

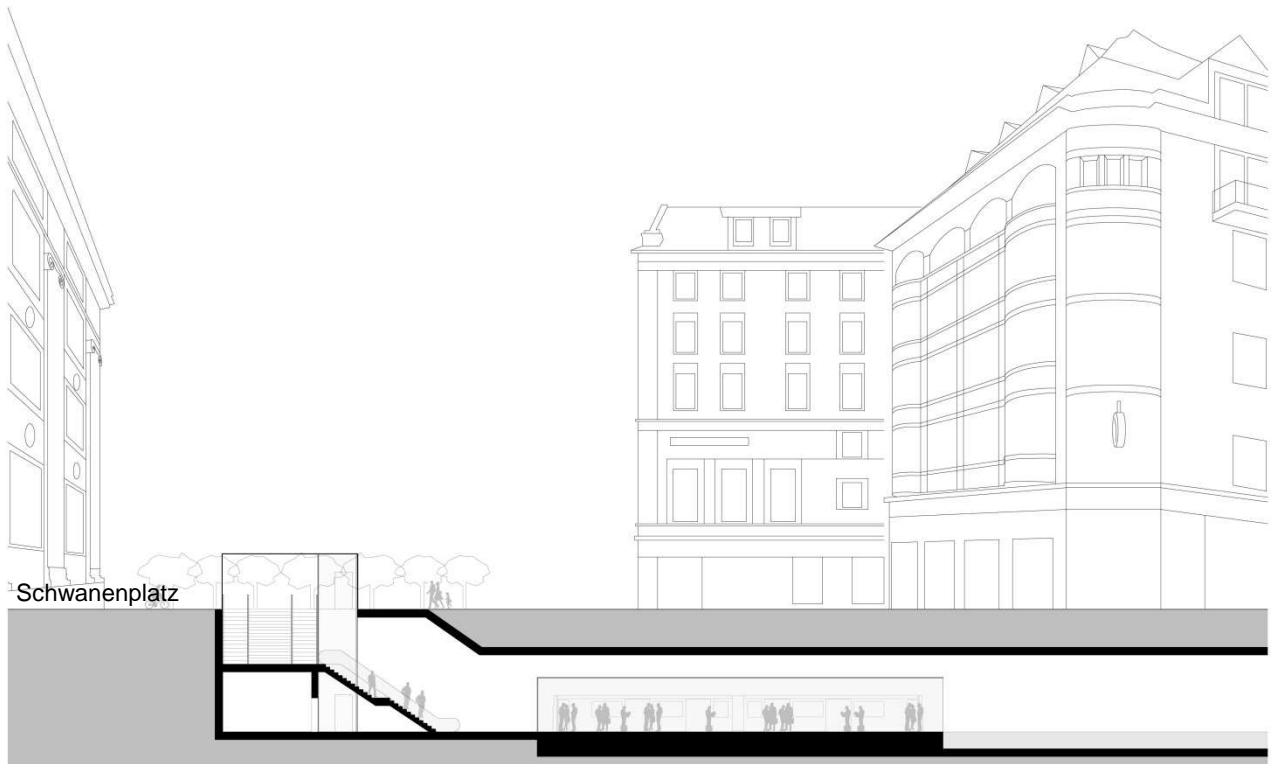
# Metro Luzern Holding AG

(in Gründung)



## Antworten zu den Fragen vom 12. September 2013

Mai 2014



1.	SUMMARY / ZUSAMMENFASSUNG .....	4
2.	AUSGANGSLAGE .....	5
3.	DIE FRAGEN .....	6
3.1	Verkehrssystem .....	6
3.2	Akzeptanz .....	6
3.3	Wirtschaftlichkeit .....	6
3.4	Verfahren und Zuständigkeit .....	6
4.	ANTWORTEN ZU DEN FRAGEN .....	6
4.1	Verkehrssystem .....	6
4.2	Akzeptanz, insbesondere in Tourismus und Gewerbe .....	8
4.3	Wirtschaftlichkeit .....	9
4.4	Verfahren und Zuständigkeiten .....	10
4.5	Die nicht gestellt Frage .....	11
5.	WEITERGEHENDE INFORMATIONEN .....	12
5.1	Anschluss Kantonsspital .....	12
5.2	Integration in übergeordnete Planungsinstrumente .....	12
5.3	Gespräche mit Stadt, Kanton und VVL .....	12
5.4	Nächste Planungsschritte / Zeitachse .....	13
5.5	Erweiterungen - Ausbaupotential .....	13
5.6	Schlussbemerkungen .....	14

## Anhänge

- 1 Schlüsselfragen Stadt
- 2 Informationen zum Projekt und Antworten zu gestellten Fragen (15. April 2014)
- 3 Einbindung der Metrolinie in den Verkehrsverbund Luzern
- 4 Investitionsrechnung 2014
- 5 Abklärungen Bewilligungsverfahren
- 6 Aktennotiz rawi-Luzern
- 7 Verkehrliches Potential
- 8 Umweltauswirkungen
- 9 Erhebung Reisebusse
- 10 Stellungnahme Luzerner Kantonsspital
- 11 Auswertung Umfrage Luzern Hotels
- 12 Liste Beirat Metro
- 13 Vision Erweiterungen

**Metro Luzern Holding AG** (in Gründung) Obergrundstrasse 11, 6003 Luzern

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

Der Begriff Metro Luzern wurde als Marke geschützt. Inhaber ist Initiator Franz Zihlmann, Ruswil.

## 1. SUMMARY / ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Beantwortung der Fragen der Stadt Luzern vom 12. September 2013 ergänzt die Machbarkeitsstudie 2013 zum Projekt Metro Luzern.

Die Gründung einer Trägerschaft/Bauherrschaft für das Projekt ist mit der Metro Luzern Holding AG (in Gründung) Luzern, erfolgt.

