



---

Kantonsrat

Sitzung vom: 29. Juni 2015, nachmittags

Protokoll-Nr. 269

Nr. 269

Anfrage Burkard Ruedi und Mit. über das Metro-Projekt Luzern, auch eine Chance für den Kanton? (A 410). Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 9. September 2013 eröffnete Anfrage von Ruedi Burkart über das Metro-Projekt Luzern, auch eine Chance für den Kanton? lautet wie folgt:

"Zu Frage 1: Wie ist die grundsätzliche Haltung der Regierung zu diesem Projekt?

Wir haben von der privat entwickelten Projektidee Parkierungsanlage Reussegg/Metro mit Interesse Kenntnis genommen. Das Projekt nimmt wichtige verkehrliche Herausforderungen zur Verkehrsentslastung der Luzerner Innenstadt auf und versucht hierzu eine Lösung anzubieten. Aufgrund des grundsätzlichen Konflikts mit der Stossrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern sowie der Vielzahl noch ungelöster Fragen stehen wir dem Projekt jedoch kritisch gegenüber.

Zu Frage 2: Ist die Regierung bereit, diese Idee weiterzuverfolgen, auch wenn sie im Agglomerationsprogramm oder der Strategie 2030 nicht enthalten ist?

Die Projektidee wurde zusammen mit der federführenden Stadt Luzern und den ebenfalls betroffenen Gemeinden Ebikon und Emmen eingehend geprüft. Aus kantonaler Sicht liegt der Fokus dieser Prüfung hauptsächlich auf den Auswirkungen der geplanten Parkierungsanlage und der Metro auf das übergeordnete Strassennetz und das Verkehrssystem sowie auf der Möglichkeit der Integration des Konzepts ins Agglomerationsprogramm mit dem darin enthaltenen Zukunftsbild 2030. Daneben hat sich das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement auch mit den verfahrensrechtlichen Aspekten dieses Vorhabens befasst. Diese Prüfung hat ergeben, dass das Projekt Parkierungsanlage Reussegg/Metro nicht mit dem im Richtplan verankerten Agglomerationsprogramm Luzern kompatibel ist, das den motorisierten Individualverkehr (MIV) grundsätzlich möglichst dezentral in der ganzen Agglomeration in den P+R-Anlagen aufnehmen und damit den Umstieg ins sukzessive ausgebaute sowie auszubauende öV-System (Buslinien, öV-Verknüpfungspunkte, Taktverbesserungen, Rollmaterialergänzungen, Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie) ermöglichen will. Zudem dürfte eine weitgehende Kompensation von Innenstadtparkplätzen zugunsten der Parkierungsanlage Reussegg kaum möglich sein. Damit leistet das Projekt kaum einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Innenstadt, erhöht aber die Gesamtverkehrsleistung in der Agglomeration, verknüpft mit der Gefahr einer Verschlechterung des Modal Splits zulasten des öV. Schliesslich sind für die Parkierungsanlage Reussegg und die Metro eine Vielzahl von Planungs- und Bewilligungsverfahren (Infrastrukturkonzession sowie Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz, Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltschutzgesetz, Nutzungsplanverfahren, Baubewilligungsverfahren, Anpassung des Agglomerationsprogramms, Richtplanänderung, ev. Verfahren nach Nationalstrassengesetz) zu durchlaufen, die mit erheblichem Zeitaufwand und Risiken verbunden sind.

Zu Frage 3: Wenn ja, in welchem Umfang?

Die bisher vorliegenden Projektgrundlagen lassen noch keine abschliessende und definitive Beurteilung aller sich in diesem Zusammenhang ergebenden Fragestellungen zu. Bereits jetzt klar festgehalten werden kann allerdings die fehlende Kompatibilität mit dem geltenden Agglomerationsprogramm Luzern. Eine Weiterverfolgung des Projekts Parkierungsanlage Reussegg/Metro wäre mit wesentlichen grundsätzlichen Änderungen des bisher auch von Ihrem Rat unterstützten Agglomerationsprogramms Luzern verbunden, weshalb unser Rat der Projektidee kritisch gegenüber steht.

