

## **Bericht und Antrag 15 an den Grossen Stadtrat von Luzern**

### **Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2. Städtische Aufgaben**

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet  
mit StB 274 vom 4. Mai 2022**

**Vom Grossen Stadtrat mit vier Protokollbemerkungen beschlossen am 30. Juni 2022**

## **Verankerung in der Gemeindestrategie 2019–2028 und im Legislaturprogramm 2022–2025**

basierend auf B+A 18 vom 19. September 2018: «Gemeindestrategie 2019–2028. Legislaturprogramm 2019–2021» ([Link](#)) und B+A 27 vom 25. August 2021: «Legislaturprogramm 2022–2025 basierend auf der Gemeindestrategie 2019–2028» ([Link](#))

### **Strategischer Schwerpunkt (S) gemäss Gemeindestrategie 2019–2028**

- S1**      **Miteinander von Stadt, Agglomeration und ländlichem Raum pflegen**
- S7**      **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**

### **Legislatorschwerpunkt (L) und Legislaturziel (Z) gemäss Legislaturprogramm 2022–2025**

- L1**      **Zentrumsstadt im Dialog**
- Z1.6      Verkehrsknotenpunkt der Zentralschweiz
  
- L3**      **Lebenswerte Stadt**
- Z3.2      Öffentliche Räume

### **Projektplan**

- |         |  |
|---------|--|
| I511007 | Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)             |
| I414134 | Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd |
| I511012 | Testplanung Steghof                        |
| I414029 | Agglomerationsprogramm, Velotunnel Bahnhof |

## In Kürze

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist ein nationales Bahnprojekt, welches im Auftrag des Bundesamts für Verkehr von der SBB in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern realisiert werden soll. Der Stadtrat hat erkannt, dass er mit diesem Projekt die einmalige Chance erhält, für das Gebiet rund um den Bahnhof ein eigentliches Stadtentwicklungsprojekt realisieren zu können. Zusammen mit den Projektpartnern will er diese Chance nutzen und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass eine gute stadträumliche Eingliederung des DBL erfolgen kann, welche ihrerseits einen wichtigen Beitrag zum bestmöglichen Funktionieren der Mobilitätsdrehscheibe leistet.

Mit dem B+A 25 vom 28. August 2019: «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1. Prozessdesign, Lagebeurteilung, Ausgabenbewilligung» ([Link](#)) bewilligte der Grosse Stadtrat 3,16 Mio. Franken für die städtischen Planungen in den Jahren 2020–2021 rund um das Jahrhundertprojekt «Durchgangsbahnhof». Kernstück der Phase 1 war eine Testplanung, die von Frühling bis Ende 2020 durchgeführt wurde. Von Februar bis April 2021 wurden die Ergebnisse der Testplanung in einer öffentlichen Mitwirkung diskutiert. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag (B+A) zeigt der Stadtrat einerseits die aus den Folgestudien der Testplanung gewonnenen Erkenntnisse auf und legt andererseits die politischen Stossrichtungen für die weitere Planung fest. Zudem beantragt er dem Parlament die finanziellen und personellen Ressourcen, die für eine erfolgreiche Bearbeitung der städtischen Aufgaben und Projekte in der Phase 2 der Planung DBL von 2023 bis 2027 notwendig sind.

Basierend auf den Erkenntnissen und Empfehlungen aus der Testplanung wurden Vertiefungsstudien zur Erweiterung der Personenunterführung Süd sowie zur Parkierung ausgelöst. Ein vielfach geäußertes Anliegen in der Testplanung war, die trennende Wirkung des Gleisfelds zwischen den Quartieren Hirschmatt-Neustadt und Tribtschen für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende aufzuheben. Eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Personenunterführung Süd zeigte verschiedene Varianten auf. Der Stadtrat will eine zusätzliche Personen- und Velounterführung (neu bezeichnet als Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd [PVS]) von der Waldstätterstrasse ins Tribtschenquartier weiterverfolgen. Bis 2023 soll ein Vorprojekt für die PVS erarbeitet werden. Der Entscheid zur PVS hat auch Auswirkungen auf die Planung des Projekts gemäss B+A 27 vom 24. Oktober 2018: «Velotunnel Bahnhof. Projektierungskredit» ([Link](#)). Im Verlauf des Projektfortschritts zeigte sich, dass die geplante Verlängerung des Tunnels unter der Zentralstrasse und die Rampeanlage in der Habsburgerstrasse nicht als Vorinvestition für den Durchgangsbahnhof gelten werden. Die finanzielle Beteiligung der SBB ist deshalb unklar. Zudem könnten die Rampe und der Tunnel unter Umständen nur für fünf Jahre genutzt werden. Hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses wird mit dem vorliegenden B+A beantragt, auf das Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» gemäss B+A 27/2018 zu verzichten.

Die zweite Vertiefungsstudie, die auf der Testplanung basiert, betrifft die Autoparkierung. Mit dem Bau des DBL wird das heutige Parkhaus P1 (377 Parkplätze) wegfallen. Die Parkhäuser P2 und P3 (total 523 Parkplätze) sind nicht tangiert. Zwei Studien lieferten Grundlagen, um über das künftige Parkplatzangebot zu entscheiden. In Absprache mit dem Kanton will der Stadtrat die wegfallenden Parkplätze beim P1 nicht im Bahnhofsumfeld ersetzen, ist aber offen für Lösungen ausserhalb des Bahnhofperimeters. Die Parkhäuser P2 und P3 mit ihren gut 500 Parkplätzen sollen weiterhin zur Verfügung stehen.

Auf der Basis der Testplanungsergebnisse und der öffentlichen Mitwirkung hat der Stadtrat seine Zielsetzungen im Zusammenhang mit der Realisierung des DBL konkretisiert und zu politischen Stossrichtungen weiterentwickelt. Besonders hervorzuheben sind dabei die Konkretisierungen in den Bereichen Städtebau, Biodiversität und Stadtklima sowie die partnerschaftliche Weiterentwicklung des regionalen Verkehrssystems mit den Nachbargemeinden und dem Kanton. Diese politischen Stossrichtungen geben vor, in welche Richtung die Räume im Bahnhofsumfeld bei den Planungen zusammen mit den DBL-Partnern aus städtischer Sicht weiterentwickelt werden sollen.

Mit dem vorliegenden B+A beantragt der Stadtrat denn auch Kredite für die Planungen der Entwicklung der entsprechenden Gebiete und die Begleitung von Partnerprojekten. Dazu zählen:

- Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)» (2022–2023): Bis Ende 2023 wird ein Vorprojekt zur PVS erarbeitet, damit basierend darauf über das weitere Vorgehen entschieden werden kann.
- Freiraumkonzept Innenstadt (2023–2024): Basierend auf dem «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» von 2018 und den Erkenntnissen und Empfehlungen der Testplanung wird ein Freiraumkonzept für die Innenstadt erstellt.
- Testplanung Steghof (2024–2025): Für das Gebiet Steghof werden mittels einer Testplanung Erkenntnisse und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung dieses Stadtraums erarbeitet.
- Vorstudien Bahnhofsbereich Ost und West (2024–2026): Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Bahnhofsbereiches Ost bzw. West sollen als Grundlage für den Masterplan Bahnhof definiert werden.
- Vorstudien Bahnhofsbereich Nord (2024–2025): Die Rahmenbedingungen zur Durchführung eines Konkurrenzverfahrens zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Nord werden in den Grundzügen geklärt.
- Masterplan Bahnhof (2023–2027): Ziel ist, für die langfristige Entwicklung des Gebiets Bahnhof die Rahmenbedingungen für alle weiteren konkreten Entwicklungsschritte festzuhalten. Der Masterplan Bahnhof soll in einem partnerschaftlichen Prozess mit allen Beteiligten entstehen.

Der Stadtrat beantragt finanzielle und personelle Ressourcen von insgesamt 6,9 Mio. Franken für Planungen Teilprojekte und personelle Ressourcen, welche einen Bezug zum Projekt «Durchgangsbahnhof» haben. Zudem soll auf das Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» gemäss B+A 27/2018 verzichtet und die Motion 13, Patrick Zibung und Thomas Gfeller namens der SVP-Fraktion vom 18. September 2020: «Sicherung des Parkplatzangebots beim Bahnhof Luzern» ([Link](#)), als erledigt abgeschrieben werden.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Ziele des Stadtrates.....</b>	<b>7</b>
<b>2 Einleitung.....</b>	<b>8</b>
<b>3 Rückblick Phase 1 2020–2021 .....</b>	<b>10</b>
3.1 Testplanung.....	11
3.2 Öffentliche Mitwirkung.....	13
3.3 Vertiefungsstudien .....	14
3.3.1 Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS).....	14
3.3.2 Autoparkierung.....	17
3.3.3 Veloparkierung.....	20
<b>4 Verzicht auf Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» gemäss B+A 27/2018.....</b>	<b>21</b>
<b>5 Zusammenarbeit und Stand Partnerprojekte .....</b>	<b>22</b>
5.1 SBB.....	22
5.2 Kanton Luzern.....	23
5.3 Verkehrsverbund Luzern .....	24
5.4 Regionale Abstimmung .....	25
<b>6 Politische Stossrichtungen für die Phase II .....</b>	<b>26</b>
<b>7 Ausblick Phase 2 2023–2027 .....</b>	<b>28</b>
7.1 Aufgaben.....	28
7.2 Projekte.....	29
7.3 Projektorganisation .....	37
7.4 Abstimmung mit anderen laufenden Projekten.....	38
<b>8 Übersicht Finanzen und Folgekosten .....</b>	<b>39</b>
8.1 Projekt «Durchgangsbahnhof Luzern – Phase 2».....	39
8.1.1 Aufgaben und Projekte 2023–2027.....	39
8.1.2 Städtische Beiträge an Gesamtprojekt.....	39
8.1.3 Personelle Ressourcen .....	40
8.1.4 Berechnung Gesamtbetrag.....	40
8.2 Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd» .....	41
8.3 Testplanung Steghof .....	41

<b>9</b>	<b>Kreditrecht und zu belastendes Konto .....</b>	<b>42</b>
9.1	DBL, Phase 2.....	42
9.2	Vorprojekt Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd.....	42
9.3	Testplanung Steghof .....	42
<b>10</b>	<b>Politische Vorstösse .....</b>	<b>43</b>
<b>11</b>	<b>Antrag .....</b>	<b>44</b>

## **Beilagen**

- 1 Schlussbericht Testplanung
- 2 Mitwirkungsbericht Testplanung
- 3 Machbarkeitsstudie Erweiterung Personenunterführung Süd
- 4 Studie Parkierung Bahnhof Luzern
- 5 Studie Szenarien Parkraum Bahnhof Luzern

## **Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1 Ziele des Stadtrates**

Die nächsten Jahre sind für das Jahrhundertprojekt «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)» ausschlaggebend. Voraussichtlich Anfang 2027 wird das Bundesparlament darüber befinden, ob der Durchgangsbahnhof Luzern ab zirka 2030 realisiert werden kann. Es wird bis dahin grosse Anstrengungen aller Projektbeteiligten brauchen, um die Entscheidungsträger vom Nutzen des Durchgangsbahnhofs für die ganze Region Zentralschweiz überzeugen zu können.

Um gleichzeitig auch den grösstmöglichen Nutzen für die Region Luzern erzielen zu können, arbeiten die in der Knotenorganisation vereinten Partner neben der Planung des Bahnprojekts DBL an dessen Integration in das Gesamtverkehrssystem der Region und der darauf basierenden Weiterentwicklung des Stadtzentrums um den Bahnhof Luzern. Damit verbunden sind auch wesentliche Aufgaben der Stadtentwicklung, welche sowohl verkehrliche als auch stadtplanerische, städtebauliche und gesellschaftliche Aspekte berücksichtigen. Gleichzeitig kann damit auch ein wesentlicher Beitrag an die Klima- und Energieziele von Stadt und Kanton geleistet werden.

Der Stadtrat erachtet es als einmalige Chance, ausgelöst durch das Projekt «Durchgangsbahnhof» für das Gebiet rund um den Bahnhof Luzern ein eigentliches Stadtentwicklungsprojekt realisieren zu können. Er ist gewillt, die dafür notwendigen Planungen anzustossen und auch die nötigen finanziellen Mittel bereitzustellen. Die primäre Zielsetzung des Stadtrates im Zusammenhang mit all diesen Planungen ist es aber, durch eine gute Integration des DBL in das Verkehrs- und Siedlungsgefüge der gesamten Region Luzern die Realisierungschancen des DBL zu verbessern und damit einen Mehrwert für die ganze Region zu schaffen.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag (B+A) zeigt der Stadtrat transparent auf, wie er die durch die Stadt Luzern verantworteten Aufgaben und Projekte in der entscheidenden Phase bis 2027 organisatorisch angehen und finanzieren will. Mit der Festlegung der Stossrichtungen ist die Basis gelegt, um im Dialog mit den Partnern an einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Luzern weiterzuarbeiten, um die städtebauliche Entwicklung in einem weiteren Perimeter frühzeitig zu konkretisieren und auch um den Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie Rechnung zu tragen.

Es handelt sich beim Durchgangsbahnhof um ein nationales Projekt, das für die ganze Region von grosser Bedeutung ist. Entsprechend kann und will der Stadtrat auch die städtischen Aufgaben nicht alleine angehen. Der eingeschlagene Weg ist deshalb mit den Partnern abgestimmt und wird mit diesen sowie den regionalen Akteuren auch in der nächsten Phase gemeinschaftlich und unter Einbezug der Direktbetroffenen fortgesetzt. Denn nur, wenn sich die Partner auf eine gemeinsam getragene Entwicklung einigen können und als Region gemeinsam für das Projekt eintreten, hat der DBL Chancen, dereinst realisiert werden zu können.

Aus diesem Grunde setzt sich der Stadtrat dafür ein, dass das Gesamtprojekt «Durchgangsbahnhof» aus einer fruchtbaren Zusammenarbeit aller Involvierten entsteht. Es muss gelingen, alle gesellschaftlichen und politischen Kreise für das Projekt zu gewinnen und gemeinsam an dessen Entwicklung zu arbeiten. Dazu gehört auch, dass Partikularinteressen zugunsten eines grösseren Gesamtnutzens zurückgestellt werden. Es muss aber auch vermieden werden, dass sich einzelne Betroffene einseitig als Verlierer sehen und keinerlei Nutzen aus der Projektentwicklung ableiten können. Damit das gelingt, braucht es

bei allen Projektbeteiligten eine grosse Offenheit, vorgebrachte Anliegen ernsthaft zu überdenken, zu prüfen und im Rahmen der Möglichkeiten und der gegebenen Rahmenbedingungen auch zu berücksichtigen. Zu den gegebenen Rahmenbedingungen gehört insbesondere auch, dass die aufgrund der geologischen Verhältnisse ohnehin hohen Kosten für die Realisierung des DBL durch zusätzliche Wünsche und Anliegen nicht unverhältnismässig in die Höhe getrieben werden.

Eine wichtige Rolle bei einer guten Zusammenarbeit der Region Luzern kommt derjenigen zwischen Stadt und Kanton Luzern zu, dies insbesondere bei der Integration des DBL in das regionale, kantonale und auch nationale Gesamtverkehrssystem. Dass sie sich gemeinsam für ein nachhaltiges Mobilitätssystem engagieren wollen, unterstrichen der Regierungsrat des Kantons Luzern und der Stadtrat im Januar 2022 denn auch mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung zu den Schlüsselprojekten «Durchgangsbahnhof» und «Bypass Luzern». Aber auch bei lokaleren Entscheiden ist hinsichtlich der weiteren räumlichen Auswirkungen die Zusammenarbeit sowie die Verständigung auf eine gemeinsame Haltung unabdingbar. Bei der künftigen Autoparkierung im Gebiet Bahnhof setzt sich der Stadtrat dafür ein, dass für die umliegenden Tourismus- und Kultureinrichtungen trotz einer Reduktion weiterhin genügend Parkplätze zur Verfügung stehen und dass all diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, möglichst auf direktem Weg zu einem freien Parkplatz geführt werden. Auch dazu haben sich Regierungsrat und Stadtrat ausgetauscht und geeinigt. Und schliesslich ist auch die Gesamtverkehrsstudie zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen der Empfehlungen aus der Testplanung durch den Kanton Luzern, die er in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Luzern, LuzernPlus und der Stadt Luzern durchführt, ein wichtiger Schritt hin zu einer gemeinsamen Basis für die zukünftige Mobilität in Stadt und Region Luzern.

Die grosse Herausforderung bei der Erarbeitung des vorliegenden Berichtes und Antrages war, das weitere Vorgehen so konkret wie möglich, aber so offen wie nötig zu definieren. Noch sind bei den Projekten der Partner viele Parameter offen. Dies betrifft insbesondere die Arbeiten zum Vorprojekt der SBB sowie die Gesamtverkehrsstudie zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen der Testplanung durch den Kanton, welche beide erst gegen Ende dieses Jahres vorgestellt werden können. Trotz der genannten Unsicherheiten durch die noch offenen Parameter bei den Projekten der DBL-Partner ist es aber wichtig, das weitere Vorgehen heute zu beschliessen. Viele der vorgesehenen Vertiefungsarbeiten müssen umgehend gestartet werden, damit Synergien mit dem Projekt «Durchgangsbahnhof» genutzt werden können.

## 2 Einleitung

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist ein Jahrhundertprojekt für die Zentralschweiz. Im Auftrag des Bundes plant und projektiert die SBB einen viergleisigen Durchgangsbahnhof unterhalb des heutigen Bahnhofs und die nötigen Ausbauten auf den Zulaufstrecken. Mit dem DBL gelingt es, die Kapazitätsengpässe bei der Mobilität zu beheben: Die Durchmesserlinie verbindet die Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern und schafft neue Verbindungen von Norden via Luzern in den Süden. Der DBL ermöglicht aber vor allem auch die dringend benötigten Angebotsausbauten auf dem Schienennetz, die für den Betrieb der S-Bahn und deren Funktion als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs für die ganze Region notwendig sind. Dadurch wird der Modalsplit der ganzen Region beeinflusst und eine flächen- und energieeffiziente Weiterentwicklung der Mobilität in der Agglomeration möglich. Die durch den Kanton durchgeführte Gesamtverkehrsbetrachtung liefert bis Ende 2022 entsprechende Resultate, welche in die weitere Planung einfließen werden. Hauptaufgabe der Stadt Luzern als Standortgemeinde ist es, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass eine gute stadträumliche Eingliederung des DBL erfolgen kann, welche ihrerseits einen wichtigen Beitrag zum bestmöglichen Funktionieren der Mobilitätsdrehscheibe leistet.

Nur durch eine gute Zusammenarbeit und die bestmögliche Abstimmung der Teilprojekte aller Projektpartner untereinander hat der DBL eine Chance, realisiert werden zu können. Gemeinsam mit dem Kanton und der Region setzt sich der Stadtrat dafür ein, dass im eidgenössischen Parlament in den Jahren



2026/2027 die Finanzierung der Bauarbeiten beschlossen wird und dass es zu keiner weiteren Verzögerung kommt.

Mit dem B+A 25/2019: «Durchgangsbahnhof Luzern – Phase 1» hat der Stadtrat die ersten Weichen gestellt und aufgezeigt, wie er sich der Frage der Einbettung des Durchgangsbahnhofs in den Stadtraum annähern möchte. Im vorliegenden Bericht und Antrag werden die Ergebnisse aus der ersten Phase mit Testplanung und öffentlicher Mitwirkung sowie die Haltung des Stadtrates zu den ausgelösten Vertiefungsstudien aufgezeigt (Kapitel 3).

Die Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der Personenunterführung Süd hat gezeigt, dass aus Sicht des Stadtrates eine auf Höhe der Waldstätterstrasse gelegene neue Personen- und Velounterführung vorangetrieben werden soll und die Weiterführung des Projekts «Velotunnel Bahnhof» (B+A 27/2018) nicht sinnvoll ist. Aus diesem Grund wird in Kapitel 4 detailliert darauf eingegangen und dem Parlament beantragt, auf das Vorhaben zu verzichten.