Schwerpunkte im weiteren Vorgehen sind die die Sicherstellung der Finanzierung der Planung, die Einbindung der Metro in den Verkehrsverbund Luzern (VVL) und die Auslösung des Bewilligungsverfahrens (Vorprojekt, Bauprojekt).

Die OeV-Einbindung der Metro, die Anbindung des Kantonsspitals Luzern an die Metro und Befreiung der Carparkplätze und Verkehrsadern in der Stadt Luzern von den Reisebussen bilden zentrale Eckpunkte und Grundvoraussetzungen für die Realisierung des Projektes Metro Luzern.

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes Metro Luzern wurde mit den nachgewiesenen Randbedingungen erneut geprüft und bestätigt.

Die Realisierungszeit beträgt ab Start Vorprojekt rund 5 Jahre bis zur Inbetriebnahme.



Schwanenplatz

## 2. AUSGANGSLAGE

Die Machbarkeitsstudie zum Projekt Metro Luzern wurde im Juni 2013 der Öffentlichkeit, den Behörden und verschiedenen Anspruchsgruppen vorgestellt. Die Präsentation des Projekts sowie die gleichzeitige Aufschaltung der Homepage [www.attraktiver-schwanenplatz.ch](http://www.attraktiver-schwanenplatz.ch) erzeugte ein grosses Medienecho und eine Vielzahl von Rückmeldungen.

Aufgrund des ersten „going public“ konnte das Projektteam bei zahlreichen weiteren Interessengruppen, Vereinen und Verbänden das Projekt Metro Luzern vorstellen.

Ausgehend von den vorwiegend positiven Rückmeldungen entschloss sich der Initiant Franz Zihlmann ergänzende Planungsschritte in Auftrag zu geben sowie die Phase „Konsens“ zu starten. Diese Arbeiten wurden durch das für die Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie verantwortliche Planungsteam geleitet und begleitet.

Die weiteren, ergänzenden Planungsschritte umfassten die Abklärungen zum verkehrlichen Potential mit ersten Modellrechnungen, die Erhebung der Reisebusfrequenzen in der Stadt Luzern, eine erste Beurteilung der Umweltauswirkungen des Projektes Metro Luzern und die vertiefte Abklärung der Bewilligungsverfahren. Nebst den planerischen Projektergänzungen wurde zudem das finanzielle Potential bei einer Integration der Metro in den OeV-Verbund ermittelt, sowie ausgehend von diesem Potential die Wirtschaftlichkeitsrechnung überarbeitet und angepasst.

Die Phase „Konsens“ hatte zum Ziel, im Rahmen von „round-table-Gesprächen“ mit Behördenvertretern der Stadt und des Kantons Luzern, sowie den betroffenen Gemeinden Emmen und Ebikon eine positive Stellungnahme behördenseitig zu erhalten sowie eine Unterstützung für die weiteren Planungsphasen sicherzustellen. Aufgrund der ersten Gespräche kann festgehalten werden, dass diese Zielsetzung nicht oder nur sehr schwer sowie mit grossem Planungsaufwand erreichbar sein wird. Aus diesem Grund wurde die Phase „Konsens“ vorerst sistiert.

Die Resultate der ergänzenden Planungsschritte liegen vor. Die ersten Behördenkontakte sowie die ergänzenden Planungen führten zu neuen Erkenntnissen im Hinblick auf eine Realisierung des Projekts Metro. Die Erkenntnisse flossen in die vorliegende Beantwortung der Fragen vom 12. September 2013 ein.

### 3. DIE FRAGEN

Festgehalten in der Aktennotiz der Stadt Luzern vom runden Tisch am 12. September 2013 und in der Zusammenfassung „Schlüsselfragen der Stadt“ des Team Metro Luzern im Anhang

#### 3.1 Verkehrssystem

Benutzer, Verkehr, Potential, Entlastung

#### 3.2 Akzeptanz

Gewerbe, Tourismus, Hotels, Bevölkerung

#### 3.3 Wirtschaftlichkeit

Auslastung, flankierende Massnahmen der Stadt, Risiko

#### 3.4 Verfahren und Zuständigkeit

Verfahrensablauf, Abhängigkeiten, Zeitachse

### 4. ANTWORTEN ZU DEN FRAGEN

Vergleiche dazu auch „Informationen zum Projekt und Antworten zu gestellten Fragen“ im Anhang

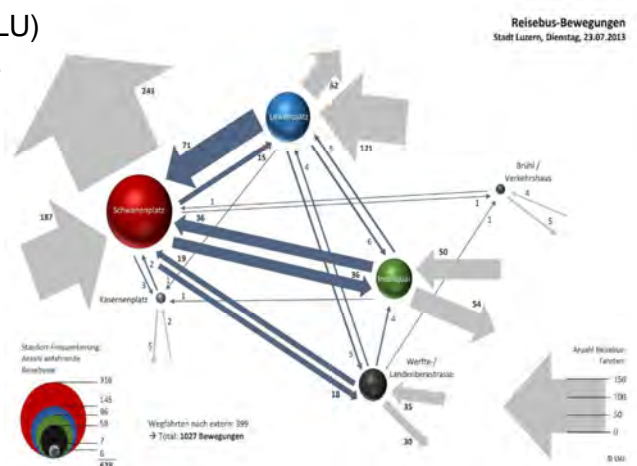
#### 4.1 Verkehrssystem

Die verkehrlichen Potentiale für die Nutzung der Metro sind abgeklärt. (Berechnungen basierend auf dem Verkehrsmodell Jenni+Gottardi). Die Potentiale Benutzer/Benutzerinnen P&R-Anlage und Metro sind definiert.

Die Einbindung des Kantonsspitals Luzern (KSLU) in die P&R-Anlage und die Metro ist problemlos möglich und wird vom KSLU sehr begrüsst.

