



Busterminal Luzern, Ergänzungen Stadtpassage

Potenzial von Fernbussen und Standortevaluation Busterminal
Bewertung ergänzter Standort Stadtpassage

30. September 2022

Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Aktueller Stand der Top-10-Standorte	7
3	Beurteilung Standort Luzern Stadtpassage	8
4	Fallstudie Luzern Stadtpassage	9
5	Anhang.....	17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Fernbus-Kategorien mit Beispielen (Eigene Darstellung Trafiko/HSLU)	3
Abbildung 2: Vorgehen Standortevaluation (Eigene Darstellung Trafiko/HSLU).....	4
Abbildung 3: Kriterien inkl. Beschreibung der Wertung	5
Abbildung 4: Lage von drei Terminals im Vergleich (Eigene Darstellung Trafiko/HSLU. Datenquelle: Standardisierte FlixBus-Befragung nach der Fahrt (Luzern n=81, Ulm=176, Freiburg i.B.=718, Befragungszeitraum 8.5.17 bis 1.6.18)	6
Abbildung 5: Ergänzte Standorte aus dem Vorprojekt (eingetragen auf Karte der Top-10-Standorte).....	8
Abbildung 6: Bewertungsergebnisse der Stadtpassage im Vergleich mit den verbleibenden Top-Standorten.	8
Abbildung 7: Situation Luzern Stadtpassage, LUKS	10
Abbildung 8: An- und Wegfahrt Fernbusse zum/vom Terminal Stadtpassage.....	11
Abbildung 9: Verkehrsaufkommen künftig am Standort Stadtpassage (im Vergleich heute zum Inseli, Details im Anhang)	12
Abbildung 10: Abschätzung jährliche Betriebskosten Stadtpassage	13
Abbildung 11: Abschätzung jährliche Erlöse Stadtpassage	14
Abbildung 12: Investitionskosten mit Kostensätzen der offenen Anlage Busterminal Zürich	14
Abbildung 13: Fernbusterminal LUKS (ohne Fussgängertunnel und Carparkierung)	16

Impressum

Auftraggeber
Projektausschuss
Auftragnehmer/Autoren

Verkehr und Infrastruktur (Projektleitung Danièle Müller) im Auftrag des BUWD
Auftraggeber mit Verkehrsverbund Luzern (Thomas Schemm)
Trafiko (Projektleitung Roman Steffen, Tina Keller)



1 Ausgangslage

In der aktuellen Phase Vorprojekt wurden Standorte aus der Studie Busterminal Luzern vom 21. Dez. 2018 vertieft und mit Grundeigentümern diskutiert. Der Stadtrat von Luzern hat am 16. Aug. 2022 das Projekt Stadtpassage zur Prüfung bezüglich der Thematik Gelegenheitsverkehr empfohlen. Dieser Standorte soll mit diesem ergänzenden Bericht auf den gleichen Stand wie jene aus der Studie aufgearbeitet werden, um methodisch die Standortevaluation stimmig zu halten.

Fernbus-Kategorien

Fernbusse in Europa sind zwar schon lange da, jedoch erst seit der Marktliberalisierung in vielen europäischen Ländern entsprechend weiterentwickelt worden. Es stellt sich die Frage, was solche Systeme vom öV unterscheiden und wie die Abgrenzung zum Gelegenheitsverkehr ist. Die Studie basiert auf nachfolgender Kategorisierung:



Abbildung 1: Fernbus-Kategorien mit Beispielen (Eigene Darstellung Trafiko/HSLU)

Als grenzüberschreitenden Verkehr werden Fernbuslinien bezeichnet, welche den Linienverkehr über die Landesgrenzen hinweg anbieten. Dies können Linien sein, welche in der Schweiz starten und im Ausland enden (z.B. der Eurobus Rust-Express) oder vom Ausland die Schweiz als Endstation oder Durchgangsland anfahren (z.B. Linien von FlixBus). Solche Linien werden von den Transportunternehmen in ihrem Land beantragt. Alle bedienten Länder erteilen eine Bewilligung.

Auch im nationalen Verkehr gibt es Fernbuslinien (z.B. der vbl-Tellbus). Sie werden wie der öffentliche Verkehr mittels Konzessionen koordiniert. Damit werden sie rechtlich exakt gleich behandelt, wie die Bahn- und Buslinien des öffentlichen Verkehrs.

Der Gelegenheitsverkehr kann sinnvoll in 3 Gruppen unterteilt werden. Die sogenannten Auftragsfahrten sind Carreisen, welche auf Bestellung durchgeführt werden (z.B. eine gemeinsame Reise zu einem Skitag eines Turnvereins). Der Kategorie «Incoming» können Reisende zu geschieden werden, welche gemeinsam - beispielsweise in einem Arrangement eines Reiseanbieters – an einer Reise mit mehreren Stationen teilnehmen (z.B. eine Europareise). Luzern ist eine beliebte Destination solcher Reisegruppen, was sich in an den Sommermonaten mit einer entsprechend hoher Zahl an Cars zeigt. Die letzte Gruppe sind die Pauschalreisen, wo Reisende gemeinsam in den Urlaub fahren (z.B. gemeinsam nach Spanien, um dort im Rahmen eines Arrangements gemeinsam Veloferien zu machen). Die Kategorie der Gelegenheitsverkehre ist nicht mit Bewilligungen oder Konzessionen gesteuert. Sie können allenfalls über Parkgebühren auf Carparkplätzen gesteuert werden, wie das in Salzburg erfolgreich gemacht wird. Zahlreiche Anbieter haben auch eigene Terminals, wie die Firma Gössi einen in Horw für sich betreibt.

Studie Busterminal Luzern vom 21. Dez. 2018

Am 21. Dezember 2018 wurde der Bericht „Busterminal Luzern, Potenzial von Fernbussen und Standortevaluation Busterminal“ abgeschlossen. Er beschreibt den Fernbusmarkt, arbeitete gesetzliche Grundlagen auf, listet den Nutzen und beschreibt eine Strategie für den Kanton Luzern im Umgang mit dem Fernbusverkehr. Aus einer Standortevaluation folgte eine Rangliste mit möglichen Terminalstandorten. Die



Top-10-Standorte wurden genauer beschrieben. Drei Standorte wurden anschliessend in einer Fallstudie näher untersucht, nämlich der beste zentrale City-Standort, der beste Standort an der Innenstadtgrenze und der beste Standort in der Agglomeration Luzern. Die drei Bau- und Betriebskonzepte zeigten, dass ein Busterminal Luzern in Luzern sinnvoll gebaut und betrieben werden kann. Die Strategie und die Standortevaluation wurden in einem Workshop mit den Transportunternehmen diskutiert, die Studie generell in einer Begleitgruppe erarbeitet und schlussendlich von dieser frei gegeben.

Vorprojekt und Ergänzungsstudie ab 2019

Im Vorprojekt wurden ab 2019 Standorte vertieft bearbeitet. Dabei wurde der Busterminal Luzern mit Grundeigentümern und Stakeholdern besprochen. Ein separater Ergänzungsbericht hält diese Aktivitäten fest. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden neue Standorte thematisiert und aufbereitet, welche in der ursprünglichen Studie nicht enthalten sind.

Aktueller Auftrag

Folgende Punkte fassen den Auftrag zusammen:

- Die Standortevaluation soll um den neuen Standort Stadtpassage ergänzt werden.
- Für die Stadtpassage wird eine Fallstudie erarbeitet, welche als Grundlage für vertiefende Planungen dienen soll.
- Zu den besten Standorten (Top-10) wird der aktuelle Status genannt, so dass die Relevanz der unterschiedlichen Standorte eingeordnet werden kann.

Methodisches Vorgehen Standortevaluation aus der Studie Busterminal Luzern

Für eine breite Akzeptanz der Standortevaluation wurde ein transparentes, stufenweises Vorgehen gewählt, das nachfolgend methodisch aus der Studie zitiert wird.

