



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 16. März 2021
Kantonsratspräsidentin Fanaj Ylfete

A 309 Anfrage Keller Daniel und Mit. über die Planung des Luzerner Durchgangsbahnhofs / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Daniel Keller ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Daniel Keller: Das Kernanliegen meiner Frage basiert auf der Frage, wie die wegfallenden 385 Parkplätze in Zentrumslage beim Bahnhof und beim KKL kompensiert werden können. Heute wissen wir mehr darüber, es ist ein Glück, dass es bei der Beantwortung dieser Anfrage zu einer Verschiebung gekommen ist. Inzwischen liegt die Testplanung der Stadt Luzern vor. Diese sieht keine Kompensation der 385 wegfallenden Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum neuen Durchgangsbahnhof vor. Der Durchgangsbahnhof ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt, so ist er auch im Agglomerationsprogramm definiert. Unter genau diesen Voraussetzungen hat unser Rat den Durchgangsbahnhof beschlossen. Nun will die Stadt Luzern einen 2,5 Milliarden Franken teuren Hochleistungsbahnhof, aber ohne die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Indem die Zufahrt zum Bahnhof gestrichen wird, werden die Parkierungsmöglichkeiten für Gäste des KKL und der SGV und die Zufahrt zur Bahn komplett verhindert. Aus der Pressemitteilung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes (BUWD) zur Testplanung geht hervor, dass man die Planung nun selber an die Hand nehmen wolle, insbesondere was den Anteil der Kantonsstrasse anbelangt. Das ist sehr zu begrüßen. Es ist zu hoffen, dass alle Verkehrsträger und die Parkierungsmöglichkeiten angemessen berücksichtigt werden können. Die sichere und zuverlässige Erreichbarkeit des Durchgangsbahnhofs muss jederzeit mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein, insbesondere auch mit dem MIV. Die Zufahrtsachsen aus allen Himmelsrichtungen sind daher entsprechend zu gestalten, damit ein direktes Zu- und Wegfahren sowie das Abstellen der Fahrzeuge auch weiterhin möglich sind. Es ist damit zu rechnen, dass die betroffenen Kreise rund um den Tourismus Luzern im Rahmen der Vernehmlassung zur Testplanung sich dezidiert kritisch äussern werden und hoffentlich helfen, eine solche verkehrspolitische Fehlplanung zu verhindern.

Isabella Schwegler-Thürig: Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern ist ein Bauprojekt von nationaler Bedeutung und ein Schlüsselprojekt für die Zentralschweiz. Dass ein Bauvorhaben dieser Grösse auch hohe Wellen vorauswirft und viele Fragen aufwirft, ist normal. Die Regierung hat in ihrer ausführlichen Antwort wiederholt darauf hingewiesen, dass die Verantwortung in vielen Bereichen bei den SBB oder bei der Stadt Luzern liegt. Der Kanton kann neben weiteren Beteiligten mitdiskutieren und Impulse senden. Im Vordergrund der Anfrage stehen Fragen rund um den MIV und Parkierungsmöglichkeiten. Die Fragen zu den benötigten Depotalanlagen wurden in der Zwischenzeit durch die SBB bereits kommuniziert. Anfang Februar hat die Stadt Luzern erste Ergebnisse der durchgeführten Testplanung vorgestellt. Mit sieben Grundsätzen werden Veränderungen rund um den Bahnhof festgelegt und begründet. Im Zusammenhang mit der vorliegenden Anfrage stehen

drei Grundsätze: Einbindung, Drehscheibe für alle Verkehrsmittel und zwei neue Bahn­hofs­plätze. In diesen Grundsätzen wird festgehalten, dass der Bahnhof, die Kultur und die Tourismusnutzungen für den Autoverkehr jederzeit erreichbar bleiben. In den Grundsätzen wird aber auch festgehalten, dass das Bahnhofsgebiet viel mehr Bedürfnisse zu befriedigen hat als ausschliesslich die Sicherstellung der individuellen Mobilität. Das Gebiet rund um den Bahnhof Luzern wird sich während der Bauphase massiv verändern. Wir alle werden die Auswirkungen über längere Zeit spüren. Wir Luzernerinnen und Luzerner können der Schweiz zeigen, dass der Durchgangsbahnhof Luzern mehr sein wird als nur eine Tunnelanlage unter dem Seebecken, nämlich eine Visitenkarte und ein Mobilitätszentrum für die ganze Zentralschweiz.