Die Zahlen des Reisebusverkehrs in der Stadt Luzern (Zu- und Wegfahrten zu den verschiedenen Reisebusparkplätzen) sind erhoben worden.

Zur Absicherung der Auswertungen von 2013 wurde im März 2014 eine weitere Erhebung durchgeführt.



#### ***Darauf basierende Projektüberprüfungen***

Im Vergleich zur Machbarkeitsstudie 2013 ergeben sich folgende Feststellungen:

- Nutzerzahlen positiv
- Potential P&R-Betrieb, resp. Parkplatzbedarf PW tiefer
- Potential Reisebusse massiv höher
- Potential Kantonsspital wesentlich höher
- Potential Metrofrequenzen wesentlich höher

Welche flankierenden Massnahmen sind mit dem Projekt Metro Luzern notwendig?

- Die Fahrten von Reisebussen in die Stadt sind weitgehend zu unterbinden
- **Die Carparkplätze in der Stadt sind aufzuheben**
- Die Carparkplätze Schwanenplatz, Löwenplatz, Inseli, Werfteareal, Kasernenplatz und Lido/Brüel sind einer zweckmässigeren Nutzung zuzuführen
- Einzelne Reisebushaltestellen sollen in der Innenstadt bezeichnet werden (va. auch für Reisegruppen mit Gehbehinderten)
- Reisebusse sollen weiterhin Hoteltouristen direkt vor das Hotel fahren dürfen
- Reisebusse, die vor dem Hotel keinen festen Parkplatz haben, sollen im P&R Reussegg parkieren
- Die Reisebuszufahrten in die Stadt sind mit Bewilligungen zu regeln  
*Ein gleiches System mit Zufahrtsbewilligungen wurde zB. neu in Wien per 1. Mai 2014 eingeführt*

### **Die P&R-Anlage Reussegg ist auch mit dem ÖV erreichbar**

Die Metrostation Reussegg kann direkt mit einzelnen Überlandbussen erschlossen oder mit einer Kurzverbindung Seetalplatz / Emmen ausgestattet werden.

Die Metro verbindet die Reussegg mit dem Kantonsspital und dem Schwanenplatz, wo der ÖV heute in Form von vbl-Bussen und dem Postauto bereitsteht.

Dasselbe ist in umgekehrter Richtung möglich. Vom Schwanenplatz zum Kantonsspital oder ins Naherholungsgebiet Reussegg – Rootsee.

Das Projekt Metro ergänzt das ÖV-Netz sinnvoll. Synergien sind zu erwarten.

### **Fazit: Die Metro Luzern ist ÖV**

Vergleiche dazu auch „Einbindung der Metrolinie in den Verkehrsverbund Luzern“ im Anhang

### **Entlastungswirkung in der Innenstadt**

Mit dem Projekt Metro ergeben sich in der Innenstadt Entlastungen im Ausmass der an der Reussegg direkt ab den Autobahnen und Zufahrtsstrassen zurückgehaltenen Fahrzeugen des MIV und der Reisebusse.

Vor allem die massive Reduktion des Reisebusverkehrs in der Innenstadt wird sich wohltuend auf die Linienbusse und den Langsamverkehr auswirken.

### **Autobahnanschluss, Zu- und Wegfahrten**

Die verkehrstechnische Dimensionierung der Mehrbelastungen der Autobahnanschlüsse und Zufahrten ist stufengerecht erst mit dem Vorprojekt genauer vorzunehmen. Mit dem durch die verkehrlichen Abklärungen ermittelten Potential der P&R-Anlage Reussegg dürften sich bezüglich Aufnahmefähigkeiten der Zu- und Wegfahrtswege keine Schwierigkeiten ergeben. Allfällige Engpässe können innerhalb der Projektkosten behoben werden.

### **Zusammenfassung**

Die Fragen bzgl. Verkehrssystem, Anzahl Nutzer, Verkehrsaufkommen und Entlastung sind mit den vorstehenden Erläuterungen phasengerecht beantwortet. Weitergehende Details siehe Anhänge.

## **4.2 Akzeptanz, insbesondere in Tourismus und Gewerbe**

Vergleiche dazu auch „Luzern Hotels-Umfrage Akzeptanz Metro Luzern“ und „Stellungnahme KSLU“ im Anhang

Tourismus, Tourismusgewerbe, Hotels, CVL, Altstadtverein, Wirtschaftsverband und die Parteien (ausser Grün Luzern) haben positiv auf das Projekt Metro Luzern reagiert und entsprechend auch Interesse signalisiert.

- Eine grosse Zustimmung zum Projekt Metro Luzern ist spürbar
- Ein Mehrwert für Gewerbe und Öffentlichkeit wird anerkannt
- Eine Umfrage des Verbands „Hotels Luzern“ ergab 74% Zustimmung zum Projekt
- Das Kantonsspital Luzern hat eine Zusammenarbeit bzgl. P&R-Parkplätzen und Metroanschlussstation KSLU in Aussicht gestellt

### ***Mit dem Projekt Metro Luzern sollen die Carparkplätze in der Stadt aufgehoben werden.***

Naturgemäss reagieren die Nutzniesser der heutigen Situation auf einen Wegfall der Carparkplätze vorerst nicht positiv. Dennoch gibt es Geschäftsinhaber am Grendel, die sowohl für sich als auch für die Tourismusbranche allgemein im Projekt Metro Luzern die nachhaltige Lösung der Verkehrs- und Sicherheitsproblematik sehen.

### ***Mit dem Projekt Metro Luzern erhalten die Reiseveranstalter eine Terminierungshilfe***

Die Fahrten ins Stadtzentrum, das mehrmalige Herumfahren über die Seebrücke und das Drehen bei der Hofkirche entfallen.

