



Keine Reiseautos auf dem Schwanenplatz, nur der Eingang zur Metrostation – so sieht die Vision der Metro-Projekt-Initianten aus.

Visualisierung: PD

## Fortsetzung von Seite 13

**Stellungnahme abgeben. Wie soll er Ihrer Meinung nach vorgehen?**

Für mich ist klar: Das Szenario, dass weiterhin alle Touristencars in die Innenstadt fahren, ist abzulehnen. Das gilt auch fürs Parkhaus Musegg, bei dem die Cars ja trotzdem in die Stadt fahren und die Touristen zudem zu Fuss zum Schwanenplatz laufen müssen. Die Metro ist die nachhaltigere Lösung, weil Cars und Autos von der Stadt ferngehalten werden und gleichzeitig ein neues, zuverlässiges und attraktives ÖV-System entsteht.

**Soll sich die Stadt auch finanziell an der Metro beteiligen?**

In Zürich sind wir in der glücklichen Lage, dass der Kanton die grossen ÖV-Infrastrukturprojekte finanziert. Daran mussten wir aber jahrzehntelang arbeiten. Beim Kanton Luzern scheint hingegen das Bewusstsein zu fehlen, dass man in den ÖV in der Stadt investieren muss. Dabei wäre dies absolut zentral. Zürich ist das beste Beispiel dafür, dass es sich wirtschaftlich enorm lohnt, in eine gute Infrastruktur zu investieren. Nicht nur die Durchmesselinie, auch die Zürcher S-Bahn wurde einst als «unnötig» kritisiert. Heute sind sie für

die wirtschaftliche Entwicklung nicht mehr wegzudenken. Von der Stadt Luzern würde ich erwarten, dass sie zumindest ein Vorprojekt für eine Metro in die Wege leitet. Die Kosten dafür sind vergleichsweise bescheiden, vielleicht 200 000 bis 300 000 Franken. Doch wenn man klare Vorstellungen hat, kommt man danach sehr schnell zum Ziel.

**Sie sind Ingenieur und Verkehrsplaner. Könnten Sie sich vorstellen, bei der Realisierung der Metro selber mitzuwirken?**

Ja, das würde ich sogar sehr gerne tun.

**Luzerner Politiker kämpfen zurzeit vor allem für den Durchgangsbahnhof. Im Gegensatz zur Metro lehnen Sie den neuen Bahnhof aber ab. Wieso?**

Der Durchgangsbahnhof ist ein nationales Projekt, das auf der Linie Luzern-Zürich für einige Verbesserungen sorgt. Das ist aber auch schon alles. Der Luzerner Durchgangsbahnhof krankt eben daran, dass der südliche Ausgang Richtung Stans-Gothard fehlt. Bei der Metro handelt es sich hingegen um ein städtisches System, das mit neuen Stadthaltestellen der Feinerschliessung der Stadt Luzern dient.

## «Stadtrat hat bisher schlicht keinen Mut gehabt»

**Metro-Projekt** Vor rund zwei Monaten reichten die Initianten des Metro-Projekts, gestützt von einem überparteilichen Initiative-Komitee (GLP, SVP, BDP), die Volksinitiative «Die Metro Luzern verdient eine Chance» beim Luzerner Stadtrat ein. Diese hat zum Ziel, dass sich der Luzerner Stadtrat eingehend mit dem Projekt befassen soll. Dieser lehnte das Projekt bisher kategorisch ab. Zu viele Risiken (Touristen kommen nicht mehr), zu teuer (400 Millionen Franken) – so der bisherige Standpunkt des Stadtrates zusammengefasst. Letztmals wurde dieser Standpunkt mit der Beantwortung einer GLP-Interpellation im November 2017 unterstrichen. Darin erklärte der Stadtrat, dass sich an seiner Grundhaltung gegenüber dem Metro-Projekt seit 2014 nichts geändert habe.

