

## La gauche freine le métro lucernois Die Linke behindert die Luzerner U-Bahn

Zur Entlastung der Innenstadt schlägt eine bürgerliche Gemeinschaftsinitiative eine U-Bahn-Linie vor

SEVAN PEARSON

### Transports

Luzern hält es nicht mehr aus. Als Opfer seiner Anziehungskraft sieht die Stadt jeden Tag Dutzende, ja sogar Hunderte von Reisebussen. „Während der Stoßzeiten verstopfen diese die Busspuren, vor allem an der Seebrücke. Nicht zu vergessen der starke Autoverkehr im Zentrum der Stadt“, sagt Marcel Sigrist, einer der Initiatoren eines U-Bahn-Projekts. Ein Ausschuss, der sich aus Vertretern der Rechten zusammensetzt, hat gerade eine Initiative für den Bau einer U-Bahn-Linie vorgelegt. Seltsamerweise gehören weder die Grünen noch die Sozialisten zu den Initiatoren. Das 400 Millionen Franken teure Projekt hätte dennoch alles, was ihnen gefällt. Neben der zukünftigen M3 in Lausanne wird derzeit in der Schweiz keine weitere Stadtbahn untersucht.

Die zwei Kilometer lange Strecke beginnt am Schwanenplatz in der Innenstadt und endet in der Nähe der Autobahn in Reussegg. Dort soll ein großer P+R-Parkplatz entstehen, der es Touristenbussen ermöglicht, das Stadtzentrum zu umgehen. Das Projekt beinhaltet auch einen Zwischenstopp im Kantonsspital. „Das ist ein erster Schritt. Die Linie könnte das Rückgrat eines echten U-Bahn-Netztes werden“, stellt sich Marcel Sigrist vor.

### Die skeptische Linke

Warum ist die Linke dann nicht begeistert von dem Projekt? „Die Reussegg-Linie zu beginnen, wo es nichts gibt, macht keinen Sinn“, ärgert Nico van der Heiden, gewählter Sozialist in der Legislative. „Diese U-Bahn wird nur von denen benutzt, die das Auto benutzen. Zudem ist der Schwanenplatz 300m vom SBB-Bahnhof entfernt, was unpraktisch ist. Wenn eine Metro gebaut wird, muss sie an das übrige öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden. Es wäre sinnvoller, vom Bahnhof Luzern durch das Spital und die Reussegg zu fahren und dann die SBB-Haltestelle in Emmenbrücke zu erreichen“, sagt er.

### Finanzierung in Frage

Die Sozialdemokraten sind auch über die Finanzierung besorgt. „Dieses Projekt ist kommunal und unsere Stadt hat nicht die Mittel, es zu finanzieren. Wir sollten damit beginnen, Busspuren getrennt vom Privatverkehr in der Innenstadt zu schaffen“, argumentiert er.

Michael Töngi, Präsident der Sektion Luzern des Verkehrs- und Umweltverbandes (ATE), ist ebenfalls kritisch: „Das ist ein teures Projekt, es wäre besser, das bestehende RER- und Busnetz auszubauen. Und eine Metro ist nicht geeignet für eine Stadt von der Grösse Luzerns, deren Agglomeration nur 180'000 Einwohner hat.“

Die Linke setzt viel Hoffnung in den Umbau des SBB-Bahnhofs. Bis 2035 bis 2040 müssen die Züge nicht mehr umkehren: Eine unterirdische Strecke soll die derzeitige Sackgasse beseitigen. „Es ist ein Projekt auf dem richtigen Weg und hat den Vorteil, dass es vom Bund finanziert werden kann. Es würde auch die Geschwindigkeit der S-Bahn erhöhen“, argumentiert Michael Töngi.

## **Konkurrierende Projekte**

Selbst für Fabian Reinhard, Präsident der PLR der Stadt und Abgeordneter, "ist die U-Bahn nicht unbedingt die beste Lösung für den Zustrom von Touristenbussen. Andere Projekte zielen darauf ab, ihr Parken an der Seebrücke zu vermeiden, indem sie neue Tiefgaragen im Zentrum der Stadt schaffen", erinnert er sich. Was die Linke ablehnt.

Doch Fabian Reinhard ist es ein besonderes Anliegen, die verschiedenen Ideen automatisch in Konkurrenz zu setzen. "Unsere Partei ist der Meinung, dass Vorschläge zuerst neutral analysiert werden müssen, bevor sie eine Position bezieht.

Es ist nun Aufgabe der Stadtverwaltung, ihre Empfehlung an den Gesetzgeber zu richten, der über die Initiative entscheiden wird. Wenn sie abgelehnt wird, liegt es an der Öffentlichkeit zu entscheiden. "Ich bin optimistisch, weil die Idee der U-Bahn sehr beliebt ist", sagt Marcel Sigrist. "Sobald eine breite Diskussion mit der Bevölkerung stattgefunden hat, wird das Projekt wegen der hohen Kosten abgelehnt", prognostiziert Michael Töngi. Es wird wahrscheinlich noch viel Wasser unter der Seebrücke durchfließen, bevor sich die verschiedenen Parteien auf ein Projekt einigen.