- Keine Fahrten im Stau
- Weniger Car-Kilometer
- Bessere Terminierung der Besuchszeit in Luzern

### ***Mit dem Projekt Metro Luzern erhalten die Reisebusunternehmen die Möglichkeit, ihre Cars zu warten***

Die Carschauffeure können während der Aufenthaltsdauer ihrer Fahrgäste in Luzern ihre Fahrzeuge auf Vordermann bringen.

- Reinigungen
- Toilettenentsorgungen
- Frischwasser nachfüllen

### ***Mit dem Projekt Metro Luzern erhalten die Geschäfte und Betriebe in der Innenstadt mehr Parkraum***

Parkplätze in der Innenstadt, auf die das Gewerbe angewiesen ist, können durch das Angebot in der P&R-Anlage Reussegg von Mittel- und Langzeitparkierern entlastet werden. Das sind sowohl auf ein Fahrzeug angewiesene Pendler (von und nach Luzern) als auch Touristen und geschäftlich in Luzern Anwesende.

## ***Zusammenfassung***

Die Fragen bzgl. Akzeptanz sind mit den vorstehenden Erläuterungen beantwortet. Weitergehende Details siehe Anhänge.



### 4.3 Wirtschaftlichkeit

Vergleiche dazu auch „Investitionsrechnung 2014“ im Anhang

Mit den im Herbst 2013 durchgeführten zusätzlichen Abklärungen zum verkehrlichen Potential des Projektes Metro Luzern wurde die Wirtschaftlichkeitsberechnung überprüft.

Die potentialbereinigten Resultate sind für die Realisierbarkeit des Projektes Metro Luzern massgebend. Mit dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit kann die private Finanzierung des Projektes Metro Luzern gesichert und ein Betriebsmodell kommuniziert werden.

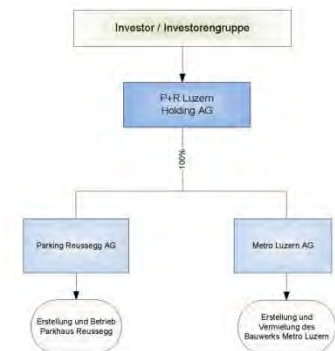
*Mögliches Organigramm einer Gesellschaft Metro Luzern*

Eine **Metro Luzern Holding AG** ist in Gründung

Eine **Parking Reussegg AG** erstellt und betreibt die P&R-Anlage Reussegg

Eine **Metro Luzern AG** erstellt und vermietet das Bauwerk Metro Luzern an eine Betriebsgesellschaft

Organigramm P+R Luzern Gruppe



Flankierende Massnahmen der Stadt erwarten die Metroinitianten aus Sicht der Wirtschaftlichkeit in den folgenden Punkten:

- Kostenlose Gewährung von Unterbaurechten soweit diese die Stadt Luzern und den Kanton Luzern (unterstützend) betreffen
- Einführung eines Reiseanreglementes für das Gebiet der Stadt Luzern inkl. Schliessung aller Carpark- und -anhalteplätze wie den Schwanenplatz, Löwenplatz, Inseli, etc. für den Reisebusverkehr
- Unterstützung der Stadt im Bemühen, das KSLU mit dem Projekt Metro Luzern vom akuten Parkplatzproblem zu befreien

### Zusammenfassung

Die Fragen bzgl. Wirtschaftlichkeit sind mit den vorstehenden Erläuterungen beantwortet. Weitergehende Details siehe Anhänge.

#### **4.4 Verfahren und Zuständigkeiten**

Vergleiche dazu auch Auszug aus Metro Luzern, Plangenehmigungsverfahren (PGV)

Eine separate Aktennotiz des rawi-Luzern vom 12. September 2013 zum Projekt Metro listet die verfahrensrechtlichen Aspekte auf.

Die aufgezeigte Vorgehensweise konnte durch die im Herbst 2013 vom Team Metro Luzern zugezogenen Fachplaner bestätigt werden.

##### ***Fazit***

Zuerst sind die inhaltlichen, fachlichen Schritte zu klären, bevor die Verfahrenskoordination zum Tragen kommt. Das hat erst mit dem Start des Vorprojektes zu erfolgen.

##### ***Metro – Bahn***

Gespräche zum Bewilligungsverfahren wurden auch mit dem BAV in Bern geführt.

##### ***Fazit***

Die Metro und der Metrobetrieb sind durch das BAV bewilligen zu lassen. Einer Bewilligung kann bei Erfüllung der Auflagen entsprochen werden.

##### ***Flankierende Massnahmen ausserhalb der Wirtschaftlichkeit***

Nicht im Zuständigkeitsbereich des Metroprojektes sind flankierende Massnahmen die aufgrund des Metroprojektes zu treffen wären.

Die entsprechende Kompetenz dafür liegt bei der Stadt (Plätze, Parkplätze, Gemeindestrassen) und beim Kanton (Kantonsstrassen).

Aus Sicht des Projektes Metro Luzern ist für die Realisierbarkeit einzig die Forderung nach Schliessung der Reisebusparkplätze in der Stadt Luzern relevant.

Weitergehende flankierende Massnahmen kann die Öffentlichkeit aus eigener Initiative beschliessen oder unterlassen.

##### ***Wichtig***

Das Projekt Metro Luzern gibt der Stadt Luzern ein Hilfsmittel zur besseren Durchsetzung von allenfalls gewünschten oder geforderten Verkehrsmassnahmen.

##### ***Zusammenfassung***

Die Fragen bzgl. Verfahren und Zuständigkeiten sind mit den vorstehenden Erläuterungen phasengerecht beantwortet. Weitergehende Details siehe Anhänge.

## 4.5 Die nicht gestellt Frage

Eine wichtige, nicht gestellte, aber immer wieder gehörte Frage lautet:

- Wie viele Parkplätze müssen für die Realisierung des Projektes Metro Luzern in der Luzerner Innenstadt aufgehoben werden?

