

Luzern, 8. September 2023

**ANTWORT AUF ANFRAGE****A 1077**

Nummer: A 1077  
Protokoll-Nr.: 925  
Eröffnet: 20.03.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Keller Daniel und Mit. über die weitere Parkplatzplanung rund um den Bahnhof Luzern**

Zu Frage 1: Als bedeutendste Mobilitätsdrehscheibe der ganzen Zentralschweiz nimmt der DBL eine zentrale Stellung ein. Ist sich der Regierungsrat dieser Ausgangslage bewusst, und was unternimmt er konkret, damit der Bahnhof Luzern auch künftig mit allen Verkehrsmitteln (öV, Velo, Fussverkehr *und* MIV) jederzeit zuverlässig und auf direktestem Weg erreichbar ist?

Mobilitätsdrehscheiben sollen in ein agglomerationsweites, verkehrsträgerübergreifendes und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmtes Gesamtkonzept eingebettet sein. Die einzelnen Drehscheiben können hierbei nicht isoliert betrachtet werden. Drehscheiben und Umsteigepunkte sind aufeinander abzustimmen.

Für unseren Rat ist es unabdingbar, dass der Bahnhof Luzern als Mobilitätsdrehscheibe sowohl während der Bauzeit als auch nach Inbetriebnahme des künftigen Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) für alle Verkehrsteilnehmenden gut erreichbar bleibt. Diese Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel – inklusive Anbindung an die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee und andere wichtige Einrichtungen im Bahnhofsumfeld – spielt eine zentrale Rolle bei den derzeit laufenden Planungen im Umfeld des Bahnhofs Luzern und ist mit ein Grund für die durch unseren Rat ausgelöste und noch nicht abgeschlossene gesamtverkehrliche Überprüfung der Empfehlungen aus der durch die Stadt Luzern ausgelösten Testplanung DBL mit in weiten Teilen verkehrsfreien Zonen. Auf strategischer Ebene wird die Bedeutung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Luzern in verschiedenen Planungsinstrumenten thematisiert. Wir verweisen insbesondere auf den Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern ([B 140](#) vom 20. September 2022), den Ihr Rat am 20. März 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen hat und die Thematik gesamtheitlich ausführlich behandelt.

Zu Frage 2: Kennt die Regierung die aktuellen Zahlen bezüglich Verkehr rund um den Bahnhof Luzern? Wie lauten diese? Können daraus die Anforderungen der Mobilität der Zukunft abgeleitet werden?

Dem Kanton stehen in Bezug auf die aktuellen Verkehrszahlen im Bahnhofperimeter verschiedenen Grundlagen zur Verfügung. Diese umfassen unter anderem die Passagierzahlen der

Transportunternehmen, Verkehrszählungen an den Lichtsignalanlagen und Querschnitten rund um den Bahnhof, Analysen der Fussgängerströme oder auch Auswertungen im Zusammenhang mit der Nutzung des Parkhaus P1. Pauschale Aussagen zum aktuellen Verkehrsaufkommen dagegen sind nicht in sinnvoller Weise möglich.

Für verkehrspolitische Fragestellungen wird im Kanton Luzern ausserdem seit Jahren ein kantonales Verkehrsmodell verwendet, das periodisch mit neuen Daten zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie zum Verkehrsverhalten aktualisiert wird. Das Modell bildet den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (öV) und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) an einem durchschnittlichen Werktag (DWV) ab. Ebenfalls vorhanden sind Modelldaten für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) sowie für die durchschnittliche werktägliche Morgen- und Abendspitzenstunde.

Zu Frage 3: Als wie wichtig beurteilt der Regierungsrat eine Ersatzlösung der wegfallenden 377 Parkplätze (P1 Bahnhofparking) in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Luzern, insbesondere für den Tourismus (SGV, KKL, Geschäfte, Hotels und Gastronomie in der Alt- und Neustadt) und in Bezug auf die Anbindung an das SBB-Netz (Park-and-ride)?

