

Luzern, 15. September 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 721**

Nummer: A 721
Protokoll-Nr.: 1067
Eröffnet: 23.03.2026 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Zehnder Ferdinand und Mit. über die Volksinitiative CityLink Luzern und die Auswirkungen dieses regional bedeutsamen Mobilitätsprojektes**Vorbemerkung:**

Die Anfrage nimmt direkt auf die kommunale Volksinitiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» Bezug, über die in der Stadt Luzern im kommenden Jahr abgestimmt wird. Unser Rat hat sich gemäss bundesgerichtlicher Praxis zurückzuhalten, wenn Abstimmungen auf kommunaler Ebene stattfinden, damit die Stimmbevölkerung nicht durch die Antwort beeinflusst wird. Dies gilt auch bei einer allfälligen Betroffenheit kantonaler Projekte.

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die städtebauliche und regionale Bedeutung des Volksinitiativprojekts CityLink Luzern für den Kanton Luzern?

Innerhalb der kantonalen Mobilitätsstrategie ([Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern](#)) respektive der kantonalen Raum- und Verkehrsplanung spielt der intermodale Verkehr eine wichtige Rolle, dieser soll für die Zukunft noch weiter gestärkt werden. In verschiedenen Zielen sowie in den strategischen Stossrichtungen kommt dies entsprechend zur Geltung. Die intermodale Mobilität soll zukunftsgerichtet und entsprechend den raumtypischen Zielsetzungen gefördert werden. Damit einhergehend wird in der Strategie festgehalten, dass Möglichkeiten zur Realisierung von Verkehrsdrehscheiben (Autobahndrehscheiben, Verkehrsdrehscheiben am Agglomerationsrand, Mini-Hubs an wichtigen Umsteigeknoten etc.) mit einer sinnvollen Einbindung ins Gesamtverkehrssystem ein Teil des Gesamtverkehrssystem sein können.

Der öffentliche Verkehr (öV) soll primär basierend auf den bisherigen Systemen weiterentwickelt werden, bei der Bahn mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und die Busse sollen dank Busbeschleunigungsmassnahmen zuverlässiger verkehren können. Ein neues zusätzliches System, welches neue Schnittstellen mit sich bringt, steht nicht im Vordergrund.

Projektideen wie der CityLink können den Strategien betreffend Mobilitätsdrehscheibe bzw. Verkehrsdrehscheibe und dem damit verbundenen Umstieg vom Auto bzw. dem Car bzw. dem Fernbus auf den öV entsprechen. Dies bedarf jedoch vertiefter Abklärungen. Diese machen aus Sicht unseres Rates nur Sinn, wenn die Standortgemeinde das Projekt unterstützt und vorantreiben will.

Zu Frage 2: Welche verkehrliche und raumplanerische Bedeutung misst der Regierungsrat einer direkten Verbindung zwischen der Luzerner Innenstadt, dem Kantonsspital und dem Entwicklungsgebiet Ibach bei, insbesondere mit Blick auf die Funktion des Kantonsspitals als einem der grössten Arbeitgeber im Kanton?

Eine direkte Verbindung als Ergänzung zum bestehenden öV zwischen der Luzerner Innenstadt, dem Kantonsspital und dem Entwicklungsschwerpunkt LuzernNord kann aus verkehrlicher und raumplanerischer Sicht von Bedeutung sein. Insbesondere hinsichtlich der Erschliessung des Luzerner Kantonsspitals sowie von Teilen des Entwicklungsschwerpunkts LuzernNord kann eine leistungsfähige Anbindung zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Entlastung des Strassennetzes beitragen. Bei einer Ein- und Anbindung des Kantonsspitals müsste dies in die Arealentwicklung des Kantonsspitals integriert werden. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt einer Station wären vollumfänglich durch die Betreiber zu tragen. Weiter verweisen wir auf unsere Antwort zur Frage 1.

Zu Frage 3: Welche raumplanerischen und regulatorischen Voraussetzungen auf Kantonsebene müssten für die Realisierung des Projekts CityLink Luzern geschaffen werden, etwa in Bezug auf Zonenplanung, Überfahrtsrechte oder Waldabstandsregelungen, und wie gedenkt der Regierungsrat, diese anzugehen?

Um dies konkret beurteilen zu können, liegen uns zum jetzigen Zeitpunkt zu wenig konkrete Informationen vor. Generell kann jedoch gesagt werden, dass es für ein solches Vorhaben raumplanerisch in der Regel eine Verankerung im kantonalen Richtplan bedarf. Auch sind üblicherweise Anpassungen der kommunalen Nutzungsplanung nötig. Die Standorte der Anlagen, deren Erschliessung sowie die Auswirkungen auf Natur, Landschaft, Wald und weitere Schutzinteressen sind im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zu prüfen.