Die Antwort der Projektinitianten:

- Für die Realisierbarkeit Metro Luzern ist es nicht notwendig, bestehende Parkplätze in der Innenstadt aufzuheben.
- Parkplatzaufhebungen und einschränkende Verkehrsmassnahmen erhöhen jedoch das dem Projekt aktuell zugrunde gelegte Potential für P&R-Anlage und Metro weiter

## 5. WEITERGEHENDE INFORMATIONEN

Vergleiche dazu die Informationen in den verschiedenen Anhängen

### 5.1 Anschluss Kantonsspital

Der Bedarf und das Interesse an einer Haltestelle und einem Anschluss des Kantonsspitals an die Metro Luzern sind gross und belegt. Die örtliche Lage der Haltestelle und des Aufstiegs zum Kantonsspital wurden noch nicht festgelegt, geometrisch aber nachgewiesen.

In einem nächsten Planungsschritt soll mit Vertretern des Kantonsspitals eine optimale Lage des Aufstiegs auf das Spitalareal festgelegt und allenfalls die Lage der Haltestelle und die Linienführung der Metro diesbezüglich optimiert werden. Die Lage der Haltestelle ist ebenfalls bahnbetrieblich vertieft zu untersuchen.

***Die Haltestelle Kantonsspital und damit die Anbindung und Integration des Kantonsspitals im Projekt Metro sind ein entscheidender Beitrag an die „Metro im VVL“.***

### 5.2 Integration in übergeordnete Planungsinstrumente

Das Projekt Metro Luzern ist in keinem der übergeordneten Planungsinstrumente wie Verkehrsrichtplan, Agglomerationsprogramm etc. explizit enthalten.

Im Agglomerationsprogramm Luzern 2.Generation wird bei den Massnahmenblättern (GV-3) jedoch ein Verkehrskonzept für den (Car-) Tourismus in der Stadt Luzern aufgeführt. Das Projekt Metro Luzern bildet eine mögliche Lösung für den Car Tourismus. Das Gefäss für eine Integration des Projektes Metro Luzern in ein übergeordnetes Planungsinstrument wäre grundsätzlich vorhanden, die politische Akzeptanz ist diesbezüglich zu erreichen.

Das Projekt Metro Luzern verhindert oder konkurrenziert auch keine uns bekannten Projekte, welche in diesen Planungsinstrumenten aufgeführt sind. Insbesondere die Grossprojekte Bypass Luzern, Tangente Nord und Tief-/Durchgangsbahnhof Luzern werden mit der Linienführung der Metro in keiner Weise beeinträchtigt (siehe dazu auch [www.vif.lu](http://www.vif.lu)).

Das rawi-Kanton Luzern verweist in seiner Aktennotiz zu ersten „round table-Gespräch“ vom 12. September 2013 unter 7. Richtplaneintrag, auf die mögliche Integration.

*Aktennotiz rawi-Kanton Luzern vom 12.09.2013*

### 5.3 Gespräche mit Stadt, Kanton und VVL

Der Kanton ist gefordert, den Betrieb der Metrolinie Reussegg-Kantonsspital-Schwanenplatz in den Verkehrsverbund Luzern zu integrieren.

Mit dem VVL sind dazu mit dem Vorprojekt Gespräche aufzunehmen. Mit dem VVL ist der Umgang mit den zusätzlichen Verbundeinnahmen durch den Metrobetrieb und der Ablauf für die Beschaffung einer TU für den Metrobetrieb zu klären.

Die Stadt ist gefordert, die flankierenden Massnahmen bei einer Realisierung des Projektes Metro umzusetzen (so z.B. die Schliessung/Umgestaltung der diversen Carparkplätze, etc.).

## 5.4 Nächste Planungsschritte / Zeitachse

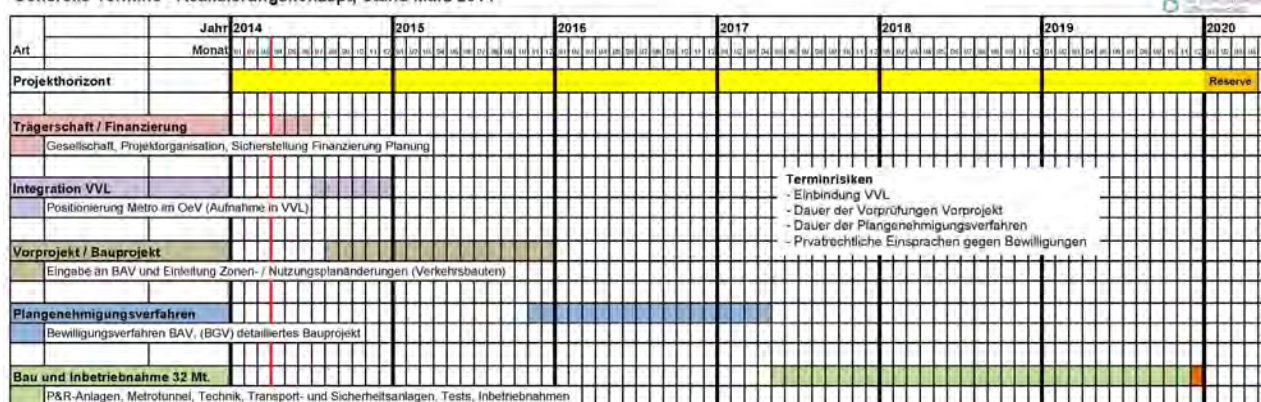
Es sind folgende Planungsziele vorzusehen:

- Sicherstellung Finanzierung der Planung bis Mitte 2014
- Projektorganisation Metro Luzern, Gründung Trägergesellschaft bis Mitte 2014
- Integration Metro in den VVL bis Ende 2014
- Start Vorprojekt Mitte 2014
- Bauprojekt bis Ende 2015
- Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach BAV 2016 – Mitte 2017
- Beschaffung Bauleistungen bis Mitte 2017
- Bau 2017 – Mitte 2019
- Inbetriebnahme Ende 2019

### Metro Luzern - P&R-Anlage Reussegg und Metro Reussegg-Schwanenplatz



#### Generelle Termine - Realisierungskonzept, Stand März 2014



## 5.5 Erweiterungen - Ausbaupotential

Das Projekt Metro Luzern wurde bewusst als P+R-Anlage, mit unterirdischer Punkt-Punkt-Verbindung ins Stadtzentrum von Luzern geplant. Aufgrund von Rückmeldungen verschiedener Interessengruppen wurde angeregt, beispielsweise die Metrolinie bis zum Seetalplatz zu verlängern oder zusätzliche Linien (Anschluss Kriens, Ebikon, Allmend, Bahnhof etc.) zu planen und zu bauen.

Wir haben dazu eine Vision aufskizziert. Sie führt die sich heute bedarfsmässig anbietenden Erweiterungsvarianten auf, ohne dass diese punkto längerfristigem Entwicklungspotential der Zentren nachgewiesen sind. Auch eine Priorisierung einzelner Erweiterungslinien ist damit nicht vorgegeben.

Vergleiche „Vision Erweiterungen 2030-2050“ im Anhang

Für die weitere Planung ist festzulegen, ob solche Erweiterungsmöglichkeiten sinnvoll und zweckmässig sind. Die technische Machbarkeit der Erweiterungen dürfte einfach nachzuweisen sein, wesentlich problematischer dürfte die wirtschaftliche und „politische“ Machbarkeit sein.

Zielsetzung des Projekts Metro Luzern ist nicht die Erarbeitung eines neuen Netzes für den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Luzern, sondern die Realisierung einer visionären, nutzbringenden und wirtschaftlichen P&R-Anlage für MIV und Reisebusse mit optimaler Anbindung an das Stadtzentrum. Erweiterungen können aber angedacht werden, dürfen jedoch die Realisierung der vorgesehenen Metrolinie nicht verzögern.

## 5.6 Schlussbemerkungen

Entgegen landläufiger Meinung, aber auch entgegen geäusselter Meinungen aus der Verwaltung, lässt sich das Projekt Metro Luzern innerhalb einer vernünftigen Zeitspanne realisieren.

Bedingung dazu ist, dass das Projekt durch die Politik und Verwaltung positiv begleitet und unterstützt wird.

Für die Stadt und die Bevölkerung ist es ein Gewinn. Ebenso für den Tourismus und den OeV.

Auf einen Vergleich des Projektes Metro Luzern mit dem Projekt Parkhaus Musegg in irgendeiner Art bitten wir zu verzichten. Er ist mangels Vergleichbarkeit nicht statthaft.

Das Projekt Metro Luzern ist eine **Verkehrslösung**, die der gesamten Bevölkerung, dem Tourismus, dem Gewerbe und dem OeV grossen Nutzen bringt.

Das Projekt Parkhaus Musegg ist ein **reines Parkplatzangebot**, das weiterhin Parkverkehr in die Stadt bringt, dem Carproblem in keiner Weise gerecht wird, die Probleme an der Spitalstrasse ausser Acht und den Bevölkerungsanteil ohne Fahrzeug einmal mehr aussen vor lässt.

*Es folgen die Anhänge 1 bis 13 gemäss Auflistung auf Seite 3*



## Fragen der Stadt Luzern vom 12. September 2013

Zu beantworten durch das Team Metro Luzern bis Ende November 2013

### Schlüsselfragen und Vorgaben seitens Behörden

#### a) Verkehrssystem

- Anzahl Benützer Park&Ride (Pendler, Besucher, Touristen etc.): absolut, prozentual?
- Verkehrsaufkommen zu / von Park&Ride (Tages-, Wochen-, Jahresganglinien)?
- Verkehrstechnische Grobdimensionierung Autobahnanschluss bzw. durch Zusatzbelastung erforderliche Ausbauten? Finanzierung dazu?
- Erwartete Entlastungswirkung in der Innenstadt bzgl. MIV und Cars?
- Mutmassliche Mehrbelastung auf Autobahn und ggf auch Hauptstrassen? Für eine Baubewilligung ist eine funktionierende Groberschliessung erforderlich (vgl. Luzern Süd)!

#### b) Akzeptanz, insbesondere in Tourismus- und Gewerbe

- Gibt es eine positive Haltung der Uhrengeschäfte, von Luzern Tourismus AG, den Hotels, vom Gewerbe, von den Touroperateuren?
- Wie erfolgen die Koffertransporte in die Hotels?  
(Anmerkung Metroteam: Die Initianten haben immer kommuniziert, dass die Zufahrten der Reisebusse zu den Hotels auch mit dem Projekt Metro immer gewährleistet bleiben muss)
- Auswirkung der Massnahmen am Schwanenplatz auf die Situation am Löwenplatz?
- Synergien?

#### c) Wirtschaftlichkeit

- Gibt es nachvollziehbare Berechnungen (Businessplan)? Das Risiko bei allfälligem Konkurs liegt bei der öffentlichen Hand (vgl. Gütschbahn).
- Die Kosten von ca. 400 Mio. Franken bedingen eine hohe Auslastung des P&R: Welche flankierenden Massnahmen erwarten die Initianten von Stadt und Kanton? Wer soll diese finanzieren?

### Verfahren und Zuständigkeiten

Die separate Aktennotiz "Metroprojekt Reussegg-Kantonsspital-Schwanenplatz: Verfahrensrechtliche Aspekte" vom 12.09.2013 (Verfasser rawi Kanton Luzern, in der Sitzung abgegeben), listet grob die voraussichtlich zu absolvierenden Verfahren auf.

