



Hauptausgabe

Zentralschweiz am Sonntag
6002 Luzern
041/ 429 51 51
www.luzernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 85'513
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 385.010
Abo-Nr.: 1093257
Seite: 13
Fläche: 73'201 mm²



Der Mann will seinen Namen nicht in der Zeitung lesen. Nur so viel: Es handelt sich um einen Kaufmann aus dem Kanton Zug, der den Initianten der angedachten Luzerner Metro in Sachen Finanzbeschaffung zur Hand geht. Und der Zuger hat Brisantes zu erzählen. «Ich stehe in Kontakt mit einem Investor, der bereit wäre, die gesamten 400 Millionen Franken, welche für das Projekt benötigt werden, zu finanzieren.» Hoppla! Das ist eine Aussage, die aufhorchen lässt. Um wen es sich beim potenziellen Grossinvestor handelt, will der Mann nicht sagen. Nur so viel: «Das Geld liegt in der Schweiz.»

Rendite ab erstem Betriebsjahr

Der Ruswiler Immobilienkaufmann Franz Zihlmann bildet zusammen mit Marcel Sigrist die Führungscrowd, die das geplante Metro-Projekt in der Stadt Luzern vorantreibt. Zihlmann hat Kenntnis vom Grossinvestor und sagt: «Unterschieden ist noch nichts, und solange das nicht der Fall ist, kann und darf ich keine Details bekannt geben.» Verständlich, dass Zihlmann beim ambitionierten Vorhaben nicht nur auf eine Karte setzt. Er sagt: «Wir sind auch noch mit anderen möglichen Geldgebern in Kontakt.»

Wer seine flüssigen Mittel dereinst in das Bahnprojekt investieren will, kann gemäss Zihlmann mit einer stolzen Rendite von «5½ bis 6 Prozent rechnen». Diesen Ertrag soll die Metro gemäss Zihlmann ab dem ersten Betriebsjahr

abwerfen.

Bis zu 150 Cars weniger in der Stadt

Der Mitinitiant rechnete bei der Projektvorstellung im Juni 2013 bei voller Auslastung mit einem Jahresumsatz von rund 34 Millionen Franken. Diese Summe soll einerseits mit Metro- und Parkticket-Einnahmen sowie dem Verkauf von Werbeflächen generiert werden. Die Metro würde den Schwanenplatz mit einer Parkhausanlage im Gebiet des Autobahnanschlusses Emmen Süd verbinden. Der künftige Bau bei der KVA Ibach hätte eine Kapazität für bis zu 3500 Autos sowie gemäss Zihlmann nach neuestem Stand Platz für 150 Cars.

Noch ist es aber nicht so weit. Der Ruswiler rechnet damit, dass - falls der



Hauptausgabe

Zentralschweiz am Sonntag
6002 Luzern
041/ 429 51 51
www.luzernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 85'513
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 385.010
Abo-Nr.: 1093257
Seite: 13
Fläche: 73'201 mm²

Investor vorhanden ist - unverzüglich mit dem Vorprojekt gestartet werden kann. Weil es sich beim Metro-Vorhaben um ein Bahnprojekt handelt, wird auch Bern mitreden. Sitzt der Geldgeber dann einmal mit im Boot, rechnet Zihlmann,

das die Bagger im Verlaufe des Jahres 2016 auffahren werden. Das Metro-Projekt ist aber derzeit nicht das einzige Vorhaben, welches künftig zur Beruhigung der Verkehrssituation in der Stadt Luzern beitragen soll. Ebenfalls in

der Projektphase befindet sich das Bauvorhaben «Parkhaus im Musegghügel». Der Bau würde 700 Autos und 36 Cars Platz bieten. Eine unterirdische 100 Meter lange Passage würde die Fussgänger dann direkt ins Altstadtzentrum führen.



Projekt erhält viele Auflagen

POLITIK er. Die private Finanzierung des Metro-Projektes wird von der städtischen Behörde grundsätzlich begrüsst. Mit ein Grund ist sicher, dass mit der unterirdischen Schienenbahn das Gebiet des Schwanenplatzes sowie die Innenstadt entlastet würden.

Aussenquartiere berücksichtigen

Die Initianten müssen zudem aufzeigen können, dass mit dem Projekt insgesamt in den Aussenquartieren sowie in der gesamten Agglomeration nicht Mehrverkehr entsteht. Die Behörden stützen sich bei ihrer Forderung auf einen Volksentscheid. Das Stadtluzerner Stimmvolk hat an der Urne einem Reglement zugestimmt, das eine nachhaltige Mobilität zum Ziel hat.

Ausserdem verlangen die Vertreter der öffentlichen Hand von den Initianten eine Zusicherung, dass das Projekt auch wirklich, wie versprochen, ohne Steuergelder über die Runden kommt.

Strassennetz nicht erweitern

Zudem wollen Kanton und Stadt vom Projektteam wissen, wie die Metro in die Verkehrs- und Siedlungsstrategie des Agglomerationsprogramms und in die Mobilitätsstrategie der Zentralschweizer Metropole integriert werden kann. Ausserdem muss die Zufahrt zum geplanten Grossparkhaus im Gebiet der KVA Ibach über das bestehende Strassennetz abgewickelt werden können.