Nach einem Überblick zum aktuellen Stand der Partnerprojekte (Kapitel 5) folgen die politischen Stossrichtungen des Stadtrates (Kapitel 6).

Im Ausblick auf die Phase 2 der Projektierung DBL wird aufgezeigt, welche konkreten Schritte in den durch die Stadt Luzern verantworteten Teilprojekten in den nächsten Jahren vorgesehen sind (Kapitel 7) und welchen Einfluss diese auf die Finanzierung und die Folgekosten haben werden (Kapitel 8 und 9). Schliesslich wird auch noch auf die politischen Vorstösse (Kapitel 10) eingegangen, welche im Zusammenhang mit dem DBL eingereicht wurden.

### 3 Rückblick Phase 1 2020–2021

Mit Bericht und Antrag 25/2019 vom 28. August 2019: «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1. Prozessdesign, Lagebeurteilung, Ausgabenbewilligung» (nachfolgend: B+A 25/2019 DBL I) wurden das Prozessdesign sowie 3,16 Mio. Franken für die Phase 1 bewilligt. Darin enthalten sind

- Planungsmittel von Fr. 970'000.– für den Zeitraum 2020–2021,
- Beiträge an das Gesamtprojekt von Fr. 150'000.– für den Zeitraum 2020–2022 und
- Personalmittel für 200 Stellenprozent bei den Dienstabteilungen Stadtplanung und Tiefbauamt von Fr. 2'040'000.– für den Zeitraum 2020–2026.

Kernstück der Phase 1 war eine Testplanung, die von Frühling bis Ende 2020 durchgeführt wurde. Von Februar bis April 2021 wurden die Ergebnisse der Testplanung in einer öffentlichen Mitwirkung diskutiert. Basierend auf den Erkenntnissen und Empfehlungen aus der Testplanung wurden zwei Studien zur Erweiterung der Personenunterführung Süd (PU-Süd) sowie zur Parkierung ausgelöst, die in Kapitel 3.3 im Detail erläutert werden. Das heisst, entgegen dem ursprünglichen Prozessdesign aus dem B+A 25/2019 DBL I liegen nun zwei Studien zu spezifischen Themen vor, die sich aus der Testplanung ergaben. Das damals in Aussicht gestellte Entwicklungskonzept kann dem Parlament zum heutigen Zeitpunkt aber noch nicht vorgelegt werden. Für dieses fehlen noch wichtige Grundlagen der Partner, wie beispielsweise die Gesamtverkehrsstudie zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen der Testplanung des Kantons oder das «Buskonzept 2040» des Verkehrsverbunds Luzern (VVL), auf deren Basis das Verkehrskonzept Bahnhof erst entwickelt werden kann. Zudem zeigten die letzten zwei Jahre, dass die Vorstellungen zur Gebietsentwicklung gemeinsam mit den Partnern erfolgen soll. Wie in Kapitel 7.2 ersichtlich, soll in der Phase 2 mit dem Masterplan Bahnhof eine konsolidierte Entwicklungsvorstellung erarbeitet werden, welche auf die Teilprojekte der Partner abgestimmt ist. Dieser Masterplan wird anstelle des Entwicklungskonzepts erarbeitet.

Da sowohl die Erarbeitung der Parkierungsstudie wie auch der Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der PU-Süd zeitkritisch waren und im Hinblick auf das Vorprojekt der SBB rasch gestartet werden mussten, erhöhte der Stadtrat Anfang 2021 die Ausgabenbewilligung und damit den Kredit gemäss B+A 25/2019 für die Vertiefungsstudien<sup>1</sup> um Fr. 400'000.– auf 3,56 Mio. Franken.

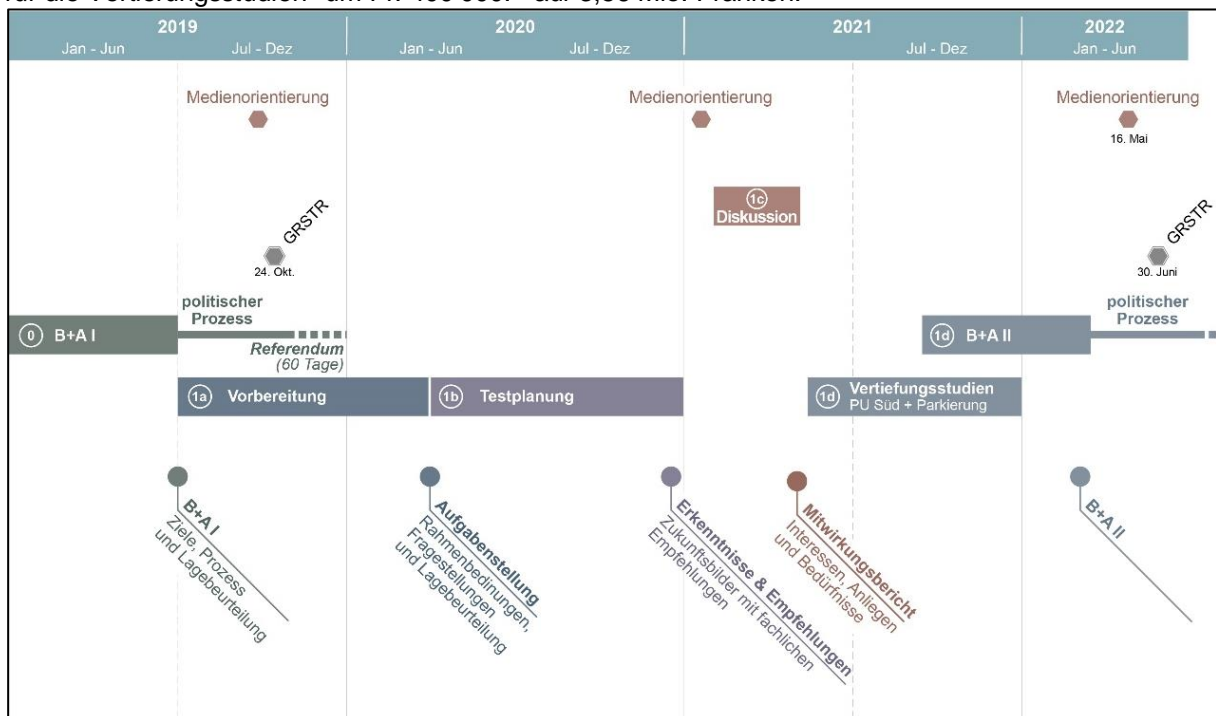


Abb. 1: Prozessablauf Phase 1, revidiert gemäss aktuellem Bearbeitungsstand

<sup>1</sup> Ausnahmen vom Erfordernis eines Zusatzkredites für nicht vorhersehbare freibestimmbare Ausgaben (§ 39 Ziff. 2 lit. c FHGG in Verbindung mit Art. 70 lit. b Ziff. 2 GO); max. 20 Prozent der bewilligten Kreditsumme bzw. bis 0,75 Mio. Franken.

Im Folgenden wird im Sinne eines Rückblicks zusammenfassend auf die einzelnen Prozessschritte der Phase 1 eingegangen.

### 3.1 Testplanung

Drei interdisziplinäre Planerteams wurden für das dialogbasierte Verfahren der Testplanung ausgewählt (vgl. Abb. 2). Die Teams erhielten die Aufgabe zu prüfen, welche Nutzungen und Funktionen rund um den Bahnhof in Zukunft sinnvoll anzuordnen sind und wie die Bauphase möglichst stadtverträglich gestaltet werden kann.

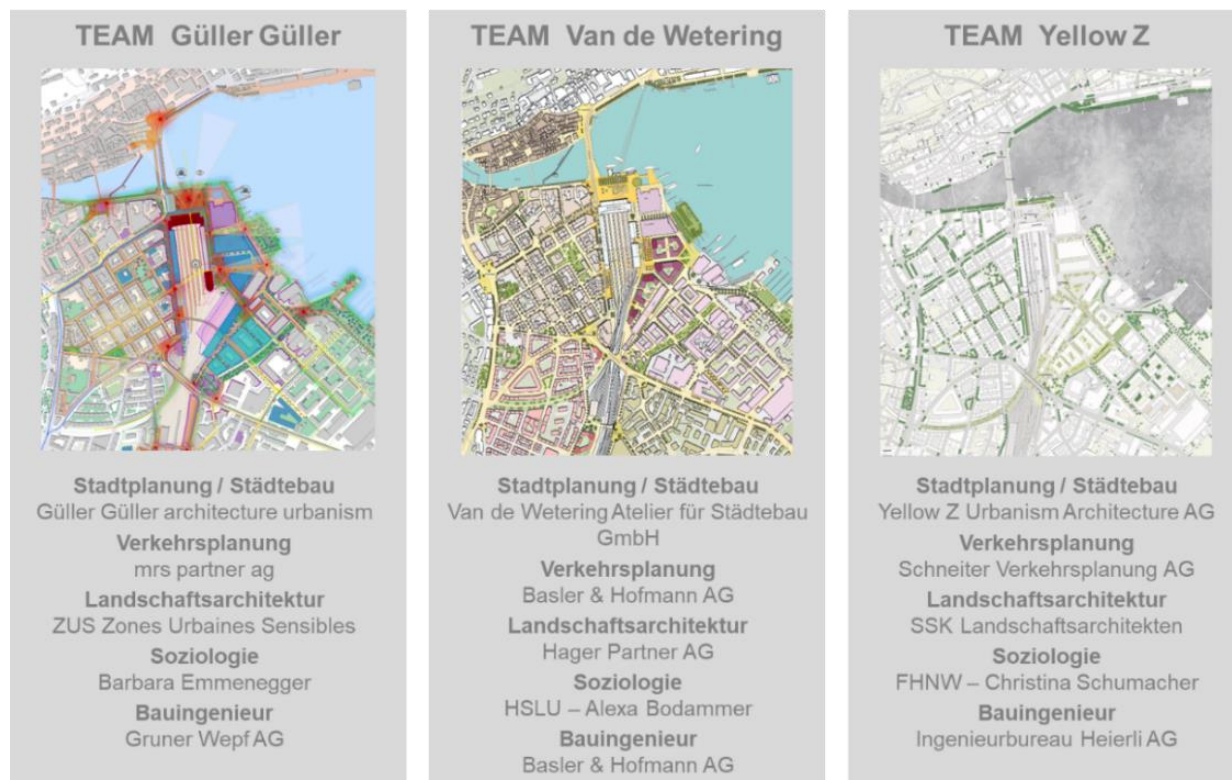


Abb. 2: Testplanungsergebnisse

Das dafür im Vorfeld erarbeitete Programm inklusive Fragestellungen basierte auf den sechs Zielen des Stadtrates gemäss B+A 25/2019 DBL I und den Rahmenbedingungen, welche gemeinsam mit dem Begleitgremium erarbeitet wurden. An zwei Zwischen- und einer Schlussbesprechung präsentierten die Planerteams ihre Arbeiten dem Begleitgremium bestehend aus sechs externen Fachpersonen, Vertretungen der Stadt, den Partnern aus der Knotenorganisation und weiteren Direktbetroffenen. Mit dem Schlussbericht (vgl. Beilage 1) würdigt das Begleitgremium die umfassenden, ideenreichen und kreativen Arbeiten der drei Planerteams. Gleichzeitig hält das Begleitgremium im Schlussbericht die gemachten Erkenntnisse fest, formuliert fachliche Empfehlungen und gibt einen Ausblick auf weitere zu prüfende Aspekte für kommende Planungen. Die Empfehlungen des Schlussberichtes sind nicht als einheitliche Meinung des Beurteilungsgremiums zu verstehen, bilden aber die Mehrheitsmeinung ab. Die formulierten Empfehlungen sind auch nicht absolut zu verstehen, sondern als Stossrichtungen, die vertieft geprüft werden müssen.

Die Testplanung hat gezeigt, dass es möglich ist, die zehnjährige Bauphase stadtverträglich zu gestalten, wenn vorgängig bestimmte Massnahmen umgesetzt werden. Dafür sind insbesondere Anpassungen am Gesamtverkehrssystem infolge der Installationsflächen erforderlich, um ein gutes Mobilitätsangebot auch während der Bauzeit zur Verfügung stellen zu können. In der Testplanung kristallisierten sich zudem Fragen heraus, deren Antworten erst mit der Aktualisierung des Vorprojekts der SBB schrittweise und gemeinsam erarbeitet werden können, wie z. B. diejenige zur Dimensionierung der verschiedenen

Zugänge zum Bahnhof. Weiter haben die Diskussionen in der Testplanung gezeigt, dass die frei werdenden Gleisflächen nicht so gross ausfallen werden, wie ursprünglich angenommen, da noch unklar ist, wie viel Abstellflächen durch die Zentralbahn und die SBB weiterhin im Bahnhofraum Luzern benötigt werden. Die genaue Dimensionierung und Lage wird in den weiteren Planungen daher nochmals genau zu prüfen und zu definieren sein.

Basierend auf den drei Teambeiträgen hat das Begleitgremium sieben zentrale Grundsätze herausgearbeitet, die im weiteren Verlauf der Planungsarbeiten berücksichtigt werden sollen (vgl. Abb. 3):

- **Den Durchgangsbahnhof in ein leistungsfähiges Bahn- und Bussystem einbinden:** Der Durchgangsbahnhof kann seine Wirkung für die Region voll entfalten, wenn er optimal in das Fernverkehrsnetz und in ein ausgebautes regionales Bahn- und Bussystem eingebunden ist.
- **Den Raum rund um den Bahnhof als multimodale Drehscheibe organisieren:** Die Flächen rund um den Bahnhof sollen optimal und effizient genutzt werden. Dem Bus-, Velo- und Fussverkehr wird der notwendige Raum für ein attraktives Fortbewegen eingeräumt. Ziel ist aber auch, dass der Bahnhof, die Kultur- und die Tourismusnutzungen für den Autoverkehr jederzeit erreichbar bleiben.
- **Zwei zusätzliche Bahnhofplätze realisieren:** Im Osten und Westen des Bahnhofs sollen zwei neue Bahnhofplätze entstehen. Sie ermöglichen es, den heutigen Bahnhofplatz Nord zu entlasten und das Bussystem neu zu denken. Um die zusätzlichen Personenfrequenzen bewältigen zu können, muss die Personenunterführung Süd ausgebaut werden.
- **Den Bahnhofplatz Nord auch als Aufenthaltsort gestalten:** Der Bahnhofplatz Nord soll in seiner Rolle als Visitenkarte gestärkt werden. Der Auto- und der Busverkehr über den Bahnhofplatz werden reduziert, damit Flächen für attraktive Aufenthaltsräume frei werden.
- **Das Tribschenquartier zu einem attraktiven Stadtteil entwickeln:** Dank der frei werdenden Flächen kann das Tribschenquartier weiterentwickelt werden. Die Bürgerstrasse wird zur zentralen Erschliessungssachse für das ganze linke Seeufer vom und zum Bahnhofplatz Ost.
- **Die Verbindungen zwischen den Quartieren verbessern:** Mit einer zusätzlichen Fussgänger- und Veloverbindung soll die trennende Wirkung der Gleisflächen reduziert sowie das Tribschen- und das Hirschmattquartier miteinander vernetzt werden.
- **Bereits heute mit der Umsetzung starten:** Vorgezogene Massnahmen wie z. B. ein angepasstes Bussystem könnten dafür sorgen, dass der Bahnhof auch während der rund zehnjährigen Bauzeit des Durchgangsbahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe funktioniert.

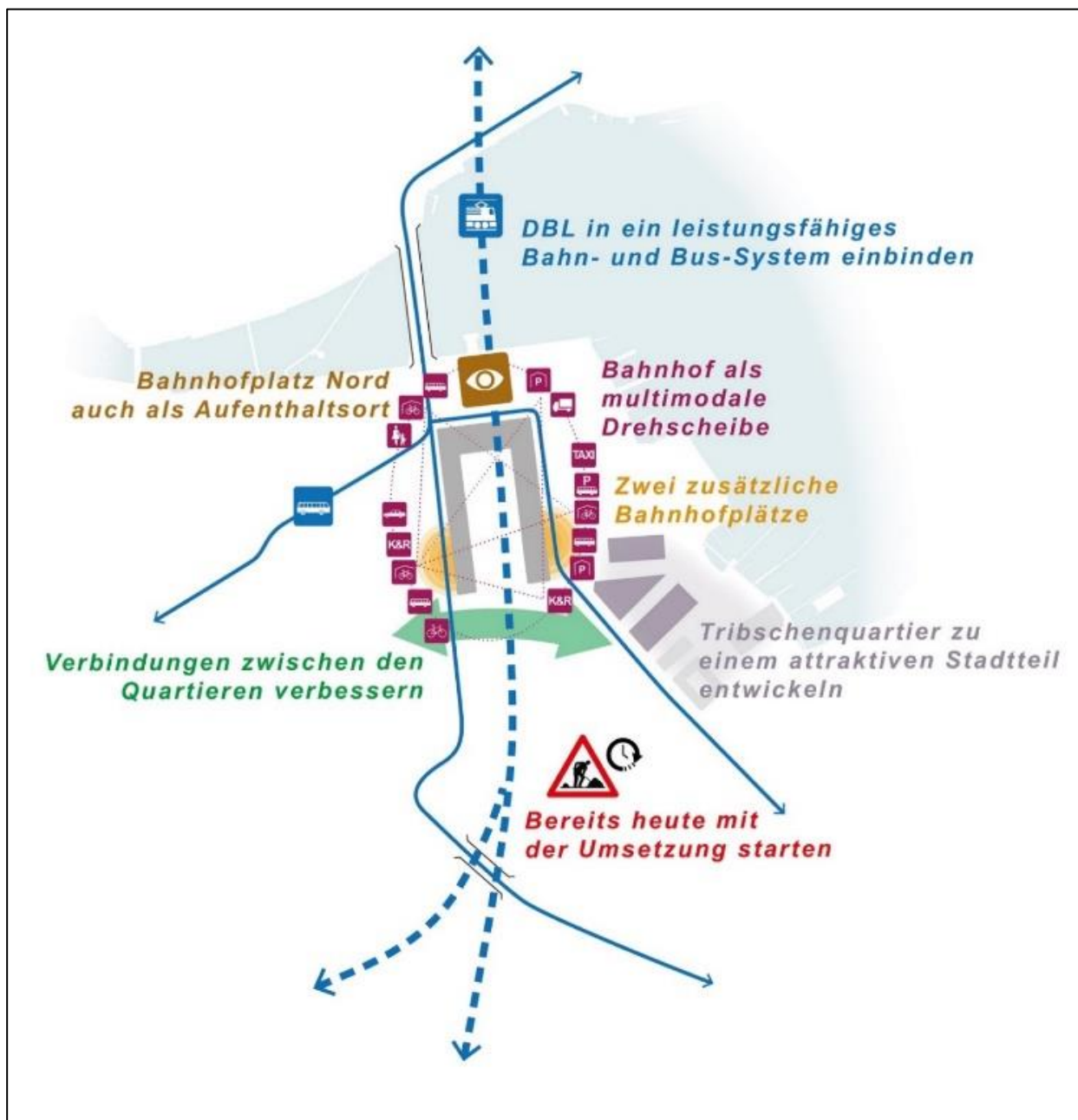


Abb. 3: Sieben Grundsätze aus der Testplanung

### 3.2 Öffentliche Mitwirkung

Die fachlichen Empfehlungen aus der Testplanung wurden von Februar bis April 2021 öffentlich diskutiert. Mit dem Mitwirkungsbericht (vgl. Beilage 2) liegt ein Stimmungsbild der Beteiligten vor. Es ist im Detail abgebildet, wie die Mitwirkung ablief, welche Stellungnahmen eingingen und wie sie vom Stadtrat beantwortet wurden.

