sommer 2014 hat sich der Stadtrat eingehend mit den beiden privaten Projekten «Metro/Parkhaus Reussegg» und «Parkhaus Musegg» befasst. Konkret hat er die

von den beiden Initiantenteams zur Verfügung gestellten Unterlagen zum einen durch die Fachleute der Stadtverwaltung prüfen lassen. Zum anderen wurden externe Planer beigezogen, die die Projekte aufgrund von 30 Kriterien entlang der drei Nachhaltigkeitsdimensionen beurteilten. Diese Evaluation enthielt nicht nur eine Risikobeurteilung, sondern beleuchtete insbesondere auch folgende positive Wirkungen der beiden Projekte:

- Lösung Carproblem: Beide Projekte erlauben die Befreiung des Schwanenplatzes von Cars. Dank hoher Kapazität kann Reussegg/Metro zusätzlich weitere Carparkplätze ersetzen.
- Ökologie Innenstadt: Reduktion des PW- und Carverkehrs in der Innenstadt sowie des Bedarfs an Parkierungsflächen führt zur Entlastung der Umwelt von Schadstoffen. Die Kompensation von Oberflächenparkplätzen birgt Potenzial für Aufwertung und Stadtgrün.
- Städtebauliche Aufwertung: Schwanenplatz und weitere heutige Parkierungsflächen können aufgewertet werden, tragen zur Attraktivität der Innenstadt bei und steigern das Einkaufserlebnis.
- Impulse Belebung Innenstadt und wirtschaftliche Dynamik: Aufwertung und zusätzliche Besuche bergen dank zusätzlicher Kaufkraft Potenzial für wirtschaftliches Wachstum und Erneuerung von wirtschaftlichen Strukturen und Angeboten.

In der Beurteilung von 2014 waren damit die Chancen des Projekts «Metro/Reussegg» berücksichtigt worden. Sie vermochten aber die damit verbundenen Risiken längst nicht aufzuwiegen. Die nachfolgenden Ausführungen aus der Medienmitteilung vom 10. Juli 2014 haben für den Stadtrat nach wie vor Gültigkeit: «Aus Sicht des Stadtrats hat das Projekt Metro/Parkhaus Reussegg gravierende Nachteile und Risiken. So muss es mehr und kompliziertere Bewilligungsverfahren durchlaufen. Auch aus umweltrechtlicher Sicht sind die Risiken deutlich höher. Beispielsweise ist die Zahl der zu kompensierenden Parkplätze viel höher. Zudem ist das durch die Parkplätze verursachte Verkehrsaufkommen höher als beim Parkhaus Musegg. Mit 400 Millionen Franken gegenüber 150 Millionen Franken sind die Investitionen beim Projekt Metro/Reussegg mehr als doppelt so hoch. Hinzu kommen die Betriebskosten für die Metro, die voraussichtlich von der Öffentlichkeit mitfinanziert werden müssten. Tourismusfachleute rechnen zudem damit, dass Luzern als Destination für den Tagestourismus massiv an Bedeutung und Attraktivität verlieren würde, wenn die Car-touristen auf ihrer Reise zur Innenstadt Luzerns auf eine Metro umsteigen müssten. Schliesslich ist die geplante Metro nicht in das System des öffentlichen Verkehrs von Stadt und Agglomeration Luzern eingebettet. Die Park-and-Ride-Anlage ist zu zentrumsnah und entspricht nicht der Strategie im Aggloprogramm Luzern. Diese sieht ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr in grösserer Distanz zum Zentrum Luzern vor.»

Zu 2.:

Wie schätzt der Stadtrat die Bewertung und das Gewicht dieser Chancen ein?