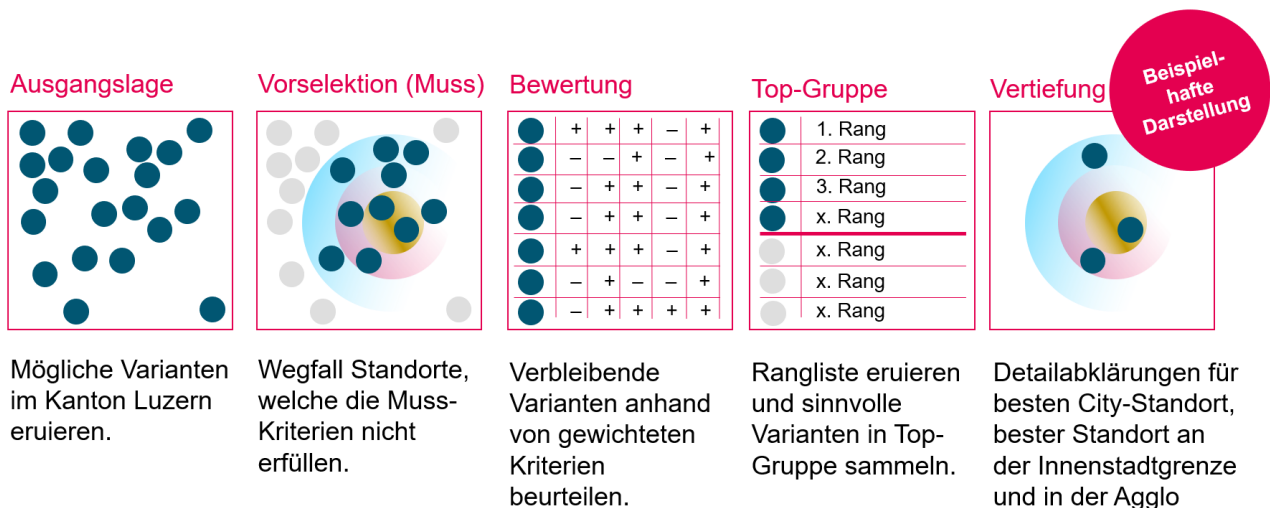


Abbildung 2: Vorgehen Standortevaluation (Eigene Darstellung Trafiko/HSLU)

Die Ausgangslage bilden alle denkbaren Standorte im Kanton Luzern. Ein Standort soll also nicht bereits bei der Auswahl aussortiert werden. In der Studie wurden auch Standort-Kategorien im Evaluationsprozess verwendet. Jede der vier möglichen Standort-Kategorien (zentraler City-Standort, Standort an der Innenstadtgrenze, Standort in der Agglomeration Luzern und Standorte im Kanton Luzern) zeigt dabei Vor- und Nachteile, welche teilweise aus unterschiedlichen Perspektiven verschieden beurteilt werden. Auch dies wurde berücksichtigt, wenn Beststandorte zur Vertiefung vorgeschlagen wurden.

Die Vorselektion basierte auf Muss-Kriterien, welche alle denkbaren Standorte einschränkt. Die verbleibenden Standorte wurden mittels gewichteter Kriterien beurteilt. Für die Bewertung wurde eine Notenskala von 1-4 gewählt. Diese Abstufung garantierte, dass keine Mitte vergeben werden kann und die Resultate damit eindeutiger werden. Eine Sensitivitätsanalyse im Anschluss zeigte, ob mit anderer Gewichtung das Resultat ändert oder ob die Bewertung als stabil bezeichnet werden kann.

Gemäss Ausgangslage und Strategie wurden zwei Muss-Kriterien verwendet:

- **Zentrumslage innerhalb Agglomeration:** Diese Anforderung wird aus Kundensicht verlangt. Fernbusanbieter, aber auch Kunden-Befragungen bestätigen, dass Fernbus-Passagiere im Zentrum einer Wirtschaftsregion Aus- und Einsteigen wollen. Da der Busterminal Luzern deren Ansprüche optimal



abdecken soll, werden Standorte ausserhalb der Agglomeration für die weitere Bearbeitung nicht berücksichtigt.

- **öV-Anbindung:** Die Verordnung VBG 745.11 enthält folgende Textpassage: „Haltestellen dürfen nur an den wichtigsten Knoten des öffentlichen Verkehrs eingerichtet werden“. Daher können Standorte aussortiert werden, welche aktuell nicht erschlossen sind oder dessen Erschliessung durch den öV wenig Sinn ergeben.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Soll-Kriterien und die Ausprägung der Noten (1 = sehr negativ, 2 = mässig, 3 = gut, 4 = sehr positiv).

Kriterium	Begründung	Note 4	Note 1
Umsetzung und Wirtschaftlichkeit			
Technische Realisierbarkeit	Rasche Lösung nötig	Einfach realisierbar	Hoher Aufwand nötig
Kosten	Kostenrahmen im AP LU	Minimale Investitionen	Maximale Investitionen
Zeitliche Realisierbarkeit	Rasche Lösung nötig	Kurzfristig realisierbar	Ungewisser Horizont
Erweiterbarkeit	Wachsender Markt	Einfach erweiterbar	Erweiterbarkeit fraglich
Verkehr			
öV-Anbindung (Linien, Takte, Art, Kapazität)	Gute Vernetzung	Fernverkehr Bahn	Ortsbuslinie
Beitrag zur verkehrlichen Problemlösung, insbesondere bzgl. Sicherheit, Verkehrsfluss, touristischer Erschliessung	Gute Verkehrsanbindung	Geringe Belastung	Bringt Verkehrssystem an Grenzen
Nähe zur Autobahneinfahrt	Rasch erreichbar	Unmittelbarer Nähe	Langer Anfahrtsweg
Raumplanung			
Lage innerhalb Agglomeration (Distanz, öV-Fahrzeit zum Zentrum)	Anbindung Zentrum	Am Bhf Luzern	Lange Fahrzeit ins Zentrum
Verfügbarkeit des Standorts (Eigentümer, Zonenkonformität, Nutzung z.B. als Parking bereits ähnlich, ...)	Gute Bewilligungsfähigkeit	Ungenutzte Parzelle in öffentlicher Hand	Private genutzte Parzelle
Standortverträglichkeit mit Umgebung	Gute Akzeptanz	Für Verkehr bereits genutzt	Wohnquartier
Synergiepotential			
Synergiepotential mit Reisdienstleistungen und Institutionen in der Umgebung	Gute Integration	Dienstleistung vorhanden	Keine Dienstleistungen vorhanden
Synergiepotential mit anderen Verkehren (z.B. Gelegenheitsverkehre)	Nutzung multiplizieren	Synergie vorhanden	Synergie nicht vorhanden
Risiken			
Akzeptanz	Hohe Realisierungswahrscheinlichkeit	Hohe Akzeptanz	Tiefe Akzeptanz

Abbildung 3: Kriterien inkl. Beschreibung der Wertung

Der Raumplanung wurde ein grosses Gewicht beigemessen. Auch verkehrliche Anliegen sind wichtig, da der Busterminal Luzern Verkehr erzeugt. Finanzielle Aspekte folgen erst an dritter Stelle. Daraus ergibt sich folgende Gewichtung:

- Raumplanung (30 Prozent)
- Verkehr (25 Prozent)
- Umsetzung und Wirtschaftlichkeit (20 Prozent)
- Synergiepotential (15 Prozent)

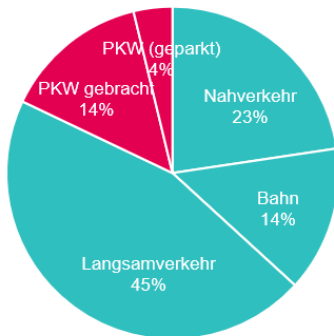


- Risiken (10 Prozent)

Lage von drei Terminals im Vergleich

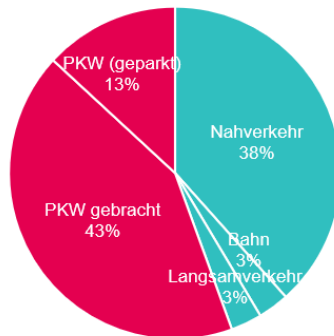
Die Lage des Terminals hat massgeblich Einfluss auf die Verteilung der Verkehrsmittel bei der An- und Abreise zum Terminal (Modalsplit). Daten von FlixBus zeigen die Ergebnisse in der nachfolgenden Abbildung. Daraus kann abgeleitet werden, dass eine zentrale Lage zwar Fernbusse in dicht besiedelte Innenstädte holt, dafür jedoch für Zu- und Abbringerverkehr von den Kunden vermehrt flächeneffiziente Verkehrsmittel (Bus-, Velo- und Fussverkehr) gewählt werden.

Luzern Inseli



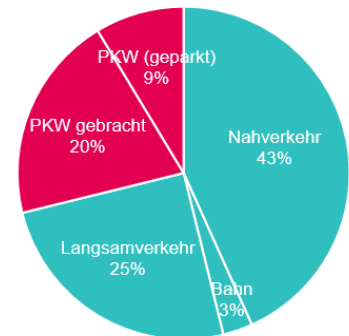
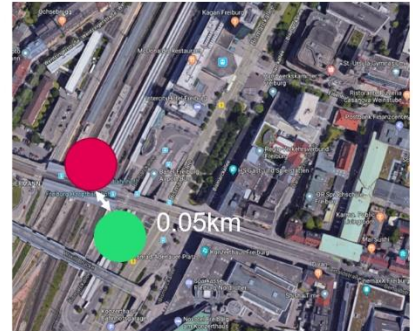
Einwohner: 80'000
Zentral gelegener Terminal

Ulm



Einwohner: 120'000
Dezentrale gelegener Terminal
Höchster Autoanteil

Freiburg i.B.