Ein wichtiger Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung bestand auch im Einbezug des Kinderparlaments und des Jugendparlaments, schliesslich wird der Durchgangsbahnhof vor allem für diese Generation gebaut. Das Kinderparlament setzte sich in zwei Workshops mit dem Projekt DBL und dessen Auswirkungen auseinander. Das Ergebnis wurde in zwei Filmen dokumentiert.<sup>2,3</sup>

<sup>2</sup> Erklär mir doch mal den Durchgangsbahnhof Luzern – YouTube ([Link](#)).

<sup>3</sup> Workshops des Kinderparlaments zum Durchgangsbahnhof – YouTube ([Link](#)).

Alle Inputs aus der Mitwirkung sind als wichtige Grundlagen zu verstehen und fliessen gemeinsam mit den Testplanungsergebnissen in die weiteren Planungen der Stadt ein und wurden den Partnern mitgegeben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Infrastrukturprojekt «Durchgangsbahnhof» mit wenigen Ausnahmen als sinnvolle Investition in die Zukunft erachtet wird. Die Mitwirkung zeigte jedoch auch, dass gerade in Bezug auf das Infrastrukturprojekt noch viele Fragen u. a. zur Bauphase oder zum Angebotskonzept offen sind. Die Grundsätze aus der Testplanung wurden positiv aufgenommen. Die grösste Kritik an den Testplanungsergebnissen gab es beim Thema Verkehr. Die Testplanung beschränkte sich auf das Gebiet rund um den Bahnhof. Dass die verkehrlichen Auswirkungen weit über diesen Raum hinausgehen, ist unbestritten. Der Kanton Luzern hat deshalb im Nachgang der Testplanung die «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern» gestartet. In dieser sollen die Auswirkungen der Ergebnisse der Testplanung auf das Gesamtverkehrssystem beurteilt werden (vgl. Kapitel 5.2).

Mehrheitlich einig war man sich, dass der Bahnhof weiterhin als multimodale Drehscheibe funktionieren muss. Die in der Testplanung vorgeschlagene Idee von zwei zusätzlichen Bahnhofplätzen im Osten und Westen des Bahnhofs wurde grundsätzlich begrüsst. Es gab aber sehr unterschiedliche Rückmeldungen zur Lage, Bedeutung, Ausgestaltung und zur Erschliessung der Plätze.

Sehr begrüsst wurde, dass das Hirschmatt- und das Tribschenquartier mit einer Verbindung für den Velo- und den Fussverkehr besser miteinander vernetzt werden sollen. Die Stadt hat deshalb im Frühling 2021 eine Machbarkeitsstudie (vgl. Beilage 3) zur möglichen Erweiterung der Personenunterführung Süd in Auftrag gegeben. Es wurden unterschiedliche Varianten für ober- wie auch unterirdische Verbindungen geprüft. Die Ergebnisse sowie das weitere Vorgehen dazu werden in Kapitel 3.3.1 erläutert.

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird das Parkhaus P1 wegfallen, da der Bahnhof dieses durchschneiden wird. Die öffentliche Mitwirkung zeigte, dass es in Bezug auf die rund 380 wegfallenden Parkplätze unterschiedliche Haltungen gibt: So wurde einerseits bemängelt, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem motorisierten Individualverkehr in der Testplanung zu wenig berücksichtigt wurde. Andererseits wurde kritisiert, dass den Parkierungsmöglichkeiten zu viel Gewicht beigemessen wurde. Aus diesem Grund hat die Stadt im Frühling 2021 Vertiefungsstudien zur Parkierung (vgl. Beilage 4) in Auftrag gegeben. Sie liefern fachliche Grundlagen, um über die künftige Anzahl, die Standorte und die Zufahrten zu Parkierungsmöglichkeiten zu entscheiden, dies im Wissen darum, dass es sich schlussendlich um einen politischen Entscheid handeln wird. Die Ergebnisse und die Haltung des Stadtrates dazu werden in Kapitel 3.3.2 erläutert.

## **3.3 Vertiefungsstudien**

### **3.3.1 Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)**

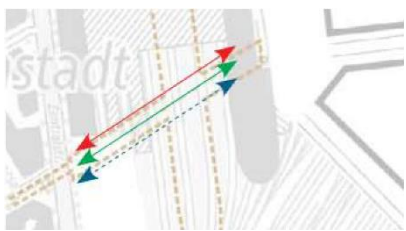
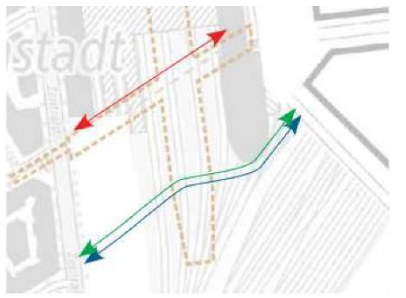
Alle drei Teams, die an der Testplanung teilgenommen haben, sehen für die bestehende Personenunterführung Süd (PU-Süd) eine breitere Verbindungsachse vor, als dies die SBB in ihrem Vorprojekt 2013 zum Durchgangsbahnhof geplant hatte. Die bestehende PU-Süd führt zwischen der Habsburgerstrasse Richtung Berufsbildungszentrum und soll gemäss Vorprojekt der SBB um den ehemaligen Posttunnel, heute teilweise als Veloabstellplatz genutzt, ergänzt werden. Auch das Begleitgremium empfahl im Schlussbericht zur Testplanung, die PVS breiter und vor allem attraktiver, als von der SBB vorgesehen, auszugestalten. Zudem sollte zusätzlich zur Fussquerung eine Veloverbindung geprüft werden oder ob alternative Lösungen wie eine zusätzliche unterirdische oder oberirdische Querung besser geeignet sind.

Die SBB ist im Auftrag des Bundesamts für Verkehr an der Überarbeitung des Vorprojekts bis Ende 2022. Die SBB ist in ihrem Auftrag an das Eisenbahngesetz (EBG) und an die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) gebunden. Dabei finanziert der Bahninf-

rastrukturfonds (BIF) an Bahnhöfen nur so viel, wie bahnbetrieblich nötig ist. Ein Bahnhof erfüllt die Anforderungen des Bahnverkehrs, wenn er den Nachweisen der «Planungshilfe Publikumsanlagen» genügt, die der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) 2017 publiziert hat.

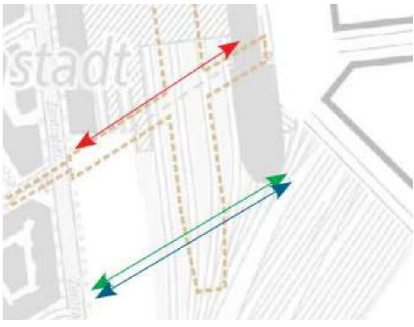

Eine Quartierverbindung und eine Veloquerung sind zurzeit nicht Teil des Auftrags der SBB, sondern müssen durch die Stadt geplant und (vor)finanziert werden. Aus diesem Grund wurde eine separate Machbarkeitsstudie (vgl. Beilage 3) zum Vorprojekt der SBB ausgelöst, welche die Integration einer Fuss- und Veloverbindung in das Vorprojekt prüfen sollte. Die Machbarkeitsstudie dient als Entscheidungsgrundlage für die Stadt Luzern, ob und wie das Projekt weiterverfolgt werden soll.

In der Machbarkeitsstudie wurden sehr unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten geprüft, von einfachen Aufweitungen der bestehenden PU-Süd über die Erstellung einer zusätzlichen Unterführung bis zu oberirdischen Querungen über den Gleisen. Insgesamt wurden fünf Varianten<sup>4</sup> mit zusätzlichen Untervarianten geprüft, die im Detail der Beilage 3 entnommen werden können. Die vier Varianten mit dem grössten Potenzial werden im Folgenden zusammenfassend erläutert (rot = bestehende PU-Süd; grün = Fussverkehr; blau = Veloverkehr):

<p><b>Variante 1A</b> Verbreiterung bestehender PU-Süd für den Fussverkehr (ohne Veloverbindung)</p> 	<p>Die Machbarkeit konnte zwar nachgewiesen werden, jedoch erfüllt diese Variante die Funktion der Veloverbindung nicht. Die verbesserte Attraktivität der Personenunterführung kommt in erster Linie den Bahnreisenden zugute. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist für die Stadt aufgrund der fehlenden Veloverbindung ungenügend. Gesamtkosten (+/-40 %): 24,9 Mio. Franken (exkl. Projekt «Velotunnel»)<sup>5</sup></p> <p><b>Empfehlung:</b> nicht weiterverfolgen</p>
<p><b>Variante 3B</b> Zusätzliche unterirdische Fuss- und Velounterführung auf der Höhe der Waldstätterstrasse</p> 	<p>Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, dass die Variante 3B mit einer zusätzlichen Unterführung auf der Höhe der Waldstätterstrasse die Bestvariante darstellt. Sie ist kompatibel mit dem Projekt «DBL», ohne unnötige Abhängigkeiten und unwägbare Risiken und weist mit dem Projekt der SBB bezüglich Veloparkierung Synergien auf. Zudem erfüllt sie alle Anforderungen in Bezug auf Funktionalität, Attraktivität und Machbarkeit. Gesamtkosten (+/-40 %): 44,4 Mio. Franken</p> <p><b>Empfehlung:</b> weiterverfolgen</p>

<sup>4</sup> Die Variante 2 mit einer Ausweitung der bestehenden PU-Süd für den Fuss- und den Veloverkehr wurde nicht weiterverfolgt, da schnell klar wurde, dass diese aufgrund der Verteilebene nicht machbar ist. Im Verlauf der Machbarkeitsstudie wurde jedoch die Variante 5 entwickelt, welche auch als Untervariante zur Variante 2 angesehen werden kann.

<sup>5</sup> Bestandteil der Variante 1A ist der westliche Zugang des Projekts «Velotunnel», welcher als Zugang zur PU-Süd von der Habsburgerstrasse her eine Rampe vorsieht. Diese ist in der Kostenschätzung der Variante 1A nicht enthalten. Deren Kosten wurden im Vorprojekt «Velotunnel» auf 6,7 Mio. Franken geschätzt.

<p><b>Variante 4A</b>                  Passerelle über die Gleise auf der Höhe der Waldstätterstrasse</p> 	<p>Die Machbarkeit konnte nicht nachgewiesen werden, da insbesondere im Bereich der Zentralstrasse keine geeignete Fläche für den Aufgang zur Verfügung steht. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die nicht zu den Zügen gelangen wollen, wäre diese Variante zwar attraktiv, jedoch nicht für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Bahnreisende, da ein grösserer Niveauunterschied überwunden werden muss als bei einer unterirdischen Lösung. Der finanzielle Aufwand für diese Variante ist zwar der kleinste aller vertieften Varianten, der eingeschränkte Nutzen mit Fokus auf eine Verbindung überzeugt aber nicht.                  Gesamtkosten (+/-40 %): 30 Mio. Franken</p> <p><b>Empfehlung:</b> nicht weiterverfolgen</p>
<p><b>Variante 5</b>                  Verbreiterung der heutigen PU-Süd als Fuss- und Veloverbindung. Die Velofahrbahn würde in der Verteilhalle des DBL als Passerelle über dem Passagierbereich geführt.</p> 	<p>Die Machbarkeit konnte nicht nachgewiesen werden, da die notwendige Höhe in der Verteilebene nicht vorhanden ist, um eine Passerelle auszuführen. Die Verteilebene müsste stark abgesenkt werden, was zu einer Tieferlegung des Bauwerks des DBL führen würde und somit grosse Risiken und Kosten zur Folge hätte.                  Gesamtkosten: 53,9 Mio. Franken (exkl. Projekt Velotunnel; s. Fussnote zu Variante 1A)</p> <p><b>Empfehlung:</b> vorderhand nicht weiterverfolgen</p>

Der Stadtrat hat entschieden, der Empfehlung aus der Machbarkeitsstudie zu folgen und die Variante 3B mit einer zusätzlichen Personen- und Velounterführung (PVS) im Bereich Waldstätterstrasse weiterzuarbeiten. Diese Unterführung wäre eine ideale Ergänzung zur bestehenden PU-Süd und ermöglicht einen weiteren Zugang zum Bahnhof sowohl zu Fuss als auch mit dem Velo im südlichen Bereich. Die neue Unterführung soll mit einer Rampe von der Waldstätterstrasse unter den Gleisen hindurch ins Tribschenquartier führen und damit die zukünftigen Bahnhofplätze Ost und West verbinden. Die Baukosten betragen rund 44 Mio. Franken (+/-40 %; inkl. MWSt), wobei von einer Teilfinanzierung über das Agglomerationsprogramm auszugehen ist. Betreffend Mitfinanzierung der PVS durch das Projekt «DBL» für die Realisierungsphase wird mit der SBB verhandelt. Zum heutigen Zeitpunkt können noch keine Aussagen zu deren Ausmass gemacht werden, da diese nicht zuletzt von der Führung der Personenströme abhängig ist, welche ihrerseits auf dem «Verkehrskonzept Raum Bahnhof» (vgl. Kapitel 7.1) basiert. Mit vorliegendem Bericht und Antrag wird ein Sonderkredit von Fr. 2'000'000.– für das Vorprojekt und die dadurch erkennbaren Vertiefungsstudien beantragt. Das Vorprojekt muss so schnell wie möglich erarbeitet werden und spätestens Ende 2023 vorliegen, damit die Planungen auf diejenigen des Vorprojekts zum DBL abgestimmt werden können. Eine spätere Integration der Quartier- und Veloverbindung in das Projekt «DBL» wäre zwar möglich, würde aber aufwendige Projektänderungen nach sich ziehen. Die Kosten der Projektänderung müssten nach dem Verursacherprinzip getragen werden.



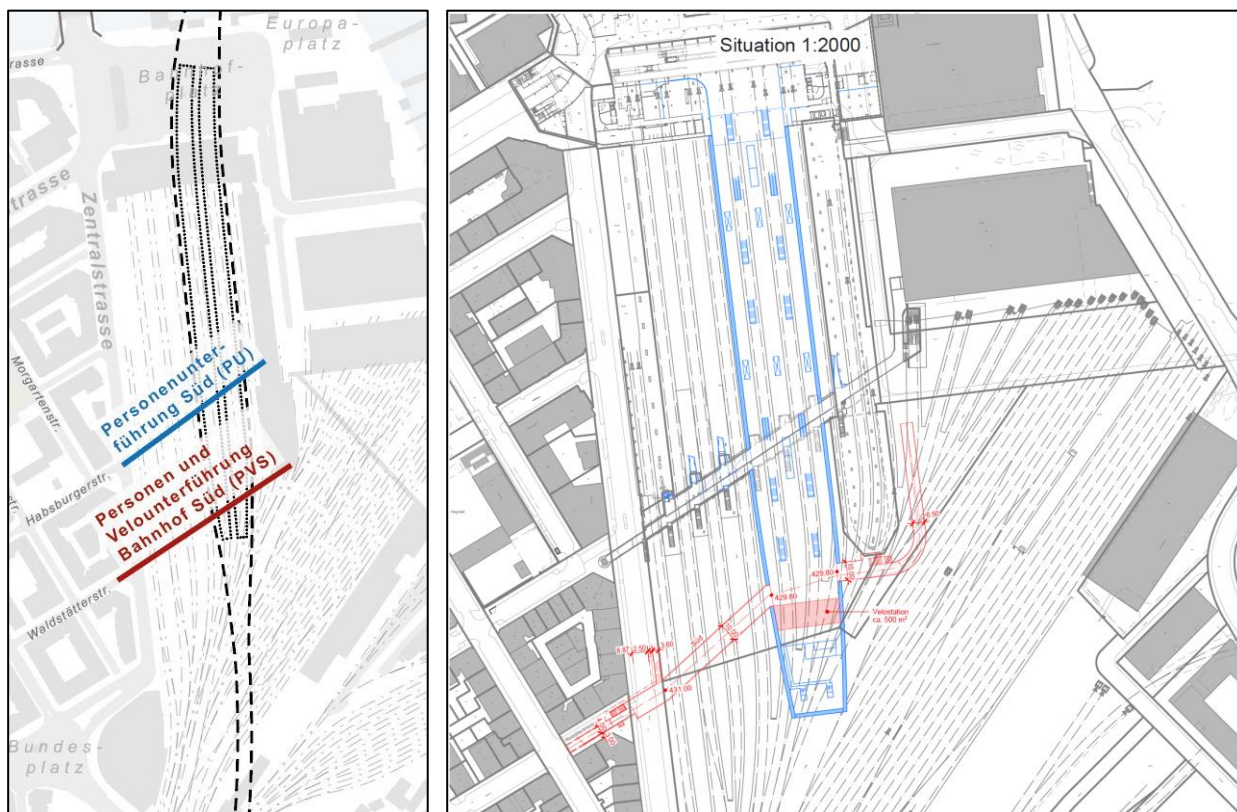


Abb. 4: Variante 3B; blau = PU-Süd und Vorprojekt SBB, rot = Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)

### 3.3.2 Autoparkierung

Durch den Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) wird das heutige Parkhaus P1 unter dem Bahnhofplatz durchschnitten, und auch die Restflächen lassen sich nicht mehr als Parkhaus nutzen. Die Parkhäuser P2 und P3 mit 523 Parkplätzen sind vom Projekt «Durchgangsbahnhof» nicht tangiert. Es stellt sich somit die Frage, ob die bestehenden Parkplätze im Raum Bahnhof in Zukunft ausreichen oder ob die wegfallenden 377 Parkplätze von P1 vollumfänglich oder teilweise zu ersetzen sind. Um diese Fragen zu beantworten, hat die Stadt Luzern zwei Studien (vgl. Beilagen 4 und 5) zur Parkierung im Raum Bahnhof Luzern in Auftrag gegeben, welche als Entscheidungsgrundlagen zur Beantwortung dieser Frage dienen sollen.

#### Parkplatzangebot in der Innenstadt

Bei der Diskussion eines allfälligen Ersatzparkings ist die verbleibende Anzahl der Parkplätze auch im Kontext des gesamten Parkplatzangebots der Innenstadt zu betrachten. Im Umkreis von zirka 350 m um den Bahnhof gibt es nebst den erwähnten Parkhäusern P1 bis P3 noch die Parkhäuser Flora und Kantonalbank mit weiteren 381 Parkplätzen. Somit würden in nächster Umgebung des Bahnhofs auch ohne P1 total 904 Parkplätze zur Verfügung stehen. Hinzu kommen im Umkreis von bis zu 500 m um den Bahnhof weitere 387 Parkplätze in den Parkhäusern Lakefront Center, Hirzenmatt, und Schweizerhof. Das Angebot im Umkreis von 500 m um den Bahnhof beläuft sich somit auf total 1'291 Parkplätze in Parkhäusern und als zusätzliche Oberflächenparkplätze.