Zu Frage 4: Ist die Regierung bereit, das Projekt ideell und somit unbürokratisch zu unterstützen?

Falls das Projekt vom Projektträger weiterverfolgt wird und ein Vorprojekt oder ein Bauprojekt entwickelt würde, so ist eine Unterstützung im Rahmen von ordentlichen Vorabklärungen oder Vorprüfungen selbstverständlich gewährleistet. Eine ideelle Unterstützung kann von unserem Rat aber nicht erwartet werden, weil damit bisherige Planungen (Agglomerationsprogramm, Planungen gemäss öV-Bericht) in wesentlichen Punkten grundsätzlich in Frage gestellt würden.

Zu Frage 5: Wenn ja, wie?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 4.

Zu Frage 6: Sind benötigte Umzonungen im Gebiet Reussegg möglich?

Aus Sicht der Raumplanung und gemäss dem gültigen kantonalen Richtplan sind die für das Projekt benötigten Um- und Einzonungen nicht gänzlich ausgeschlossen. Allerdings ist derzeit völlig offen, ob sowohl die jeweiligen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer als auch die betroffenen Gemeinden (Luzern und Ebikon) den notwendigen Um- und Einzonungen zustimmen würden.

Zu Frage 7: Sieht die Regierung auch eine Chance für das Kantonsspital mit diesem Projekt?

Die Projektträger haben aufgezeigt, dass ein Zwischenhalt der Metro im Raum des Kantonsspitals möglich wäre. Aus den vorangehend erwähnten grundsätzlichen Vorbehalten erachten wir die Chancen des Kantonsspitals aus dieser Projektidee aber als gering. Das Kantonsspital soll in absehbarer Zeit über eine modifizierte Tangentiallinie 18 (Littau – Kantonsspital – Ebikon) sowie die bestehende Linie 19 besser und grossräumig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

Zu Frage 8: Ist es möglich, das öV-Konzept dieser Idee anzupassen?

Diese Frage kann aus heutiger Sicht nicht abschliessend beantwortet werden. Die derzeitige Beurteilung ergibt, dass eine Weiterverfolgung des Projekts Parkierungsanlage Reussegg/Metro einen Paradigmenwechsel in der Planung des öffentlichen Verkehrs nach sich ziehen würde. Damit einher ginge auch eine grundsätzliche Neuausrichtung des Agglomerationsprogramms Luzern. Beide Änderungen liegen nicht in unserem Interesse. Dazu müssten auch die von Ihrem Rat gefällten Beschlüsse revidiert werden. Wir verweisen im Weiteren auf unsere Antwort zu Frage 3.

Zu Frage 9: Ist die Regierung gegebenenfalls an einer schnellen Umsetzung des Projektes interessiert?

Aufgrund der vielen erforderlichen umfangreichen Planungs- und Bewilligungsverfahren (vgl. Antwort zu Frage 2) ist eine rasche Realisierung gar nicht möglich. Eine mögliche Umsetzung der Projektidee müsste zeitlich insbesondere mit den parallelen Planungen des öffentlichen Verkehrs und des Agglomerationsprogramms koordiniert werden. Eine rasche Umsetzung wäre unkoordiniert, liegt daher nicht in unserem Interesse und ist auch nicht möglich.

Zu Frage 10: Tangiert dieses Projekt die Planung des Bypasses Luzern?

Die Projektidee Parkierungsanlage Reussegg/Metro tangiert die Planung des Bypass nicht direkt. Allerdings bestehen Befürchtungen, dass die Nationalstrasse im Raum Reussegg/ I-bach allenfalls von Rückstau durch wartende Fahrzeuge betroffen sein könnte. Diesbezüglich müssten mit den Bundesstellen (namentlich ASTRA) noch vertiefte Abklärungen erfolgen. Gegebenenfalls wären bei einer allfälligen Weiterbearbeitung der Projektidee geeignete Massnahmen zu ergreifen."