Einwohner: 220'000
Terminal direkt mit öV verknüpft
Guter Modalsplit

Abbildung 4: Lage von drei Terminals im Vergleich (Eigene Darstellung Trafiko/HSLU. Datenquelle: Standardisierte FlixBus-Befragung nach der Fahrt (Luzern n=81, Ulm=176, Freiburg i.B.=718, Befragungszeitraum 8.5.17 bis 1.6.18)

Dimensionierung Fernbus-Terminal

Die vollständige Herleitung der Dimensionierung findet sich im Schlussbericht der Studie Busterminal Luzern. Hier sind die Eckwerte nochmals zusammengefasst:

- Jährlich werden 8 Spitzenwochen und somit 56 Spitzentage vermutet; somit gibt es 44 Normwochen respektive 309 Normtage.
- Es wird angenommen, dass an einem Normtag 60 Fernbusse in Luzern abfahren. Zum Zeitpunkt 2018 fuhren an einem Normtag täglich 18 internationale und 22 nationale Fernbusse ab Luzern. An Spitzentagen wird mit 100 Abfahrten gerechnet.
- Als Dimensionierungsannahme wurde in der Folge eine jährlichen Fernbus-Abfahrtszahl von rund 24'000 Abfahrten ermittelt.
- Der Blick auf den ähnlich grossen Fernbus-Terminal in Freiburg i. B. zeigt, dass bei 26'000 Abfahrten rund 0.5 Millionen Gäste verzeichnet werden konnten. Dies ergibt im Schnitt 14 Einsteigende pro Abfahrt. Auf Basis dieses Durchschnittswertes aus Freiburg i. B. ergeben sich für Luzern rund 300'000 Einsteigende.
- Bei einer Aufenthaltszeit von maximal 15 Minuten pro Linie und einem reibungslosen Übergang zwischen den einzelnen Verbindungen können vier Busse pro Stunde an einer einzelnen Haltekante halten.
- Unter diesen Voraussetzungen werden für den Busterminal Luzern 4 Haltekanten vorgeschlagen.
- Für in Luzern endende Linien müssen ca. 2 Parkplätze vorgehalten werden (es können mehrere Stunden vergehen, bis die Rückfahrt ansteht). Diese müssen aber nicht zwingend am Terminal liegen.



2 Aktueller Stand der Top-10-Standorte

Seit der Erstellung des Berichts 2018 sind weitere Abklärungen bezüglich der einzelnen Standorte getroffen worden. Die nachfolgende Tabelle zeigt im Überblick die Top-10 rangierten Standorte mit ihrem aktuellen Status in Bezug auf mögliche Umsetzung.

Rang	Nummer	Standort	Stand September 2022
1	1	Allmend (Vorzone)	Projektierungsarbeiten laufen. Im Vordergrund steht die heutige Allmend-Eventkante. Zwischenresultate wurden mit der Stadt Luzern und der Messe besprochen.
2	4	VBL-Depot	Abklärungen mit den vbl haben ergeben, dass ein öffentlicher Fernbusbereich im sonst geschlossenen Depot herausfordernd und grundsätzlich von den vbl nicht angestrebt wird
3	13	Güterbahnhof Luzern	Beim Güterbahnhof sind gewisse Bereiche für den Bau des Durchgangsbahnhof Luzern reserviert und stehen für den Fernbus nicht zur Verfügung.
4	6	Emmenbrücke	Abklärungen haben ergeben, dass an diversen Standorten der Platz knapp ist oder der Fernbusverkehr sich nicht mit den aktuellen Planungen der Areale verträgt.
5	10	Eiszentrum Luzern	Der Platz beim Eiszentrum ist knapp, die Verträglichkeit mit dortigen Freizeitanlagen nicht gegeben. Das Wendemanöver für Fernbusse ist schwierig.
6	20	Gössi Carterminal	Der private Gössi Carterminal direkt neben dem Bahnhof Horw steht für den öffentlichen Fernbus nicht zur Verfügung. Aktuell wird auf dem Areal auch ein privates Parkhaus gebaut
7	3	Carparkplätze Landenberg	Die Carparkplätze beim Landenberg könnten für Fernbushaltestellen grundsätzlich umgenutzt werden
8	2	Eichhof	Abklärungen haben ergeben, dass ein Fernbusterminal auf Flächen zu liegen kommt, welche beim Bau des Bypass genutzt werden.
9	8	Parkhaus Musegg	Das Projekt wird aktuell nicht favorisiert, ist aber von der Logik ähnlich wie die neue Stadtratsempfehlung (Projekt Stadtpassage).
9	33	Bahnhofplatz Luzern	Der Bahnhofplatz soll vom Busverkehr schrittweise befreit werden und steht daher für neue Linien nicht zur Verfügung.

3 Beurteilung Standort Luzern Stadtpassage

Neuer Standort

Im Vorprojekt wurden diverse neue Standorte thematisiert. Ergänzend wird der neue Standort Luzern, Stadtpassage (55) beurteilt und in der Rangierung berücksichtigt.

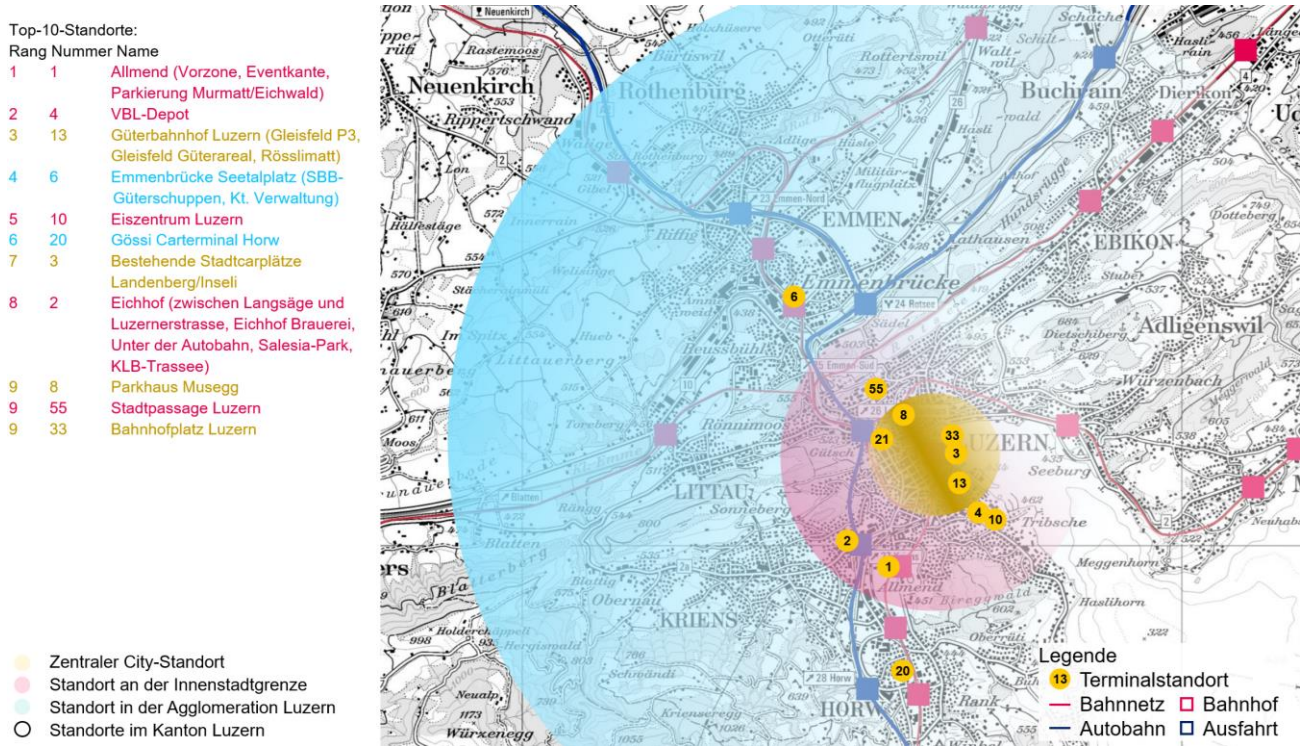


Abbildung 5: Ergänzte Standorte aus dem Vorprojekt (eingetragen auf Karte der Top-10-Standorte)

Bewertung

Luzern, Stadtpassage erfüllt beide Muss-Kriterien wie folgt:

- Zentrumslage innerhalb Agglomeration ist erfüllt, da der Standort klar an der Innenstadtgrenze mit Ausgang in der City liegt.
- Die geforderte öV-Anbindung gemäss Verordnung VBG 745.11 ist erfüllt.