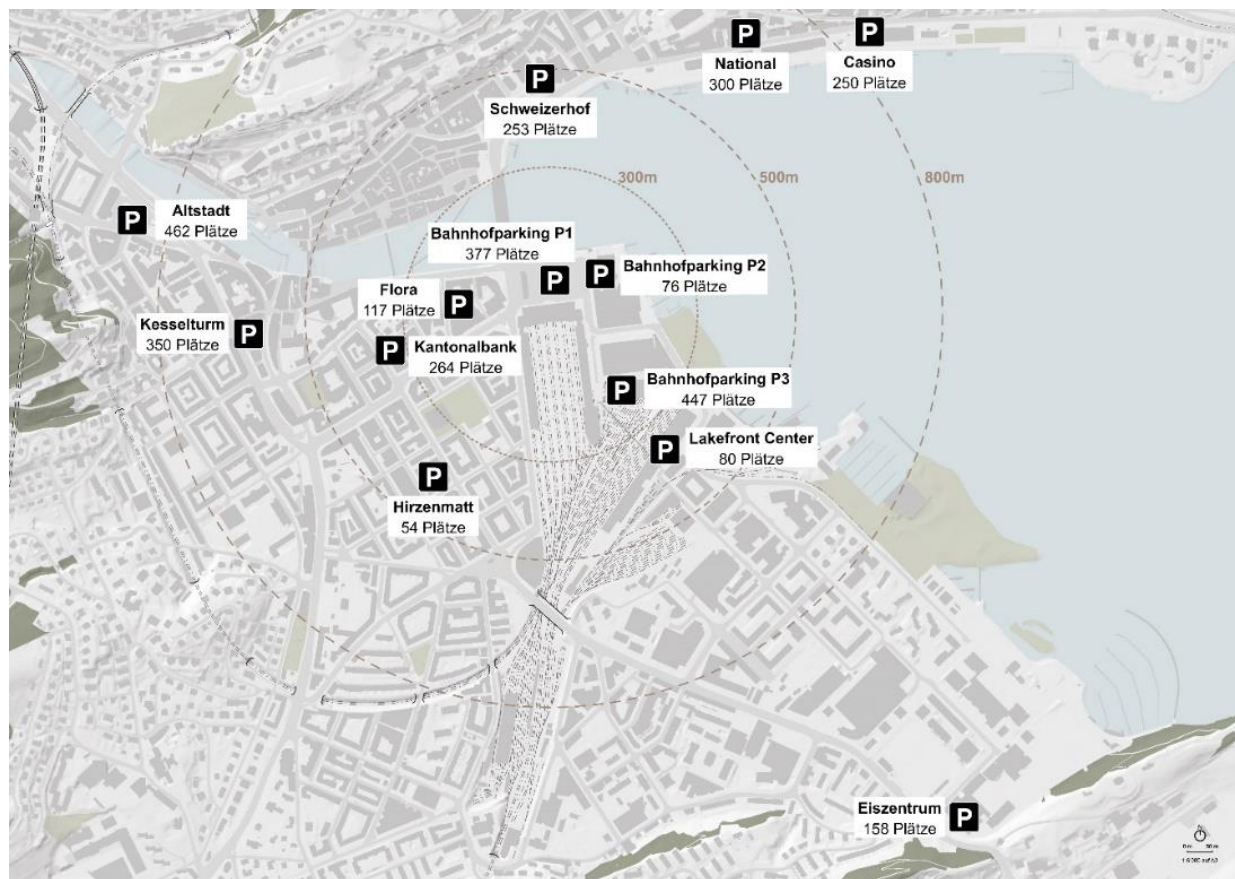


Abb. 5: Übersicht Parkplatzangebot Innenstadt

Die Belegung der Parkhäuser wurde im Rahmen der Arbeiten zum «Grundkonzept Parkierung» der Stadt Luzern im Jahr 2017 letztmals detaillierter untersucht. Die Parkhäuser in der Innenstadt weisen an den Werktagen und insbesondere am Samstag eine hohe Auslastung auf. Diese beschränkt sich in der Regel aber auf wenige Stunden pro Tag, mit Spitzen am frühen Nachmittag.

### Studie Parkierung

Die auf das unmittelbare Bahnhofsumfeld fokussierte Studie «Parkierung Bahnhof Luzern» (vgl. Beilage 4) beinhaltet in einem ersten Teil eine Analyse der Parkierungsvorgänge in den drei Parkhäusern P1, P2 und P3. Über die aus den Schrankendaten der Parkhäuser erhobenen Daten lassen sich Rückschlüsse auf die Art der Nutzung während des Tages ziehen. In einem zweiten Teil wird anhand der Nutzflächen und der Besuchenden der im Raum Bahnhof situierten Betriebe, Dienstleistungseinrichtungen, Schulen und Kultureinrichtungen wie KKL und Kunstmuseum anhand des aktuell gültigen Parkplatzreglements der Stadt Luzern berechnet, welche Zahl an Parkplätzen dieses zulassen würde. Zwar ist das Parkplatzreglement für öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen nicht anwendbar; die sich aus dieser Betrachtung ergebende Parkplatzzahl ist aber dennoch ein Hinweis darauf, in welcher Grössenordnung Parkplätze gemäss den mobilitätsstrategischen Vorgaben zulässig wären. In dieser Betrachtung sind auch die Kultur- und Kongressnutzungen des KKL inkl. angegliederter Gastronomie enthalten, nicht jedoch die Besuchenden der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV), da das Parkplatzreglement dazu keine Angaben macht.

Die Studie Parkierung kommt zum Schluss, dass in Anlehnung an das städtische Parkplatzreglement für die in diesem eng begrenzten Raum vorhandenen Nutzungen auch ohne das Parkhaus P1 genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Der nach dem Parkplatzreglement für die Nutzungen im und um den Bahnhof ermittelte theoretische Bedarf liegt bei 300 bis 400 Parkplätzen. Mit den Parkhäusern P2 und P3 sind im Raum Bahnhof 523 Parkplätze vorhanden. Geht man vom Maximum des theoretischen Bedarfs von 400 Parkplätzen aus, so stehen für weitere Besuchende des Raums Bahnhof (z. B. SGV), der Innenstadt oder für Tagesgäste somit auch ohne P1 mehr als 100 zusätzliche Parkplätze zur Verfügung.

Die Zahl der durch die Institutionen im Raum Bahnhof (Hirslanden, Läden, KKL, SGV) aktuell genutzten Parkplätze liegt nach deren eigenen Angaben in einer Spannweite von 550 bis 950 Parkplätzen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass diese Parkplätze nicht alle gleichzeitig, sondern teilweise zeitlich verschoben nachgefragt werden.

### **Studie Szenarien**

Die bisher erwähnten Betrachtungen orientieren sich alle an der Gegenwart und an der heutigen Mobilität. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und der Organisation und Gestaltung des Umfelds soll aber eine Infrastruktur für die Zukunft der Mobilität geschaffen werden. In einer zweiten Studie «Szenarien Parkraum Bahnhof Luzern» (vgl. Beilage 5) wurde deshalb auch der Einfluss zukünftiger Mobilitätsformen wie z. B. selbstfahrender und/oder geteilter Fahrzeuge auf den Parkplatzbedarf untersucht. Die Untersuchung bezieht sich analog der Studie Parkierung ganz spezifisch auf den eng begrenzten Raum Bahnhof mit den Parkhäusern P1 bis P3. Es handelt sich dabei um eine rein bedürfnisorientierte Betrachtung. Die Studie Szenarien kommt zum Schluss, dass neue Mobilitätsformen keine markante Veränderung des Parkplatzbedarfs ergeben werden; d. h., die Nachfrage nach Parkplätzen wird sich im selben Rahmen bewegen oder je nach Entwicklungen im Bereich der selbstfahrenden Fahrzeuge sogar leicht erhöhen. Um die gewünschte Veränderung des Modalsplits zugunsten der flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel weiterhin verfolgen zu können, wird es daher v. a. zur Vermeidung von Fehlentwicklungen (z. B. Leerfahrten) eine aktive Steuerung brauchen, was über die Parkplatzverfügbarkeit erfolgen kann.

### **Fazit**

Die Studien zeigen auf, dass die Auslastung der Parkplätze im Raum Bahnhof sehr gut ist. Wenn man von einer bedürfnisorientierten Betrachtung ausgeht, werden Parkplätze an dieser zentralen Lage somit immer gefragte sein. Für den Stadtrat ist es aber wichtig, dass die heute praktizierte angebotsorientierte Verkehrsplanung, wie sie in allen urbanen Gebieten üblich ist, auch in Zukunft beibehalten wird. Eine Dimensionierung von Verkehrsinfrastrukturen auf die maximal nachgefragte Belastung in den Spitzenzeiten lässt sich sowohl aus mobilitätspolitischen als auch aus ökonomischen Überlegungen nicht rechtfertigen. Zudem steht die Erreichbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden im Zentrum der Überlegung. Auf die Parkierung im Raum Bahnhof bezogen bedeutet das auch, dass eine einseitig bedürfnisorientierte Dimensionierung der Parkieranlagen zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit des Bahnhofgebietes führen würde, weil die dafür notwendigen Kapazitäten im Strassennetz nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Der Stadtrat will den Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern aus verkehrspolitischer Sicht dazu nutzen, den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der städtischen Mobilität zu stärken und den Modalsplit des Bahn- und des Busverkehrs sowie auch des Fuss- und des Veloverkehrs zu erhöhen. Aus diesen Gründen will der Stadtrat die mit dem Parkhaus P1 am Bahnhof wegfallenden Parkplätze im Bahnhofsumfeld nicht ersetzen. Damit das Gebiet des Bahnhofs Luzern seiner Funktion als Mobilitätsdrehscheibe auch in Zukunft gerecht werden kann, ist es aber notwendig, dass die Parkierungsmöglichkeiten in den Parkhäusern P2 und P3 erhalten bleiben. Damit ist es möglich, dass diejenigen, welche auf ein Auto angewiesen sind, den Bahnhof sowie die Kultur- und Tourismusnutzungen zuverlässig erreichen können. Der Stadtrat will sich zudem dafür einsetzen, dass die Nutzung der Parkplätze in Zukunft gezielt gesteuert wird, damit für bestimmte Nutzungen wie z. B. KKL, SGV und Hirslanden mit einem Reservationssystem eine entsprechend definierte Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung steht. Entsprechende Vereinbarungen sind mit den Parkplatzbetreibern auszuhandeln.

Der Stadtrat hat seinen Entscheid, das Parkhaus P1 am Bahnhof nicht zu ersetzen, nicht allein auf der Basis der städtischen Mobilitätsstrategie gefällt. Er hat sich dazu mit dem Regierungsrat ausgetauscht. Gemeinsam ist man sich einig, dass die Erreichbarkeit im Zentrum der Überlegungen stehen muss. Der Stadtrat ist deshalb bereit, mit dem Kanton zusammen Ersatzstandorte für Parkplätze in bestehenden oder geplanten Parkhäusern am Stadtrand zu prüfen, von welchen aus die Innenstadt mit einem attraktiven Angebot für den ÖV oder den Fuss- und den Veloverkehr erreichbar ist. Konkret zur Diskussion stehen insbesondere die Parkieranlagen, die im Zusammenhang mit dem Carregime vertieft werden. Damit soll ein Ersatz oder teilweiser Ersatz der wegfallenden Parkplätze des P1 ermöglicht werden.

### 3.3.3 Veloparkierung

Neben der Frage der Autoparkierung zeigte sich in Bezug auf die fortschreitende Planung des Vorprojekts «DBL», dass durch die Stadt möglichst zeitnah die Frage der Veloparkierung zu klären ist. Die Veloparkierung steht in einem engen Zusammenhang mit dem Vorprojekt der SBB, jedoch geht es aber insbesondere auch darum, für die übrigen Nutzungen im Zentrum genügend Veloparkplätze zur Verfügung zu stellen.

Die Frage, wie viele Veloparkplätze im Endzustand benötigt werden, und vor allem die Frage, wo diese sinnvoll angeordnet werden können, muss im Zusammenhang mit der Ablehnung der Velostation unter der Bahnhofstrasse neu beurteilt werden. Die Basis für die bisherige Beurteilung stellte das «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» dar, welches mit dem B+A 35 vom 18. November 2015 ([Link](#)) vom Grossen Stadtrat am 28. Januar 2016 mit einer Änderung und sechs Protokollbemerkungen beschlossen wurde. Das «Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern» weist aus, dass bis 2035 im Raum Bahnhof zirka 3'000 zusätzliche Veloparkplätze benötigt werden, welche vorwiegend westlich des Bahnhofs erforderlich sind. Heute sind in diesem Raum knapp 4'000 Veloparkplätze vorhanden.

Basierend auf dem Veloparkierungskonzept Innenstadt wurden im Programm zur Testplanung 7'000 Veloabstellplätze im Radius von 300 m rund um den Bahnhof gefordert. In der Testplanung haben die Teams grobe Lösungsansätze geliefert, die im Jahr 2022 durch die Projektverantwortlichen der Stadt im Rahmen einer Studie Veloparkierung genauer geprüft werden müssen. Als Grundlage für diese Überprüfung wird auch die Machbarkeitsstudie «Velostation Bahnhofplatz» vom November 2017 herangezogen, in welcher die möglichen Standorte im Raum Bahnhofplatz–Bahnhofstrasse–Seidenhofstrasse–Morgartenstrasse–Zentralstrasse inklusive deren Zufahrten dokumentiert sind. Bei der von den Stimmberechtigten verworfenen Velostation unter der Bahnhofstrasse handelte es sich gemäss dieser Machbarkeitsstudie um die zur Weiterbearbeitung empfohlene Variante. Es wird angestrebt, sowohl in der Umgebung des Bahnhofs als auch im Projektperimeter des Durchgangsbahnhofs alle möglichen Standorte erneut zu prüfen. Spätestens zu Beginn des Bauprojekts «DBL» muss klar sein, welche Flächen für die Veloparkierung verwendet werden können. Längerfristiger zeigt sich z. B. im Zusammenhang mit der Projektierung der neuen Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd eine entsprechende Möglichkeit (PVS; vgl. Kapitel 3.3.1): Der südliche Bereich der Verteilhalle würde sich für eine Velostation eignen, sofern die SBB diesen Raum nicht für technische Infrastrukturen braucht. Diese Möglichkeit soll im Rahmen des Vorprojekts «PVS» genauer geprüft werden. Es ist aber unausweichlich, dass auch weitere Veloparkierungsanlagen nördlich und westlich des Bahnhofs geplant werden müssen und daraus Folgeprojekte resultieren werden.

## **4 Verzicht auf Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» gemäss B+A 27/2018**

Seit Juli 2019 gibt es im ehemaligen Posttunnel 420 Veloabstellplätze. Der Zugang erfolgt über Schieberillen auf den Fussgängertreppen bei der Zentralstrasse und bei der Habsburgerstrasse. Als Dauerlösung ist diese Erschliessung u. a. wegen der Behinderungen für den Fussverkehr nicht tragbar. Deshalb wurde mit B+A 27 vom 24. Oktober 2018: «Velotunnel Bahnhof. Projektierungskredit» ([Link](#)) aufgezeigt, wie der Velotunnel unter der Zentralstrasse hindurch verlängert und in der Habsburgerstrasse eine Velorampe sowie eine neue Treppen- und Liftanlage realisiert werden sollen. Zudem wurde aufgezeigt, dass der Posttunnel ganz geöffnet werden soll, um 400 weitere Veloabstellplätze einzurichten. Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern haben am 20. Oktober 2019 dem dafür nötigen Projektierungskredit von 1,27 Mio. Franken zugestimmt. Geplant war, beim Grossen Stadtrat im Herbst 2022 den Ausführungskredit von voraussichtlich rund 8,75 Mio. Franken zu beantragen sowie die Rampe und die 400 Veloparkplätze im Sommer 2025 in Betrieb zu nehmen. Diese hätten bis zum Baubeginn des Durchgangsbahnhofs genutzt werden können.

Bisher ging man davon aus, dass die Verlängerung des Tunnels unter der Zentralstrasse und die Rampeanlage in der Habsburgerstrasse auch eine Vorinvestition für den Durchgangsbahnhof darstellen. Bereits bei der Bewilligung des Sonderkredits für die Planung des Velotunnels war klar, dass dieser künftig von der Verteilebene für den unterirdischen Bahnhof durchschnitten wird und von der SBB als Zugang zu den Zügen der ganze Querschnitt benötigt wird. Die aktuellen Planungen zum Durchgangsbahnhof zeigen nun aber, dass die SBB den Zugang nicht über eine Rampe vorsieht, weshalb unklar ist, ob sie sich an den Kosten beteiligen kann.

Wie in Kapitel 3.3.1 erläutert, hat die Stadt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um die aus der Testplanung resultierende Empfehlung einer Fuss- und Veloverbindung im südlichen Bereich des Bahnhofs zu prüfen. Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass eine Verbreiterung der bestehenden Personenunterführung Süd insbesondere für den Veloverkehr aufgrund der Verteilebene für den unterirdischen Bahnhof nicht möglich ist. Eine neue Fuss- und Veloverbindung ist jedoch weiter südlich möglich. Die Unterführung soll mit einer Rampe von der Waldstätterstrasse unter den Gleisen hindurch ins Tribtschenquartier führen.

Da die Wahrscheinlichkeit gross ist, dass die Vorinvestition des Velotunnels nicht mit dem Projekt «Durchgangsbahnhof» kompatibel ist und demnach auch keine finanzielle Beteiligung der SBB zu erwarten ist, beantragt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat mit vorliegendem Bericht und Antrag, auf die Weiterführung des Projekts «Velotunnel» zu verzichten. Da die Rampe und der Tunnel unter Umständen nur für fünf Jahre genutzt werden können, sind die Kosten unverhältnismässig. Die aktuell verfügbaren 420 Veloabstellplätze bleiben bis zum Baustart DBL bestehen.

Der gemäss B+A 27/2018 bewilligte Sonderkredit von 1,27 Mio. Franken für die Projektierung des Velotunnels Bahnhof wird voraussichtlich 2023 abgerechnet. Die Arbeiten wurden Anfang 2022 eingestellt und der aktuelle Stand dokumentiert. Es wurden für die bisherigen Projektierungsarbeiten rund 0,53 Mio. Franken ausgegeben.

## 5 Zusammenarbeit und Stand Partnerprojekte

Die Partner – Bundesamt für Verkehr, SBB, Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, Verkehrsverbund Luzern, Zentralbahn sowie Stadt Luzern – arbeiten seit 2019 in einer Knotenorganisation zusammen. Die Federführung liegt beim BAV. In der Knotenorganisation werden die Projekte der verschiedenen Partner, die miteinander in vielfacher Beziehung stehen und gegenseitig voneinander abhängig sind, koordiniert. Zudem ist LuzernPlus seit 2021 Teil der Knotenorganisation, um die regionale Sicht zu stärken. Seit 2020 führt die Firma Kontur Projektmanagement AG die Stabsstelle der Knotenorganisation. Sie sorgt dafür, dass sämtliche Projekte und Themen, die planerisch und baulich in einem direkten Zusammenhang mit dem DBL stehen, von den jeweiligen Partnern optimal koordiniert umgesetzt werden. Damit wurde die Zusammenarbeit zwischen den Partnern in den letzten rund zwei Jahren etabliert.

### 5.1 SBB

Im Auftrag des Bundes erarbeitet die SBB zurzeit das Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof Luzern. Ende 2020 hat die SBB die Planergemeinschaften nach einer öffentlichen Ausschreibung für das Vorprojekt zum DBL bestimmt. Für den Abschnitt des Tiefbahnhofs, den Neustadttunnel sowie den Dreilindentunnel wurden Aufträge an drei verschiedene Planergemeinschaften vergeben. Gemeinsam mit der externen Planergemeinschaft untersucht die SBB auch mögliche Realisierungsabfolgen für einen optimalen Bau- und Betriebsablauf. Bis Ende 2022 wird das Vorprojekt vorliegen und anschliessend durch die SBB in Abstimmung mit den Partnern öffentlich kommuniziert.

Das Projekt «Durchgangsbahnhof Luzern» besteht aus den drei Abschnitten Tiefbahnhof, Dreilindentunnel und Neustadttunnel sowie den notwendigen Ausbauten auf den Zufahrtsstrecken (vgl. Abb. 7):

1. Der **Tiefbahnhof** besteht aus vier Gleisen mit zwei Mittelperrons von 420 m Länge. Dieser unterquert den Bahnhofplatz und durchquert das bestehende Bahnhofparking (P1). Vom Tiefbahnhof führen Aufgänge in die darüberliegende Verteilebene, die auf der Höhe des heutigen Ladengeschosses liegt.
2. Der **Dreilindentunnel** führt doppelspurig unter dem See hindurch in Richtung Ebikon.
3. Der **Neustadttunnel** führt ebenfalls unterirdisch bis zum Anschluss an die Stammlinie im Gebiet Heimbach.



