

**Durchgangsbahnhof Luzern: Informationsveranstaltung vom 1. Februar 2021
Antworten auf Publikumsfragen**

Wann soll das Projekt fertig sein?

Der Durchgangsbahnhof wird frühestens 2040 seinen Betrieb aufnehmen. Gewisse Installationsplätze werden erst dann zurückgebaut und für die Stadtentwicklung zur Verfügung stehen (u. a. im Stadtraum Ost).

Inwiefern ist die Planung methodisch so konzipiert, dass die Bauherrschaft über Jahre und Jahrzehnte die Planung den aktuellen Situationen und Trends anpassen kann? Allenfalls auch vermehrten Einfluss von Software (weiche Faktoren) und Markt (statt einzig Infrastruktur erstellen).

Dies ist ein zentraler Punkt für die Planung. Die Stadt verfolgt mit der Testplanung einen interdisziplinären Ansatz und befasst sich mit den Auswirkungen der Infrastruktur auf den Stadtraum. Die Testplanung gibt mit ihren Grundsätzen die Richtung vor, welche weiterverfolgt werden soll. Es ist aber wichtig, dass während den nächsten zwanzig Jahren auf neue Trends reagiert wird. Daher wird zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht alles im Detail festgelegt, sondern es wird bewusst Spielraum für künftige Entwicklungen gelassen, ganz im Sinne einer rollenden Planung.

Wurden die Effekte von Corona bereits berücksichtigt. Gerade Homeoffice wird bleiben. Es wird weniger oft gependelt, und dafür weiter weg gewohnt.

Bis jetzt wurden noch keine Corona-Effekte der Planung hinterlegt. Dies, und überhaupt das künftige Pendler- und Mobilitätsverhalten, wird aber eine Fragestellung sein, die mit Blick auf die Planungsprämissen für den nächsten Ausbauschnitt zu beantworten ist. Wichtig scheint, dass die heutigen Bahnanlagen in Luzern ihre Leistungsgrenzen erreicht haben. Für eine weitere Verbesserung der Angebote mit mehr Zügen braucht es neue Anlagenteile. Die Planung/Projektierung, wie auch die Umsetzung von Infrastrukturen, benötigen einen langen zeitlichen Vorlauf. Deshalb ist es folgerichtig, dass die Arbeiten vorangetrieben werden.

Wird die Veloquerung in der Personenunterführung Süd wirklich NUR geprüft? Ist doch ein Muss!

Das Begleitgremium der Testplanung empfiehlt die Prüfung der Veloquerung, da noch vieles unklar ist. Aus diesem Grund wird die Stadt in einem ersten Schritt die technische Machbarkeit und eine Grössenordnung der Kosten eruieren. Die Stadt erhofft sich zudem aus der Diskussionsphase Hinweise aus der Bevölkerung, welche Massnahmen als besonders wichtig angesehen werden. Denn die Massnahmen werden kostspielig und es wird eine Priorisierung brauchen.

Bis ins Jahr 2049 fliesst viel Wasser die Reuss hinunter. Als Rentner im Alter von 67 Jahren bin ich dann 95zig, sofern ich es erlebe. Mich interessiert daher der Betrieb der Verkehrswege und der Verkehrserschliessung des Bahnhofes, SGV-Landestellen, KKL und der diversen Parkhäuser während der Bauzeit. Danebst gilt es auch noch das Projekt Bahnhofstrasse und die Neugestaltung des Inselis zu realisieren.

Im Rahmen des Vorprojekts 2013 wurden bereits erste Überlegungen zur Bauphase angestellt. Diese werden durch die SBB nun überprüft und gemeinsam mit den betroffenen Partnern optimiert. Für die Stadt Luzern ist es wichtig, dass die Bauphase möglichst stadtverträglich ablaufen kann. Die Projekte Bahnhofstrasse inklusive Velostation sowie die Neugestaltung des Inselis sollen deshalb vor der Baustelle des Durchgangsbahnhofs abgeschlossen sein.

Werden auch Neue Mobilität (Sharing Economy, Plattform Economy) und neue Verkehrsmittel (LEV, AV, AirMobility) berücksichtigt?

Gerade bei der Frage nach der Anzahl benötigter Parkplätze im Raum Bahnhof werden diese Fragen zu berücksichtigen sein. Da die Frage nach der zukünftigen Mobilität noch durch grosse Unsicherheiten geprägt ist, wird mit unterschiedlichen Szenarien zu arbeiten sein. Auch die SBB hat sich mit dieser Frage bereits intensiv beschäftigt und die Erkenntnisse daraus fliessen auch in Luzern ein.