In der Folge wurde die eingangs erwähnte Initiative lanciert. «Der Stadtrat hat sich bisher stets foudiert oder schlicht nicht den Mut gehabt, sich ernsthaft mit dem Projekt zu befassen», sagt Ronald Joho-Schumacher, Medienverantwortlicher der Metro-Projektgruppe. «Unsere Erwartung ist einzig, dass der Stadtrat das Metro-Projekt als vollwertig akzeptiert und mit der nötigen Seriosität prüft, statt es schnöde abzuweisen.»

Der Stadtrat hat nun ein Jahr Zeit, seine Botschaft zur Volksinitiative zu formulieren. Offen bleibt in der Zwischenzeit weiterhin die Investorenfragen. Die Initianten nennen weiterhin keine konkreten Namen. Interessenten habe es von Beginn weg gegeben, solange der politische Rückhalt aber fehle, würde sich niemand exponieren. Im Vordergrund stünden dabei nicht unbedingt die 400 Millionen für das Gesamtprojekt, sondern die Kosten von zwischen 5 und 10 Millionen Franken für das Vorprojekt. «Das ist Risikokapital. Solange die politische Akzeptanz fehlt, werden potenzielle Investoren nicht aktiv», so Joho.

**VBL: «Wir haben das Know-how»**

Unverändert bleibt derweil auch die Haltung der Verkehrsbetriebe Luzern (VBL). Bereits als das Metro-Projekt vor fünf Jahren erstmals öffentlich diskutiert wurde, signalisierten die VBL ihre Bereitschaft, den Betrieb einer solchen Bahn zu übernehmen. «Wir haben das Know-how und die technischen Möglichkeiten, diesen Dienst zu übernehmen», sagt VBL-Direktor Norbert Schmassmann. Erfahrungen im kleineren Rahmen konnte man zuletzt durch den Betrieb der

Gütschbahn sammeln. Deren Betrieb wird von der VBL-Leitstelle aus per Video überwacht. Bei Bedarf rücken Techniker auch aus – fahrzeugseitig sind jedoch die Gütsch-Betreiber in der Verantwortung. Theoretisch liesse sich das gleiche Prinzip auch auf eine Metro übertragen.

«Für uns und unsere Fahrgäste wäre es ideal, wenn neue ÖV-Projekte direkt in den Tarifverbund integriert würden», sagt Schmassmann. Vermieden werden soll demnach die Situation, dass man für die Fahrt mit der Metro ein separates Ticket beziehen müsste.

Der Vision der Initianten eines ganzen Metro-Netzes steht man bei den VBL zurückhaltend offen gegenüber. «Es wären interessante neue Verbindungsvarianten möglich», sagt Norbert Schmassmann. «Die Planung der Streckenführung und möglicher Knotenpunkte ist Sache des Verkehrsverbands Luzern», ergänzt Schmassmann.

**Kantonsspital bleibt zurückhaltend**

Ein zentraler Punkt des aktuellen Metro-Projekts ist die vorgesehene Haltestelle beim Kantonsspital. Die Initianten argumentieren, dass das Parking im Ibach insbesondere auch dem Kantonsspital

zugutekäme, welches dort rund 1000 seiner Parkplätze «auslagern» könnte. So könne das Kantonsspital seine eigenen Parkplatzprobleme lösen.

Was also hält man beim Luzerner Kantonsspital (Luks) von diesem Szenario? Zwar bewertet man «die Idee des Metro-Projekts als einen kreativen und interessanten Lösungsansatz für die Zukunft». Wie man die vorgeschlagene Parkplatzlösung im Detail einschätzt, ist allerdings nicht zu erfahren: «Antworten auf konkrete Fragen wären reine Spekulation, solange das Metro-Projekt nicht Bestandteil der behördlichen Verkehrsplanungen ist», heisst es auf Anfrage.

