

E-Mail

Medien Stadt Luzern

Luzern, 16. Mai 2022

Medienmitteilung Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2, Städtische Aufgaben

Mediensperfrist: Montag, 16. Mai 2022, 11 Uhr

Der Stadtrat beantragt beim Grossen Stadtrat Kredite von insgesamt 6,9 Mio. Franken. Damit sollen die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) weitergeführt werden, für die die Stadt zuständig ist. Dazu gehört unter anderem die Planung einer neuen Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd. Im Gegenzug will der Stadtrat auf das Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» verzichten. Hinzu kommen weitere Planungen wie ein Freiraumkonzept Innenstadt oder Vorstudien zu den künftigen Bahnhofräumen Nord, Ost und West. Zudem beteiligt sich die Stadt an den Begleitstudien der Partnerinnen und Partner. Alle Studien und Planungen werden in einen Masterplan einfließen. Darin werden die Rahmenbedingungen für die langfristige Entwicklung des Gebiets Bahnhof festgehalten. Der Stadtrat schafft damit die in seiner Verantwortung liegenden Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der Projektbeteiligten im Hinblick auf die erfolgreiche Umsetzung des Durchgangsbahnhofs.

Die nächsten Jahre sind für das Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ausschlaggebend. Voraussichtlich 2027 wird das Bundesparlament darüber befinden, ob der DBL ab zirka 2030 realisiert werden kann. Um den grösstmöglichen Nutzen für die Region erzielen zu können, arbeiten die in der Knotenorganisation vereinten Partnerinnen und Partner neben der Planung des Bahnprojektes auch an dessen Integration in das Gesamtverkehrssystem der Region und an der Weiterentwicklung des Stadtzentrums um den Bahnhof Luzern. Um eine gute stadträumliche Eingliederung des DBL hin zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe zu erreichen, beantragt der Stadtrat beim Grossen Stadtrat finanzielle und personelle Ressourcen von total 6,9 Mio. Franken. Damit sollen die Planungen und Teilprojekte der städtischen Aufgaben sowie die Begleitung der Partnerprojekte bis 2027 finanziert werden.

Eine neue Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd

Basierend auf den Erkenntnissen und Empfehlungen aus der Testplanung, die 2020 durchgeführt wurde, hat der Stadtrat eine Vertiefungsstudie zur Erweiterung der Personenunterführung Süd bei der Habsburgerstrasse ausgelöst. Ein vielfach geäussertes Anliegen in der Testplanung war, die trennende Wirkung des Gleisfeldes zwischen den Quartieren Hirschmatt-Neustadt und Tribtschen für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende aufzuheben. Der Stadtrat hat die Varianten der Vertiefungsstudie geprüft und will eine zusätzliche Personen- und Velounterführung von der Waldstätterstrasse ins

Tribschenquartier weiterverfolgen. Diese Unterführung weiter südlich würde die zukünftigen Bahnhofplätze Ost und West verbinden, einen weiteren Zugang zum Bahnhof sowohl zu Fuss als auch mit dem Velo ermöglichen und wäre somit eine ideale Ergänzung zur Personenunterführung bei der Habsburgerstrasse. Die Vertiefungsstudie zeigt zudem, dass in der neuen Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd allenfalls eine Velostation realisiert werden könnte. Diese Möglichkeit soll im Rahmen des Vorprojektes genauer geprüft werden.

Verzicht auf den Velotunnel

Der Entscheid, eine neue Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd zu planen, hat Auswirkungen auf die Planung der Zugangsrampe zum Velotunnel, für die die Stimmberechtigten der Stadt Luzern 2019 einen Kredit gutgeheissen haben. Im Verlauf der Planung zeigte sich, dass die geplante Velorampe in der Habsburgerstrasse weder für die Erschliessung des DBL noch für eine Quartier- und Veloverbindung sinnvoll genutzt werden kann. Eine Durchfahrt für Velos würde mitten durch die Verteilebene des DBL führen. Die aktuellen Planungen zum DBL zeigen zudem, dass die SBB den Zugang nicht über eine Rampe vorsieht, weshalb unklar ist, ob sie sich an den Kosten beteiligen kann. Da die Rampe und der Tunnel unter Umständen nur fünf Jahre genutzt werden können, beantragt der Stadtrat mit Blick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Parlament, das Vorhaben «Velotunnel Bahnhof» zu sistieren. Die 420 Veloabstellplätze im Velotunnel bleiben bis zum Baustart des DBL bestehen.

Weiterhin genügend Parkplätze für Autos

Die zweite Vertiefungsstudie, die nach der Testplanung durchgeführt wurde, betrifft die Autoparkierung. Mit dem Bau des DBL wird das Parkhaus P1 mit seinen 377 Parkplätzen wegfallen. Die Parkhäuser P2 und P3 mit total 523 Parkplätzen werden weiterhin zur Verfügung stehen. Der Stadtrat will die wegfallenden Parkplätze nicht im Bahnhofsumfeld ersetzen, ist aber offen für Lösungen ausserhalb des Bahnhofbereichs. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, dass für die umliegenden Tourismus- und Kultureinrichtungen weiterhin genügend Parkplätze erreichbar bleiben und dass all jene, die auf das Auto angewiesen sind, möglichst auf direktem Weg zu einem freien Parkplatz geführt werden.

Masterplan Bahnhof

Weiter will der Stadtrat in den Jahren 2023 und 2024 ein Freiraumkonzept für die Innenstadt erarbeiten und mit einer Testplanung aufzeigen, wie das Gebiet Steghof entwickelt werden soll. Zudem werden Vorstudien zu den Bahnhofräumen Nord, Ost und West ausgelöst. Alle Studien und Planungen werden in den Masterplan Bahnhof einfliessen. Darin werden die Rahmenbedingungen für die langfristige Entwicklung des Gebiets Bahnhof für alle weiteren konkreten Entwicklungsschritte behördenverbindlich festgehalten. Der Masterplan Bahnhof soll in einem partnerschaftlichen Prozess mit allen Beteiligten entstehen.

Sämtliche Unterlagen finden Sie unter «Dokumente» auf www.dbl.stadt Luzern.ch.