Nr.	Standort Busterminal Luzern	Umsetzung Wirtschaftlichkeit, 20%	Verkehr, 25%	Raumplanung, 30%	Synergiepotential, 15%	Risiken, 10%	Total
1	Allmend	3.75	3.33	3.33	4.00	3.00	3.48
3	Stadtparkplätze (Landenberg)	3.00	2.67	2.33	3.50	2.00	2.69
8	Parkhaus Musegg	1.50	3.33	2.67	4.00	1.00	2.63
55	Luzern, Stadtpassage	1.50	3.33	2.67	4.00	1.00	2.63

1 = sehr negativ, 2 = mässig, 3 = gut, 4 = sehr positiv

Abbildung 6: Bewertungsergebnisse der Stadtpassage im Vergleich mit den verbleibenden Top-Standorten.



Folgende Aussagen können zum Resultat gemacht werden:

- Das Projekt Stadtpassage kommt gemäss Bewertung auf den Rang 9 zu liegen (analog Parkhaus Musegg)
- Umsetzung/Wirtschaftlichkeit: Das Projekt beinhaltet einen Fussgängertunnel mit Förderband vom LUKS direkt an den Schwanenplatz. Insofern ist es ein sehr aufwändiges (Tiefbau-)Projekt, das Zeit benötigt. Gemäss aktueller Planung ist eine Inbetriebnahme ab 2030 realistisch. Bezüglich Realisierbarkeit werden bekannt Technologien für den Bau eingesetzt, welche keine zusätzliche Herausforderung darstellen sollte. Mit CHF 90-150 Millionen Kosten ist das Projekt Stadtpassage teuer. Es liegt damit gleichauf mit dem Parkhaus Musegg (ebenfalls CHF 150 Mio).
- Verkehr: Ein Tunnel ermöglicht die direkte Erschliessung vom Friedental/Sedelstrasse her. Somit wird Mehrverkehr durch Cars auf den direkt umliegenden Strassen des LUKS verhindert. Der Schwanenplatz und das LUKS würden als Ein- und Ausstiegspunkte genutzt, welche beide bestens für alle Verkehrsmittel erschlossen sind, insbesondere den öV. Die Zufahrten der Cars in die Innenstadt zum Schwanen- und Löwenplatz würden wegfallen und somit die Strassen deutlich entlasten, was dem Gesamtverkehr zugutekommt.
- Raumplanung: Es werden kaum oberirdisch sichtbare Bauten erstellt, was die Verträglichkeit dieses Projekts erhöht. Die Parkierung sowie der Transport erfolgen unterirdisch, was ein deutlicher Vorteil gegenüber gewissen anderen Standorten darstellt. Die Lage ist komfortabel, gerade aufgrund des Tunnaleingangs am Schwanenplatz. Die direkte Umgebung beim LUKS soll möglichst wenig beeinträchtigt werden, was der Verträglichkeit dient.
- Synergiepotenzial: Es ist vorgesehen, die Parkierung unterirdisch unter dem Neubauprojekt des LUKS zu realisieren. Damit wird bautechnisch eine Synergie genutzt. Angedachte Erweiterungen wie die Nutzung des Tunnels durch Velofahrende erweitern den Nutzen.

Der neue Standort Stadtpassage schafft es in die Liste der Top-10 Standorte. Dabei liegt die Stadtpassage grundsätzlich in der Zone „Innenstadtgrenze“, hat den Ausgang aber ähnlich den „zentralen City-Standorten“. Für die gute Rangierung sorgen insbesondere die gute Verträglichkeit mit der Umgebung und der Beitrag zur Verminderung des Gesamtverkehrs. Zudem können verschiedentlich Synergien genutzt werden. Mit Rang 9 ist die Bewertung dieselbe wie für den Standort Musegg. Es sind nebst den Kosten weitere Ähnlichkeiten auszumachen, so die Lage und die Verträglichkeit mit der Umgebung.

Sensitivitätsanalyse

Das Resultat der Bewertung kann gemäss Studie als sehr stabil bezeichnet werden, die Gewichtung der Kriterien hat nur einen sehr geringen Einfluss auf die Rangierung. Wird die Gewichtung von den ursprünglichen Werten (20% Umsetzung und Wirtschaftlichkeit, 25% Verkehr, 30% Raumplanung, 15% Synergiepotential und 10% Risiken) ausgeschaltet resp. auf je 20% festgelegt, nehmen die Standorte eine ähnliche Rangierung wie vorher ein. Der Standort Stadtpassage verschlechtert sich vom gewichteten 9. Rang auf den ungewichteten Rang 15. Bei den anderen Standorten war eine ähnliche Veränderung in der Anzahl Ränge auszumachen (siehe Bericht und Ergänzungen 07.04.2020).

Bau- und Betriebskonzept

Pro Standort-Kategorie wurden in der Studie „Busterminal Luzern“ die bestrangierten Standorte mit einem Betriebskonzept vertieft. Dazu werden der beste City-Standort (Güterbahnhof Luzern, Gleisfeld P3), der beste Standort an der Innenstadtgrenze (Allmend, Vorzone), sowie der beste Standort in der Agglomeration (Emmenbrücke Seetalplatz, SBB-Güterschuppen) mit adäquaten Detailabklärungen und Wirtschaftlichkeitsabschätzung vertieft.

4 Fallstudie Luzern Stadtpassage

Bei der Fallstudie Luzern Stadtpassage sind zahlreiche Parallelen zum Standort Parkhaus Musegg zu finden. Es sind grössere infrastrukturelle Bauten zur Realisierung notwendig. Der Tunnel inkl. Förderband sowie die unterirdische Parkierung unter dem Neubau des LUKS sind aufwändig und komplex. Insofern ist nicht mit einer Inbetriebnahme vor 2030 zu rechnen, mögliche Verzögerungen nicht einberechnet.

Annahme Parktarife



Vorschlag für Gebühren zur Nutzung des Busterminal Luzern, um gegenüber anderen Städten vergleichbar zu bleiben

- Abfertigungstarif von 10 Franken (bis 1h Standzeit)
- Parktarif für Linienverkehrsbusse mit Endhalt Luzern (2. und 3. Stunde je 5.-)
- Langzeitparking ab 4. Stunde je 20.- pro Stunde

Zum Vergleich Tarife an anderen Busterminals:

- Am neuen ZOB Berlin kostet eine Busabfertigung 13 Euro
- Tarife Busterminal Zürich (Preise in CHF):
 - > 1min–1h: 5.-
 - > 2 h: 10.-
 - > 3 h: 15.-
 - > weitere Stunden: 5.-
 - > Tagespauschale: 120.-

Überblick

Folgende Grafik gibt eine Übersicht über die Verbindung Stadtpassage vom LUKS zum Schwanenplatz. Dabei wird sowohl der Schwanenplatz als auch das LUKS als Anknüpfung für den Fussverkehr betrachtet.