Ruedi Burkhard führt aus, er könne mit der Antwort nicht zufrieden sein, wenn die Beantwortung einer Anfrage 21 Monate dauere und die Antworten zu zehn Fragen auf gerade mal zwei Seiten Platz fänden. Die Gründe der Unzufriedenheit mit der Beantwortung würden die Dauer der Bearbeitung, den Inhalt und die aufgeführten Argumente betreffen. Der Regierungsrat schreibe, man nehme die Idee einer privat finanzierten Metro ins Zentrum der Stadt Luzern zur Kenntnis. Eine Begeisterung sei in einer solchen Formulierung nicht auszumachen. Weiter passe die Idee nicht in das im Richtplan verankerte Agglomerationsprogramm. Es sei aber nicht verwunderlich, dass eine Idee, auf welche man selbst nicht gekommen sei, in einem selbst erstellten Programm auch nicht erscheine. Offenbar sei der Druck auf den Kanton Luzern von Seiten der Stadt Luzern derart gross gewesen, dass selbst deren negative Argumente in die Beantwortung eingeflossen seien. Es sei ihm schleierhaft, warum man mit einem überregionalen Projekt Parkplätze in der Stadt Luzern im vollen Umfang kompensieren solle. Er finde es auch schade, dass das Parkierungsproblem des Kantonsspitals nicht im Lichte eines solch innovativen Projektes ernsthaft geprüft werde. Ebenso wolle man ein Park-and-Ride-System in Stadtnähe nicht als gute Sache anerkennen. Aus seiner Sicht, werde hier eine Gelegenheit verpasst, einem innovativen Projekt eine reelle Chance zu geben und es ernsthaft zu prüfen. Mit einer solchen Antwort der Regierung sei es doppelt schwierig, weitere Investoren zu gewinnen, welche das Projekt prüfen und vorantreiben würden. Er erinnere daran, dass vor 25 Jahren das Projekt eines Musegg-Parkhauses als angeblich unrealistisch verworfen worden sei. Er gehe entsprechend davon aus, dass in weiteren 25 Jahren darüber debattiert werde, warum man dem innovativen Metro-Projekt keine Chance gegeben habe.

Daniel Keller erklärt, das Metroprojekt stehe im klaren Gegensatz zum Luzerner Agglomerationsprogramm, welches ein Eckpfeiler der Luzerner Verkehrspolitik darstelle. Es sei nicht angebracht, das ganze Verkehrsprogramm zugunsten der Förderung eines Einzelprojektes über den Haufen zu werfen. Zudem stehe dieses Einzelprojekt ziemlich quer in der Landschaft. Es sei nicht mit dem im Richtplan verankerten Agglomerationsprogramm vereinbar, welches mit gezielten Park-and-Ride-Angeboten den Umstieg auf den öV ermögliche. Zudem führe das Projekt Metro nicht zu einer direkten Entlastung der Luzerner Innenstadt. Das Metroprojekt löse bei einer Umsetzung eine Vielzahl von Problemen aus, insbesondere seien die dazu nötigen verfahrensrechtlichen Aspekte zu erwähnen. So seien die Verfahrensabläufe langwierig, komplex und somit unsicher. Dies umfasse zum Beispiel die Um- und Einzonungen in mehreren Gemeinden, Bewilligungs- und Einspracheverfahren und dergleichen. Nötig sei aber eine zeitnahe Realisierung von Parkplätzen in der Stadt Luzern als Kompensation. Nicht zu vergessen sei, dass rund Zweidrittel der Parkplätze im Bahnhofparking im Falle einer Realisierung des Tiefbahnhofes wegfallen würden. Darum sei ein Handeln jetzt erforderlich, weitere 20 Jahre zuzuwarten, liege nicht drin. Der vom Kanton und der Stadt Luzern favorisierten Lösung mit einem Parkhaus Musegg sei daher der Vorzug zu geben.

Diese sei auch aus Sicht der Automobilisten und für den Cartourismus als wesentlich kinderfreundlicher einzustufen: Direkt von der Autobahn ins Parkhaus und von dort auf kurzen Wegen zu Fuss in die Altstadt. So werde die schöne Stadt Luzern für den Tourismus attraktiv gemacht und ebenso für Leute, die in der Altstadt einkaufen wollten.