Analog zur Risikobeurteilung anerkennt der Stadtrat auch heute noch die im Jahr 2014 ermittelten Chancen des Projekts «Metro/Reussegg». Zu den in der Interpellation aufgelisteten Chancen bezieht er wie folgt Stellung:

- Befreiung der Innenstadt und Quartiere von Carparkplätzen:
Eine der wesentlichen positiven Auswirkungen des Projekts «Metro/Parkhaus Reussegg» stellt dessen grosser Beitrag zur Optimierung der Carsituation dar. Der Stadtrat anerkennt diese Chance vollumfänglich.
- Synergien eines modernen Terminals für Linienbusse, Touristenbusse und für Fernbusse:
Für Linienbusse erachtet der Stadtrat den Standort Reussegg als ungeeignet. Das Gebiet steht in den kommenden Jahren nicht im Fokus weiterer städtebaulicher Entwicklungen, welche eine ÖV-Erschliessung erfordern würden. Ein Fernbus-Terminal ist aus Sicht des Stadtrates zwingend an einen Ort gebunden, welcher über eine ausgezeichnete ÖV-Erschliessung verfügt. Mit einem Anschluss über eine Metro zum Schwanenplatz wäre eine Anbindung an das ÖV-Netz möglich, aber nur über diese eine Achse. Der Stadtrat steht daher einem Terminal für Linien- und Fernbusse im Gebiet Reussegg kritisch gegenüber und sieht daher auch wenig Synergiepotenzial.
- Lösung des Parkplatzproblems des Kantonsspitals Luzern:
Das Luzerner Kantonsspital baut derzeit ein neues Parkhaus mit Abstellplätzen für das Personal und wird damit in Kombination mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements das Parkplatzproblem entschärfen. Theoretisch hätte auch eine unterirdische Haltestelle beim Luzerner Kantonsspital im Rahmen des Projekts «Metro/Reussegg» einen Beitrag zur Lösung des Parkplatzproblems des Spitals leisten können, auch wenn in jedem Fall eine gewisse Anzahl an Parkplätzen direkt beim Spital notwendig ist.
- Fahrtenreduktion MIV auf Stadtgebiet von Parkplätzen des Luzerner Kantonsspitals (LUKS):
Als Alternative zu Parkplätzen und auf dem Gelände des LUKS und zur Erstellung eines neuen Parkhauses hätte das Projekt «Metro/Reussegg» theoretisch einen Beitrag in die verkehrspolitisch gewünschte Richtung leisten können.
- Aspekt Fahrtenreduktion MIV aller Besucherinnen und Besucher der Stadt Luzern aus Norden und Westen:
Im Gegensatz zu diesem in der Interpellation als Chance bezeichneten Aspekt bezweifelt der Stadtrat die entsprechende Wirkung durch ein Parkhaus Reussegg mit Metro. Es ist im Gegenteil zur gewünschten Entwicklung allenfalls sogar ein Verlagerungseffekt ÖV zu MIV zu befürchten. So könnte dank der zusätzlich angebotenen P+R-Parkplätze am Stadtrand ein Anreiz geschaffen werden, heutige ÖV-Fahrten vom Umland in die Stadt neu zumindest teilweise (bis Reussegg) mit dem Privatauto zu unternehmen. Eine effektive Mehrnachfrage, die diesen Effekt kompensieren würde, ist hingegen nicht zu erwarten, da die Metro mangelhaft ans ÖV-Netz angebunden ist. Ein P+R-Angebot mitten in der Agglomeration ist aus Sicht des Stadtrates nicht zweckmässig.
- Gute ÖV-Erschliessung des LUKS vom Stadtzentrum Luzern aus:
Auch aus Sicht des Stadtrates könnte das Projekt «Metro/Reussegg» dank einer Haltestelle beim Luzerner Kantonsspital zu einer guten bzw. besseren ÖV-Erschliessung beitragen.
- Chance der städtebaulichen Entwicklung des Gebiets Ibach infolge guter ÖV-Erschliessung:
Diese Chance wäre grundsätzlich vorhanden, wenn eine gute ÖV-Erschliessung erreicht würde.

- Bessere Freiraumerschliessung Sedel/Rotsee mit ÖV für die Stadtbevölkerung:
Auch wenn der Stadtrat grundsätzlich eine verbesserte ÖV-Erschliessung des Freiraums Sedel/Rotsee begrüßen würde, sieht er keinen nennenswerten Beitrag des Projekts «Metro/Reussegg» daran.
- Chance einer Metroweiterentwicklung für Agglomerationszentren, die eine schlechte ÖV-Erschliessung haben (Kriens, Emmen, Littau):
Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die ÖV-Erschliessung in den genannten Agglomerationszentren mit einer Metro verbessert werden könnte, erachtet aber das Gebiet rund um Luzern als deutlich zu klein, um ein Metronetz mit positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis aufbauen und betreiben zu können.