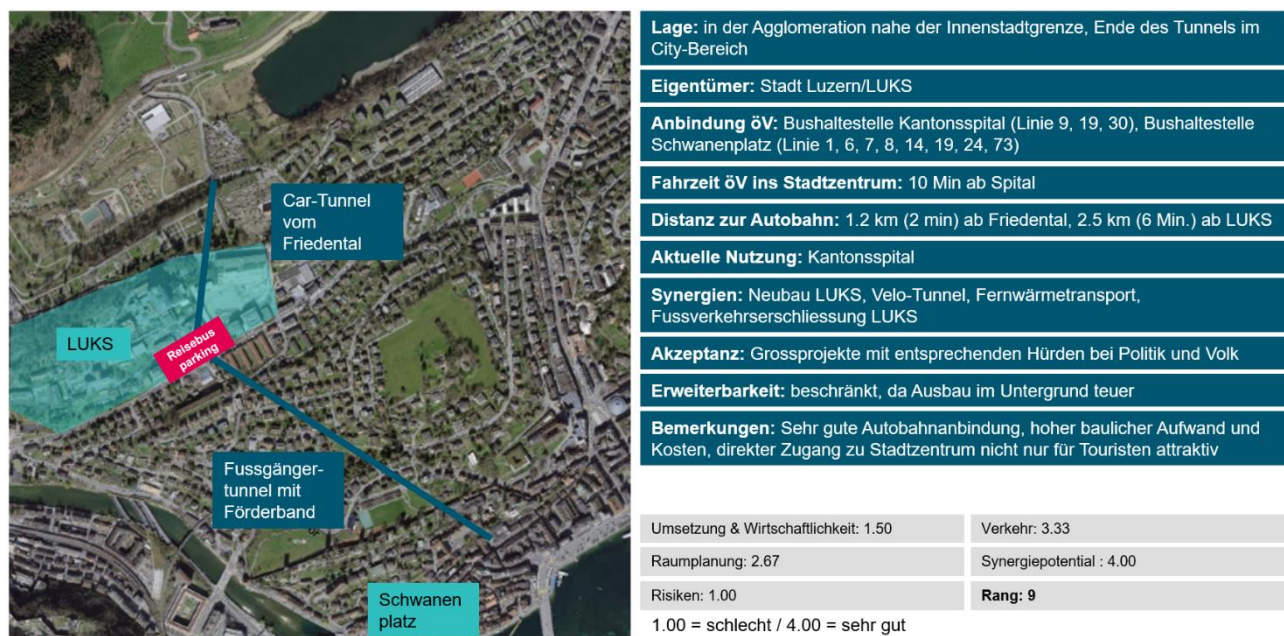


Abbildung 7: Situation Luzern Stadtpassage, LUKS

An-/Abreise zum Terminal

öV

- Gehdistanz zum Bahnhof Luzern (Schwanenplatz) und dort Anschluss mit Zügen in sämtliche Richtungen
- Buslinie 1, 6, 7, 8, 14, 19, 24, 73 verkehren ab Schwanenplatz
- Buslinien 9, 19 und 30 verkehren ab Kantonsspital

Velo

- Aus Luzern teilweise via Veloweg möglich
- Veloparkierung LUKS derzeit in Parkgarage möglich, Erstellung weitere gedeckte Plätze für Fernbus-Gäste
- Bikesharing-Standort in Umgebung vorhanden (2 Standorte beim LUKS, 4 Standorte beim Schwanenplatz)

Fussgänger

- Moderates Einzugsgebiet für Fahrgäste, die zu Fuss kommen
- Arbeitsplätze, Restaurants und Hotels in Innenstadt vorhanden

Autoverkehr

- Kiss&Ride
 - > Standort zu erstellen
 - > Synergie mit Kiss&Ride LUKS

Parkierung



- › Gemeinsame Nutzung mit Parkplätzen für MA, Patienten und Besuchende LUKS (kein separates Angebot für Fernbus-Kunden)
- › Carsharing vorhanden (3 Standorte beim LUKS, Standort beim Löwenplatz und Bahnhof Luzern)
- › Taxi-Standort mit Kiss&Ride kombinieren

Verkehrsabwicklung der Fernbusse zum Terminal

- An- und Wegfahrt der Fernbusse erfolgt über einen Tunnel vom Friedental/Sedel zum unterirdischen Terminal beim LUKS. Die Tunneleinfahrt liegt Nahe der Autobahnausfahrt Emmen-Süd.
- Die Nähe zur Autobahn ist für Fernbusunternehmer attraktiv und der direkte Zugang zur Altstadt und den touristischen Points of Interest ideal. Dabei wird zusätzliche Kapazität für Fussgängerverkehr geschaffen, ohne das bestehende Netz zu überlasten.

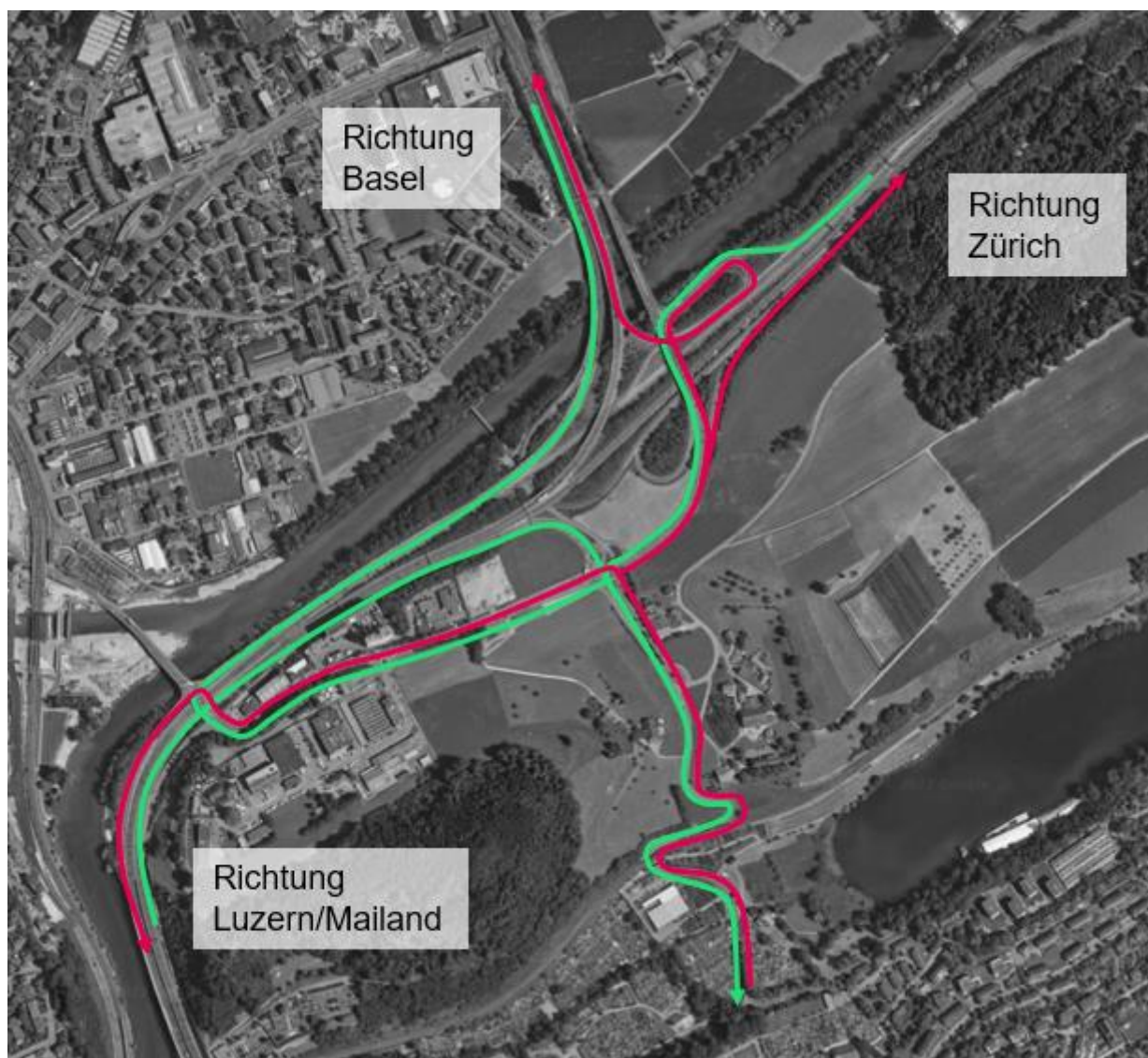


Abbildung 8: An- und Wegfahrt Fernbusse zum/vom Terminal Stadtpassage

Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen wurde basierend auf Modalsplit-Annahmen geschätzt. Für diesen Standort wurde der Modalsplit aus einem Mittelwert der Terminals Freiburg i.B. und Ulm gebildet (Nahverkehr 41 Prozent, Bahn 3 Prozent, Langsamverkehr 25 Prozent, MIV Kiss&Ride 32 Prozent und MIV parkiert 0 Prozent). Vorgenommene Anpassung: Der Langsamverkehr wird aufgrund des City-Zugangs mittels Fussgängertunnel analog den Zahlen von Freiburg sein. Es wird mit hohen Parkgebühren am Standort Spital gerechnet, weshalb sämtlicher MIV über Kiss&Ride abgewickelt wird. Die Parkplätze auf dem Spitalareal sind limitiert und es ist kein Ausbau an Parkplätzen für MIV für den Fernbusverkehr vorgeschlagen. Die Anzahl Abfahrten beim Fernbus liegt beim Inseli bei 10'800 pro Jahr, bei der Stadtpassage künftig bei 24'000 pro Jahr. Die Ein- und Aussteiger sind beim Inseli bei 270'000 pro Jahr, künftig bei der Stadtpassage bei 600'000. Nachfolgend wird

das Verkehrsaufkommen resp. die Anzahl Fahrten bei der heutigen Haltestelle Inseli und beim künftigen Busterminal Luzern Stadtpassage dargestellt und verglichen.