Markus Baumann führt aus, die Grünliberalen seien nicht vorbehaltlos vom Metroprojekt begeistert. So harrten noch viele Fragen der Klärung, wie etwa die Wirtschaftlichkeit, notwendige flankierende Massnahmen, die Verkehrsbewältigung auf dem Perimeter des Seetalplatzes und auch die Entlastungswirkungen in der Innenstadt. Aber das private Projekt nehme ein wichtiges Problem auf: Es fehlte ein leistungsfähiges und ausbaufähiges System für den öffentlichen Agglomerationsverkehr mit eigenem Trasse. Eine Meterspurbahn wie die Metro stelle eine solche Möglichkeit dar. Das geplante zwei Kilometer lange Metrostück könnte der Initialteil für ein echtes, unabhängiges S- oder U-Bahnnetz mit eigenem Trasse darstellen. Dieses sei indes weiter auch in Siedlungsgebiete zu planen, welche noch nicht mit Schienen erschlossen seien, wie Kriens oder Emmen (als Durchmesserlinie). Längerfristig sei auch ein leistungsfähiger öV-Agglomerationsring denkbar, in welchem die geplanten Hub-Stationen Ebikon, Emmenbrücke und Horw grosszügig verbunden würden. Es gebe also alternative Visionen zu Strassenring, By-Pass, Spange um die Stadt - auch zum Vorteil des Kantons. Stefan Roth erklärt, die CVP-Fraktion könne die Antworten der Regierung nachvollziehen. Hauptgründe gegen das Metroprojekt identifiziere die CVP in fünf Bereichen: Der Verkehrsaspekt werde durch das Projekt nur mangelhaft beleuchtet, indem die Metro nicht im öV-System und somit nicht im Agglomerationsprogramm eingebunden sei. Die Park-and-Ride-Anlage sei zu nahe am Zentrum und entspreche nicht der vorliegenden Strategie. Weiter würden gesellschaftliche Aspekte in Bezug auf den Tourismus insbesondere mit der möglichen Schliessung der Car-Haltemöglichkeit beim Schwanenplatz durch Tourismuskreise als problematisch angesehen. Bei der Realisierung einer Ersatzlösung, bei welcher ein Umsteigen der Car-Touristen erforderlich sei, würde das Ausbleiben von solchen Touristen in der Stadt und der Region befürchtet. Das Projekt enthalte zudem bezüglich umweltrechtlicher Aspekte im Zusammenhang mit der Kompensation von Oberflächenparkplätzen in der Stadt Luzern erhebliche Mängel. Schliesslich seien die finanziellen Aspekte zu erwähnen: Zwar werde von den Initianten ein rentabler Betrieb ausgewiesen, jedoch liege der Investitionsbetrag deutlich über jenem für ein Parkhaus Musegg. Die Betriebskosten seien schlussendlich durch die öffentliche Hand zu finanzieren.

Monique Frey sieht im Namen der Grünen-Fraktion ebenfalls grosse Probleme beim Metroprojekt, insbesondere weil es klar nicht im öV-Netz eingebunden sei. So sei es im Ibach nicht an den Seetalplatz angebunden und beim Schwanenplatz nicht an die Buslinien und die Bahn. Die Kompensation von Parkplätzen werde durch die Initianten als sehr kritisch betrachtet. Es sei dabei unbedingt notwendig, sich auch zu flankierenden Massnahmen Gedanken zu machen. Ansonsten würde man in der Verkehrsproblematik der Stadt Luzern gar nichts lösen. Ein solches Metroprojekt könne nicht nur für den Tourismus gebaut werden. Es müsse ganz klar auch für die Agglomeration und den innerstädtischen Verkehr etwas bringen, sodass auch für Verkehr aus Emmen, Kriens oder Ebikon die Verlagerung auf den öV gelte und das Parkhaus somit für alle etwas bringen müsse. Dies sei aber als politischer Hauptscheiterungspunkt für das Projekt anzusehen. Ein weiterer Aspekt betreffe die Cars in der Stadt. Weil man ja nicht nur Uhren kaufende Touristen wolle, sondern auch solche, die in der Stadt übernachten würden, werde es auch weiterhin Cars in den Strassen haben. Kofferschleppende Reisegruppen, welche vom Schwanenplatz zu den Hotels laufen würden, werde es nicht geben. Der gegenwärtige Hype um die Uhren sei in seiner Fortdauer unsicher. Dieser würde vor allem durch asiatische, chinesische Touristengruppen ausgelöst. Was aber sei, wenn Chinas Politik die Luxussteuer auf solche Güter abschaffen würde, und deren Kauf im eigenen Land für diese Gruppen plötzlich billiger werde? Weiter sei von Stadtpräsident Stefan Roth die Frage angesprochen worden, was bei einem Fallieren und Konkurs des Metroprojekts passiere. Die Stadt hätte dann ein grosses Loch im Berg und die eventuellen Betriebs- oder Rückbaukosten zu tragen. Somit sei auch das Unbehagen der Stadt bezüglich dieses Projektes zu verstehen. Zum anderen Projekt, dem Parkhaus im Musegghügel, sei anzumerken, dass es gerade einmal 36 bis 40 Carparkplätze vorsehe. Das Car-Problem werde dabei aber nicht gelöst, denn gemäss Untersuchungen würden zwischen 16 Uhr und 20 Uhr bis zu 200 Cars den Schwanenplatz anfahren würden. Im Übrigen bestehe die Metro bereits, indem Parkplätze beim Mattenhof oder der Allmend bestünden und man von dort bequem zum Bahnhof Luzern fahren könne und weiter zu Fuss via Seebrücke in fünf Minu-

