



Regierungsrat

Luzern, 15. Dezember 2020

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 309

Nummer: A 309
Protokoll-Nr.: 1439
Eröffnet: 22.06.2020 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Keller Daniel und Mit. über die Planung des Luzerner Durchgangsbahnhofs

Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) besteht aus einer unterirdischen Durchmesserlinie und vier tiefergelegten Gleisen. Die Durchmesserlinie verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern und Luzern–Zürich bzw. die Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern und schafft eine neue Nord–Süd-Verbindung via Luzern. Der DBL ist ein Projekt von nationaler Bedeutung und ein Schlüsselprojekt der Zentralschweiz und des Kantons Luzern. Damit der DBL wie geplant 2040 in Betrieb genommen werden kann, haben die am Grossprojekt beteiligten Partner am 3. Juni 2019 eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterschrieben und eine entsprechende Knotenorganisation unter Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) gebildet. Die Knotenorganisation koordiniert sämtliche Projekte und Themen, die im direkten Einflussbereich des DBL mit planerischen und baulichen Aktivitäten stehen und von den jeweiligen Partnern umgesetzt werden. Die in der Anfrage gestellten Fragen betreffen verschiedene Partner.

Der DBL ist auch für die Stadt Luzern von grosser Bedeutung. Zentrale Fragen der Stadtentwicklung rund um den Bahnhof können in einen neuen Kontext gestellt werden. Es können Lösungen entstehen, die unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht möglich sind. Die Lagebeurteilung der Stadt Luzern zeigt, dass der Bahnhof und seine Umgebung verschiedenen Ansprüchen zu genügen haben. Dabei ist es wichtig, dass heute auch Lösungen geprüft werden, welche Bedürfnisse an die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof, die Freiraumversorgung und die zukünftige Stadtentwicklung integral berücksichtigen. Aber auch die Bauphase wird die Stadt Luzern stark beeinträchtigen beziehungsweise verändern und muss in die Überlegungen miteinbezogen werden.

Diese Ausgangslage hat die Stadt Luzern veranlasst, eine Testplanung durchzuführen, um mögliche Zukunftsbilder für den Bahnhof und dessen Umgebung zu entwickeln. Bestandteil dieser Testplanung ist beispielsweise auch die künftige Anordnung der Bushaltestellen unter Einbezug einer möglichen Überdeckung des Luzerner Bahnhofs sowie die Anzahl notwendiger Parkplätze und deren Verortung. Als Ergebnis der Testplanung werden fachliche Empfehlungen resultieren. Diese sollen anschliessend mit Bevölkerung, Politik und Anspruchsgruppen in einer Mitwirkungsphase diskutiert werden. Ende 2021 soll ein Entwicklungskonzept vorliegen, das ein konsolidiertes Zukunftsbild aufzeigt.

Zu Frage 1: Rund 377 Parkplätze sollten durch den Bau des Durchgangsbahnhofs wegfallen. Welche Kompensationen sind in diesem Zusammenhang geplant?

Das Vorprojekt zum DBL zeigt, dass das gesamte Bahnhofparking P1 ab der Bauphase des DBL (voraussichtlich ab 2030) nicht mehr verfügbar ist. Nach dem Bau steht die Fläche des Parkings P1 nur in eingeschränkter Form zur Verfügung, wobei offen ist, für welche Nutzungen sich diese Restflächen am besten eignen und wie sie sinnvoll erschlossen werden können. Eine Nutzung der Restflächen als Parking ist aus Sicht des Projekts DBL ausgeschlossen, da alle Geschosse durch technische Anlagen wie Treppenaufgänge, Lüftungen usw. zerstückelt sind. In der Testplanung der Stadt Luzern sollen die geeignetsten Nutzungen der Restflächen des Parkings P1 geprüft und aufgezeigt werden (z.B. Dienstleistungsflächen, Ver- und Entsorgung, Veloparkierung).

Im Rahmen der Testplanung ist auch die grundsätzliche Frage zu prüfen, wie viele Parkplätze zukünftig wo anzuordnen sind, um die Bedürfnisse des Bahnhofs und seiner Umgebung in Bezug auf die Erreichbarkeit zu erfüllen. Dabei sind auch die Bedürfnisse der Anrainer (u. a. KKL und SGV) zu berücksichtigen. Grundsatzentscheide zu einem möglichen Ersatzstandort des Parkings P1 will der Luzerner Stadtrat bewusst erst basierend auf den Erkenntnissen aus der Testplanung sowie der Mitwirkungsphase fällen. Dies wird – wie zuvor dargelegt – voraussichtlich Ende 2021 der Fall sein.

Zu Frage 2: Falls keine Ersatzlösung geplant sein sollte, erachtet die Regierung die Erreichbarkeit des Luzerner Stadtzentrums (KKL, Bahnhof, Einkaufen in der Altstadt usw.) mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als nach wie vor ausreichend?

Bei der Frage nach der zukünftigen Anzahl Parkplätze und deren Verortung rund um den Bahnhof muss aus kantonaler Sicht der Gesamtverkehr berücksichtigt werden. Auch im Zeithorizont des DBL muss der Bahnhof mit dem motorisierten Individualverkehr weiterhin erreichbar und mit einer genügend grossen Anzahl Parkplätze im direkten Bahnhofsumfeld ausgestattet sein, auch wenn eine Reduktion der Parkplatzzahl im unmittelbaren Bahnhofsumfeld nicht zum Vorneherein auszuschliessen ist. Die Resultate der Testplanung der Stadt Luzern bezüglich Parkierung werden auch für den Kanton Luzern wichtige Indikatoren sein.

Zu Frage 3: Die Kompetenz der Parkraumplanung liegt in erster Linie bei der Stadt Luzern. Auf Grund der wirtschaftlichen und verkehrsplanerischen Situation besteht für den Kanton Luzern jedoch ein grosses Interesse für neuen Parkraum. Welche konkreten Gespräche und Planungsarbeiten mit der Stadtluzerner Exekutive sind seitens der Regierung geplant?

Es trifft zu, dass die kommunalen Behörden für die Parkraum- und Parkplatzplanung zuständig sind. Die gesetzlichen Vorgaben finden sich im [Strassengesetz](#). Die direkten Einflussmöglichkeiten auf kantonaler Stufe sind gering. Unser Rat steht allerdings in regelmässigem Austausch mit dem Stadtrat Luzern. Dabei haben wir, gerade im Zusammenhang mit der Projektierung des DBL, wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass der Bedarf nach einer zureichenden Zahl von Parkplätzen in unmittelbarer Bahnhofsnähe hoch ist. Wir werden das Thema Parkraum – im Rahmen unserer Möglichkeiten – nach der Evaluation der Ergebnisse zur Testplanung DBL wieder aufgreifen und thematisieren. Im Übrigen ist es auch Sache des KKL und weiterer Betroffener, sich für ihre Interessen bei der Stadt Luzern stark zu machen.

Zu Frage 4: Ist alternativer Parkraum nach dem Wegfall des Parkhauses Bahnhof auf den ehemaligen Gleisanlagen denkbar, beziehungsweise kann dies geprüft werden?

Dieser Aspekt ist Teil der Testplanung der Stadt Luzern. So werden im Rahmen dieser Testplanung verschiedenen Fragestellungen im Zusammenhang mit einer allfälligen Überdeckung der Bahngleise geprüft:

- Wo liegen die unterschiedlichen Optionen zur Überdeckung der Bahngleise räumlich? Was sind jeweils die Argumente (Vor- und Nachteile) für oder gegen diese Optionen?
- Wie könnte eine Überdachung gestalterisch aussehen?
- Was sind mögliche Nutzungen der Überdachungen (Freifläche, Stadtklima usw.)?
- Wäre ein Busbahnhof über den Gleisen denkbar und sinnvoll?

Im Übrigen verweisen wir hinsichtlich Zuständigkeiten auf unsere Ausführungen zu Frage 3.

Zu Frage 5: Die Planung sieht den Wegfall diverser Gleisanlagen vor, welche als Depot genutzt wurden. Wo wird ein neues Nachtdepot für die Züge geplant?

Nach Inbetriebnahme des DBL wird der Betrieb mehrheitlich unterirdisch erfolgen. Darum müssen die bestehenden Abstellanlagen im Zentrum von Luzern teilweise verschoben werden. Aufgrund der Angebotsverbesserungen und Taktverdichtungen werden zusätzliche Abstellmöglichkeiten benötigt. Wegen der beschränkten Platzverhältnisse im Zentrum und aus betrieblichen Gründen müssen die Abstellanlagen teilweise ins Rontal verschoben werden.

Zu Frage 6: Wie sind die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung in diesen Prozess involviert?

Die Studie zum Ersatzstandort der Abstellanlagen wurde in den Jahren 2019 und 2020 durch die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erarbeitet. Diese erfolgte unter Einbezug des Kantons Luzern, des Verkehrsverbunds Luzern und der betroffenen Gemeinden Root und Dierikon. Die betroffene Gemeinde Dierikon (Standort Bestvariante) wurde im Oktober 2020 durch die SBB vorinformiert. In den darauffolgenden Monaten sollen schrittweise weitere Betroffene (Nachbargemeinden, Grundeigentümerinnen und –eigentümer, Bevölkerung) informiert werden.

Zu Frage 7: Welche Möglichkeiten zur Mitsprache haben diese Gemeinden?

Die Gemeinden kennen die Ausgangslage und die Entwicklung der Studie seit 2019. Allfällige Anliegen der Gemeinden wurden und werden individuell mit den SBB verhandelt.

Zu Frage 8: Durch die neue Nutzung der bisherigen Gleisanlagen wird es zum Verkauf beziehungsweise zur Vermietung von Grundflächen kommen. Es kann davon ausgegangen werden, dass es zu einem positiven Geldfluss kommen wird. Werden diese Mittel zu Gunsten des Baus des Tiefbahnhofs genutzt, um die Gesamtkosten zu reduzieren?

Die freiwerdenden Flächen sind im Grundeigentum der SBB. In der Testplanung der Stadt Luzern wird sich zeigen, welche Funktionen und Nutzungen auf diesen Flächen künftig städtebaulich sinnvoll sind.

Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) hat das Schweizer Stimmvolk 2014 eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen bei der Finanzierung der öV-Infrastrukturen beschlossen. Seit 2016 sichert der Bund gemäss Bundesverfassung und [Bahnhofinfrastrukturgesetz](#) den Unterhalt

der gesamten Schieneninfrastruktur (inkl. Privatbahnen) und finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauprojekte aus dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten jährliche Beiträge in den BIF. Die Finanzierung des DBL erfolgt demzufolge über den Bund.

Der Mehrwertausgleich aus den freiwerdenden Gleisanlagen ist im [Raumplanungsgesetz](#) beziehungsweise im kantonalen [Planungs- und Baugesetz](#) verankert. Nach rechtskräftiger Einzonung ist für die Landeigentümerin SBB eine Mehrwertabgabe fällig. Die Stadt Luzern verlangt die Mehrwertabgabe und zieht sie von den Pflichtigen ein oder es erfolgt ein Ausgleich mittels vertraglichem Mehrwertausgleich. Die Verwendung der durch die Mehrwertabgabe eingenommenen Mittel respektive die Grundsätze für vertragliche Leistungen sind gesetzlich geregelt.

Zu Frage 9: Hat die Regierung inzwischen eine Richtungsentscheidung gefällt, ob ein Busbahnhof über den Gleisen realisiert werden kann?

Unser Rat hat das weitere Vorgehen diesbezüglich in der Stellungnahme zum erheblich erklärten [Postulat P 17](#) Schmassmann Norbert und Mit. über die Planung einer Überdeckung des Luzerner Bahnhofs im Zusammenhang mit der Planung und Projektierung des Luzerner Durchgangsbahnhofs dargelegt. Im Rahmen der Studie «Bus 2040» des Verkehrsverbunds Luzern und der erwähnten Testplanung der Stadt Luzern wird sich zeigen, ob die Idee einer Überdeckung des Luzerner Bahnhofs weiterverfolgt werden soll.