Nachfrage öV An-/Abreise pro Tag	Stadtpassage	Inseli	Veränderung
Nahverkehr Schwanenplatz	499	208	+458
Nahverkehr LUKS	166		
Bahn	49	127	-77
Total Personen	715	335	+381
Nachfrage LV An-/Abreise pro Tag	Stadtpassage	Inseli	Veränderung
Langsamverkehr	411	407	+4
Total Personen	411	407	+4
Fahrten An-/Abreise pro Tag	Stadtpassage	Inseli	Veränderung
MIV (Kiss&Ride)	690	127	+564
MIV (geparkt)	0	36	-36
Fernbus	132	59	+72
Total Fahrten	822	222	+600

Abbildung 9: Verkehrsaufkommen künftig am Standort Stadtpassage (im Vergleich heute zum Inseli, Details im Anhang)

Nahverkehr

Der Nahverkehr hat zwei Anknüpfungspunkte am Standort Stadtpassage. Dies ermöglicht es, ein grösseres Einzugsgebiet mit direkten Nahverkehrsverbindungen abzudecken. So ist der Zugang beim Schwanenplatz für Zentrumslinien des öV und insbesondere der Bahn attraktiv. MIV ist für diesen Zugang eher ungeeignet aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens vor Ort und der fehlenden Fläche für Kiss&Ride neben den aktuellen Carparkplätzen. Der andere Zugang über das Luzerner Kantonsspital stellt die Anbindung an andere Buslinien sicher und deckt damit die Gebiete Littau und Ebikon mit direkten öV-Verbindungen sicher (Anschluss in Littau nach LuzernWest, in Ebikon ins Rontal/Zug). Der Zugang mit dem MIV ist dort praktischer aufgrund der Parkplätze und einer zu projektierenden Kiss&Ride-Fläche, welche allenfalls auch Spitalnutzenden zur Verfügung steht. Beide Zugänge sind auch per Velo gut zu erreichen.

Information

- Pre-Trip
 - › Website Terminal
 - › öV-LIVE (Web und App)
- Vor Ort
 - › Dynamische Abfahrts-/ Ankunftsanzeiger für Fernbusse und öV vor Ort
 - › Gehzeiten und Signalisierung zu öV-Haltestellen durch Tunnel

Ticket

- Car-Parkierung
 - › Im Parking Webshop der Betreibergesellschaft
 - › An Parking-Automaten bei Einfahrt Terminal
- Reise
 - › Über Websites und Apps Fernbusanbieter

Sanitäre Anlagen

- Separate sanitäre Anlagen für Busterminal (Trennung Spital und Busterminal)
- Je ein Damen- und Herren-WC im Untergeschoss des Terminals
- Rollstuhlgängiges WC in Kombination mit Damen-WC
- Keine Duschen



Wartebereich

- Im Untergeschoss einzuplanen (Sitzgelegenheiten, WC, Snackautomat, Info-Board)
- Informationsdesk (Kombination mit Gelegenheitsverkehr)
- Zusätzliche Sitzgelegenheiten im Aussenbereich

Raum für Fahrpersonal

- Kein Personalraum (allenfalls Kombination mit Gelegenheitsverkehr)

WLAN / Steckdosen

- Free-WLAN im Untergeschoss (kaum Natelempfang)
- Steckdosen im Wartebereich vorsehen

Verpflegung

- Snackautomat am Busterminal
- Evt. Food-Stand (allenfalls Kombination mit Gelegenheitsverkehr)

Schliessfächer

- Rund 30 Schliessfächer

Beleuchtung

- Vollständige Beleuchtung Areal (24/7)

Videoüberwachung

- Kamera Haltekanten und Wartebereich

Rollstuhlgängige Anlagen

- Areal Rollstuhlgängig zu gestalten
- BehiG-Anforderungen an die Perrons

Entsorgung

- Recyclingsystem mit Abfalleimer
- Entleerung Tanks (zusammen mit Gelegenheitsverkehr)

Abschätzung Betriebskosten und Betriebserlöse

Nachfolgende Tabelle zeigt die geschätzten jährlichen Betriebskosten

Kosten	Bemerkungen	Total (CHF)
Mietaufwand	Betriebsgesellschaft mietet Terminal vom Eigentümer (Jahre 1-2 tiefer)	100'000
Rückvergütung Parkierung	abgeltungsberechtigter Verkehr erhält Zugangskosten rückvergütet (Anteil 1/5)	54'544
Personalkosten	Personal vor Ort an Spitzentagen 7-19 Uhr, Normtage 12-19 Uhr, 2FTE	120'000
Sicherheit	nächtliche Kontrollgänge (2/Nacht)	17'800
Kleiner Unterhalt	Schranke, WC, Kehricht, Wasser	20'000
Versicherung, Gebühren		2'000
Energie, Entsorgung		7'500
Disposition, Leitstelle		10'000
Verwaltungskosten	IT, BUHA, Projekte, Tel, Lizenzen, Verbrauchsmaterial	15'000
Rückstellungen		5'000
Abschreibungen	nicht Terminalinfrastruktur an sich, nur Kleinanschaffungen, IT, Website	5'000
Werbung		3'000
		359'844

Abbildung 10: Abschätzung jährliche Betriebskosten Stadtpassage

Die Mietkosten sind höher veranschlagt, als auf mit gleicher Logik geplanten Aussenterminals an anderen Standorten. Der Betrag von 100'000.- deckt aber kaum die abzugeltenden Kosten aus dem Bau der unterirdischen Anlage, was der Investor „öffentliche Hand“ berücksichtigen muss. Dies dürfte auch beim Gelegenheitsverkehr so sein. Den Kosten stehen nämlich nur die Erlöse gemäss folgender Tabelle gegenüber.



Einnahmen aus Einfahrten und Parkierung				Total (CHF)
	Nutzung <1h	Nutzung 1-2h	Nutzung >2h	
Normtage	147'840	27'720	36'960	212'520
Spitzentage	50'400	4'200	5'600	60'200
Total				272'720

Nebeneinnahmen				Total (CHF)
Werbeflächen	(2 Cityformate)	50 Wochen		15'000
Info-Board	Beitrag Luzern Tourismus			5'000
Ertrag aus Snackautomat				10'000
Total				30'000

Einnahmen jährlich im Normbetrieb	Total (CHF)
	302'720

Abbildung 11: Abschätzung jährliche Erlöse Stadtpassage

Mit den durchgeführten Betriebskosten- und Betriebserlösrechnungen kann der Busterminal Luzern in erster Annäherung nicht vollends kostendeckend betrieben werden.

Investitionskosten

Die Investitionskosten basieren auf dem Vergleichsobjekt Busterminal Zürich. Die Investitionskosten betragen dort 7.4 Millionen Franken, was bei einer Arealfläche in Zürich von 7000m² einem Quadratmeterpreis von 1057 CHF/m² entspricht.

Nachfolgende Tabelle errechnet für den Standort Stadtpassage Investitionskosten von rund 2.5 Millionen Franken. Im Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation sind für den Busterminal Luzern 3 Millionen Franken geschätzt und publiziert.

Stadtpassage	
m ² (80x30m)	2'400
Preis pro m ² Zürich (CHF)	1'057
Investitionskosten (CHF)	2'537'143

Abbildung 12: Investitionskosten mit Kostensätzen der offenen Anlage Busterminal Zürich

Synergien

Wird für das Projekt eine Tunnelverbindung aus dem Spital-Areal zur Altstadt gebaut, könnten weitere Nutzungen berücksichtigt werden. Eine Verbindung für Velofahrer:innen würde als sinnvoll angesehen, um den Busterminal optimaler ans Innenstadtnetz anzuschliessen.

Insgesamt ist die Integration des Terminals in das Neubauprojekt der Carparkierungsanlage des Gelegenheitsverkehrs eine grosse Synergie. Das Beispiel des Busterminals in München zeigt, dass die Kombination von Parkhaus und Fernbusterminal realistisch und gut umsetzbar ist. Dabei ist die Ähnlichkeit der beiden Nutzungen offensichtlich. Nachfolgende Abbildungen zeigen weitere Kombinationen von Fernbusterminals mit einem Einkaufszentrum, einem Wohn- und Bürogebäude oder einem Hotel und Parkhaus.