ten auf dem Schwanenplatz stehe. Die Kritik an der Ausführlichkeit der Beantwortung treffe nicht zu, denn diese passe gut zu den gestellten Fragen.

Marcel Budmiger erklärt für die SP-Fraktion, die Regierung in ihrer ablehnenden Haltung zu unterstützen. Man dürfe immer Fragen, wenn jedoch die Motivation hinter der Anfrage ein Durchdrücken des Metroprojekts gegen den Willen der Stadt Luzern sei, so sei dies schon fragwürdig. Die Antwort der Regierung zeige indes die Nachteile und die vielen offenen Fragen gut auf. Dass das Metroprojekt nicht im Agglomerationsprogramm erscheine sei zwar nachvollziehbar, umgekehrt sei aber von den Projektinitianten schon zu erwarten, dass diese sich mit dem Programm auseinandergesetzt und die nicht vorhandenen Anschlüsse im Projekt behandelt hätten. Das viele Engagement, welches das Projekt binde und noch binden werde, würden wohl besser in realistischere Lösungen bezüglich des Verkehrsproblems in der Stadt investiert. So etwa in die Aufhebung der Sparmassnahmen im öV-Bereich.

Andrea Gmür zeigt sich von der Antwort der Regierung erfreut, zeige sie doch auf, dass das Metroprojekt keine Probleme löse, sondern im Gegenteil neue schaffen würde. Dies sei ebenso aus den Voten von Monique Frey und Marcel Budmiger hervorgegangen. Daniel Keller habe die Vorzüge des Parkhauses Musegg gut aufgezählt. Sie hoffe, er werde entsprechende Überzeugungsarbeit auch bei der SVP-Fraktion der Stadt Luzern leisten können. Die CVP stehe voll hinter dem Parkhaus Musegg. Es sei indes falsch nur von 36 Car-Parkplätzen auszugehen, sondern von mindestens deren 60. Zudem gebe es Möglichkeiten, einen Ausbau zu planen. Sie bitte die Regierung zusammen mit dem Stadtrat Luzern die Planung für das Projekt Parkhaus Musegg voranzutreiben, damit die existierenden Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern nachhaltig gelöst werden könnten.