Abb. 7: Geplante Linienführung in Rot. Quelle: SBB

Insbesondere die Bereiche, an denen die Linienführung des DBL an die Oberfläche kommt oder die Baustelle den öffentlichen Stadtraum oder See tangiert, werden in enger Abstimmung mit der Stadt und den weiteren betroffenen Partnern geplant. Es sind dies vor allem die Notausstiege, die Seequerung sowie der Anschluss der neuen Linienführung an die Stammlinie im Bereich Heimbach. Hierzu werden zurzeit ergänzend zum bahntechnischen Projekt auch städtebaulich optimierte Varianten geprüft. Ein Einbezug der Direktbetroffenen ist vorgesehen.

## 5.2 Kanton Luzern

Die Mobilität im Kanton Luzern steht vor grossen Herausforderungen. Der Kanton Luzern geht diese Mobilitätsherausforderungen mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (kurz: ZuMoLu) an. Die öffentliche Vernehmlassung des Berichtsentwurfs fand vom November 2021 bis März 2022 statt. Neben einer Vision wurden basierend auf den absehbaren Entwicklungen und Herausforderungen kantonsweit einheitliche Ziele sowie Ziele für die verschiedenen Räume des Kantons Luzern definiert.

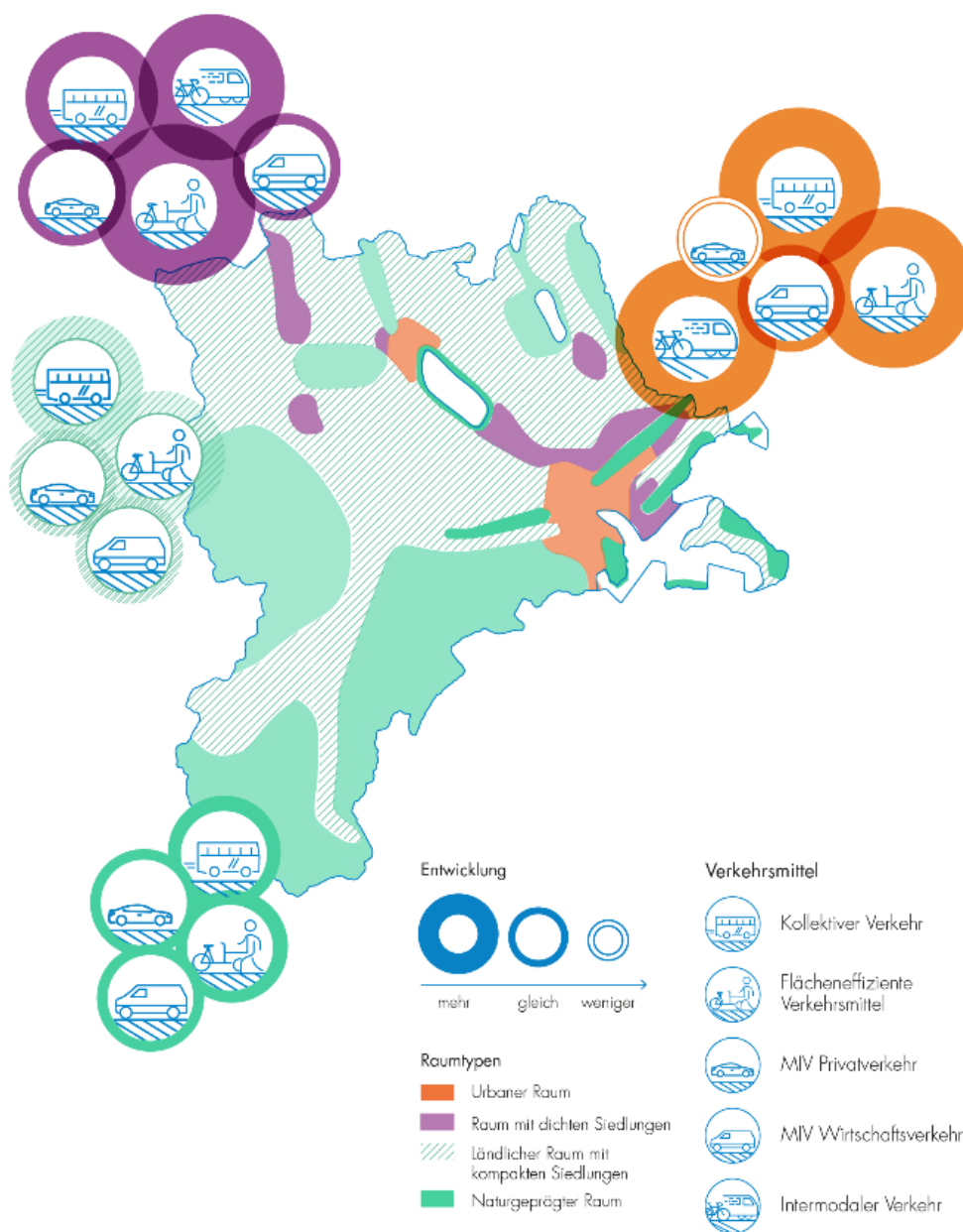


Abb. 8: Zukunftsbild Mobilität im Kanton Luzern. Quelle: Kanton Luzern

Ergänzend zu den Entwicklungen und Herausforderungen dient als Grundlage für die Bestimmung der Ziele und die daraus abgeleiteten strategischen Stossrichtungen der Grundgedanke, dass die Verkehrsplanung im Kanton Luzern dem Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» folgen soll.

Um die Ziele und Stossrichtungen des Projekts «ZuMoLu» umzusetzen, braucht es eine enge Koordination und Abstimmung unter den Beteiligten und den verschiedenen Planungsinstrumenten. Dies kann am besten durch eine integrale Mobilitätsplanung mit einer Gesamtschau ermöglicht werden. Das Projekt sieht vor, ein neues Planungsinstrument «Programm Gesamtmobilität» zu etablieren, in welchem u. a. das bisherige Bauprogramm, der ÖV-Bericht und das Agglomerationsprogramm aufgenommen bzw. weiterentwickelt werden.

Im direkten Zusammenhang mit dem DBL hat der Kanton Luzern, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, im Frühling 2021 die «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern» gestartet, um die Auswirkungen der Ideen aus der Testplanung auf das Gesamtverkehrssystem und deren Umsetzbarkeit zu überprüfen. Dabei werden in Abstimmung mit den Partnern verschiedene Zustände für die Zeit bis zur Inbetriebnahme bzw. zum Endzustand des DBL berücksichtigt. Mit der Studie werden quantitative Grundlagen aufbereitet, woraus sich schliessen lassen wird, ob die aus der Testplanung abgeleiteten Ideen aus der Gesamtverkehrsbetrachtung heraus bestätigt oder justiert 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. Die Studie soll im Sommer 2022 im Entwurf vorliegen. Die Stadt ist in der Arbeitsgruppe zur Gesamtverkehrsstudie vertreten und steht mit den Verantwortlichen im Austausch. Nach dem Vorliegen der Ergebnisse sollen diese in ein «Verkehrskonzept Raum Bahnhof» einfliessen, auf welches sich die Partner Kanton, VVL, SBB und Stadt gemeinsam verständigen werden (vgl. Aufgaben Kapitel 7.1).

### **5.3 Verkehrsverbund Luzern**

Durch die Planungsregion Zentralschweiz wurde eine Systemanalyse zum nächsten Ausbauschritt der Bahn erarbeitet. In einem ersten Schritt wurden die Nachfrageprognosen 2040 und 2050 erstellt; dies auf der Basis der Nachfrage 2018 und der absehbaren Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie unter Berücksichtigung von Angebotsänderungen bis zum Angebotskonzept 2035. Anschliessend definierte die Planungsregion Zentralschweiz die Angebotsziele für das Bahnangebot 2040 in der Zentralschweiz. Auf dieser Basis wurden verschiedene Angebotsideen entwickelt und der resultierende Infrastrukturbedarf ermittelt. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen dazu, nach Vorliegen der Bundesvorgaben zum nächsten Ausbauschritt die konkreten regionalen Angebotsvorstellungen der Planungsregion Zentralschweiz zielgerichtet zu erarbeiten und beim Bund einzugeben.

Parallel dazu hat der Verkehrsverbund Luzern die Planung zum «Buskonzept 2040» gestartet. Mit dem DBL und dem Bahnangebot 2040 verändern sich die Ausgangslage und die Rahmenbedingungen für das darauf abzustimmende Busnetz im ganzen Kanton Luzern. Das Buskonzept bildet zwei Zeithorizonte ab: ein Übergangskonzept für die Zeit während der Bauphase des DBL und ein Zielkonzept 2040 für den Zustand nach der Inbetriebnahme des DBL. Die Vernehmlassung des «Buskonzepts 2040» ist im Herbst 2022 vorgesehen. Die Arbeiten sollen danach ebenfalls in das «Verkehrskonzept Raum Bahnhof» einfliessen (vgl. Aufgaben Kapitel 7.1).



## 5.4 Regionale Abstimmung

Ein sehr wichtiger Part im Projekt «Durchgangsbahnhof» kommt in den nächsten Jahren der gesamten Region Zentralschweiz zu. Die Auswirkungen des Projekts «DBL» und dessen Ausstrahlung gehen weit über die Stadtgrenzen hinaus. Damit das Projekt in Bundesbern eine Chance hat, ist es wichtig, dass sich die gesamte Region Zentralschweiz geeint für das Projekt einsetzt. Nur so wird es möglich sein, dass der mit dem DBL angestrebte Quantensprung für die Mobilität der ganzen Region Realität werden kann.

Voraussetzung für das geeinte Auftreten ist, dass auch bei der Projektierung für alle betroffenen Gemeinden und Stakeholder gute Lösungen gefunden werden, ohne aber den Blick auf das Ganze zu verlieren, insbesondere denjenigen auf den noch ausstehenden Finanzierungsentscheid auf Bundesebene.

An dieser Stelle muss noch einmal klar betont werden, dass es sich beim Durchgangsbahnhof um ein nationales Projekt handelt, welches im Auftrag des Bundesamts für Verkehr durch die SBB in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern realisiert werden soll. Entsprechend kann und will der Stadtrat auch die städtischen Aufgaben nicht alleine angehen. Er setzt sich dafür ein, dass das Gesamtprojekt «DBL» aus einer fruchtbaren Zusammenarbeit aller Involvierten entsteht.

Wie in Kapitel 1 «Ziele des Stadtrates» ausführlich dargelegt, ist es dem Stadtrat wichtig, dass diese Überlegungen bei allen Arbeiten mitschwingen. Er setzt sich dafür ein, dass alle Bedürfnisse ernst genommen werden und ein echter Dialog zur Lösungsfindung entsteht, der über die Knotenorganisation hinausreicht. Er begrüsst es deshalb sehr, dass der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus als Bindeglied zwischen Stadt, Kanton und den involvierten Gemeinden zusätzlich in die Knotenorganisation aufgenommen wurde. Der Stadtrat will sowohl bereits bestehende Gremien wie z. B. die Gruppe K5 Mobilität von LuzernPlus nutzen, aber auch den direkten Gemeindeaustausch pflegen. Zusammen mit dem Kanton und der SBB arbeitet die Stadt auch an einer gemeinsamen Kommunikations- und Lobbyingstrategie, die sowohl auf die bessere Information als auch die Verständigung der unterschiedlichen Interessen ausgelegt ist.

## 6 Politische Stossrichtungen für die Phase II

Der Stadtrat verfolgt mit dem Projekt «Durchgangsbahnhof» sechs Ziele. Basierend auf den Erkenntnissen und Empfehlungen aus der Testplanung, den Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung sowie den beiden Vertiefungsstudien formuliert der Stadtrat konkrete politische Stossrichtungen zu diesen Zielen. Diese sollen im weiteren Prozess der städtischen Planungen rund um den DBL berücksichtigt und auch in die Planungen der Partner eingegeben werden. Im Folgenden werden die politischen Stossrichtungen pro Ziel erläutert.

Der Bahnhof soll trotz höherer Kundenfrequenz als **Mobilitätsdrehscheibe** für die Stadt und die Region besser als heute funktionieren.

Der Stadtrat setzt sich entsprechend dafür ein, dass

- die Personenströme möglichst direkt und sicher gelenkt werden,
- es genügend attraktive Veloabstellplätze im Raum Bahnhof gibt,
- dem Busverkehr der notwendige Raum zukommt, damit das erhöhte Passagieraufkommen effizient abgewickelt werden kann,
- attraktive und einfache Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht werden,
- der Schiffsverkehr an repräsentativer Lage bleibt und Teil der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof ist,
- Parkierungsmöglichkeiten im Umfang von rund 520 Parkplätzen<sup>6</sup> erhalten bleiben und so gesteuert werden, dass diejenigen, die auf ein Auto angewiesen sind,<sup>7</sup> den Bahnhof sowie die Kultur- und Tourismusnutzungen zuverlässig erreichen können.

Der Bahnhofplatz [Nord] soll im Sinne einer **Visitenkarte** eine repräsentative Funktion für die Stadt Luzern übernehmen.

Der Stadtrat setzt sich entsprechend dafür ein, dass

- der Bahnhofplatz Nord ein repräsentativer Ankunftsort für die Bevölkerung und Gäste aus dem In- und Ausland wird,
- der Bahnhof von allen Seiten über repräsentative Zugänge verfügt, die sich in die historischen und neuen Stadtstrukturen fließend einfügen,
- attraktive und sichere Bewegungs- und Aufenthaltsräume auf dem Bahnhofplatz Nord entstehen, was bedeutet, dass der Auto- und Busverkehr über den Bahnhofplatz Nord gegenüber heute reduziert wird.

Im Sinne der **Entflechtung** soll die dezentrale Erschliessung des Bahnhofs gefördert werden.

Der Stadtrat setzt sich entsprechend dafür ein, dass

- zur Entlastung des Bahnhofplatzes Nord zwei zusätzliche attraktive und sichere Bahnhofplätze im Osten und Westen des Bahnhofs entstehen,
- mit den Bahnhofplätzen die Verknüpfung zwischen und die Zugänge zu Bahn und Bus verbessert wird,
- mit einer zusätzlichen Personen- und Velounterführung die Quartiere Tribschen und Hirschmatt-Neustadt direkter verbunden werden.

Das städtische **Verkehrssystem** soll flächen- und energieeffizient weiterentwickelt werden und die Innenstadt für die Stadt als auch die Region mit zweckmässigen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.

Der Stadtrat setzt sich entsprechend dafür ein, dass

- das regionale Verkehrssystem partnerschaftlich mit den Nachbargemeinden und dem Kanton weiterentwickelt wird,
- das regionale Bahnsystem ausgebaut und damit eine Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheiben in Emmen, Horw/Kriens und Ebikon ermöglicht wird,
- auf Stadtgebiet zwei zusätzliche S-Bahn-Haltestellen Steghof und Ruopigen entstehen,
- die Buslinien die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Luzern bevorzugt als Durchmesserlinien bedienen,
- auch während der Bauzeit der Bahnhof sowie das Gebiet rund um den Bahnhof zweckmässig und sinnvoll mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleibt.

<sup>6</sup> Entspricht dem Umfang der Parkieranlagen P2 und P3 (PP 523).

<sup>7</sup> Beispielsweise der Güterverkehr, der Service-/Dienstleistungsverkehr, Schutz- und Hilfsdienste und mobilitätseingeschränkte Personen. Quelle: Kanton Luzern. Entwurf Zukunft Mobilität Luzern, Stand Nov. 2021.

Dem öffentlichen **Freiraum** soll ein besonderes Gewicht beigemessen und die Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof erhöht werden.

Der Stadtrat setzt sich entsprechend dafür ein, dass

- auf den frei werdenden Flächen rund ein Drittel als Freiraum ausgestaltet und dabei ein möglichst hoher Grünanteil angestrebt wird,
- der Biodiversität und stadtklimatischen Faktoren bei der Ausgestaltung der Freiräume ein grosses Gewicht eingeräumt wird und Flächen wo sinnvoll und möglich entsiegelt werden,
- möglichst alle Bäume rund um den Bahnhof erhalten bleiben oder entsprechender Ersatz sichergestellt wird,
- die im ISOS eingetragene Baumallee entlang des Sees erhalten bleibt,
- auch während der Bauzeit im Umfeld des Bahnhofs ausreichend Freiflächen für die Nutzungen rund um den Bahnhof zur Verfügung stehen.

Die frei werdenden Flächen rund um den Bahnhof sollen für die **strategische Stadtentwicklung** Luzerns im Sinne des öffentlichen Interesses bestmöglich genutzt werden.

Der Stadtrat setzt sich entsprechend dafür ein, dass

- auf den frei werdenden Flächen eine hohe bauliche und soziale Dichte umgesetzt wird und gleichzeitig Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden, die den Anforderungen an das Stadtklima und die Biodiversität gerecht werden,
- die Nutzungen auf regional bedeutsame Angebote und Arbeitsplätze sowie ein vielfältiges Wohnungsangebot mit Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf ausgerichtet werden,<sup>8</sup>
- die Bürgen- und die Werkhofstrasse zur zentralen Erschliessungssachse für das ganze linke Seeufer vom und zum Bahnhofplatz Ost wird und das Tribschenquartier besser an den Bahnhof angebunden wird,
- dem Bezug zum See bei der Entwicklung des Bahnhofsraums Ost ein hohes Gewicht beigemessen wird,
- die Entwicklung im Gebiet Ost partnerschaftlich mit der SBB sowie der Zentralbahn (zb) vorangetrieben und sinnvoll etappiert wird.

---

<sup>8</sup> Der kantonale Richtplan weist das Bahnhofgebiet als volkswirtschaftlich bedeutenden kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) im Bereich Arbeitsplätze (Nutzungsprofil Büronutzung/Dienstleistungen), Einkauf/Freizeit und Wohnen aus.

## 7 Ausblick Phase 2 2023–2027

Im folgenden Kapitel werden die anstehenden Aufgaben (Kapitel 7.1) und Projekte (Kapitel 7.2) bis ins Jahr 2027 aufgezeigt. Der Kommunikation und Partizipation kommt hinsichtlich der Botschaft zum nächsten Ausbauschritt eine entscheidende Rolle zu. Um diese Aufgaben und Projekte als Stadt bewältigen zu können, zeigte sich, dass eine neue stadtinterne Projektorganisation notwendig ist (Kapitel 7.3). Zudem wird aufgezeigt, wie der Durchgangsbahnhof mit weiteren laufenden Projekten im Bahnhofsumfeld abgestimmt wird (Kapitel 7.4).

### 7.1 Aufgaben

Wie bereits unter Kapitel 4 aufgeführt, handelt es sich beim Durchgangsbahnhof um ein Infrastrukturprojekt des Bundesamts für Verkehr, welches die SBB im Auftrag umsetzt. Das Infrastrukturprojekt hat diverse Auswirkungen auf den Stadtraum und betrifft somit sowohl den Kanton Luzern, den VVL, die Region als auch die Stadt. Dies bedeutet, dass die Stadt laufend mit verschiedenen neuen Aufgaben ausgelöst durch den DBL und die Partner konfrontiert ist. Die Aufgaben betreffen den gesamten Zeitraum 2023–2027 und müssen in enger Zusammenarbeit durch die beteiligten Partner bearbeitet werden. Die nachstehende Liste enthält die heute bereits bekannten Aufgaben, für die auch entsprechende Kosten abgeschätzt wurden. Es handelt sich dabei um die Kosten, die aufgrund der Zuständigkeiten bei der Stadt Luzern anfallen werden. Die Verantwortung für diese städtischen Arbeiten werden der neu zu schaffenden Gesamtprojektleitung DBL der Stadt Luzern (vgl. Kapitel 7.3) übertragen, von dieser mit weiteren Dienstabteilungen der Stadt Luzern koordiniert und teilweise als Teilprojekte den Fachabteilungen zur Bearbeitung zugewiesen (s. auch Projektorganisation Kapitel 7.3). Im weiteren Verlauf der Planungsarbeiten können sich aufgrund der Partnerprojekte oder aufgrund vertiefter Bearbeitungsstände neue Themen ergeben, weshalb die nachstehende Liste der Aufgaben nicht abschliessend ist und im Fall von grösseren Zusatzprojekten auch Zusatzkredite vor Ende 2027 beantragt werden müssen.