Klar ist, dass sich das Luzerner Kantonsspital kurz- und mittelfristig auf die Umsetzung des eigenen Massnahmenpakets fokussiert. Dazu gehört die Fertigstellung des Mitarbeiter-Parkhauses in diesem Herbst. «Mit dem neuen Parkhaus wird die prekäre Parksituation auf dem Spitalareal mittelfristig behoben und die Erreichbarkeit des Spitals für Patienten, Besucher und Mitarbeitende klar verbessert», teilt das Luks mit.

Ismail Osman  
ismail.osman@luzernerzeitung.ch

**Das Metro-Projekt****Fortschritte, Rückschläge und Konkurrenten**

**Juni 2013:** Ein Projektteam unter der Führung des Ruswiler Immobilienhändlers Franz Zihlmann und des Luzerner Bauplaners Marcel Sigrist tritt erstmals an die Öffentlichkeit und präsentiert die Idee einer Metro-Verbindung zwischen dem Schwanenplatz und einem Parkhaus im Gebiet Ibach. Dieses soll Platz für 3500 Autos und 80 Cars bieten. Kostenpunkt: 400 Millionen Franken. Die Metro soll ab 2018 in Betrieb gehen.

**Juli 2013:** Die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) signalisieren, dass sie bereit wären, die geplante Metro zu betreiben.

**September 2013:** Stadtrat Adrian Borgula lädt alle Beteiligten zu einem runden Tisch ein. Neben den Initianten sind auch Vertreter der Gemeinderäte Ebikons und Emmens sowie von den zuständigen Departementen der Stadt und des Kantons geladen. Dabei kommen Fragen zur Akzeptanz, zur Wirtschaftlichkeit und zur Verkehrsstrategie zur Sprache.

**November 2013:** Das Luzerner Ingenieurunternehmen EWP Bucher Dillier AG bringt die Idee eines unterirdischen Parkhauses unter dem Musegg auf Tapet. Konkret: Für 150 Millionen Franken soll ein Parkhaus für 672 Autos und 27 Cars realisiert werden.

**Juli 2014:** Der Luzerner Stadtrat fällt einen Grundsatzentscheid: Er favorisiert das Parkhaus Musegg. Die Metro-Initianten halten jedoch an ihrem Projekt fest.

**November 2014:** Gegen das Parkhaus wird eine Volksmotion eingereicht. Die Metro-Initianten riechen Morgenluft. Gespräche mit der Stadt finden zu diesem Zeitpunkt jedoch keine mehr statt.

**Juni 2015:** Auch der Luzerner Regierungsrat äussert sich nun negativ gegenüber dem Metro-Projekt.

**September 2015:** Die Metro Luzern Holding AG ist Konkurs. Die Holding sorgte für die Finanzierung des Projekts. Hinter ihr steht der Ruswiler Immobilienhändler Franz Zihlmann.

**Dezember 2016:** Mit 23 zu 22 Stimmen überweist das Stadtparlament ein Postulat, welches den Stadtrat auffordert, die Zusammenarbeit mit den Initianten der Musegg Parking AG sofort zu beenden. In der Folge lancieren Befürworter die Initiative «Aufwertung der Innenstadt», um dies rückgängig zu machen.

**August 2017:** Ein Konkurrenzprojekt wird publik: Private Initianten planen, ein neues Parkhaus unter dem Schweizerhofquai zu bauen. Das unterirdische Parking soll in erster Linie Platz für Reiseautos bieten.

**November 2017:** Metro-Idee wird wiederbelebt. Ein Postulat, das alle Parteien ausser der CVP unterstützen, fordert den Stadtrat auf, das Metro-Projekt nochmals zu prüfen.

**April 2018:** SVP-, GLP- und BDP-Vertreter lancieren eine Volksinitiative. Diese will, dass die Stadt alle nötigen Abklärungen trifft, um das Metro-Projekt zu konkretisieren.

**Juni 2018:** Die Initiative «Die Metro Luzern verdient eine Chance» wird eingereicht.