Marcel Omlin findet es falsch, die Projekte Parkhaus Musegg und Metro gegeneinander auszuspielen. Der Vorwurf, dass das privat organisierte Metroprojekt nicht in das Agglomerationsprogramm Eingang gefunden habe, sei durch den Zeitablauf zu erklären, weil ja die Metroidee erst später lanciert worden sei. Zudem sei es fragwürdig, wenn der Staat in einem privat getragenen Projekt schon wieder korrektiv dreinrede. Vom Parkhaus Musegg habe man erstmals vor 30 Jahren gesprochen und es damals in hohem Bogen verworfen. Heute werde diese Idee jedoch wieder als gangbar bezeichnet. Vermutlich spreche man in 30 Jahren ebenso von der Metroidee. Die Anbindung des Kantonsspitals, welche durch eine neue Lex VBL und einer Tangentiallinie gelöst werden solle, passe in das Gesamtbild: Die Regierung zeige damit ihre Linie, wonach alles dem Tiefbahnhof untergeordnet werden müsse, selbst wenn bessere Ideen vorlägen und diese auch finanzierbar seien. Die Befürchtung nach einem Scheitern des Metroprojektes würde der Stadt Luzern ein Loch zurückbleiben, sei unbegründet. Er macht sich stark für eine Offenheit gegenüber alternativen Ideen. Man solle die Planer hinter dem Metroprojekt, allesamt ausgewiesene Fachpersonen und keine Utopisten, nicht unnötig behindern. Weiter habe das Projekt Ausbaupotential in Richtung noch nicht erschlossener Quartiere wie etwa die Tribschenstadt oder die Allmend.

Im Namen des Regierungsrates nimmt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng Stellung zu den aufgeworfenen Fragen. Er sei sich bewusst, dass er die Unzufriedenheit bezüglich Zeitpunkt, Inhalt und Gehalt der Antwort nicht beseitigen könne, jedoch möchte er auf einige wichtige Aspekte hinweisen. Private Ideen, Initiativen und Infrastrukturmitfinanzierungen begrüsse der Regierungsrat grundsätzlich. Auch habe man zusammen mit den Initianten und der Stadt Luzern das Projekt besprochen. Dabei habe die Regierung den Initianten aufgezeigt, welche Abklärungen noch zu tätigen seien und welche Verfahren durchlaufen werden müssten. Dabei habe man klar signalisiert, bei diesen Abklärungen zu helfen. Die Herausforderung bestehe aber darin, dass das Metroprojekt keine Lücken in der öV-Strategie fülle, sondern ein Zusatzangebot darstelle. Allerdings sei es vorstellbar, dass es dereinst Teil der Strategie sein könnte. Der Nutzen dieses Projekts müsse allerdings noch besser aufgezeigt werden. Die breit abgestützten Planungsinstrumente bezüglich des Verkehrs, wie Richtplan öV-Bericht, Agglomerationsprogramm und Betriebskonzept, seien ausdiskutiert, in der Bevölkerung abgestützt und würden durch den Kantonsrat getragen. Das von der Regierung dementsprechend zu verfolgende Konzept zeige gegenüber der Metro gewisse Unterschiede. So arbeite das Konzept mit Hubs und Park-and-Ride-Anlagen, wie sie sie in Sursee und Willisau bereits bestehen würden. Das Konzept setze darauf, dass weiträumig auf den öV umgestellt werde. Nicht so beim Metroprojekt: So erachte es die Regierung beispielsweise als nicht sinnvoll, wenn von Sursee nach dem Ibach das Auto genutzt und erst dann auf die Metro umgestiegen werde. Bezüglich der Finanzierung sei es nicht die primäre Aufgabe der Regierung bei einem Projekt zu applaudieren, sondern wie in der Antwort dargestellt,

diese auch zu hinterfragen. So fehle etwa die finanzielle Gesamtsicht. Das Metrobauwerk solle gemäss Initianten rund 400 Millionen Franken kosten. Zu den Betriebskosten würden aber noch keine konkreten Zahlen vorliegen. Zudem sei der wichtige Faktor noch nicht geprüft worden, ob die Metro überhaupt als abgeltungsberechtigter öffentlicher Verkehr gelten und somit Mitfinanziert werden könne. Es dürfe nicht sein, dass eine Situation entstehe, wo der Betrieb durch die öffentliche Hand zu tragen wäre, damit sich die Investitionen rechnen würden. Die Regierung zeige sich aber weiterhin offen gegenüber diesem Projekt und werde weitere Abklärungen unterstützen. Er betone, dass die Regierung sich nie gegen die Metro ausgesprochen habe, sondern nur ihre Pflicht wahrnehme, die Herausforderungen aufzuzeigen. Ebenso würden das Parkhaus Musegg und die Metro nicht gegeneinander ausgespielt.

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden.