



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Stadtplanung
Hirschengraben 17
6002 Luzern

per E-Mitwirkung

Luzern, 4. Mai 2021

Protokoll-Nr.: 535

**Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahn-
raum 2040» Schlussbericht: Öffentliche Mitwirkung**

Sehr geehrte Frau Stadträtin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Schlussbericht Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnraums 2040» Stellung nehmen zu können. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir – in Kenntnis der heutigen Situation – die aus der Testplanung resultierenden Grundsätze zwar nachvollziehen können. Eine generelle Unterstützung dieser Grundsätze aber ist nicht möglich, da die Auswirkungen auf DBL als Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz, welche Funktion für den Kanton im Vordergrund steht, im heutigen Zeitpunkt nicht genügend abgeschätzt werden können (vgl. auch Umfrage in der E-Mitwirkung). Insbesondere bestehen mit Blick auf die Auswirkungen auf das Verkehrssystem noch grosse Vorbehalte. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Grundsätze «Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren» und «Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten» und zusätzlich bei einzelnen Empfehlungen im Zusammenhang mit der Mobilität. Bereits bei der Erarbeitung der Testplanung wurde von unserer Seite klar zum Ausdruck gebracht, dass die städtischen Mobilitätsziele als Grundlage für die Testplanung in verschiedenen Punkten nicht mit den kantonalen Vorstellungen übereinstimmen und daher nicht allein massgebend sein können. Dies liess – kombiniert mit dem sehr gedrängten Zeitplan – einen sachgerechten Einbezug des Kantons nicht zu.

Vorweg weisen wir dezidiert darauf hin, dass dem im Horizont der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) wohl grösstenteils elektrisch, also CO₂-frei und ohne Abgase betriebenen motorisierten Individualverkehr (MIV) auch in der Zukunft eine zentrale Aufgabe bei der Abwicklung der Mobilität zukommen wird. Es darf deshalb nicht sein, diesen nur als beiläufiges Verkehrsmittel zu erwähnen, stehen doch für den Kanton die regionalen und kantonalen Mobilitäts Herausforderungen – einschliesslich des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs – im Vordergrund. So dienen die Kantonsstrassen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. Sie werden vom Staat erstellt, stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Nach dem kantonalen Strassengesetz haben nicht nur

der Kanton, sondern auch die Gemeinden, Körperschaften und Privaten bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Unterhalt der Strassen – unter Beachtung der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs – verschiedene Grundsätze zu berücksichtigen. Dabei hat das Strassennetz den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein. Vor diesem Hintergrund dürfen die Funktionen der Kantonsstrassen für alle Verkehrsarten und zur Gewährleistung der Mobilität – was auch für jene Kantonsstrassen gilt, die an den künftigen Durchgangsbahnhof als Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz – heranführen nicht ausgeblendet werden und müssen bei den weiteren Planungen zwingend als massgebende Grundlage einbezogen werden.

Der Kanton Luzern, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, wird die Auswirkungen der Ideen der Testplanung auf das Gesamtverkehrssystem in einer Studie auf deren Umsetzbarkeit überprüfen. Dabei sollen in Abstimmung mit den Partnern verschiedene Zustände für die Zeit bis zur Inbetriebnahme respektive Endzustand des DBL berücksichtigt werden. Mit der Studie werden quantitative Grundlagen aufbereitet, woraus sich schliessen lassen wird, ob die aus der Testplanung abgeleiteten Grundsätze aus der Gesamtverkehrsbetrachtung heraus bestätigt werden können oder verworfen werden müssen. Ausserdem werden die Chancen und Risiken für das überregionale Verkehrssystem – also über den lokalen Kontext hinaus – aufgezeigt und Empfehlungen zu Vertiefungen und weiteren Arbeitsschritten definiert.

Eine Integration der Fernbusse als Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Luzern ab 2040, die Anzahl und Anordnung der für die Drehscheibenfunktion notwendigen Parkplätze für den MIV und auch die Erreichbarkeit der Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsmittel sind für den Kanton zentrale Themen. Nur so sind – was für eine attraktive und zukunftsgerichtete Mobilitätsdrehscheibe, welche Funktion für den Kanton im Vordergrund zu stehen hat, von zentraler Bedeutung ist – schnelle und einfache Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln sichergestellt und Transportketten unter Inanspruchnahme mehrerer Verkehrsmittel gewährleistet. Dieser Anspruch muss für alle Transportketten, gerade auch für solche aus den Regionen ausserhalb der Agglomeration Luzern, gelten und in die weitere Planung einbezogen werden. Deshalb hat die gute Erreichbarkeit der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Luzern auch mit den strassengebundenen Verkehrsmitteln (MIV, öV, Taxi, Velo usw.) gesichert zu bleiben. Vor diesem Hintergrund müssen – zuerst – in der Gesamtverkehrsstudie die Auswirkungen der gemachten Empfehlungen auf das Verkehrssystem aufgezeigt werden, bevor seitens Kanton eine fundierte und verlässliche Haltung zu einzelnen verkehrsrelevanten Empfehlungen abgegeben werden kann.