[P+R Parkhaus Fröttmaning in München](#)



[Fernbusterminal München mit Commercial](#)



[Neubau eines Fernbusterminals mit Büro/Wohnen in Bremen](#)



[Privates Fernbusterminal auf der Ostseite des Leipziger Hauptbahnhofs mit Hotel und Parkhaus](#)

Mögliche Organisationsform

- Investor: Kanton Luzern
- Eigentümer: Luzerner Kantonsspital oder Stadt Luzern
- Betreiber: Neue Betriebsgesellschaft (u.a. Slot-Management)
- Operative Leitung: LUKS oder Stadt Luzern (u.a. Platzwart, Reinigung, kleiner Unterhalt)
- Disposition: vbl (u.a. Leitstelle, Webseite, Echtzeit-Informationskanäle)

Fernbusterminal LUKS (ohne Fussgängertunnel und Carparkierung)

Die Variante Stadtpassage besteht aus mehreren Bestandteilen. Dabei bleibt bisher unbeachtet, ob auch einzelne Teile davon realisiert oder als eigene Variante berücksichtigt werden könnten. In Bezug auf die Stakeholder stellt sich folgende Frage: Würde der Kanton am Standort LUKS als Fernbusstandort festhalten, wenn die Stadt Luzern keine Anlage für den Gelegenheitsverkehr realisiert und damit ein Fussgängertunnel nur für den Fernbus unverhältnismässig würde. Die Grafik zeigt die verbleibende Infrastruktur sowie die Eckdaten dazu.

Annahme Ausgestaltung ohne Fussgängertunnel und Carparkierung:

- LUKS-Autozufahrtstunnel zum Parkhaus bleibt.
- Gelegenheitsverkehr (rund 50 Carparkplätze) wird nicht beim LUKS realisiert (kein Ausbau des LUKS-Parkings für Cars ausgelöst durch Gelegenheitsverkehr).
- Fussgängertunnel wird nicht allein für Fernbus erstellt.

Damit ist das Projekt Fernbusterminal nicht mehr Sub-Projekt des städtischen Projekts Gelegenheitsverkehr, sondern wird zum Hauptauslöser für eine Busparkierung als Teilprojekt des Autoparkings LUKS. Der Standort Fernbusterminal LUKS erfüllt grundsätzlich die Muss-Kriterien gemäss Studie Busterminal Luzern (öV-Anschluss und Lage in Agglomeration).





Lage: in der Agglomeration nahe der Innenstadtgrenze
Eigentümer: Stadt Luzern/LUKS
Anbindung öV: Bushaltestelle Kantonsspital (Linie 9, 19, 30)
Fahrzeit öV ins Stadtzentrum: 10 Min ab Spital
Distanz zur Autobahn: 1.2 km (2 min) ab Friedental, 2.5 km (6 Min.) ab LUKS
Aktuelle Nutzung: Kantonsspital
Synergien: Neubau LUKS
Akzeptanz: Grossprojekte mit entsprechenden Hürden bei Politik und Volk
Erweiterbarkeit: beschränkt, da Ausbau im Untergrund teuer
Bemerkungen: Sehr gute Autobahnbindung, hoher baulicher Aufwand und Kosten

Abbildung 13: Fernbusterminal LUKS (ohne Fussgängertunnel und Carparkierung)

Verbleibende Massnahmen für das Projekt Fernbusterminal LUKS:

- Zufahrtstunnel für Car ausbauen.
- Geschoss für Carmanöver und 4 Haltekanten.
- Alle nötigen Elemente für Fernbusterminal müssen ohne Synergie mit Gelegenheitsverkehr erstellt werden.

Einschätzung:

- Hohe Kosten für unterirdische Anlage für lediglich 4 Fernbushaltstellen.
- Kein Ausgang in die City und damit Anschluss zur Bahn am Bahnhof Luzern. Busterminal kann nicht mehr vom City-Zugang profitieren, sondern wäre eine Anlage an der Innenstadtgrenze.
- Modalsplit verschiebt sich ungünstig (weg von Langsamverkehr/öV hin zu Kiss&Ride/MIV).
- Kiss&Ride-Zone wird wegen Modalsplit-Verschiebung durch fehlenden zweiten Zugang grösser.
- Die Standortbewertung mit den Kriterien „Umsetzung und Wirtschaftlichkeit“, „Verkehr“, „Raumplanung“ und „Synergiepotenzial“ hätte wohl ein Rang im hintern Mittelfeld zur Folge (z.B. wie Pilatusmarkt mit Rang 33 von 55).
- Vermutlich Bedarf von Parkplätzen für den Fernbusterminal, welche im Parkhaus vorzusehen sind.

Fazit

Abschliessend sind folgende Punkte zentral für den Standort Stadtpassage:

- Standort kombiniert Altstadtlage als Zugang mit autobahnnaher Innenstadtlage des Terminals für die Cars.
- Gute öV-Anbindung mit verschiedenen Buslinien an 2 Zugangspunkten (Schwanenplatz und Kantonsspital) und in Gehdistanz zum Bahnhof Luzern (S-Bahn).
- Das Projekt Stadtpassage kommt gemäss Bewertung auf den Rang 9 zu liegen (analog Parkhaus Musegg)
- Herausforderung Kiss&Ride vor dem Kantonsspital, Stausituation aufgrund Dosierung Verkehr im Friedental, Wartebereich bei den Haltekanten sowie an der frischen Luft und die Mitbenutzung von Anlagen des Spitals oder des Gelegenheitsverkehrs.
- Politisch anspruchsvolles Projekt mit Herausforderung an Zeitplan und diversen Abhängigkeiten.
- Nur ein Fernbusterminal LUKS (ohne Fussgängertunnel und Carparkierung) verursacht hohe Kosten, ohne dass ein guter Fernbusterminal entsteht (u.a. kein Zugang zur Innenstadt/Bahnhof).

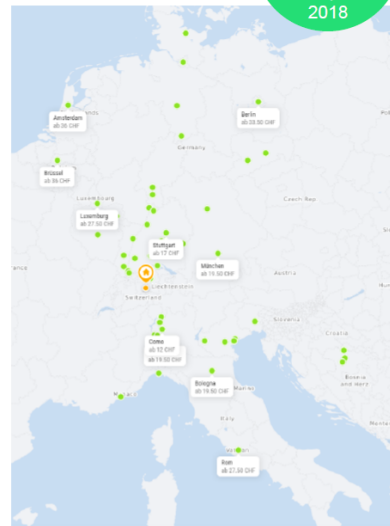
5 Anhang

Aktualisierte Grundlagen FlixBus

FlixBus-Linien im Fahrplan 2020

In grün
andere
Linien
gegenüber
Fahrplan
2018

- Linie N524: Basel – Luzern – Lugano – Chiasso – Como – Mailand – Bologna – Prato – Florenz – Rom
- Linie 417: Udine – Venedig – Verona – Mailand – Como – Chiasso – Luzern – Interlaken – Thun – Bern – Fribourg
- Linie 437: Mailand – Como – Chiasso – Lugano – Luzern – Basel – Basel EuroAirport – Mülhausen
- Linie 477: Mailand – Como – Chiasso – Luzern – Interlaken – Thun – Bern
- Linie 497: Straßburg – Colmar – Mülhausen – Basel EuroAirport – Basel – Luzern – Lugano – Chiasso – Mailand – Piacenza – Parma – Reggio Emilia
- Linie 498: Freiburg i.Br. – Basel EuroAirport – Basel – Luzern – Ambri Piotta – Lugano – Chiasso – Como – Mailand – Sarravalle – Genua – Menton – Nizza – Nizza Flughafen
- Linie 506: Bologna – Mailand – Chiasso – Luzern – Zürich
- Linie N33: Kiel – Hamburg – Hannover – Frankfurt – Darmstadt – Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe – Freiburg i.Br. – Basel – Zürich – Luzern
- Linie N401: Venedig – Padua – Verona – Mailand – Chiasso – Luzern – Zürich – Basel – Freiburg i.Br. – Kehl – Straßburg
- Linie N42: Berlin – Berlin Flughafen – Dresden – Chemnitz – Nürnberg – Stuttgart – Stuttgart Flughafen – Reutlingen – Tübingen – Villingen-Schwenningen – Thyngen – Schaffhausen – Zürich – Luzern
- Linie N836: Amsterdam – Hoogstraten – Brüssel – Arlon – Luxemburg – Zoufftgen – Metz – Nancy – Basel – Luzern – Chiasso – Mailand



Quelle: FlixBus, 17.3.20

TRAFIKO

Auszug aus Bewertung (inkl. Stadtpassage)