Die Erreichbarkeit der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee und anderer wichtiger Einrichtungen wie das KKL im Bahnhofsumfeld muss auch in Zukunft für den MIV gewährleistet sein. Dazu gehören auch Parkplätze in adäquater Menge. Die Chancen der Digitalisierung in Form von Parkraummanagement (bspw. Reservation bei Anlässen im KKL) gilt es dabei zu berücksichtigen. Unser Rat erwartet von der Stadt Luzern, dass diese die wegfallenden Abstellplätze kompensiert. Zudem muss das Angebot an Abstellplätzen auf den künftigen Bahnhof Luzern mit DBL abgestimmt sein.

Zu Frage 4: Inwiefern unterstützt die Luzerner Regierung den Luzerner Stadtrat bei der Suche nach einer Ersatzlösung für das P1?

Die wegfallenden Parkplätze sollen aus Sicht unseres Rates ersetzt werden, wobei es Aufgabe der Stadt Luzern ist, einen Ersatz der wegfallenden Parkplätze – kombiniert mit einem attraktiven Angebot für den öV oder den FVV als direkte Verbindung in die Luzerner Innenstadt – zu finden. Der Kanton wird allerdings – soweit möglich – seine Unterstützung für adäquate Lösungen anbieten. In jedem Fall gilt es, mögliche Synergien mit der städtischen Carparkierung und einem Fernbusterminal zu prüfen und zu nutzen.

Zu Frage 5: Welche möglichen Ersatzlösungen für die 377 wegfallenden Parkplätze im Parkhaus P1 (Bahnhofparking Luzern) plant der Kanton Luzern?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 4.

Zu Frage 6: Wie stellt sich der Regierungsrat zu einer möglichen Ersatzlösung beim Luzerner Kantonsspital (Projekt «Stadtpassage»)?

Unser Rat unterstützte grundsätzlich die Prüfung der Machbarkeit einer Integration des im Zusammenhang mit dem DBL wegfallenden Parkhauses P1 im Rahmen des Projekts «Stadt-passage». Dabei wurde auch eine langfristige Lösung für die Fernbusse mit dem Projekt «Stadt-passage» untersucht. Die Investitionskosten von 270 bis 340 Mio. Franken sind allerdings sehr hoch. Der Stadtrat will deshalb die Projektidee nicht weiterverfolgen (vgl. [Medien-mitteilung](#) der Stadt Luzern). Unser Rat kann den Entscheid des Stadtrats nachvollziehen.

Zu Frage 7: Ist eine P1-Ersatzlösung beim Luzerner Kantonsspital aus Sicht der Regierung auf Grund der deutlich grösseren Gehdistanz ein realistisches Ersatzprojekt für die Besucher des Bahnhofs, der Altstadt oder des KKL?

Auf Basis der Machbarkeitsstudie und in Kombination mit den auch zukünftig zur Verfügung stehenden Abstellplätzen im direkten Bahnhofsumfeld (vgl. Antwort zu Frage 3) hätte das Projekt «Stadt-passage» im Grundsatz ein realistischer Ersatz sein können.

Zu Frage 8: Wie beurteilt die Regierung die zeitliche Fertigstellung der Parkplätze beim Luzerner Kantonsspital im Vergleich zum Baubeginn des DBL beziehungsweise des Wegfalls der 377 Parkplätze? Kann die Regierung die gegenseitige terminliche Abhängigkeit zwischen dem Projekt DBL und den in Frage kommenden Alternativen aufzeigen?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 6. Für den DBL liegt derzeit noch kein belastbarer Zeitplan bezüglich des Realisierungszeitpunkts vor. Klarzustellen gilt es aber, dass Projekte im Zusammenhang mit Parkierungslösungen unabhängig vom DBL geplant und gegebenenfalls auch realisiert werden.