Zu 3.:

Hat der Stadtrat andere Lösungen bereit, um die erwähnten Vorteile zu erreichen?

Mit seiner Mobilitätsstrategie hat der Stadtrat aufgezeigt, wie er in der Stadt Luzern das Ziel einer Mobilität, welche für alle attraktiv, sicher und zuverlässig ist, erreichen will. Dazu setzt er insbesondere auf die Förderung von flächen- und energieeffizienten Verkehrsmitteln wie den öffentlichen Verkehr, den Velo- und den Fussverkehr. Ein Projekt zur Verflüssigung des Verkehrs stellt u. a. das «Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)» dar, welches gemeinsam mit den Partnern Kanton, Verkehrsverbund und dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus entwickelt wurde und dessen Massnahmen der ersten Priorität nun bis Ende 2018 umgesetzt werden.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs hat der Stadtrat zum einen das «Grundkonzept Parkierung» erarbeiten lassen. Mit der Publikation des Fachberichts zum «Grundkonzept Parkierung» hat der Stadtrat im vergangenen Sommer die entsprechende politische Diskussion lanciert. Wie der Stadtrat in seiner Stellungnahme zur Motion 92, Christian Hochstrasser, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegy und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Belebung der Innenstadt seriös planen, Gegenvorschlag zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt» ausarbeiten (Luzern lebt)», bekannt gegeben hat, wird der Gegenvorschlag zur Initiative auf der Basis des Fachberichts konkrete Umsetzungsstrategien für die Autoparkierung enthalten. Konkret wird der Stadtrat aufzeigen, wie bestehende Oberflächenparkplätze zugunsten einer stadträumlichen Aufwertung aufgehoben werden können, während gleichzeitig die Verfügbarkeit der Parkplätze für Gewerbe und Kundenverkehr optimiert wird.

Für die Carparkierung hat der Stadtrat im Frühling 2017 dem Parlament ein Konzept unterbreitet. In der kurzen und mittleren Frist verfolgt der Stadtrat eine weitere Optimierung des Carregimes im Rahmen des bestehenden Konzepts mit Anhalteplätzen in der Innenstadt und einer weiteren Verlagerung der Zwischenparkierung auf Flächen ausserhalb der Innenstadt. Eine wichtige Rolle spielen dabei auch betriebliche Massnahmen. Auf lange Frist will der Stadtrat den Blick noch einmal öffnen und Ansätze für ein optimiertes Carregime aufzeigen und bewerten.

In der Interpellation werden insbesondere auch die mit einem Metro-Projekt verbundenen Chancen für die Verkehrsanbindung des Luzerner Kantonsspitals hervorgehoben. Um in diesem Bereich eine Verbesserung zu erreichen, realisiert die Stadt Luzern zurzeit gemeinsam mit dem Luzerner Kantonsspital die Verschiebung der Bushaltestelle, bevor anschliessend auf der Spitalstrasse die Bauarbeiten für die elektronische Busspur zwischen Spital und Kreuzstutz in Angriff genommen werden. Längerfristig sind für das Kantonsspital weitere Verbesserungen im ÖV-Angebot vorgesehen. Dazu gehört insbesondere die in den Agglomobil-Planungen des Verkehrsverbunds Luzern vorgesehene Tangentiallinie zwischen Littau und Ebikon, welche via Kantonsspital geführt werden soll. Darüber hinaus hat das Luzerner Kantonsspital mit seinem vorbildlichen Mobilitätsmanagement massgeblich dazu beitragen, die durch sein Personal verursachte Mobilität besser abzuwickeln.

Zu 4.:

Das Projekt Parkhaus Reussegg liegt auf Gemeindegebiet Ebikon. Wir fragen deshalb, ob dann das Reglement der Stadt Luzern über eine nachhaltige städtische Mobilität überhaupt zu befolgen ist? Ein Nein würde heissen, dass nicht zwingend Parkplätze im Stadtgebiet kompensiert/abgebaut werden müssten (wegen der Mall of Switzerland geschieht dies ja auch nicht). Teilt der Stadtrat diese Meinung?

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ist auf dem Gemeindegebiet Ebikon selbstverständlich direkt nicht anwendbar. Die Zufahrt West (Reusseggstrasse) zum angedachten Parkhaus führt jedoch über Stadtgebiet, wo das Reglement auch aus rechtlicher Sicht direkt Gültigkeit hat.