Daniel Gasser: Daniel Keller stellt einige interessante Fragen in den Raum. Die Stadt Luzern hat am 1. Februar 2021 die erste Testplanung präsentiert. Zwischenzeitlich fanden bereits einige Workshops statt, dadurch haben die Fragen einen sehr aktuellen Bezug. Zum Themenkreis Parkhaus: Die CVP stützt die Haltung der Regierung, dass der Bahnhof auch per Auto erreichbar bleiben muss. Ein grösstmöglicher Teil der abgebauten Parkplätze muss in der Nähe des Bahnhofs ersetzt werden können. Nicht zuletzt das KKL als Kulturhaus ist dringend auf Parkierungsmöglichkeiten angewiesen. Zum Themenkreis Durchgangsbahnhof: Hier spreche ich als Bewohner des Rontals. Die Rontaler Gemeinden unterstützen das Projekt Durchgangsbahnhof selbstverständlich. Wir sind uns aber auch der zukünftigen Belastungen bewusst, sei das während der Bauphase oder später mit den geplanten Abstellgleisen. Der Bau des Durchgangsbahnhofs wird vor allem die Gemeinde Ebikon über Jahre stark belasten. Es ist klar, dass die grossen Bauinstallationsplätze und der Transport des Aushubs nicht am Bahnhofplatz Luzern erfolgen können. Diesen Belastungen gilt es Rechnung zu tragen. Der Bau und die damit verbundenen Emissionen müssen bevölkerungsverträglich sein. Die betroffenen Gemeinden sammeln momentan ihre Anliegen und werden diese aktiv einbringen. Für die zusätzlich eingesetzten Zugskompositionen sind 4 Abstellgleise in Sursee und sogar 13 Abstellgleise in Dierikon geplant. Damit wird ein letzter Grüngürtel des Rontals stark beeinträchtigt; Teil dieses Grüngürtels ist auch ein Wildtierkorridor. Mit der Botschaft B 18 haben wir letztes Jahr der Revitalisierung der Ron zugestimmt. Als Kanton können wir doch nicht Millionen von Franken in die Renaturierung der Ron investieren und gleichzeitig einen der schönsten Grüngürtel mit Abstellgleisen belegen, ohne zumindest eine Kompensation zu schaffen. Es müssen zwingend Varianten geprüft werden, möglicherweise kann die Abstellanlage überdacht oder unter dem Boden angelegt werden. Als Gemeinden werden wir den Prozess genau beobachten und begleiten und unsere Positionen aktiv einbringen.

András Özvegyi: Am 1. Februar 2021 hat die Stadt über die Testplanung des Durchgangsbahnhofs informiert. Nun tauchen wohl weitere Fragen auf, aber man kann ja mitwirken oder Stellung nehmen. Die Antworten der Regierung auf die Anfrage sind interessant, aber teilweise sehr diplomatisch. Ich habe zwei Bemerkungen zu den Antworten zu den Fragen 4 und 9 zur Überdeckelung für den MIV oder zu einem Busbahnhof. Dazu habe ich persönlich schon lange eine Meinung. Das ist ein «Kabis». Eine solche Überdeckelung ist meiner Meinung nach immer zu verwerfen wegen des Baulichen, des Gestalterischen und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses, aber auch weil der Bus generell auf den Boden gehört und nicht auf die 1. Etage. Die frei werdenden Gleisfelder sollen für einen Stadtteil oder einen Lebensraum genutzt werden. Die Testplanung zeigt, dass kein Team auf die Idee einer Überdeckelung kommt. Mit der geplanten Durchmesserlinie der Busse wird eine solche Überdeckelung hinfällig. Will man trotzdem daran festhalten, so möchte ich von den Befürwortern gerne wissen, wo eine hässliche Auffahrtsrampe gebaut werden soll. Bitte verkaufen Sie das den Anstössern auch entsprechend. Zum Thema der MIV-Parkplätze beim Bahnhof: Hier bin ich über die Antwort des Regierungsrates erstaunt. Gemäss Klimabericht und allen anderen Planungen sind der öV und der Langsamverkehr zu fördern. Der Durchgangsbahnhof wird vom gesamten Kanton her mit dem öV sehr gut erreichbar sein. Beim Bahnhof Zürich hat es ebenfalls kein entsprechend grosses Parkhaus, auch nicht über den Gleisen. Ein neues Parkhaus P 1 wird es am gleichen Ort schwer haben. Die GLP

hat schon lange eine Ersatzversion, nämlich eine mit der Metro und dem Parkhaus Ibach. In der Stadt zeigten sich über 40 Prozent an dieser Variante interessiert, beim Kanton waren es leider nur wenige. Vielleicht kommt man später auf diese Idee zurück. Wir erwarten gespannt andere nachhaltige Lösungsvorschläge. Zum Votum des Postulanten: In der Testplanung wurden die MIV-Zufahrten nicht gestrichen. Es wird einfach nicht aufgezeigt, wo sich die Parkhäuser befinden.

Korintha Bärtsch: Gewissen Aussagen von Daniel Keller muss ich widersprechen. So sagte er, dass die Stadt Luzern die Zufahrt zum Bahnhof für den MIV kippen wolle. Das stimmt nicht, die Testplanung hat null verbindlichen Charakter. Bei der Testplanung handelt es sich um einen Entwurf, an welchem drei Teams gearbeitet haben. Die Erkenntnisse wurden in sieben Grundsätzen festgehalten, wie es Isabella Schwegler-Thürig vorhin erläutert hat. Diese sieben Erkenntnisse stehen jetzt zur Disposition und werden von der Stadt Luzern politisch diskutiert. Dazu wird es noch einen Bericht und Anträge geben. Es sind Vorschläge, die aufzeigen, was möglich wäre, in welche Richtung es gehen könnte und was für eine Vision möglich wäre. Die 385 Parkplätze des Parkhauses P 1 sollen wegfallen. Der Name P 1 sagt schon, dass es bereits jetzt mehr als ein Parkhaus rund um den Bahnhof gibt. Die Parkhäuser bringen Geld ein, und ich bin mir nicht sicher, ob die Luzerner Pensionskasse, die in der Stadt Luzern einige Parkhäuser besitzt, einfach zuschaut, wenn dieses Parkhaus wegfällt, ebenso die SBB. Für die Grünen ist klar: es ist interessant, in der regierungsrätlichen Antwort lesen zu können, dass der Bedarf einer zureichenden Anzahl Parkplätze in Bahnhofsnähe vorhanden sein muss. Die entscheidende Frage lautet, was mit zureichend gemeint ist. Was auch immer dabei herauskommt, für die Grünen ist es klar, dass es nicht wie heute eine oberirdische, sondern nur eine unterirdische Lösung sein kann. Alles andere ist eine Verschwendung von Boden. Was ausreichend heisst, darüber werden wir noch diskutieren müssen. Aber nicht nur das; über die Erschliessung rund um den Durchgangsbahnhof gibt es noch einigen Diskussionsbedarf, und ich rege an, dass diese Diskussion zwischen der Stadt, den Agglomerationsgemeinden und dem Kanton erfolgen sollte. Wir sollten zusammen eine gute Lösung finden und nicht gegeneinander kämpfen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Der Durchgangsbahnhof ist nicht nur für den Kanton Luzern ein Schlüsselprojekt, er verbessert die Mobilität sogar auf internationaler Ebene, wenn auch minim, sicher aber auch auf nationaler und vor allem auch auf regionaler Ebene. Erst der Durchgangsbahnhof lässt zu, dass wir im Kanton Luzern auch den Regionalverkehr mit den Zügen zu 50 Prozent steigern können. Er ermöglicht uns Verbesserungen für den ganzen öV und lässt uns vor allem auch das Mobilitätswachstum zu einem grossen Teil über den öV abfedern. Er setzt raumplanerische, aber auch wirtschaftliche Impulse und generiert gemäss Studien einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 32 Millionen Franken pro Jahr. Kurz: er bietet eine zukunftsfähige Lösung. Seit unserer schriftlichen Beantwortung der Anfrage hat die Stadt Luzern ihre Testplanung am 1. Februar 2021 veröffentlicht. Im Rahmen dieser Testplanung zeigen die Stadt Luzern respektive die drei verschiedenen Planungsteams Möglichkeiten für eine Entwicklung der Innenstadt auf, vor allem auch aus einer räumlichen Sicht. Gewisse Bilder des neuen Durchgangsbahnhofs ohne Autos haben gewisse Kreise provoziert. Jetzt findet aber die Mitwirkung statt, und bis Ende April 2021 kann man sich dazu äussern. Gestützt auf die Rückmeldungen wird die Stadt ein Entwicklungskonzept erarbeiten. Wichtig ist dabei, dass auch eine genügende Anzahl Parkplätze im Umfeld des Bahnhofs vorhanden ist, wo genau wird die Stadt vertieft prüfen. Grundsätzlich ist es uns bewusst, dass die Parkierungen in der Kompetenz der Gemeinden liegen. Es geht hier aber um ein kantonales oder um ein Zentralschweizer Projekt, um eine Mobilitätsdrehscheibe. Für die Regierung ist klar, dass der Bahnhof für alle Verkehrsteilnehmenden erreichbar sein muss. Der Kanton legt darum den Fokus auf die regionalen und kantonalen Mobilitätsherausforderungen. Darum überprüft der Kanton nun in einem separaten Auftrag in einer Gesamtverkehrsbetrachtung die verkehrlichen Auswirkungen, wo es wirklich um die Funktionalität bei der Mobilität beim Durchgangsbahnhof geht. Hier überprüfen wir auch die verkehrlichen Auswirkungen der Empfehlungen aus der Testplanung. Wichtig ist aus

kantonaler Sicht die Erreichbarkeit aller Mobilitätsgruppen. Ich bin mit Korintha Bärtsch darin einig, dass wir uns zwischen Kanton und Stadt nicht zu sehr auf einen Streit um die Parkplätze einlassen sollten, sondern vor allem miteinander und gemeinsam beim Bund und in der Schweiz schauen, dass der Durchgangsbahnhof realisiert wird. Wir müssen auch dieses Thema gemeinsam betrachten und eine zufriedenstellende Lösung für die Mehrheit der Bevölkerung finden, auch für die des Kantons. Zur Frage von András Özvegyi: Die Überdeckung wurde gemäss Aussagen der Stadt von einem Team geprüft. Es ist in der Tat so, dass es für die Busse sehr lange Auffahrten bräuchte. Das ist eine räumliche und städtebauliche Herausforderung. Zudem käme es zu einem Zeitverlust. Aus diesen Gründen haben die Teams die Idee verworfen. Wie die Parkplatzsituation beim Bahnhof Zürich ist, kann ich nicht genau sagen. Aber auf jeden Fall ist der Bahnhof Zürich auch über die Strasse gut erreichbar. Wir bleiben am Thema dran, der Projektauftrag für die gesamtverkehrliche Studie wird im BUWD erstellt und von mir und allen wichtigen Partnern eng begleitet. Einerseits ist das die Stadt Luzern. Der Blickwinkel geht aber darüber hinaus, inklusive Bypass, inklusive Agglomeration, wo es auch verkehrliche Auswirkungen geben wird.