Aufgaben	Kosten Fr. 1'200'000.– (2023–2027)
<b>Projektleitungsbudget</b>	Fr. 400'000.–
Infrastruktur (u. a. Beitrag Stadt an Projektraum) (jährlich Fr. 20'000.–)	(jährlich Fr. 80'000.–)
Datengrundlagen (GIS-Daten usw.) (jährlich Fr. 10'000.–)	
Kommunikations- und Partizipationsmassnahmen (jährlich Fr. 20'000.–)	
Jährlicher Beitrag ans Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern (jährlich Fr. 20'000.–)	
Reserve für Unvorhergesehenes (jährlich Fr. 10'000.–)	
<b>Begleitung Partnerprojekte</b>	Fr. 300'000.–
Detailabklärungen zu Partnerprojekten SBB, Kanton, VVL	
Detailabklärungen zu Bauphasenplanung SBB (u. a. Führung Personenströme mit Fokus Tourismus)	
Ergänzende kleinere städtebauliche Studien und Abklärungen (u. a. bei Notausstiegen, offenen Linienführungen)	
<b>Entwicklung und Folgeanpassungen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof</b>	Fr. 500'000.–
Erarbeiten «Verkehrskonzept Raum Bahnhof» zusammen mit den Projektpartnern Kanton, VVL, SBB und Zentralbahn (zb)	
Planungsstudien «Entwicklung und Anpassungen am heutigen Verkehrsregime für die Bauphase»	
Planungsstudien «Entwicklung des künftigen und Anpassungen am heutigen Verkehrsregime für den Endzustand nach Realisierung DBL»	

Die entsprechenden Arbeiten betreffen die Anpassung von Gemeindestrassen, welche im Zusammenhang mit der Entwicklung des Perimeters DBL stehen (insbesondere im Bahnhofgebiet Ost und Hirschmatt; inkl. Ver- und Entsorgung), sowie Anpassungen an Kantonsstrassen, welche durch die Veränderung von angrenzenden Nutzungen durch die Stadt verursacht werden. Die Kosten verstehen sich zum Teil als städtische Beiträge an die Gesamtbetrachtungen der Partner.

## 7.2 Projekte

Zusätzlich zu den Aufgaben, die sich durch das Infrastrukturprojekt «Durchgangsbahnhof» sowie die Partnerprojekte ergeben, gibt es Projekte, die in der Zuständigkeit der Stadt liegen. Die folgende Übersicht zeigt die bereits bekannten Projekte auf. Blau markiert sind diejenigen Projekte, die separat zum DBL geführt werden können. Grün markiert sind diejenigen Projekte mit unmittelbarem Zusammenhang zum DBL und die in enger Zusammenarbeit mit allen Partnern weiterentwickelt werden müssen. Auch diese Liste hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da sich im weiteren Verlauf der Planungsarbeiten, aber auch aufgrund der Partnerprojekte, neue Projekte oder zeitliche Verschiebungen ergeben können.

Projekte	Zeitraum	Kosten
<b>A</b> Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd»	2022–2023	Fr. 2'000'000.–
<b>B</b> Freiraumkonzept Innenstadt	2023–2024	Fr. 150'000.–
<b>C</b> Testplanung Steghof	2024–2025	Fr. 650'000.–
<b>D</b> Vorstudien Bahnhofsraum Ost	2024–2026	Fr. 150'000.–
<b>E</b> Vorstudien Bahnhofsraum West	2024–2026	Fr. 150'000.–
<b>F</b> Vorstudien Bahnhofsraum Nord	2024–2025	Fr. 100'000.–
<b>G</b> Masterplan Bahnhof (inkl. Prozessbegleitung)	2023–2027	Fr. 750'000.–

Die folgende Abbildung verortet die Projekte räumlich. Es handelt sich bei den Abgrenzungen nicht um die exakten Perimeter, sondern vielmehr um räumliche Hinweise zur ungefähren Verortung der Projekte.

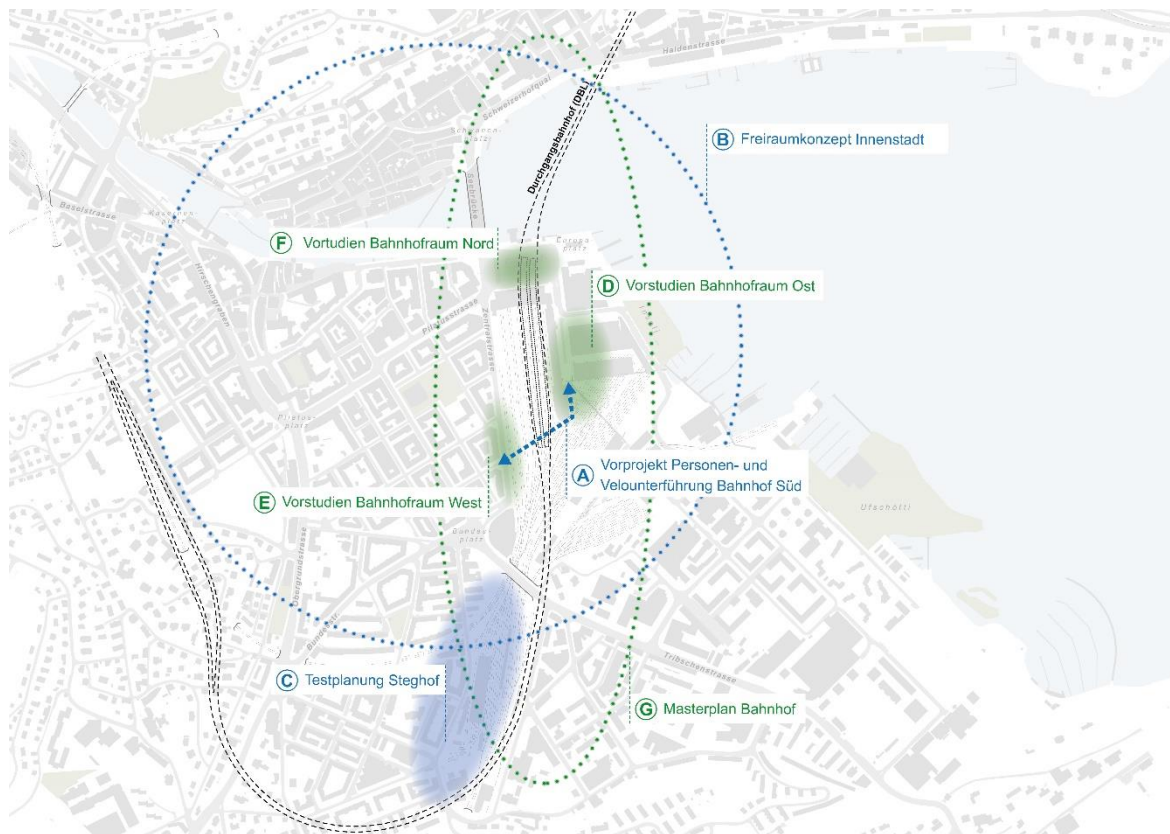


Abb. 9: Städtische Projekte 2023–2027 räumlich verortet

Die Ergebnisse der Arbeiten der Projekte D, E und F werden in den Masterplan Bahnhof aufgenommen. Ebenso liefern die Projekte A und B wichtige Grundlagen für den Masterplan Bahnhof. Inwieweit auch Ergebnisse aus dem Projekt C (Testplanung Steghof) in den Masterplan aufgenommen werden, ist aufgrund des noch zu erarbeitenden Inhalts der Testplanung und des noch zu definierenden Perimeters des Masterplans zu klären. Bevor mit den Planungen in den Bahnhofsräumen Ost, West und Nord begonnen werden kann, ist es essenziell, dass die Grundzüge des «Verkehrskonzepts Raum Bahnhof», welches unter Federführung durch den Kanton mit Einbezug aller betroffenen Partner gemeinsam erarbeitet werden muss, geklärt sind. Die Vertiefungsarbeiten in den Bahnhofsräumen Ost und West sind wiederum abhängig von den Machbarkeitsstudien hinsichtlich der Aufhebung der Abstellgleise der zb sowie der Gleise 1 und 2. Diese Arbeiten sind gut aufeinander abzustimmen und mit den Partnern zu koordinieren.

Die Öffentlichkeit soll regelmässig und transparent über den Projektfortschritt informiert und die Direktbetroffenen sollen einbezogen werden. Die Details zu den Kommunikations- und Partizipationsmassnahmen werden pro Projekt und zusammen mit der Prozessbegleitung erarbeitet.

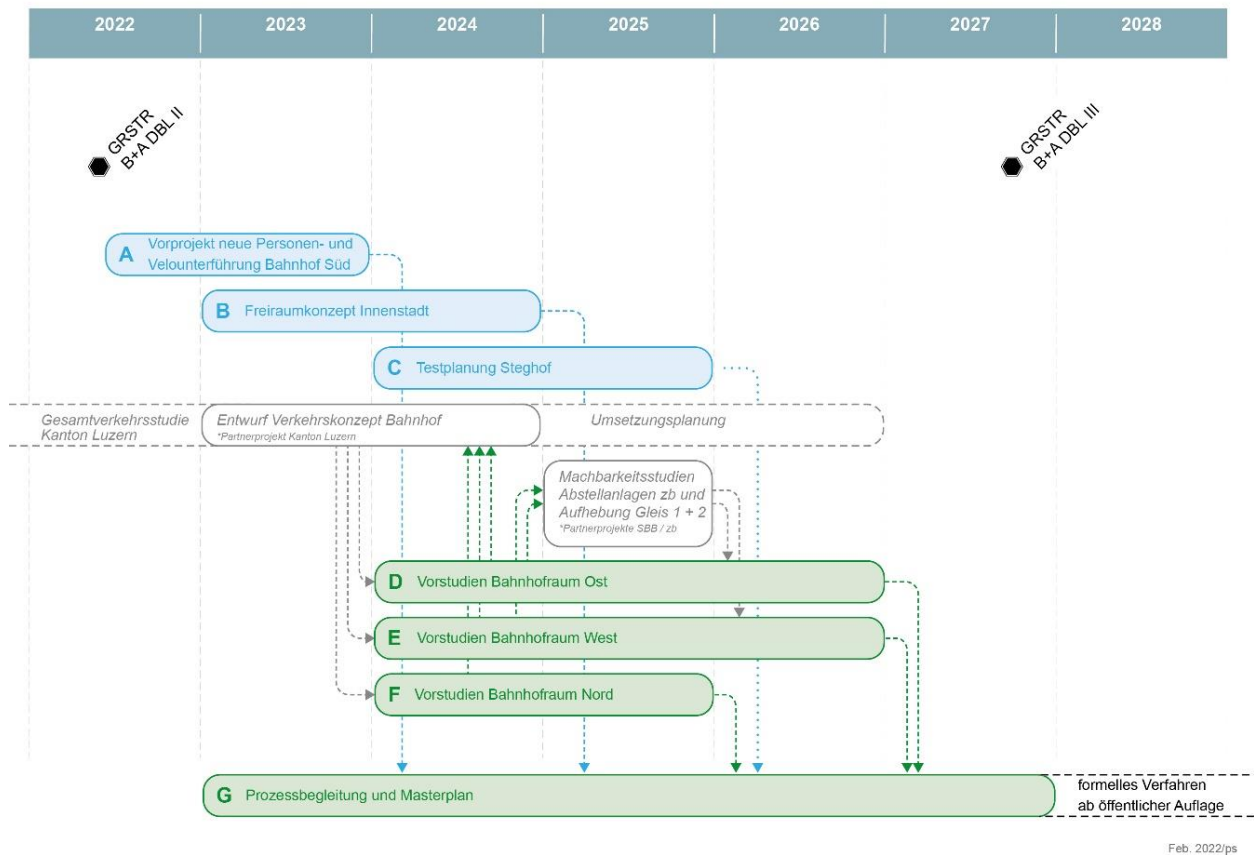


Abb. 10: Städtische Projekte 2023–2027 zeitlich strukturiert

Auf die bereits absehbaren Projekte wird nachfolgend im Detail eingegangen:

A) Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)»	
Ziel	Ziel ist es, bis 2024 ein Vorprojekt für eine neue Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS) zu erarbeiten, um basierend darauf über das weitere Vorgehen entscheiden zu können.
Inhalt	Im Vorprojekt sind einerseits die Arbeiten zur Machbarkeitsstudie zu vertiefen und andererseits für folgende Fragestellungen Lösungen zu erarbeiten: – Kompatibilität mit DBL – Bauliche Machbarkeit – Kostenverifizierung – Auswirkungen auf den öffentlichen Raum und den Verkehr
Bestehendes und Grundlagen	Machbarkeitsstudie «Erweiterung Personenunterführung Süd»
Zeitraum	2022–2023 Vorprojekt
Federführung und Hauptbeteiligte	Gesamtprojektleitung DBL (Baudirektion, BD) SBB Infrastruktur, Kanton Luzern, Stadtplanung (BD), Tiefbauamt Mobilität und Projekte (Umwelt- und Mobilitätsdirektion, UMD), Tiefbauamt Stadtgrün (UMD), Städtebau (BD), Stadtbaukommission
Finanzbedarf	Fr. 2'000'000.– (Investitionsrechnung über Kredit I414134.01) → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz des Grossen Stadtrates und wird mit vorliegendem B+A beantragt. Der Budgetkredit wird im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2023–2026 eingestellt. Es handelt sich um einen separaten Investitionskredit, da das Projekt zwar einen engen inhaltlichen Zusammenhang aufweist, aber eigenständig vorangetrieben werden kann, wie dies beim Projekt

	«Velotunnel» erfolgte. Für die nachfolgenden Projektphasen (Bauprojekt, Bewilligung, Ausführungsprojekt und Realisierung) werden dem Parlament weitere Kreditanträge unterbreitet; erstmals nach Abschluss des Vorprojekts voraussichtlich im Jahr 2024 mit einem weiteren B+A.
--	---

### B) Freiraumkonzept Innenstadt

Ziel	Ziel ist es, basierend auf dem «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» von 2018 und den Erkenntnissen und Empfehlungen der Testplanung ein Freiraumkonzept für die Innenstadt zu erstellen.
Inhalt	Im Freiraumkonzept sollen die Themen Biodiversität, Stadtklima, Baumpflanzung, Grünräume usw. vertieft geprüft werden, damit diese als Grundlage für die weiterführenden Arbeiten (u. a. für die Bahnhofplätze Nord, Ost und West) verwendet werden können und gleichzeitig sichergestellt ist, dass die Überlegungen gesamtheitlich und über den unmittelbaren Bahnhofraum hinaus betrachtet werden. Die Resultate des Freiraumkonzepts sollen im Anschluss an die Planungen der Bahnhofsräume Nord, Ost und West überprüft, in den Masterplan (vgl. Projekt G) übergeführt und als Grundlage für den ersten Controllingbericht zur Stadtraumstrategie verwendet werden.
Bestehendes und Grundlagen	Freiraumanalyse 2017; Schlussbericht Testplanung; «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern»; B+A 3/2019 «Stadtraumstrategie» ( <a href="#">Link</a> )
Zeitraum	Hauptarbeiten 2023–2024
Federführung und Hauptbeteiligte	Stadtplanung (BD) Gesamtprojektleitung DBL (BD), Tiefbauamt Stadtgrün (UMD), Tiefbauamt Mobilität (UMD), Stadtraum und Veranstaltungen (UMD), Sicherheitsmanager (Sozial- und Sicherheitsdirektion, SOSID)
Finanzbedarf	Fr. 150'000.– (Erfolgsrechnung) → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Der Budgetkredit wird im Globalbudget der Dienstabteilung Stadtplanung im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2023–2026 eingestellt. Es handelt sich um einen separaten Kredit, da der Perimeter weiter als der Bahnhofraum gefasst ist und das Konzept nicht nur für den DBL als Grundlage dient.

### C) Testplanung Steghof

Ziel	Ziel ist es, für den Steghof mittels einer Testplanung Erkenntnisse und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung dieses Stadtraums zu erhalten.
Inhalt	Der Perimeter für die Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040» hat sich bewusst auf den nördlichen Teil des Bahnhofs beschränkt. Doch auch südlich der Langensandbrücke werden voraussichtlich Gleisflächen rechts und links des heutigen Gleisfeldes frei. Zudem ist gemäss kantonalem Richtplan eine S-Bahn-Station Steghof vorgesehen und die Frage nach der Verlängerung des Freigleises für den Fuss- und den Veloverkehr stellt sich in diesem Zusammenhang wieder. Bereits 2017 kamen SBB Immobilien und ewl auf die Stadt Luzern zu mit dem Wunsch, auf ihren bereits eingezonten Grundstücken die Planung zu starten. Die Stadt hat auf die offenen Fragen rund um den DBL verwiesen und erst mittelfristig eine Testplanung in Aussicht gestellt. Im Rahmen der Testplanung Steghof sollen im Sinne einer Vorstudie mögliche Entwicklungen ausgelotet werden und dabei die Grundeigentümerschaft (SBB Immobilien und ewl) einbezogen werden. Die Bevölkerung soll die Möglichkeit erhalten, sich zu den Erkenntnissen und Empfehlungen aus der Testplanung zu äussern. Die Resultate dienen als Grundlage für weiterführende konkrete Projekte rund um den Steghof. Diese Resultate sollen voraussichtlich dem Parlament als B+A vorgelegt und das weitere Vorgehen darin definiert werden.



Bestehendes und Grundlagen	Schlussbericht Testplanung; Studien zur Arealentwicklung Biregg-/Kleinmattstrasse; Machbarkeitsstudie «Verlängerung Freigleis»; Machbarkeitsstudie «S-Bahn-Haltestelle Steghof»; Entwicklungsstudie «Steghof 2010», Raumentwicklungskonzept 2018
Zeitraum	2024–2025
Federführung und Hauptbeteiligte	Stadtplanung (BD) SBB Immobilien, ewl, VVL, Gesamtprojektleitung DBL (BD), Tiefbauamt Mobilität (UMD), Umweltschutz (UMD), Fachstelle Wirtschaft (Finanzdirektion, FD), Städtebau (BD)
Finanzbedarf	Fr. 650'000.– (Investitionsrechnung über Kredit I511012) → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz des Grossen Stadtrates und wird mit vorliegendem B+A beantragt. Der Budgetkredit wird im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2023–2026 eingestellt. Es handelt sich um einen separaten Investitionskredit, da das Kriterium Einheit der Materie nicht erfüllt ist. Der Perimeter rund um den Steghof kann klar vom Bahnhofsumfeld abgegrenzt und unabhängig vom Durchgangsbahnhof entwickelt werden.

