

## Zürcher ÖV-Koryphäe kämpft für Luzerner Metro

**Verkehr** Die Initianten der Metro Luzern verfolgen ihre Idee hartnäckig weiter. Mit Paul Stopper, dem «Vater» der Zürcher Durchmesserlinie, haben sie nun einen gewichtigen Fürsprecher ins Boot geholt.

Interview: Robert Knobel  
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Wie sollen die Luzerner Verkehrsprobleme und insbesondere die Sache mit den Touristencars gelöst werden? Die Frage treibt die Stadtluzerner Politik seit Jahren um – eine klare Antwort bleibt sie bisher schuldig. Nach wie vor buhlen mehrere Ideen um die Gunst der Stadtpolitiker. Im Zentrum der Diskussion standen in den letzten Monaten vor allem die Parkhaus-Projekte Musegg und Schweizerhof. Das Projekt «Metro Luzern», das 2013 präsentiert wurde, rückte hingegen in den Hintergrund und konnte kaum auf politischen Support zählen. Doch die Initianten um den Luzerner Ingenieur Marcel Sigrist halten an ihrem Projekt fest und holen sich nun prominente Unterstützung. Es handelt sich um Paul Stopper, der in Zürich schon einmal eine verkehrstechnische «Utopie» zum Fliegen brachte.

**Paul Stopper, Ihre Idee für einen zweiten Durchgangsbahnhof in Zürich wurde anfänglich als nicht realisierbar belächelt. Am Ende wurde er tatsächlich gebaut. Nun setzen Sie sich für die Metro Luzern ein, die ebenfalls von vielen als unrealistisch angesehen wird. Weshalb?**

Ich war kürzlich am Luzerner Pilatusplatz und war erstaunt über den dichten Verkehr. Ich dachte, das ist ja schlimmer als in Zürich! Seit der Abschaffung der Trams in den Sechzigerjahren ist in Luzern in Sachen ÖV nicht mehr viel passiert. Es ist deshalb höchste Zeit, dass in die Infrastruktur investiert wird.

**Unterirdische Metros kennt man vor allem von Grossstädten. Ist Luzern nicht zu klein dafür?**

Eine Metro muss gar nicht immer unterirdisch verlaufen. Bei der ersten Etappe von der Reussegg über das Kantonsspital zum Schwanenplatz bietet sich eine unterirdische Linienführung aufgrund der Topografie an. Doch der entscheidende Vorteil des Projekts ist, dass es beliebig erweiterbar ist bis hin zu einem verzweigten Streckennetz in die ganze Agglomeration Luzern.

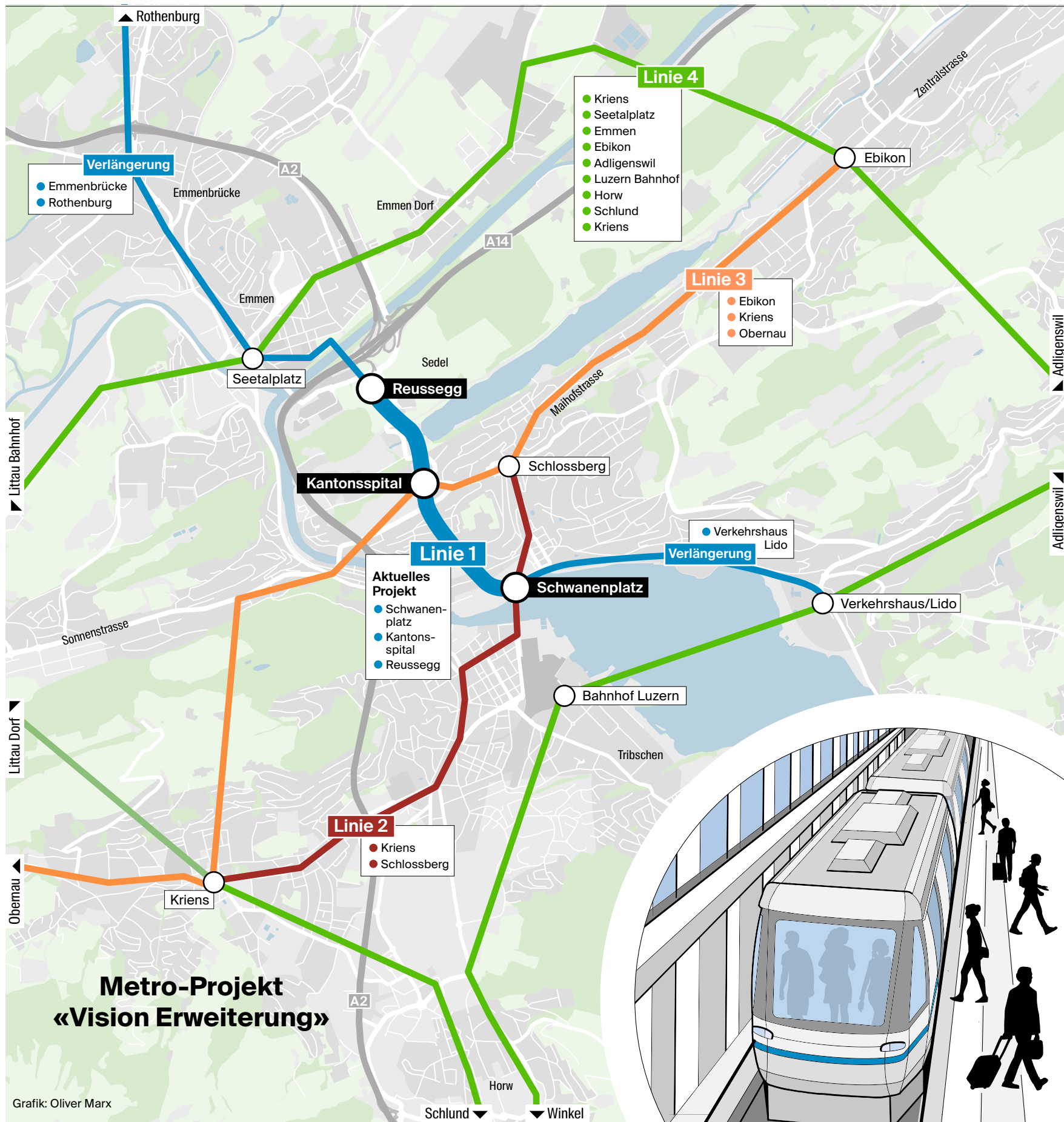
**Die Metro könnte also nach Kriens oder Emmenbrücke verlängert werden?**

