

Weshalb braucht es die Initiative ?

Das Metro-Projekt ist eine von mehreren Visionen, welche zur Lösung der Carparkierungs-problematik in der Stadt Luzern in die öffentliche Diskussion eingebracht wurden. Diese Auswahl an Lösungsmöglichkeiten ist äusserst positiv zu werten, zeigt es doch auf, dass zumindest breit abgestützt die Erkenntnis vorherrschend ist, dass dringend ein neuer Lösungsweg umgesetzt werden muss. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Aufrechterhaltung des heutigen Ist-Zustands, mit dem unbefriedigenden Anhaltekonzept am Schwanenplatz und den Carparkplätzen am Inseli, Löwen- und Kasernenplatz und im Lido/Brüelmoos, in der Bevölkerung nicht mehr lange goutiert wird. Bereits die Zustimmung der Bevölkerung zur Inseli-Initiative im Jahr 2017 hätte eigentlich für die Stadt Luzern als Auftrag gelten sollen, unverzüglich Alternativen zur Inseli-Carparkierung auszuarbeiten.

Aktuell präsentieren sich vier Projekte zur Lösung der Reisebusproblematik: das Musegg-Parking, das Schweizerhof-Seeparking -beide von privater Seite eingebracht- sowie die vom Stadtrat favorisierte Idee einer Carparkierungsanlage auf der Allmend und das Projekt Metro. Während die ersteren reine Parkhaus- bzw. Parkplatz-Projekte darstellen, ist das Projekt Metro ein ganzheitlich angelegtes ÖV-Erschliessungsprojekt, das sowohl die Reisebusprobleme in der Stadt wie auch die Parkplatz- und Erreichbarkeitsprobleme des Kantonsspitals nachhaltig löst.

Deshalb können die reinen Parkplatzprojekte nur unter sich in "Konkurrenzsituation" treten und nur indirekt mit der Metro verglichen werden. Dennoch wehren sich die Metro-Initianten grundsätzlich nicht gegen den Ansatz des Stadtrats zu einem Strategieprozesses zur Entwicklung einer mehrheitsfähigen Lösung für das Carregime. Im Gegenteil sehen wir dies sogar als Chance an, um aufzuzeigen, dass das Metro-Projekt in einer ergebnisoffenen Gegenüberstellung mit anderen Projekten und Visionen das beste Ergebnis erzielen wird. Ein Vergleich mit anderen Projekten darf sich aber nicht nur auf die Carparkierungsthematik beschränken.

Um den vom Stadtrat immer wieder erwähnten Strategieprozess auch sicher ergebnisoffen anzugehen, braucht es zuerst die Offenheit des Stadtrats, auch wirklich alle Projekte in diesen Prozess einzubeziehen. Mit der Ablehnung der Metro-Initiative lässt der Stadtrat vorab aber bereits erkennen, dass für ihn die Metro-Variante sowieso nicht in Frage kommt (was übrigens auch für die Musegg-Variante gilt).

Zu bedenken gilt es aber auch, dass mit weiteren Studien erneut viel Zeit verloren geht, ohne dass auch nur der Ansatz einer Lösung umgesetzt wird.

Mit der nun vorliegenden Initiative geht es somit nicht darum, ein bereits realisierbares Bauprojekt umzusetzen. Die politischen Behörden werden aber aufgefordert, sich einerseits mit einem zukunftsfähigen und auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Projekt zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme auseinanderzusetzen und die Möglichkeit zur Lösung sowohl der Reisebusproblematik und der Erreichbarkeit des Kantonsspitals zu schaffen und andererseits mit der Metro offen zu sein für spätere Entwicklungen im Nahverkehrssystem von Luzern.

Die Metro ist im Betrieb wirtschaftlich und deshalb auch finanzierbar.

Dies belegen das erarbeitete umfassende Betriebskonzept und die darin enthaltenen detaillierten Berechnungen erfahrener Fachplaner. Verschiedene Gespräche mit potenziellen Investoren und Investmentbanken bestätigen deren Interesse an einem Engagement in Infrastrukturprojekten.

Als Teil des Verkehrsverbunds (VVL) und angebunden an sinnvoll platzierte P&R-Anlagen ist eine Metro, trotz hoher Anfangsinvestitionen, wirtschaftlich attraktiv.

Anspruchsvoll ist der Aufbau der Finanzierungslösungen, da nur ein PPP-Model (Public private partnership) mit Beteiligungen von Bund, Kanton, Agglomerationsgemeinden und privaten Investoren zum Erfolg führen wird.

Die Argumente im Überblick

Dem Öffentlichen Verkehr in Stadt und Agglomeration werden neue Möglichkeiten eröffnet. Damit steigt auch die Sicherheit für Mensch und Umwelt an bis anhin stark frequentierten und gefährlichen Brennpunkten wie beispielsweise am Schwanenplatz und am Löwenplatz. Das alles braucht Mut. Packen wir es an. Wir haben die Argumente dazu.

- Nach den Pferdekutschen, die Eisenbahn: immer wieder mussten mit kühnen Lösungen die Transportwege und Fussgängerströme entflechtet werden
- Die Metro schont die Umwelt, schafft Kapazitäten, die nur auf diesem Weg möglich sind
- Die Metro kann mit den bisherigen ÖV-Systemen – Busse, S-Bahnen, möglichem Durchgangsbahnhof, geschickt zu einem leistungsfähigen Verkehrsverbund kombiniert werden
- Mit der vorgeschlagenen ersten Etappe wird der Engpass Schwanenplatz und die Erschliessung des Kantonsspitals nachhaltig gelöst
- Die Metro funktioniert lange bevor der Durchgangsbahnhof gebaut sein wird

- Andere, vergleichbare Städte wie z.B. Lausanne, setzen mit Erfolg auf die Metro (Beispiele Lausanne und andere lassen sich im Detail aufzeigen, auch Finanzierung und Wirtschaftlichkeit)
- Die Metro ist wirtschaftlich und kann deshalb finanziert werden, wobei innovative Finanzierungsansätze, wie sie bis heute in der Stadt noch nicht angewendet werden, notwendig sind
- Die Metro ist ein Mehr-Generationenprojekt; ein Befreiungsschlag, ein Jahrhundertwerk
- Die Metro verhindert ein während der Bauzeit des Durchgangsbahnhofs zwangsläufig entstehendes Verkehrschaos im Stadtzentrum

Fazit

Aufgrund der Ausführungen zeigt sich, dass das Projekt «Metro-Luzern»

- realistisch
- passend
- verhältnismässig
- zeitgemäss
- finanzierbar
- nachhaltig
- umsetzbar

ist.

Machen wir uns also auf, das politische Umfeld davon zu überzeugen. Es ist nicht zu spät, die Meinung zu ändern und damit eine überzeugende, ganzheitliche Lösung zu ermöglichen.

Die Luzernerinnen und Luzerner werden es Ihnen verdanken.

Luzern, 10. September 2019

Das Initiativkomitee Metro Luzern