Ebene	Gewichtung Ebene	Kriterium	1 Allmend (Vorzone; Eventkante;)	3 Stadtcarplätze	8 Parkhaus Musegg	55 Stadtpassage
Muss Kriterium		Zentrumslage innerhalb Agglomeration	✓	✓	✓	✓
		öV-Anbindung	✓	✓	✓	✓
Umsetzung und Wirtschaftlichkeit		Technische Realisierbarkeit	4	3	2	2
		Kosten	3	4	1	1
		Zeitliche Realisierbarkeit	4	4	1	1
		Erweiterbarkeit	4	1	2	2
Umsetzung und Wirtschaftlichkeit	20.00%		3.75	3.00	1.50	1.50
Verkehr		öV-Anbindung	3	4	3	3
		Beitrag zur verkehrlichen Problemlösung	4	2	4	4
		Nähe zur Autobahneinfahrt	3	2	3	3
Verkehr	25.00%		3.33	2.67	3.33	3.33
Raumplanung		Lage innerhalb Agglomeration	3	4	4	4
		Verfügbarkeit des Standorts	4	1	1	1
		Standortverträglichkeit mit Umgebung	3	2	3	3
Raumplanung	30.00%		3.33	2.33	2.67	2.67
Synergiepotential		Synergiepotential mit Reisedienstleistungen und Instituti	4	3	4	4
		Synergiepotential mit anderen Verkehren	4	4	4	4
Synergiepotential	15.00%		4.00	3.50	4.00	4.00
Risiken		Akzeptanz	3	2	1	1
Risiken	10.00%		3.00	2.00	1.00	1.00
	100.00%	Total	3.483	2.692	2.633	2.633
		Rang	1	7	9	9



Nachfrage und Fahrten

Terminal	Daten	Abfahrten	Ein- und Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger pro Fahrt
Busterminal Luzern	gerundet	24'000	600'000	300'000	14
Inseli heute		10'800	330'000	165'000	14

Quelle: Busterminal Luzern, Potenzial von Fernbussen und Standortevaluation BusterminalSchlussbericht (21. Dezember 2018)

Abschätzung Modalsplit	Stadtpassage Schätzung	Bemerkungen	Freiburg i.B. Messung	heute Inseli Luzern Messung	Ulm Messung	
Nahverkehr	41%	Mittelwert Freiburg und Ulm		43%	23%	38%
Bahn	3%	Mittelwert Freiburg und Ulm		3%	14%	3%
Langsamverkehr	25%	analog Freiburg		25%	45%	3%
MIV Kiss&Ride	32%	Mittelwert Freiburg und Ulm		20%	14%	43%
MIV parkiert	0%	Differenz zu 100%		9%	4%	13%

Quelle Standardisierte FlixBus-Befragung nach der Fahrt (Luzern n=184, Ulm=634, Freiburg i.B. n=2362), Befragungszeitraum 2017-2018

generierte Fahrten pro Jahr	Stadtpassage	Inseli	Wagenbesetzung	Anzahl Fahrten
Nahverkehr	243'000	75'900		
Bahn	18'000	46'200		
Langsamverkehr	150'000	148'500		
MIV Kiss&Ride	252'000	46'200	1.5	2
MIV parkiert	0	13'200	1.5	
Fernbus	48'000	21'600		

Nachfrage oV An-/Abreise pro Tag	Stadtpassage	Inseli	Veränderung
Nahverkehr Schwanenplatz	499	208	+458
Nahverkehr LUKS	166		
Bahn	49	127	-77
Total Personen	715	335	+381

Nachfrage LV An-/Abreise pro Tag	Stadtpassage	Inseli	Veränderung
Langsamverkehr	411	407	+4
Total Personen	411	407	+4

Fahrten An-/Abreise pro Tag	Stadtpassage	Inseli	Veränderung
MIV (Kiss&Ride)	690	127	+564
MIV (geparkt)	0	36	-36
Fernbus	132	59	+72
Total Fahrten	822	222	+600

Aktualisierte Rangliste

Rang	Standort (Nummer, Name, Varianten)	Punkte	Umsetzung und Verkehr Wirtschaftlichkeit	Raumplanung	Synergiepotenti Risiken	Muss Kriterien	Zentrums-lage, oV Anbindung
1	1 Allmend (Vorzone; Eventkante; Parkierung Murmatt/Eichwald)	3.483	3.75	3.33	3.33	4.00	3.00 b a
2	4 VBL-Depot	3.067	3.25	2.67	3.33	3.00	3.00 b a
3	13 Güterbahnhof Luzern (Gleisfeld Uni, Gleisfeld Güterareal, Rösslimatt)	2.792	1.50	2.67	3.67	3.50	2.00 b a
4	6 Emmenbrücke Seetalplatz	2.742	3.00	2.67	3.00	2.50	2.00 b a
5	10 Eiszentrum Luzern	2.717	2.25	2.67	3.33	2.00	3.00 b a
6	20 Gössi Carterminal	2.708	2.50	3.33	2.67	2.50	2.00 b a
7	3 Stadtcarpplätze Landenberg/Inseli (bestehend)	2.692	3.00	2.67	2.33	3.50	2.00 b a
8	2 Eichhof (zwischen Langsäge und Luzernerstrasse, Eichhof Brauerei, Unter d	2.667	2.50	2.67	3.33	2.00	2.00 b a
9	8 Parkhaus Musegg	2.633	1.50	3.33	2.67	4.00	1.00 b a
9	55 Stadtpassage	2.633	1.50	3.33	2.67	4.00	1.00 b a
9	33 Bahnhofplatz Luzern	2.633	1.75	2.33	3.33	4.00	1.00 b a
12	18 P3 Bahnhof Luzern (Aufstockung)	2.592	1.00	2.67	3.67	3.50	1.00 b a
12	32 Verkehrshaus	2.592	3.00	1.67	3.00	2.50	3.00 b a
14	52 Stämmatt Kriens	2.583	2.00	2.33	3.33	2.00	3.00 b a
15	54 Kriens Nidfeld	2.575	2.75	2.00	3.33	1.50	3.00 b a
16	7 Mall of Switzerland Ebikon	2.575	2.75	3.00	2.00	2.50	3.00 b a
17	5 HG Commercial	2.567	2.25	2.67	2.67	3.00	2.00 b a
18	21 Kasernenplatz Erweiterung Parkhaus Altstadt	2.558	1.25	3.33	3.33	2.50	1.00 b a
18	39 Buchrain Park & Pool	2.558	3.25	2.33	2.67	1.50	3.00 b b
20	25 Eichwald	2.533	2.00	3.33	2.67	2.00	2.00 b a
20	37 Löwenplatz Wey	2.533	2.75	2.33	3.00	2.00	2.00 b a
22	31 Brüelmoos	2.508	3.00	1.33	3.00	2.50	3.00 b a
23	30 Ikea	2.483	3.25	2.33	2.67	1.00	3.00 b a
24	28 Auto AG Rothenburg Depot	2.475	2.50	3.00	2.67	1.50	2.00 b a
25	19 Hinterschlund	2.450	2.50	3.00	2.33	2.00	2.00 b a
26	36 Bahnhof Luzern Terminal über Haupthalle	2.442	1.25	2.67	3.00	3.50	1.00 b a
27	17 EmmenCenter	2.433	2.75	2.33	2.67	2.00	2.00 b a
28	50 Rothenburg Station	2.425	2.25	3.00	2.67	1.50	2.00 b a
29	27 Bahnhof Rothenburg West	2.292	2.50	2.67	2.33	1.50	2.00 b a
30	38 Emmenbrücke Gersag	2.275	2.00	3.00	2.33	1.50	2.00 b a
31	11 Horw Mitte (Raum Bahnhof)	2.233	2.00	3.33	1.67	2.00	2.00 b a
32	12 Campus Horw	2.217	2.25	2.67	2.00	2.00	2.00 b a
33	24 Bahnhof Mattenhof	2.192	2.00	2.67	2.33	1.50	2.00 b a
34	16 Pilatusmarkt	2.175	2.00	3.00	2.00	1.50	2.00 b a
35	35 Widehof	2.167	2.25	2.67	2.33	1.00	2.00 b a
36	29 Raum Bahnhof Littau	2.142	2.50	1.67	2.67	1.50	2.00 b a
37	15 Sprengi Werkhof	2.117	2.00	2.67	2.33	1.00	2.00 b a
38	23 Mattenhof Pilatusarena	2.092	2.50	2.67	2.00	1.50	1.00 b a
39	9 Parkhaus Schweizerhofquai	2.083	1.25	2.33	2.33	3.00	1.00 b a
40	34 Werkstrasse	2.067	2.25	2.67	2.00	1.00	2.00 b a
41	14 Central Emmenbrücke Schmolz + Bickenbach	2.033	2.00	2.33	2.33	1.00	2.00 b a
42	22 Horw Süd	1.933	2.00	2.33	2.00	1.00	2.00 b a
43	26 Ibach	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 b r
43	40 Raststätte Neuenkirch	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 b r
43	41 Reiden	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	42 Dagmersellen	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	43 Sursee	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	44 Sempach	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	45 Hergiswil	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	46 Stans	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	47 Root	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	48 Rotkreuz	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	49 Küssnacht a.R.	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	51 Root Technopark	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r b
43	54 Ebikon Hartenfels	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 r