Regulatorisch bedürfen Vorhaben wie das Projekt CityLink in der Regel einer Plangenehmigung nach dem Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung (Seilbahngesetz, SebG; SR 743.01) durch das Bundesamt für Verkehr (BAV). Sofern erforderlich, ist dabei auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen. Zusätzlich ist in der Regel eine Konzession sowie eine Betriebsbewilligung durch das BAV notwendig. Je nach Lage und Ausgestaltung des Projekts können weitere Bewilligungen erforderlich sein, namentlich in den Bereichen Rodung und Waldrecht, Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Denkmalpflege sowie Strassenbau und Erschliessung. Die verschiedenen Planungs- und Bewilligungsverfahren sind zwischen den zuständigen Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden zu koordinieren.

Zu Frage 4: Auf welche Weise gedenkt der Regierungsrat, frühzeitig mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in Kontakt zu treten, um die kantonalen Interessen bei einem allfälligen Plangenehmigungsverfahren einzubringen? Zu einer Gesamtbetrachtung gehören ebenfalls, dass die Richt- und Nutzungsplanung aktuell sind und eine Abstimmung der Vorhaben mit den Bereichen Landschaft, Siedlung, Verkehr und Umwelt stattgefunden hat.

Wie in der Antwort zu Frage 3 aufgezeigt, wären bei einer Weiterverfolgung des Projekts zahlreiche Verfahren und eine umfassende zeitliche und materielle Koordination zwischen dem BAV, dem Kanton und der Stadt Luzern nötig. Sowohl der Kanton wie auch das BAV können dabei den Koordinationsprozess einleiten.

Zu Frage 5: Die Gemeinde Emmen prüft eine Verlängerung der Seilbahn bis zum Seetalplatz/Bahnhof Emmenbrücke. Welche Rolle sieht der Regierungsrat für den Kanton Luzern bei der regionalen Koordination und Weiterentwicklung dieses über Gemeindegrenzen hinausreichenden Vorhabens?

Sofern das Projekt weiterverfolgt werden sollte, wäre die übergeordnete Abstimmung in erster Linie durch den Kanton vorzunehmen, der sicherzustellen hätte, dass die verschiedenen Interessen gebündelt werden, das Projekt in die Raum- und Verkehrsplanung eingebettet ist und mit bestehenden sowie geplanten Infrastrukturen abgestimmt wird. Die konkrete Projektentwicklung und Umsetzung allerdings lägen primär in der Verantwortung der Projektträger und den beteiligten Gemeinden.

Zu Frage 6: CityLink Luzern wäre die erste urbane Seilbahn der Schweiz, gefertigt durch das Zentralschweizer Unternehmen Garaventa. Welches Potenzial sieht der Regierungsrat in diesem Pionierprojekt für den Kanton Luzern als Innovationsstandort im Bereich nachhaltiger urbaner Mobilität?

Eine urbane Seilbahn wie CityLink kann neue, platzsparende und emissionsarme Mobilitätslösungen aufzeigen und damit den Kanton Luzern als Anwendungsfeld für nachhaltige Verkehrskonzepte positionieren. Zugleich bietet die Beteiligung von Garaventa Chancen für regionale Wertschöpfung und Know-how-Entwicklung im Bereich moderner Verkehrsinfrastruktur.

Zu Frage 7: Da eine private Finanzierung für eine allfällige Verlängerung nach Emmen nicht möglich sein dürfte: Über welche kantonalen Förderinstrumente im Bereich öffentlicher Verkehr oder regionaler Entwicklung liesse sich ein Beitrag an den regionalen Abschnitt Luzern–Seetalplatz prüfen, und welche Schritte gedenkt der Regierungsrat diesbezüglich einzuleiten?

Das Projekt CityLink soll gemäss Initianten privat finanziert werden und es erfolgt grundsätzlich keine Finanzierung durch den Kanton. Für eine allfällige Verlängerung wären zunächst die Finanzierungsmöglichkeiten mit dem bestehenden Instrumentarium zu prüfen. Dazu gehört insbesondere eine Mitfinanzierung durch den Bund im Zusammenhang mit dem Programm Agglomerationsverkehr des Bundes. Der Kanton kann gemäss § 17 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 22. Juni 2009 (SRL Nr. 775) an den Bau, die Änderung und den Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Weiter wäre zu klären, ob der Betrieb bei vollständiger Integration in den öV über Abgeltungen gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen mitfinanziert werden kann.