Die Initianten sollen gestützt darauf einen konkreten Verfahrensplan erarbeiten, der alle relevanten Verfahren mit ihren Abhängigkeiten darstellt und auf der Zeitachse (realistisch) abgebildet ist.

### Aussage Stadt

Stadt und Kanton nehmen die Initiative Metro Luzern ernst. Eine aktive Unterstützung ist aber erst möglich, wenn die Schlüsselfragen der Behörden grundsätzlich positiv beantwortet werden können und die Verfahrensschritte aufgezeigt sind.

**Metro Luzern Holding AG**

(in Gründung)

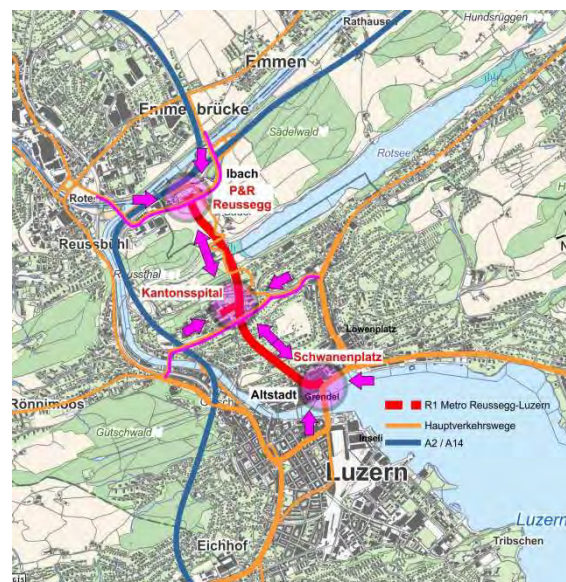
**Einbindung der Metrolinie in den Verkehrsverbund Luzern (VVL)****Die Metro im OeV-Verbund – auch aus Sicht der vbl-AG ein Gewinn**

Eine Einbindung der Metro in den Verkehrsverbund ist ein Muss. Wenn auch – technisch betrachten – die Metro noch als eine „Insellösung“ wahrgenommen wird, so hat sie doch von vorne weg das Potential, sich ins bestehende OeV-System zu integrieren.

 **Metrostationen Reussegg – Kantonsspital – Schwanenplatz**

 **OeV-Verbundbeziehungen**

- von und zu den Metrostationen Reussegg, Kantonsspital und Schwanenplatz
- zwischen den Metrostationen Reussegg und Schwanenplatz in beiden Richtungen
- zwischen den Metrostationen Reussegg und Kantonsspital in beiden Richtungen
- zwischen den Metrostationen Kantonsspital und Schwanenplatz in beiden Richtungen



- ✓ Der OeV-Anschluss Schwanenplatz ist mit dem bestehenden ÖV-Netz gegeben
- ✓ Weitere OeV-Anschlüsse Reussegg aus Richtung Emmen und Seetalplatz können neu eingeplant werden
- ✓ Das Kantonsspital ist heute mit dem OeV mit 2 Linien (18 und 19) erschlossen. die Linien können neu konzipiert werden
- ✓ Das Kantonsspital wird mit der neuen Metrolinie vom Parkverkehr massiv entlastet und wird gleichzeitig von der Reussegg als auch vom Stadtzentrum aus direkt an den OeV-Verbund angeschlossen

Dass sich mit dem Metro-Projekt neue und für die OeV-Kundschaft attraktive OeV-Anbindungen des Kantonsspitals – sowohl ab dem P&R Reussegg als auch ab dem Schwanenplatz – ergeben, wurde aus vbl-Sicht bestätigt. Ebenso konnte bestätigt werden, dass sich für die Linien 18 und 19 neue Optionen ergeben, was ja im Rahmen des weiteren OeV-Ausbaus (gemäss Konzept von „AggloMobil tre“) ohnehin geplant ist (neue Tangentiallinie von Littau oder Emmen via Kantonsspital nach Ebikon). Ob es diese Tangentiallinie auch bei Realisierung des Metro-Projektes braucht, wurde vom Verkehrsverbund noch nicht abgeklärt.

*Vergleiche nachfolgende Stellungnahme der Verkehrsbetriebe Luzern AG*



Auf Anfrage äussert sich Norbert Schmassmann, Direktor der Verkehrsbetriebe Luzern AG, wie folgt (Zitat):

*„Das Projekt einer Metro Luzern wäre eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden (städtischen) öV-Netzes. Das Kantonsspital, das unter akuter Parkplatznot leidet, könnte besser erschlossen werden. Die öV-Anbindung des Kantonsspitals wäre für alle Kantonseinwohnerinnen und –einwohner rascher und damit attraktiver. Davon würden auch die Angestellten des Kantonsspitals profitieren.*

*Als weiterer Nutzen ist die verkehrliche Entlastung des Schwanenplatzes zu erwähnen. Indem die Reiseautos beim zu erstellenden Reussegg-Parkhaus parkiert würden und die Kundinnen und Kunden der Uhrengeschäfte mit der Metro ihr Ziel rasch und unkompliziert erreichen würden, könnten die wichtigen städtischen Strassen vom Carverkehr entlastet werden. Davon würde auch der strassengebundene öffentliche Verkehr profitieren, da dieser zum Nutzen der Fahrgäste verflüssigt und damit pünktlicher würde.*

*Die Integration der Metro Luzern in das Tarif- und Zonensystem des Tarifverbundes wäre ein Muss, wobei dies auch von den Promotoren des Projektes so gesehen wird. Modellrechnungen, die unabhängig von der vbl AG durchgeführt worden sind, zeigen, dass eine Metro Luzern zusätzliche öV-Erträge generieren würde, weil die neue Verbindung attraktiv wäre und damit auch stark genutzt würde.*

*Dass beim Betrieb einer Metro Luzern die vbl AG ihre Dienste und ihr Know how zur Verfügung stellen könnte ist klar, denn damit können Synergien genutzt werden. Das gilt natürlich - in etwas reduzierterem Ausmass - auch, wenn ein anderes Transportunternehmen den Metrobetrieb übernehmen würde. Für den Entscheid, ob das Metro-Projekt weiter verfolgt wird, ist es unerheblich mit wem die Metrolinie in den Verkehrsverbund integriert werden soll.“ (Ende Zitat)*

Ziel der Metroinitianten ist es, für die Metronutzerinnen und -nutzer ein einfaches und verbundübergreifendes Tarifsysteem anzubieten. Das erhöht die Akzeptanz und die Nutzerfreundlichkeit. Die Metrolinie soll eine weitere (und ausbaubare) OeV-Strecke werden. Alle Billette, Abos und sonstige Verbundmöglichkeiten sollen auch für die Metrolinie gelten.

Mit dem Vorprojekt Metro Luzern wird die Metro Luzern Holding AG beim Verkehrsverbund Luzern die Aufnahme in den VVL und die Integration in den Tarifverbund beantragen. Mit dem Metropotential<sup>1</sup> und den von unabhängigen Fachleuten berechneten Verbundeinnahmen<sup>2</sup> durch die Metrolinie ergeben sich zusätzlich zu den positiven OeV-Auswirkungen ebensolche für den VVL in finanzieller Hinsicht.

Für den Betrieb der Metrolinie wird die Metro Luzern Holding AG ein Transportunternehmen beauftragen das im öffentlichen Verkehr tätig ist, um damit die Verbundtauglichkeit sicherzustellen.

<sup>1</sup> Metropotential siehe verkehrliches Potential P&R Reussegg und Metro Luzern

<sup>2</sup> Verbundeinnahmen siehe Abschätzung Einnahmenanteile Metro Luzern im Tarifverbund

Luzerner Kantonsspital, CH - 6000 Luzern 16

Herr  
Marcel Sigrist  
Büro für Bauplanung  
Obergrundstrasse 11  
6003 Luzern

Luzern, 26. Mai 2014 / au

## Stellungnahme Luzerner Kantonsspital

Sehr geehrter Herr Sigrist

Das Projekt "Metro Luzern" verfolgt das Ziel, die Stadt Luzern vom zunehmenden Verkehrsaufkommen und der Parkplatznot zu entlasten. Das Projekt beinhaltet eine Park & Ride - Lösung mit bis rund 3'500 Parkplätzen sowie ca. 80 Car-Abstellplätzen. Von der Park & Ride-Anlage "Reussegg" soll eine direkte Metro-Verbindung die Passagiere zum Schwanenplatz bringen. Auf halber Strecke der Metrofahrt soll die Haltestelle "Kantonsspital Luzern" zu liegen kommen. Ihre Planungsarbeiten sind in der Zwischenzeit soweit vorangekommen, dass eine Machbarkeitsstudie vorliegt und für die Finanzierung des Vorhabens bereits konkretere Investoreninteressen vorhanden sind.

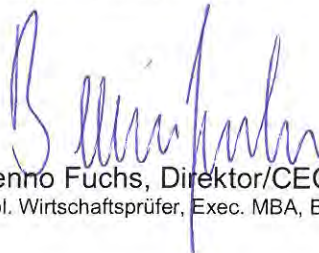
Das Projekt "Metro Luzern" begeistert. Neben der geplanten Verkehrsentlastung in der Innenstadt von Luzern bietet das Projekt auch einen Mehrwert für die Besucher/innen und Mitarbeiter/innen des Luzerner Kantonsspitals (LUKS). Zum heutigen Zeitpunkt können wir zum Projekt Folgendes festhalten:

- Das LUKS steht aktuell in den Planungsarbeiten zur "Erweiterung Areal Ost Campus Luzern". Wir gehen von einem Investitionsvorhaben aus, das über das Jahr 2025 hinausgehen wird.
- Im Projekt "Metro Luzern" ist die Haltestelle "Kantonsspital Luzern" vorgesehen. Der Zugang zu dieser Haltestelle erfolgt durch eine vertikal gelegene Erschliessung mit horizontalem Versatz. Damit wird eine direkte Anbindung an unseren Campus Luzern möglich.
- Das LUKS sieht im Projekt "Metro Luzern" einen grossen Mehrwert, indem es den Besuchern/innen und Mitarbeitern/innen eine attraktive Anreisevariante anbietet.
- Das Projekt "Metro Luzern" hilft, neue Bewirtschaftungskonzepte in Bezug auf die Parkplatznachfrage für den Campus Luzern zu finden. Lösungen in diese Richtung wird das LUKS ernsthaft prüfen.
- Das LUKS wird das Projekt "Metro Luzern" in seinen baulichen Planungsarbeiten berücksichtigen.

Wir wünschen Ihnen für die Weiterentwicklung des Projekts "Metro Luzern" alles Gute.

Freundliche Grüsse

Luzerner Kantonsspital

  
**Benno Fuchs, Direktor/CEO**  
Dipl. Wirtschaftsprüfer, Exec. MBA, Betr.oec.FH, Controller SIB

  
**Florentin Eiholzer**  
Leiter Departement Betrieb, Infrastruktur

#### Verteiler

- Dr. med. Beat Villiger, Präsident Spitalrat LUKS
- Peter Schilliger, Vizepräsident Spitalrat LUKS
- Salomé Krummenacher, Leiterin Stab Direktion
- A. Uster, Immobilienmanager LUKS
- J: Nagy, Leiterin Kommunikation und Marketing