#### D) Vorstudien Bahnhofraum Ost

Ziel	Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Bahnhofgebiets Ost als Bestandteil des Masterplans Bahnhof zu definieren.
Inhalt	<p>In der Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040» zeigte sich, dass die Entwicklung im Bahnhofraum Ost ein wichtiges Element für die Gesamtentwicklung des Bahnhofstraums darstellt und dass die Entflechtung der Personenströme ein wesentliches Ziel ist, das mittels neuer und attraktiver Bahnhofzugänge und der Umlegung des Busnetzes erreicht werden kann.</p> <p>Mit einem neuen attraktiven und grosszügigen Zugang zum Bahnhof, welcher auch die Verknüpfung von Bahn und Bus ermöglicht (Bahnhofplatz Ost), einer neuen Zufahrt (Verlängerung Bürgenstrasse) als Zubringerachse, einem Anschluss der neuen Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd und einer Freispielung von Gleisflächen (Gleisfeld Nord) könnte ein hervorragend positioniertes neues Stadtgebiet als Ergänzung zum Tribschenquartier entstehen. Diese Erkenntnisse aus der Testplanung sind weiter zu vertiefen. Es sind konkrete Rahmenbedingungen und Entwicklungsschritte zu definieren. Dafür ist auf Basis verschiedener zurzeit noch in Erarbeitung befindlicher Studien wie «Buskonzept 2040» und «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern» gemeinsam mit den Partnern u. a. eine Auslegeordnung zu den öffentlichen Infrastrukturen zu machen, welche in diesem Raum anzuordnen sind («Verkehrskonzept Raum Bahnhof»). Zentral ist, ob und in welchem Umfang Abstellflächen der Zentralbahn im Gleisfeld Nord verschoben werden können, da eine Verlängerung der Bürgenstrasse und davon wiederum die Einbettung des Parkings P3 und die Schaffung eines Bahnhofplatzes Ost direkt abhängig sind. Dafür wird durch die Zentralbahn ein Konzept ausgelöst, das auf ersten städtebaulichen Überlegungen beruht.</p> <p>Nebst den Partnern sollen auch weitere interessierte Personen und Gruppierungen die Möglichkeit erhalten, sich zu Zwischenergebnissen der Auslegeordnung im Bahnhofraum Ost zu äussern. Die Auslegeordnung dient als Grundlage für den Masterplan (vgl. Projekt G), in welchem die Raumstrategie für den Bahnhofraum Ost in Abstimmung auf den gesamten Bahnhofraum festgelegt wird.</p>
Bestehendes und Grundlagen	Schlussbericht Testplanung DBL, Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen II (B+A 18/2021 <a href="#">[Link]</a> ); Machbarkeitsstudie Inseli (2021); Konzept Abstellanlagen der Zentralbahn; Abstellanlagen Luzern und AS 2035 (2020)

Grundlagen in Erarbeitung	Wettbewerb Inseli, «Buskonzept 2040», «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern», «Verkehrskonzept Raum Bahnhof», Vorprojekt und Bauphasenplanung DBL, Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)», Freiraumkonzept Innenstadt, aktuelle Bedarfsabklärung zum Konzept Abstellanlagen der Zentralbahn
Zeitraum	2024–2026
Federführung und Hauptbeteiligte	Gesamtprojektleitung DBL (BD) Kanton Luzern, SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, VVL, zb, Stadtplanung (BD), Tiefbauamt Mobilität (UMD), Städtebau (BD)
Finanzbedarf	Fr. 150'000.– (Investitionsrechnung über Kredit I511007.02 – DBL, Phase 2)

#### E) Vorstudien Bahnhofraum West

Ziel	Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Bahnhofgebiets West als Grundlage für den Masterplan Bahnhof zu definieren.
Inhalt	<p>In der Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040» hat sich gezeigt, dass die Entflechtung der Personenströme ein wesentliches Ziel ist, das mittels neuer und attraktiver Bahnhofszugänge und der Umlenkung des Busnetzes erreicht werden kann.</p> <p>Auf Basis verschiedener zurzeit noch in Erarbeitung befindlichen Studien wie «Buskonzept 2040» und «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern» ist gemeinsam mit den Partnern zu prüfen, ob und unter welchen Umständen ein Bahnhofplatz West umsetzbar ist. Da die heutigen gebauten Verhältnisse mit dem Hirschmattquartier und der Zentralstrasse beschränkt Platz für einen neuen attraktiven Bahnhofszugang mit allfälligen Businfrastrukturen bieten, sind die effektiven Erfordernisse und die Voraussetzungen hinsichtlich der Aufhebung der Gleise 1 und 2 gemeinsam mit den Partnern zu klären.</p> <p>Nebst den Partnern sollen auch weitere interessierte Personen und Gruppierungen die Möglichkeit erhalten, sich zu Zwischenergebnissen der Auslegeordnung im Bahnhofraum West zu äussern.</p> <p>Die Auslegeordnung dient als Grundlage für den Masterplan Bahnhof (vgl. Projekt G), in dem die Raumstrategie für den Bahnhofraum West abgestimmt auf den gesamten Bahnhofraum festgelegt wird.</p>
Bestehendes und Grundlagen	Schlussbericht Testplanung DBL
Grundlagen in Erarbeitung	«Buskonzept 2040», «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern», «Verkehrskonzept Raum Bahnhof», Vorprojekt und Bauphasenplanung DBL, Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)», Freiraumkonzept Innenstadt
Zeitraum	2024–2026
Federführung und Hauptbeteiligte	Gesamtprojektleitung DBL (BD) Kanton Luzern, SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, VVL, zb, Stadtplanung (BD), Tiefbauamt Mobilität (UMD), Städtebau (BD)
Finanzbedarf	Fr. 150'000.– (Investitionsrechnung über Kredit I511007.02 – DBL, Phase 2)

<b>F) Vorstudien Bahnhofraum Nord</b>	
Ziel	Ziel ist es, dass die Rahmenbedingungen zur Durchführung eines Konkurrenzverfahrens zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Nord in den Grundzügen geklärt sind.
Inhalt	Der heutige Bahnhofplatz wird während der Bauzeit des DBL stark durch die Baustelle tangiert und wird über längere Zeit nicht in der heutigen Form nutzbar sein. Dies erfordert eine Neuorganisation der bestehenden Nutzungen bereits vor der Bauphase. Ziel ist, dass spätestens zur Eröffnung des DBL auch ein «neuer» Bahnhofplatz Nord eröffnet werden kann. Die Ansprüche an die Funktionalität des künftigen Bahnhofplatzes Nord sind sehr umfassend. In der Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040» wurde als Grundsatz festgehalten, dass der Bahnhofplatz Nord seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe behält, in der Rolle als Visitenkarte jedoch gestärkt wird; dies mit entsprechender Konzentration der Anordnung der Bushaltekanten im westlichen und einem attraktiven Aufenthaltsraum im östlichen Bereich. Dafür ist auf der Basis verschiedener zurzeit noch in Erarbeitung befindlichen Studien wie «Buskonzept 2040» und «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern» gemeinsam mit den Partnern eine Auslegeordnung zu machen, welche Funktionen der Bahnhofplatz übernehmen muss. Dies auch in Abstimmung mit den Funktionen der weiteren Bahnhofplätze Ost und West («Verkehrskonzept Raum Bahnhof»). Nebst den Partnern sollen auch weitere interessierte Personen und Gruppierungen die Möglichkeit erhalten, sich zu Zwischenergebnissen der Auslegeordnung im Bahnhofraum Nord zu äussern. Die Auslegeordnung ist eine Grundlage für das Pflichtenheft für ein Konkurrenzverfahren zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Nord. Ein Konkurrenzverfahren erscheint ab 2028 sinnvoll, wenn der Entscheid des eidgenössischen Parlaments vorliegt. Die Ergebnisse der Auslegeordnung sind zudem eine Grundlage für den Masterplan (vgl. Projekt G), in welchem die Raumstrategie für den Bahnhofraum Nord abgestimmt auf den gesamten Bahnhofraum festgelegt wird.
Bestehendes und Grundlagen	Schlussbericht Testplanung DBL; B+A 41 vom 1. Dezember 2021: «Vision Tourismus Luzern 2030. Sonderkredit; Abschreibung Motion 159» ( <a href="#">Link</a> )
Grundlagen in Erarbeitung	«Buskonzept 2040», «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern», «Verkehrskonzept Raum Bahnhof», Vorprojekt und Bauphasenplanung DBL, Freiraumkonzept Innenstadt
Zeitraum	2024–2025
Federführung und Hauptbeteiligte	Gesamtprojektleitung DBL (BD) Kanton Luzern, SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, VVL, zb, Stadtplanung (BD), Tiefbauamt Mobilität (UMD), Städtebau (BD)
Finanzbedarf	Fr. 100'000.– (Investitionsrechnung über Kredit I511007.02 – DBL, Phase 2)
<b>G) Masterplan Bahnhof (inkl. Prozessbegleitung)</b>	
Ziel	Ziel ist es, die langfristige Entwicklung des Gebiets Bahnhof und Umgebung mit den Partnern gemeinsam zu diskutieren und die nötigen konkreten Schritte in einem Masterplan festzuhalten. Die Arbeiten sollen durch eine externe Prozessbegleitung koordiniert und gesteuert werden, damit die Stadt gleichberechtigt mit den anderen Partnern ihre Interessen einbringen kann. Da die Stadt als Standortgemeinde ein hoheitliches Interesse an der Planung hat, sieht sie sich in der Aufgabe, diesen Masterplan federführend zu erarbeiten.
Inhalt	Im Masterplan sollen die wesentlichen Erkenntnisse aller Studien und Strategien für den Bahnhofraum zusammengeführt werden. Er soll sicherstellen, dass die Gestaltung und die Funktionalität der einzelnen Teilräume aufeinander abgestimmt und zu einem funktionierenden Gesamttraum werden. Auch der Umgang mit gesellschaftlichen Aspekten wird in die entsprechende Abstimmung einbezogen. Der Masterplan soll darüber hinaus aber auch ein gemeinsames Bekenntnis

aller Partner zu den konkreten Entwicklungsabsichten im Bahnhofsumfeld sein und als Richtschnur für die weitere Entwicklung dienen. Konkrete Massnahmen und Schritte auf dem Weg zum Zielzustand sind definiert. Daraus lassen sich Pflichtenhefte für spätere Konkurrenzverfahren zu den Bahnhofplätzen erstellen, Vorprojekte für Verkehrsinfrastrukturen auslösen, Vorgaben für Bauvorhaben privater Investoren ableiten und auch eine erste Klimafolgenabschätzung vornehmen. Ebenso sollen auch die für die Entwicklung notwendigen Baufelder und Vorgaben für die Umzonungen definiert werden. Aufgrund der Ergebnisse ist zu prüfen, ob gewisse Elemente zusätzlich auf Stufe kommunaler Richtplan zu verankern sind. Entsprechende formelle Verfahrensschritte ab öffentlicher Auflage sollen erst nach dem eidgenössischen Parlamentsentscheid zum DBL im Jahr 2028 starten, damit eine gesicherte Grundlage besteht.

Die Aufgabe zur Entwicklung des Masterplans soll als Auftrag an ein externes Büro vergeben werden. Dieses soll die Stadt Luzern und deren Partner im Rahmen der Entwicklungsplanung der nächsten Jahre begleiten. Es soll vor allem über die Kompetenz zur thematischen und methodischen Führung und zur Lenkung und Integration der fachlichen Teilaufgaben der entsprechenden Planungsprozesse verfügen. Die Erarbeitungsphase wird sich über mehrere Jahre erstrecken und zusätzliche Detailabklärungen zu ausgewählten Themen erfordern. Eine wichtige Aufgabe wird auch sein, die unterschiedlichen Anliegen der Partner zu einem funktional und gestalterisch überzeugenden Ganzen zu bündeln. Der Grad und der Zeitpunkt der Kommunikation und Partizipation ist mit dem beauftragten Büro und den Partnern zu definieren.

Der Finanzbedarf wird auf Fr. 750'000.– geschätzt und setzt sich aus folgenden Tranchen zusammen:

- Integrale Prozessbegleitung: Beratungshonorare, Begleitung und Mitarbeit Projekte, Detailabklärungen: Fr. 500'000.– (5 Jahre à Fr. 100'000.–)
- Erarbeitung Planungsinstrumente (Masterplan, evtl. Richtplan, Partizipation): Fr. 250'000.–

Eine Mitfinanzierung durch die Partner, insbesondere den Kanton, wird geprüft.

Bestehende Grundlagen	Schlussbericht Testplanung DBL
Grundlagen in Erarbeitung	«Buskonzept 2040», «Gesamtverkehrsstudie, Überprüfung DBL-Testplanung Stadt Luzern», «Verkehrskonzept Raum Bahnhof», Ergebnisse aus Projekten A bis F, Vorprojekt «Bau- und Auflageprojekt DBL», Kantonaler Richtplan
Zeitraum	2023–2027
Federführung und Hauptbeteiligte	Gesamtprojektleitung DBL (BD) Kanton Luzern, SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, VVL, zb Stadtplanung (BD), Tiefbauamt Mobilität/Projekte (UMD), Fachstelle Wirtschaft (FD)
Finanzbedarf	Fr. 750'000.– (Investitionsrechnung über Kredit I511007.02 – DBL, Phase 2)

## 7.3 Projektorganisation

Um die mit dem B+A 25/2019 aufgezeigten Aufgaben angehen und bearbeiten zu können, hat der Grosse Stadtrat für den Zeitraum 2020–2026 200 Stellenprozent bewilligt. Diese teilen sich auf in je 100 Stellenprozent bei den Dienstabteilungen Stadtplanung und Tiefbauamt. Die Dienstabteilung Stadtplanung hat die 100 Stellenprozent auf mehrere bewährte Kräfte aus dem Team verteilt, damit die Testplanung ohne Zeitverzögerung infolge Personalrekrutierung und Einführung gestartet werden konnte. Insbesondere die beiden Co-Leiterinnen haben neben ihren Führungsaufgaben wesentliche Teile der Projektarbeit selbst übernommen, unterstützt durch das Tiefbauamt, den Stab Baudirektion und die Stelle für Kommunikation. Beim Tiefbauamt wurden die zu erbringenden Arbeiten zunehmend bei einem Projektleiter aus dem Bereich Mobilität zentralisiert. Aufgrund der wachsenden Koordinationsbedürfnisse und Aufgaben wurde diese Stelle Anfang 2022 zur Stadtplanung transferiert und damit eine Ad-hoc-Gesamtprojektleitung seitens der Stadt installiert. Damit kann die Stadt Luzern den Projektpartnern eine zentrale Anlaufstelle bieten. Die Gesamtprojektleitung ad hoc soll wie nachstehend beschrieben ab 2023 in die neue Projektorganisation übergeführt werden. Gleichzeitig wird auch die vorübergehend zur Stadtplanung transferierte Projektleiterstelle für die Bearbeitung von Teilprojekten und Aufgaben im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof wieder beim Tiefbauamt angesiedelt.

Mit fortschreitender Projektierung des DBL seitens der SBB werden die Aufgaben und Projekte für die Stadt wesentlich zahlreicher und zeitintensiver (vgl. Kapitel 7.1 und 7.2). Vor diesem Hintergrund soll die Projektorganisation per 2023 wie folgt neu aufgestellt werden: Es wird eine Gesamtprojektleitung eingesetzt, welche sich ganz dem Projekt «DBL» widmen kann. Die Gesamtprojektleitung soll aus zwei Personen bestehen, die Fachkompetenzen Mobilität/Tiefbau und Stadtplanung/Städtebau abdecken sowie über Kenntnisse und Erfahrung in der Projektkommunikation und Partizipation verfügen. Für diese neu einzusetzende Gesamtprojektleitung werden mit dem vorliegenden Bericht und Antrag zusätzliche 160 Stellenprozent beantragt (vgl. Kapitel 8.1.3). Organisatorisch ist die Gesamtprojektleitung wie bis anhin bei der Baudirektion, Dienstabteilung Stadtplanung, angesiedelt.

Die Gesamtprojektleitung übernimmt zusätzlich zu den in Kapitel 7.1 beschriebenen Aufgaben auch die Leitung der Projekte D–G. Die Projekte A–C und weitere Aufgaben, welche einen starken Bezug zu den Aufgaben der Dienstabteilungen (insbesondere Stadtplanung oder Tiefbauamt) haben und thematisch über den Perimeter des DBL hinausgehen, werden durch die Dienstabteilungen selber geführt. Für diese Projektleitungen wurden dem Tiefbauamt und der Stadtplanung bereits mit dem B+A 25/2019 zusätzliche Ressourcen von je 100 Stellenprozent bis Ende 2026 zur Verfügung gestellt. Die Gesamtprojektleitung nimmt in diesen durch die Fachabteilungen geführten Projekten in der Projektorganisation Einsitz und gewährleistet dadurch die Koordination mit dem Gesamtprojekt «DBL». Die beiden bereits bewilligten je 100 Stellenprozent beim Tiefbauamt und bei der Stadtplanung sollen analog dem Zeitraum der Phase II um ein Jahr verlängert werden.

Die Projektkommunikation ist ebenfalls eine wesentliche Aufgabe der Gesamtprojektleitung. Hinsichtlich der Kommunikation hat sich der Stadtrat zum Ziel gesetzt, transparent, zeitgerecht, verständlich und visuell ansprechend über die Meilensteine der städtischen Projekte zu informieren. Die Anspruchsgruppen werden gemäss Kommunikationskonzept je nach Projekt und Phase zur Mitwirkung eingeladen. Die Möglichkeiten zur Mitwirkung werden bei den einzelnen Projekten aufgezeigt. Auch in der Phase 2 wird ein spezieller Fokus auf den Einbezug von Kindern und Jugendlichen gelegt. Alle Kommunikationsmassnahmen werden jeweils mit den Partnern der Knotenorganisation abgestimmt. Zur Unterstützung des Lobbyings auf Bundesebene finanziert die Stadt Luzern mit jährlich Fr. 20'000.– weiterhin die Aktivitäten des Zentralschweizer Komitees Durchgangsbahnhof Luzern mit.

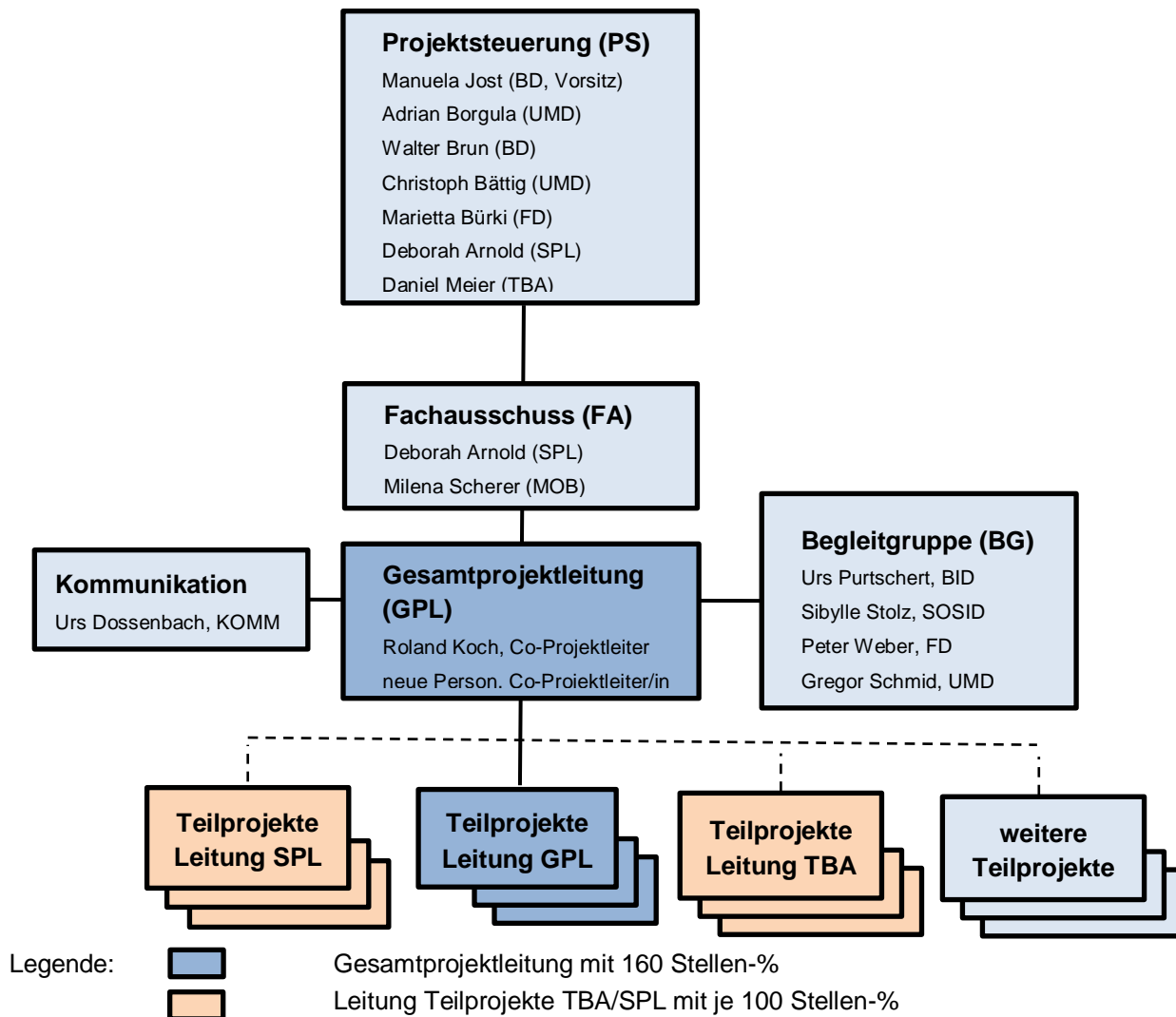


Abb. 11 Organigramm städtische Projektorganisation

## 7.4 Abstimmung mit anderen laufenden Projekten

Das Projekt «Durchgangsbahnhof» mitten im Stadtzentrum bringt zahlreiche Schnittstellen zu weiteren Projekten der Stadt und der Partner mit sich. Um die städtischen Projekte besser aufeinander abzustimmen, wird neu eine Begleitgruppe eingesetzt, welche Mitglieder aus allen fünf Direktionen aufweist. Für die Abstimmung der Partnerprojekte wird weiterhin die Knotenorganisation genutzt und geprüft, ob für die regionalen Partner wie Kanton Luzern, VVL, LuzernPlus und Stadt Luzern ein zusätzliches Gefäss zur Koordination geschaffen werden soll. Dabei sollen auch die Baustellenphasen der einzelnen Projekte wie Bypass und DBL aufeinander abgestimmt werden.