Selbstverständlich. Dies müsste dann nicht mehr zwingend unterirdisch geschehen, sondern man könnte die bisherigen Bustrassen dafür verwenden. So käme Luzern zu einem Tramsystem, das teils unterirdisch, teils aber auf den bestehenden Strassen verkehrt.

**Ein Tram wurde in Luzern bisher stets verworfen – weil zu teuer und weil der Platz fehle...**

Andere Städte haben es auch geschafft, das Tram wieder einzuführen. Paradebeispiel ist Strassburg. Aber auch in der Schweiz gibt es Beispiele für eine Kombination von unter- und oberirdischen Trambahnen, etwa in Lausanne und bald auch in Lugano. Auch in Zürich gibt es einen unterirdischen Tramabschnitt zwischen Milchbuck und Schwamendingen.

**Kritiker finden die Metro als ÖV-Projekt zwar sympathisch, stören sich aber am Parkhaus in der Reussegg mit 2500 Parkplätzen. Braucht es die wirklich?**



Sieht so die Zukunft des Luzerner ÖVs aus? Im Zentrum des aktuellen Metro-Projekts steht lediglich die Verbindung zwischen dem Schwanenplatz und einem Parkhaus im Reussegg (Linie 1). Die Initianten sehen jedoch auch die Möglichkeit, die Metro beliebig weiter auszubauen, um so die gesamte Agglomeration zu erschliessen.

### Zur Person

Paul Stopper (71, Bild) war von 1974 bis 1998 im Stadtplanungsamt der Stadt Zürich als Projektleiter ÖV tätig, nachher noch von 1998 bis 2000 beim Zürcher Tiefbauamt. Auf seine Initiative gehen insbesondere der zweite Durchgangsbahnhof und die Glattalbahn zurück. Er war zudem an diversen Ausbauschritten der Zürcher S-Bahn beteiligt. Von 1979 bis 1991 war er zudem Mitglied des Zürcher Kantonsrats. (rk)



«Ich war kürzlich am Luzerner Pilatusplatz und war erstaunt über den dichten Verkehr. Ich dachte, das ist ja schlimmer als in Zürich!»

Paul Stopper  
Verkehrsexperte

**egg mit 2500 Parkplätzen. Braucht es die wirklich?**

Zugegeben, die Zahl tönt nach viel. Aber man muss auch sehen: Allein das Luzerner Kantonsspital hat aufgrund der Erweiterungsbauten längerfristig einen Bedarf an rund 1000 zusätzlichen Parkplätzen. Dank der geplanten Metro-Haltestelle unter dem Kantonsspital kann man diese 1000 Parkplätze in die Reussegg verlagern. Dadurch können die Wohngebiete rund ums Kantonsspital deutlich vom Privatverkehr entlastet werden.

**Es bleiben aber immer noch 1500 zusätzliche Parkplätze, die geschaffen werden...**

Die kann man in der Innenstadt teilweise kompensieren – oder man kann in einer ersten Etappe auch ein kleineres Parkhaus bauen. Das muss halt politisch diskutiert werden. Nicht zu vergessen sind auch die rund 200 geplanten Car-Parkplätze. Damit kann man das Car-Problem in Luzern weitgehend lösen – Touristen gelangen innert drei Minuten vom Parking zum Schwanenplatz.

**In der Stadt Luzern sind zurzeit zwei Initiativen hängig – fürs Parkhaus Musegg und für die Metro. Der Stadtrat muss zu beiden eine**

Fortsetzung auf Seite 14