Auch zu den Empfehlungen im Bereich Stadt- und Freiräume sehen wir derzeit von einer konkreten Rückmeldung ab, zumal die Empfehlungen zuerst noch weiter synthetisiert und konkretisiert werden sollen, bevor konkrete Massnahmen in einem verbindlicheren Planungsinstrument festgesetzt werden. Gleichwohl gilt es bereits jetzt darauf hinzuweisen, dass den Themen Ortsbild- und Denkmalschutz angemessen Rechnung zu tragen sein wird. Dies betrifft nicht nur das Infrastrukturprojekt DBL sondern auch die Planung der städtischen Freiräume (Bahnhofplatz, Bundesplatz usw.). Die sensible Projektumgebung, die hohe Komplexität des Planungsprozesses und die Möglichkeit, neue städtebauliche Akzente zu setzen, erfordern eine frühzeitige fachliche Begleitung der folgenden Planungsschritte.

Im Weiteren zu beachten ist, dass verschiedene noch nicht abgeschlossene Projekte mit Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung im Kanton Luzern bei den zukünftigen Überlegungen ebenfalls bestmöglich miteinzubeziehen sind. Das gilt namentlich für das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu), mit dem die grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern festgelegt werden. Basierend auf den strategischen Stossrichtungen sollen die erforderlichen Massnahmen abgeleitet und bestimmt werden. Dieses Projekt wiederum ist auf die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans abgestimmt. Schliesslich wird auch der Planungsbericht Klima

und Energie 2021 (PB Klima) – dessen Entwurf befindet sich in der Vernehmlassung – aufzeigen, mit welchen Massnahmen das Ziel netto Null Treibhausgasemissionen bis 2050 erreicht werden kann und welche Massnahmen zur Anpassung an die künftigen Klimaveränderungen notwendig sind. Im Bereich Verkehr und Mobilität wird dabei das Ziel einer vollständigen Dekarbonisierung verfolgt. Beide Projekte (Zumolu und PB Klima) zielen unter anderem darauf ab, im urbanen Raum flächen- und energieeffiziente Verkehrsträger, wozu auch der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Fahrradverkehr zählen, zu begünstigen.

Der DBL ist ein Jahrhundertprojekt für den Grossraum Luzern und die gesamte Zentralschweiz: Kapazitätsengpässe werden behoben, Reisezeiten verkürzt, das S-Bahnangebot ausgebaut und Flächen in der Innenstadt frei. Die Resultate aus der Testplanung sind eine erste Grundlage für weitere Planungsarbeiten, wobei nun – wie ausgeführt – im Vordergrund zu stehen hat, mit der von uns ausgelösten Gesamtverkehrsstudie die verkehrlichen Aspekte unter Einbezug auch der Stadt Luzern vertieft untersuchen. Vor diesem Hintergrund gilt es aus kantonaler Sicht keine weiteren, aus der Testplanung abgeleitete Schritte anzugehen, bis die Erkenntnisse aus der Gesamtverkehrsstudie vorliegen und – gerade was die Beanspruchung der Kantonsstrassen betrifft – Planungssicherheit für die darauf abzustimmende Weiterführung der Testplanung besteht.

Wir danken Ihnen für den auch weiterhin grossen Einsatz zu Gunsten des DBL mit dem gemeinsamen Ziel, mit dem nächsten Ausbauschnitt des Bundes – wie geplant – auch dessen Realisierung zu finanzieren.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat

Beilage:

- Fragebogen Testplanung DBL



Luzern, 27. April 2021

Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040» Schlussbericht: Fragebogen

Basierend auf den Ergebnissen der Testplanung wurden sieben Grundsätze formuliert. Sie beziehen sich auf die Entwicklungen im Umfeld des Bahnhofes Luzern. Wie beurteilen Sie die sieben Grundsätze (Rückmeldung erfolgt via E-Mitwirkung)?

Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bus-System einbinden

Der Durchgangsbahnhof kann seine Wirkung für die Region voll entfalten, wenn er optimal in das Fernverkehrsnetz und in ein ausgebautes regionales Bahn- und Bus-System eingebunden ist. Dazu sollen unter anderem die regionalen Mobilitätsdrehkreise in Emmen, Kriens/Horw und Ebikon gestärkt werden. Dank der Verbesserung des Gesamtverkehrssystems kann eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Agglomeration erreicht und mehr Mobilität ermöglicht werden.

Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu	Keine Antwort
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren

Um das starke Wachstum der Personenströme im Bahnhof Luzern zu bewältigen, soll der öffentliche Raum rund um den Bahnhof in seiner Funktion als multimodale Drehscheibe gestärkt werden. Ziel ist es, die Flächen optimal und effizient zu nutzen. Dem Busverkehr, dem Velo- und dem Fussverkehr wird der notwendige Raum für ein attraktives Fortbewegen eingeräumt. Der Anteil des Autoverkehrs soll zu Gunsten von energie- und flächeneffizienten Verkehrsträgern reduziert werden. Die Parkierungsmöglichkeiten am Bahnhof sollen konzentriert und zugunsten einer bahnhofbezogenen Nutzung bewirtschaftet werden. Ziel ist aber auch, dass der Bahnhof, die Kultur- und Tourismusnutzungen für den Autoverkehr weiterhin jederzeit erreichbar bleiben und der Anlieferungsverkehr möglich ist.

Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zwei zusätzliche Bahnhofsplätze realisieren

Im Osten und Westen des Bahnhofs Luzern sollen zwei neue Bahnhofsplätze entstehen. Sie ermöglichen es, die Personenströme zu entflechten, den heutigen Bahnhofplatz Nord zu entlasten und das Bussystem neu zu denken. Die neuen Plätze sollen als attraktive Zugänge vom Hirschmatt- und Tribschenquartier zum Bahnhof gestaltet werden und als bedeutender öffentlicher Raum für das Quartier konzipiert werden. Um die zusätzlichen Personenfrequenzen bewältigen zu können, muss die Personenunterführung Süd ausgebaut und deren Zugänge müssen attraktiver gestaltet werden. Die neuen Bahnhofsplätze sollen als Bestandteil des Freiraumnetzes rund um den Bahnhof verstanden werden und als solche den Anforderungen an das Stadtklima entsprechen.

Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten

Der Bahnhofplatz Nord behält seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe und soll in seiner Rolle als Visitenkarte gestärkt werden. Dazu werden der Auto- und der Busverkehr über den Platz reduziert. Die Bushaltekanten werden im Westen des Platzes konzentriert, damit im Osten Flächen für attraktive Aufenthaltsräume frei werden. Dadurch kommen die einzigartige Lage am See mit Aussicht auf die Berge und die Altstadt sowie der direkte Zugang zum KKL Luzern und zu den Schiffen besser zur Geltung.

Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln

Die Reduktion der Gleisflächen für die Abstellanlagen ermöglicht eine bessere Anbindung des Bahnhofgebietes mit dem Tribschenquartier. Das Quartier kann sich auf den freiwerdenden und zentral gelegenen Flächen weiterentwickeln. Regional bedeutsame Angebote und Arbeitsplätze, eine hohe bauliche und soziale Dichte, ein vielfältiges Wohnungsangebot, Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, ein starker Bezug zum See, zusätzliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität, die den Anforderungen an das Stadtklima und die Biodiversität Rechnung tragen, zeichnen in Zukunft den neuen Stadtteil aus. Die Bürgerstrasse wird zur zentralen Erschliessungssachse für das ganze linke Seeufer vom und zum Bahnhofplatz Ost.

Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern

Mit dem Umbau des Bahnhofs soll die Chance genutzt werden, das Tribschen- und das Hirschmattquartier besser mit dem Bahnhof und miteinander zu vernetzen. Mit einer zusätzlichen Fussgänger- und Veloverbindung im Raum der Personenunterführung Süd soll die trennende Wirkung der Gleisflächen reduziert werden. Auch die Verbindungsachsen über den Bahnhofplatz Nord, über die Langensandbrücke sowie längs der Gleise sollen attraktiver und sicherer für den flächeneffizienten Fuss- und Veloverkehr ausgestaltet werden.

Stimme zu	Stimme eher zu ¹	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¹ Diese Massnahmen dürfen aber die gesamtverkehrliche Erreichbarkeit nicht wesentlich beeinträchtigen.

Bereits heute mit der Umsetzung starten

Die Testplanung hat gezeigt, dass es sinnvoll ist, gewisse Massnahmen bereits vor der Realisierung des Durchgangsbahnhofes umzusetzen. Vorgezogene Massnahmen wie zum Beispiel ein angepasstes Bussystem sollen dafür sorgen, dass der Bahnhof auch während der rund zehnjährigen Bauzeit des Durchgangsbahnhofes als Mobilitätsdrehscheibe funktioniert.

Stimme zu	Stimme eher zu ²	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu	Keine Antwort
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

² Der Umsetzungsplan muss auch auf die übergeordneten Planungen – z.B. auf die Gesamtverkehrsstudie des Kantons zur Überprüfung der DBL-Testplanung und die weiteren betroffenen Projekte – abgestimmt werden.