

Anfrage Lang Barbara und Mit. über das Sicherheitszentrum Rothenburg: Hinterfragung der Synergien, der Einsatzfähigkeit bei Sonderlagen und der Infrastrukturplanung

eröffnet am 22. Juni 2026

Der geplante Bau des Sicherheitszentrums Rothenburg (SZR) wird primär mit Effizienzsteigerung und der Nutzung von Synergien begründet. Die aktuelle Planung wirft jedoch fundamentale Fragen auf: Während die Staatsanwaltschaft in den Neubau nach Rothenburg einzieht, bleibt eine wesentliche Organisationseinheit wie die Kriminalpolizei an ihrem bisherigen Standort in der Stadt Luzern. Dies schafft eine unlogische Dreieckskonstellation zwischen Haftleitstelle, Staatsanwaltschaft und Ermittlungsorgan. Neue Schnittstellen und zusätzliche Transportwege sind die Folge.

Darüber hinaus zeigt die offizielle Informationsplattform des Kantons eine folgenschwere Parallele auf: Für die Mitarbeitenden werden analog zum Verwaltungsgebäude am Seetalplatz keine Parkplätze für Privatfahrzeuge zur Verfügung gestellt. Diese Planung ignoriert den Charakter der Polizei als 24-Stunden-Notfallorganisation und gefährdet die Einsatzfähigkeit bei ausserordentlichen Lagen.

Schliesslich wirft das im Raumprogramm ausgewiesene Potenzial an strategischen Raumreserven die Frage auf, ob hier im Hinblick auf das finanzielle Ausmass des Projekts wesentliche Etappierungsschritte vor der anstehenden Volksabstimmung im November 2026 politisch ausgeblendet werden.

Vor diesem Hintergrund wird der Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

Standort Kriminalpolizei und Synergien:

1. Das SZR wird mit dem Anspruch geplant, polizeiliche und strafrechtliche Abläufe zu zentralisieren; so wird unter anderem die Staatsanwaltschaft dort integriert. Weshalb wird ausgerechnet die Kriminalpolizei (Kripo) als primäres Ermittlungsorgan räumlich von der Staatsanwaltschaft und der Haftleitstelle getrennt? Wie hoch schätzt der Regierungsrat die jährlich anfallenden Personal- und Transportkosten, die durch diese zusätzlichen Verschiebungswege für Einvernahmen entstehen?
2. Muss am bisherigen Kripo-Standort (Kasimir-Pfyffer-Strasse) weiterhin Infrastruktur für Festnahmen und Einvernahmen betrieben werden, und wenn ja, welche Netto-Einsparungen verbleiben dann überhaupt noch?
3. Das Raumprogramm des SZR weist eine beachtliche «kantonale strategische Raumreserve» von exakt 4000 m² aus. Welche konkreten Pläne hat der Regierungsrat langfristig mit dieser Fläche? Ist beabsichtigt, die Kriminalpolizei zu einem späteren Zeitpunkt (in einer zweiten Etappe) doch noch nach Rothenburg zu zügeln, und wurde auf diese Integration im aktuellen Projekt verzichtet, um den beantragten Sonderkredit

von 276 Millionen Franken im Hinblick auf die Volksabstimmung im November 2026 nicht weiter zu belasten?

4. Wird mit der Auslagerung der Kriminalpolizei nicht genau jener Synergieeffekt aufgegeben, der als Hauptargument für den Bau des Sicherheitszentrums angeführt wird?

Führung bei Sonderlagen:

5. Wie wird bei zeitkritischen Grossereignissen (z. B. Terrorlagen oder schweren Gewaltverbrechen, Geiselnahmen oder grösseren Demonstrationen) die sofortige Führungsfähigkeit gewährleistet, wenn zentrale Ermittlungs- und Führungseinheiten der Kripo erst von ausserhalb anreisen müssen?
6. Wurden Szenarien gerechnet, bei denen mehrere Ereignisse gleichzeitig stattfinden?

Parkplatzsituation für die Notfallorganisation:

7. Der Kanton hält fest, dass für Mitarbeitende des SZR keine Privatparkplätze zur Verfügung stehen und auf den öV oder auf Velos verwiesen wird. Wie rechtfertigt der Regierungsrat dieses rein administrative «Verwaltungsmodell» bei einer Notfallorganisation, deren Einsatzkräfte bei Alarmierungen oder Schichtwechseln mitten in der Nacht (ohne praktikable öV-Anbindung) zwingend auf das Auto angewiesen sind?
8. Wurde bei der Planung genügend berücksichtigt, dass die Polizei keine normale Verwaltungseinheit, sondern eine 24-Stunden-Notfallorganisation ist?
9. Wo konkret sollen die teilweise weit über hundert Einsatzkräfte bei spontanen, nächtlichen Grossaufgeboten ihre Privatfahrzeuge parkieren, und wie wird verhindert, dass es dadurch zu massiven Verzögerungen bei den Ausrückzeiten oder zu einer Belastung der Zufahrt, der umliegenden Quartiere oder der Gewerbeflächen kommt?

Lang Barbara

Müller Guido, Ineichen Benno, Lingg Marcel, Zanolli Lisa, Schumacher Urs Christian, Dahinden Stephan, Steiner Bernhard, Gerber Fritz, Stadelmann Fabian, Lötscher Hugo, Frank Reto, Schnydrig Monika, Ursprung Jasmin, Meyer-Huwyl Sandra, Hodel Thomas Alois, Waldis Martin, Küng Roland