Der Terminplan des BAV zur Projektierung des Durchgangsbahnhofs gibt den Takt an. Das heisst, es können keine Entscheide oder Strategien abgewartet werden, vielmehr muss der jeweilige Stand der Projekte laufend in den Prozess des Infrastrukturprojekts einfließen und eine enge inhaltliche Abstimmung sichergestellt werden. Wichtige städtische Projekte, die mit dem DBL abgestimmt werden müssen, sind u. a.:

- B+A 41/2021: «Vision Tourismus Luzern 2030»: Massnahme Auswirkungen des künftigen Durchgangsbahnhofs auf den Tourismus klären
- Strategieprozess Carregime: Bei der Lösungssuche werden die Bauphase und die Entwicklungen rund um den Bahnhof berücksichtigt.
- Neugestaltung Inseli: Sicherstellung eines attraktiven Freiraums insbesondere während der Bauphase des DBL

## 8 Übersicht Finanzen und Folgekosten

Zur besseren Einordnung der städtischen Finanzen und Folgekosten ist darauf hinzuweisen, dass die geplanten Kosten für das Infrastrukturprojekt des Durchgangsbahnhofs Luzern bei rund 2,4 Mia. Franken liegen (Stand Vorprojekt 2013). Die Projektentwicklung bis und mit Bau-/Auflageprojekt kann aus Mitteln des Ausbaus schrittweise 2025 finanziert werden, dazu stehen 85 Mio. Franken zur Verfügung. Falls die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern als Bestandteil im nächsten Ausbaus schrittweise aufgenommen wird, kann das eidgenössische Parlament im Jahr 2027 darüber befinden. Ein entsprechender rechtskräftiger Finanzierungsbeschluss liegt gemäss aktuellen Planungen frühestens Anfang 2028 vor. Damit bei einer positiven Entscheidung die Arbeiten lückenlos weitergeführt werden können, bezieht sich die Phase 2 auf den Zeitraum von fünf Jahren bis Ende 2027.

### 8.1 Projekt «Durchgangsbahnhof Luzern – Phase 2»

#### 8.1.1 Aufgaben und Projekte 2023–2027

Folgende Übersicht zeigt den Finanzbedarf der Stadt für die Phase 2 auf, abgeleitet von den Aufgaben und Projekten, welche in den Kapiteln 7.1 und 7.2 aufgeführt sind. Diese werden als Investitionskredit geführt (I511007.02 – Durchgangsbahnhof Luzern: Planungsphase 2). Aufgrund der Komplexität und starken Abhängigkeit von Partnerprojekten kann sich im Verlauf der Arbeiten zeigen, dass gewisse Budgetposten anders eingesetzt und verschoben werden müssen. Dieser Spielraum ist für das Projekt wichtig, um einen möglichst effizienten und effektiven Ablauf garantieren zu können.

Was	Zeitraum	Kosten
Projektleitungsbudget	2023–2027	Fr. 400'000.–
Begleitung Partnerprojekte	2023–2027	Fr. 300'000.–
Folgeanpassungen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof	2023–2027	Fr. 500'000.–
Projekt D) Vorstudien Bahnhofsraum Ost	2024–2026	Fr. 150'000.–
Projekt E) Vorstudien Bahnhofsraum West	2024–2026	Fr. 150'000.–
Projekt F) Vorstudien Bahnhofsraum Nord	2025–2026	Fr. 100'000.–
Projekt G) Masterplan Bahnhof (inkl. Prozessbegleitung)	2023–2027	Fr. 750'000.–
<b>Total</b>	<b>2023–2027</b>	<b>Fr. 2'350'000.–</b>

#### 8.1.2 Städtische Beiträge an Gesamtprojekt

Für den Zeitraum 2020–2022 wurde gemeinsam durch die Partner mit Kontur Projektmanagement AG eine Stabsstelle zur Koordination der unterschiedlichen Projekte extern mandatiert. Die Kosten werden gemeinsam von allen Partnern getragen. Der Anteil der Stadt von jährlich Fr. 30'000.– bzw. 10 Prozent des Gesamtbetrags<sup>9</sup> sowie Fr. 20'000.– für die gemeinsame Kommunikation (z. B. gemeinsame Ausstellungen und Auftritte) wurde mit B+A 25/2019 bewilligt.

Das Mandat mit der Stabsstelle wird voraussichtlich bis zum Ende der Projektierung dauern. Mit vorliegendem Bericht und Antrag wird aus diesem Grund für den Zeitraum 2023–2027 wiederum ein jährlicher Beitrag von Fr. 50'000.– beantragt. Im Total bedeutet dies für den Zeitraum von fünf Jahren Fr. 250'000.–.

Was	Zeitraum	Kosten
Städtische Beiträge Stabsstelle, Kommunikation Gesamtprojekt	2023–2027	Fr. 250'000.–
<b>Total</b>	<b>2023–2027</b>	<b>Fr. 250'000.–</b>

<sup>9</sup> Die Beiträge des Bundes, der SBB und der Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden betragen jeweils 30 Prozent.

### 8.1.3 Personelle Ressourcen

Wie unter Kapitel 7.3 ausgeführt, wird sich die Stadt Luzern nach der Phase 1 neu aufstellen, um den Anforderungen an das Projekt gerecht zu werden. Mit B+A 25/2019 wurden je zusätzliche 100 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Stadtplanung (SPL) als prozessverantwortlicher Dienstabteilung und bei der Dienstabteilung (TBA) als massgeblich involvierter Dienstabteilung für die Jahre 2020–2026 beantragt. Zwischenzeitlich zeigt sich einerseits, dass mit dem Beschluss für den nächsten Ausbauschritt erst 2027 und nicht bereits 2026 zu rechnen ist, weshalb die personellen Ressourcen mit vorliegendem Bericht und Antrag um ein Jahr verlängert werden sollen. Andererseits haben die letzten rund drei Jahre gezeigt, dass das Jahrhundertprojekt «DBL» mehr Ressourcen benötigt, als bis anhin eingestellt wurden. Um die Projekte mit der notwendigen Tiefe begleiten und selbst leiten zu können, sollen zusätzliche 160 Stellenprozent für die Gesamtprojektleitung bei der Dienstabteilung Stadtplanung mit vorliegendem B+A beantragt werden.

Personelle Ressourcen	Funktion	Zeitraum	Kosten
160 Stellenprozent SPL	<b>Gesamtprojektleitung</b> (Co-Leitung), Spezialisierte Fachbearbeitung 2	2023–2027	Fr. 1'360'000.–
100 Stellenprozent SPL	<b>Projektleitung</b> Verlängerung bestehende Stellenprozente	2027	Fr. 150'000.–
100 Stellenprozent TBA	<b>Projektleitung</b> Verlängerung bestehende Stellenprozente	2027	Fr. 140'000.–
<b>Total</b>			<b>Fr. 1'650'000.–</b>

### 8.1.4 Berechnung Gesamtbetrag

#### a) Entwicklungs- und Umsetzungskosten:

Phase 0 Erfolgsrechnung Kostenstelle 516000 / Fibukonto 318.05	0,28 Mio. Fr.
Phase 1 I511007.01	3,56 Mio. Fr.
Phase 2 I511007.02	4,25 Mio. Fr.

#### b) Realisierung:

noch nicht abschätzbar -

Für die Bestimmung der massgebenden Höhe der Ausgabe sind alle Beträge gemäss den Kapiteln 7.1 bis 7.3 für das Projekt «DBL, Phase 2» zusammenzurechnen:

- Fr. 2'350'000.– (Kosten Phase 2)
- Fr. 250'000.– (Städtische Beiträge an das Gesamtprojekt)
- Fr. 1'650'000.– (Personalkosten)

**Total: Fr. 4'250'000.–**

Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 sind für das Projekt «I511007.02 – Durchgangsbahnhof Luzern – Planungsphase 2» noch keine Investitionsausgaben vorgesehen. Im Aufgaben- und Finanzplan 2023–2026 wird die Finanzplanung entsprechend angepasst. Es werden Investitionsausgaben von insgesamt 4,25 Mio. Franken beantragt, aufgeteilt in den Jahrestanchen wie folgt:

2023: Fr. 712'000.–, 2024: Fr. 812'000.–, 2025: Fr. 862'000.–, 2026: Fr. 862'000.–, 2027: Fr. 1'002'000.–.



## 8.2 Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd»

Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 sind für das Projekt I414134.01 «Vorprojekt neue Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd» noch keine Investitionsausgaben vorgesehen. Die Konkretisierung des Vorhabens erfolgte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie bis Ende 2021 und konnte darum im vorgenannten Aufgaben- und Finanzplan noch nicht berücksichtigt werden.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2023–2026 wird die Finanzplanung entsprechend angepasst. Es sind Investitionsausgaben von Fr. 2'000'000.– in folgenden Jahrestanchen vorgesehen:  
2023: Fr. 1'000'000.– und 2024: Fr. 1'000'000.–

## 8.3 Testplanung Steghof

Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 sind für das Projekt I511012 «Testplanung Steghof» noch keine Investitionsausgaben vorgesehen. Im Aufgaben- und Finanzplan 2023–2026 wird die Finanzplanung entsprechend angepasst. Es sind Investitionsausgaben von insgesamt Fr. 650'000.– beantragt, aufgeteilt in den Jahrestanchen wie folgt:  
2024: Fr. 400'000.– und 2025: Fr. 250'000.–.

## **9 Kreditrecht und zu belastendes Konto**

### **9.1 DBL, Phase 2**

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Bruttoinvestition die Ausgaben in der Höhe von insgesamt Fr. 4'250'000.– bewilligt werden.

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1).

Zur Bestimmung der Ausgabenbefugnis für die Bewilligung des Sonderkredits sind zu diesen mit dem vorliegenden B+A DBL II beantragten Ausgaben in der Höhe von 4,25 Mio. Franken diejenigen aus den Phasen 0 und I (s. Kapitel 8.1.4) zu addieren (§ 35 Abs. 1 FHGG: «Die Ausgabenbefugnis bestimmt sich nach der Gesamtausgabe für den gleichen Gegenstand»). Die Bewilligung des Sonderkredits liegt somit in der Kompetenz des für einen Betrag von 8,09 Mio. Franken zuständigen Organs. Es ist dies der Grosse Stadtrat. Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5290.02, Projekt I511007.02, zu belasten.

### **9.2 Vorprojekt Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd**

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Bruttoinvestition die Ausgaben in der Höhe von insgesamt Fr. 2'000'000.– bewilligt werden. Die Investitionen sind für einen ersten Projektierungsschritt für die Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (vgl. Kapitel 8.2) notwendig.

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum. Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.02, Projekt I414134.01, zu belasten.

Für die nachfolgenden Projektphasen (Projektierung und Realisierung) wird dem Parlament nach Abschluss des Vorprojekts voraussichtlich im Jahr 2024 ein weiterer Bericht und Antrag unterbreitet.

### **9.3 Testplanung Steghof**

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Bruttoinvestition für die Testplanung im Steghof (vgl. Kapitel 8.3) die Ausgaben in der Höhe von insgesamt Fr. 650'000.– bewilligt werden.

Projektierungskredite von mehr als Fr. 400'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 3 GO dem fakultativen Referendum.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5290.02, Projekt I511012, zu belasten.

## 10 Politische Vorstösse

Im Folgenden werden die politischen Vorstösse der letzten Jahre aufgeführt, welche den DBL betreffen und welche überwiesen und noch nicht abgeschrieben wurden. Im grauen Kasten wird jeweils der aktuelle Stand der Prüfung oder Umsetzung des Vorstosses dargestellt und ausgeführt, ob der Vorstoss mit dem vorliegenden Bericht und Antrag abgeschrieben werden soll.

- Mit Motion 13, Patrick Zibung und Thomas Gfeller namens der SVP-Fraktion vom 18. September 2020: «**Sicherung des Parkplatzangebots beim Bahnhof Luzern**» ([Link](#)), wurde der Stadtrat aufgefordert, in einem Planungsbericht aufzuzeigen, wie er dafür sorgen will, dass die wegfallenden Parkplätze im Perimeter Bahnhof Luzern rechtzeitig kompensiert werden, und was der aktuelle Stand diesbezüglich ist.

Der Grosse Stadtrat überwies die Motion als Postulat. Der Stadtrat verwies auf die Parkierungsstudie, welche er im Frühling 2021 ausgelöst hat und welche die Parkierungssituation im Raum Bahnhof näher untersucht. Die Ergebnisse der Parkierungsstudie sind in Kapitel 3.3.2 dargelegt. Das Kapitel wird mit einem Fazit des Stadtrates abgeschlossen, das die Haltung zu diesem Thema wiedergibt.

Mit der vorliegenden Parkierungsstudie ist der Stadtrat demnach den Forderungen nachgekommen, und die als Postulat überwiesene Motion wird mit vorliegendem Bericht und Antrag zur Abschreibung beantragt.

Im Folgenden werden alle Vorstösse mit Bezug zum DBL aufgeführt, welche vom Stadtrat entgegengenommen wurden und zu denen noch ein Umsetzungsauftrag besteht:

- Mit Postulat 93, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «**Boulevard auf dem Gleis (Luzern lebt)**» ([Link](#)), wird gefordert, eine Überdeckung des Bahngleiseinschnitts zwischen Neustadtstrasse und Paulusplatz sowie zwischen Sälistrasse und Heimbach-Schulhaus zu prüfen und den Ort als vielfältig nutzbarer öffentlicher Stadtraum zugänglich zu machen.

Der Stadtrat argumentierte in seiner Stellungnahme, dass sich die technische, finanzielle und rechtliche Machbarkeit, das Kosten-Nutzen-Verhältnis, aber auch das langfristige Aufwertungspotenzial einer Bahneinschnitt-Überdeckung für die angrenzenden Quartiere aus damaliger Sicht nicht abschliessend abschätzen liessen. Der Stadtrat nimmt in die kommende Aufgaben- und Finanzplanung 2019–2022 die Auftrags- und Grundlagenklärung als Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie auf. Darauf basierend wird der Stadtrat eine Neubeurteilung des weiteren Vorgehens in Bezug auf die Durchführung der Machbarkeitsstudie für eine Überdeckung des Bahneinschnitts vornehmen.

Das Projekt steht in enger Abhängigkeit vom Durchgangsbahnhof Luzern. Die Machbarkeitsstudie ist daher frühestens für 2025 vorgesehen.

- Mit Motion 20, Marco Müller namens der G/JG-Fraktion vom 1. Oktober 2020: «**Stadtpark beim Bahnhof Luzern**» ([Link](#)), wurde der Stadtrat aufgefordert, bei einer späteren Einzonung des Gleisareals die nötigen Grundlagen zu schaffen, damit auf mindestens einem Drittel der frei werdenden Fläche (zirka zwei Hektaren) ein zukünftiger Stadtpark (wäre aktuell Grünzone, Zone 6) realisiert werden kann.

Der Grosse Stadtrat überwies die Motion als Postulat. Der Stadtrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass in der Phase 2022–2026 ein Freiraumkonzept erarbeitet wird, um die Frage, wie die Freiraumversorgung rund um den Bahnhof zukünftig aussehen soll und wie diese auch stadtklimatisch optimal ausgerichtet werden kann, zu prüfen. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob es sinnvoll ist, einen grossen Stadtpark zu realisieren, oder ob ein Netz aus unterschiedlichen Freiräumen entstehen soll. Als Richtgrösse zieht der Stadtrat die Ein-Drittel-Grösse bei. Mit vorliegendem Bericht und Antrag ist nun mit dem Freiraumkonzept ein entsprechendes Projekt aufgeführt.

## 11 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den Bericht «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;
- für die Phase 2 des Projekts «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)» einen Sonderkredit von 4,25 Mio. Franken zu bewilligen;
- für das Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)» einen Sonderkredit von 2 Mio. Franken zu bewilligen;
- für die Testplanung «Steghof» einen Sonderkredit von Fr. 650'000.– zu bewilligen;
- dass auf das Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» gemäss B+A 27/2018 verzichtet wird;
- die Motion 13, Patrick Zibung und Thomas Gfeller namens der SVP-Fraktion vom 18. September 2020: «Sicherung des Parkplatzangebots beim Bahnhof Luzern», als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 4. Mai 2022



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 15 vom 4. Mai 2022 betreffend

### Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2. Städtische Aufgaben

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und 3 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 und 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

#### beschliesst:

- I. Der Bericht «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2» wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
- II. Für die Phase 2 des Projekts «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)» wird ein Sonderkredit von 4,25 Mio. Franken bewilligt.
- III. Für das Vorprojekt «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)» wird ein Sonderkredit von 2 Mio. Franken bewilligt.
- IV. Für die Testplanung «Steghof» wird ein Sonderkredit von Fr. 650'000.– bewilligt.
- V. Auf das Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» gemäss B+A 27/2018 wird verzichtet.
- VI. Die Motion 13, Patrick Zibung und Thomas Gfeller namens der SVP-Fraktion vom 18. September 2020: «Sicherung des Parkplatzangebots beim Bahnhof Luzern», wird als erledigt abgeschrieben.
- VII. Die Beschlüsse gemäss den Ziffern II–IV unterliegen dem fakultativen Referendum.

Luzern, 30. Juni 2022



Sonja Döbeli Stirnemann  
Ratspräsidentin



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

**Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates**

Zu B+A 15/2022 «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2. Städtische Aufgaben»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 3.2 «Öffentliche Mitwirkung» auf S. 13 lautet:

«Damit sich die Bevölkerung über das Projekt informieren und damit auseinandersetzen kann, ist eine publikumswirksame begleitende Kommunikation Teil des Projektverlaufs.»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 3.3.1 «Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd (PVS)» auf S. 14 lautet:

«Mit dem Abschluss des Vorprojekts sind die prozentualen Anteile aller Beteiligten an den Baukosten verhandelt und es bestehen Absichtserklärungen.»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel «Politische Stossrichtungen für die Phase II» auf S. 26 lautet:

«Die S-Bahn-Haltestellen Paulusplatz und Kreuzstutz aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem Raumentwicklungskonzept 2018 der Stadt Luzern werden ebenso weiterverfolgt.»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel «Politische Stossrichtungen für die Phase II» auf S. 26 lautet:

«Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass dem Veloverkehr der notwendige Raum zukommt.»