Der Stadtrat ist allerdings überzeugt, dass ohne einen massiven Abbau an Parkplätzen in der Innenstadt ein Projekt «Metro/Reussegg» betriebswirtschaftlich gar nicht funktionieren könnte, denn zu den meisten Zeiten ist die Innenstadt für Autofahrende zuverlässig und ab dem Raum Ibach in kurzer Zeit erreichbar, sodass ein Umsteigen auf eine Metro nicht attraktiv erscheint. Da der Stadtrat verpflichtet ist, den MIV auf Stadtgebiet nicht über das Mass von 2010 hinaus anwachsen zu lassen, müsste er gegen ein entsprechendes Vorhaben mit den zur Verfügung stehenden politischen und rechtlichen Mitteln auch auf dem Gemeindegebiet von Ebikon intervenieren, sobald sich zeigen sollte, dass die Erstellung der Parkieranlage bezogen auf das gesamte Stadtgebiet zu Mehrverkehr führt. Der Stadtrat ist zudem überzeugt, dass gerade im Bereich der Mobilität eine

regionale Sichtweise und damit die regionale Zusammenarbeit noch weiter verstärkt und gefördert werden muss, wie diese mit der Installation der LuzernPlus-K5-Mobilität auf gutem Weg ist. Auch aus diesem Grund wäre eine unverhältnismässig hohe Belastung von Nachbargemeinden durch Mehrverkehr eines «Parkhauses Reussegg» abzulehnen.

Zu 5.:

Was sind in Zukunft Randbedingungen für private Projekte wie das Projekt einer Metro mit einem Parkhaus Reussegg vom Jahr 2013?

Die Frage wird zusammen mit Frage 6 unten stehend beantwortet.

Zu 6.:

Der Stadtrat betont immer wieder, offen für neue Ideen zu sein. Wie ist denn das korrekte und gewünschte Vorgehen einer privaten Gruppe mit einer Projektidee?

Der Stadtrat betont an dieser Stelle einmal mehr, dass er private Initiativen sehr zu schätzen weiss und sehr froh ist um entsprechende Vorschläge und Ideen. Generell empfiehlt sich aus Sicht des Stadtrates in jedem Fall eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Stadt Luzern. So ist es der Stadt und den Privaten möglich, zu einem frühen Zeitpunkt abzuschätzen, welche Auswirkungen eine Projektidee hat, welche Rahmenbedingungen für die Projektidee gelten und in welche Richtung das Projekt entwickelt werden soll. Als wichtige Rahmenbedingungen, die grundsätzlich einzuhalten sind, wenn es sich um ein Mobilitätsprojekt handelt, gelten sicher das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, die Mobilitätsstrategie sowie bei Parkierungsfragen das «Grundkonzept Parkierung». Der Stadtrat ist auch offen für unkonventionelle, innovative Ideen, die auf den ersten Blick nicht mit den aktuellen Rahmenbedingungen kompatibel erscheinen mögen. Die Qualität der Ideen misst sich dann an ihrem prognostizierten Beitrag zur Lösung von Problemen und an der Realisierbarkeit in technischer, finanzieller und (betriebs)wirtschaftlicher Sicht. Die Mitwirkung der Stadt folgt dem öffentlichen Interesse an einem Projekt. Wichtig ist generell ein früher Miteinbezug der Politik bzw. dass frühzeitig politische Entscheide angestrebt werden. Der Stadtrat sieht sich hier allerdings in einem gewissen Dilemma, da nachhaltige Entscheide eine solide fachliche Beurteilung erfordern, die je nach Dimension der Projekte nicht in ganz kurzer Frist erfolgen kann.

Im Rahmen der Ausarbeitung der Stellungnahme zum Postulat 117, Claudio Soldati und Cyrill Studer Korevaar namens der SP/JUSO-Fraktion vom 2. August 2017: «Erfolgreiche PPP nur mit früher Beteiligung der Bevölkerung», setzt sich der Stadtrat derzeit detailliert mit der Frage zum Umgang mit privaten Projektideen auseinander. Er verweist daher an dieser Stelle auf die entsprechende Stellungnahme, die voraussichtlich noch vor Ende Jahr vorliegen wird.

Stadtrat von Luzern