Welche Vorkehrungen werden getroffen, um die Aussenraumqualitäten, die in der Testplanung angedacht sind, durch alle Phasen der Planung und Realisierung beizubehalten?

Die Frage des Freiraums ist für die Stadt integraler Bestandteil aller Planungen. So zeigt die Testplanung, dass erst mit einer Optimierung des Verkehrssystems auch Freiräume für die zu Fuss gehenden sowie Aufenthaltsräume geschaffen werden können. Hierzu wurden im Schlussbericht des Begleitgremiums Grundsätze festgelegt. Weiter ist es der Stadt Luzern ein Anliegen, Projekte wie die Bahnhofstrasse und das Inseli bereits vor der Bauphase zu realisieren, um auch in dieser Zeit ein adäquates Angebot an Freiräumen zur Verfügung stellen zu können.

Wie viele Gleise wird es künftig noch oberirdisch haben?

Da das Angebotskonzept noch nicht steht, ist auch noch nicht abschliessend definiert, wie viele Gleise es zukünftig oberirdisch geben wird. Klar ist, dass die Zentralbahn oberirdisch mehr Platz erhalten wird als heute.

Wie wird der Fussgänger geführt?

Die Testplanung zeigt, dass die Fussgänger/innen möglichst direkt und wenn immer möglich oberirdisch geführt werden sollen. Die Fussgängerführung ist noch nicht definiert, da sie abhängig ist vom Buskonzept des Verkehrsverbunds (Bushaltestellen) und dieses wieder in Abhängigkeit zum Gesamtverkehrskonzept des Kantons steht.

Sind S-Bahn Haltestellen Kreuzstutz, Reussbühl angedacht?

Im kantonalen Richtplan, im Agglomerationsprogramm und auch im Raumentwicklungskonzept 2018 der Stadt sind zusätzliche S-Bahn-Haltestellen (Steghof, Paulusplatz, Kreuzstutz, Ruopigen) vorgesehen. Diese sind im Rahmen des Bahnkonzepts 2040 des Verkehrsverbunds vertieft zu prüfen und durch das Parlament im Rahmen des nächsten Ausbaus schrittweise genehmigen zu lassen.

Ist ein Nutzen von 36 Mio. CHF/pro Jahr angesichts der Investitionskosten von 3.34 Mia. CHF und den grossen Belastungen während der Bauzeit für die Stadt - offene Baugruben auf dem Bahnhofplatz und sogar im See - nicht sehr bescheiden?

Der Nutzen lässt sich nicht nur quantitativ messen. Für die Region Luzern ist neben zusätzlichen und schnelleren Fernverkehrsverbindungen auch der Ausbau des S-Bahn-Systems von grosser Bedeutung. Dies stärkt den Wirtschaftsstandort erheblich. Zudem kann die Mobilität auf klimafreundliche Mobilitätsformen verlagert und damit auch ein grosser gesellschaftlicher Nutzen erreicht werden.

Auf welchen Grundlagen/Berechnungen wurden oder werden die Mobilitätsbedürfnisse für Luzern im Jahr 2050 abgeschätzt?

SBB-Infrastruktur stützt sich auf die Prognose des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), der Zentralschweizerischen Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) und von SBB-Personenverkehr.

Der Kanton Luzern wird für die gesamtverkehrliche Studie in erster Linie das neue kantonale Verkehrsmodell (GVM-LU) verwenden. Mit dem neuen Gesamtverkehrsmodell für den Kanton Luzern (GVM-LU) steht ein bezüglich Verkehrsangebot, Siedlungsdaten und Verkehrsverhalten aktuelles Modell zur Verfügung, das auf dem neusten Stand der Methodik und allen aus den Erhebungen verfügbaren Kenntnissen erstellt wurde. Durch die Verwendung des neuen GVM-LU ist es möglich, die Auswirkungen verkehrsplanerischer, verkehrstechnischer und verkehrspolitischer Massnahmen

abzuschätzen, bevor sie eingeführt werden. Das GVM-LU bildet somit eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die nachhaltige Verkehrsentwicklung und den optimalen Einsatz der Ressourcen im Kanton Luzern.

Die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsbelastungen werden für den durchschnittlichen Werktag (DWV) im Basiszustand 2017 und im Prognosezustand 2040 abgebildet. Die beiden Zustände unterscheiden sich bezüglich der Siedlungsentwicklung und des Verkehrsangebots im MIV und öV. Die Verkehrsnachfragen für die Morgenspitzenstunde (MSP) und Abendspitzenstunde (ASP) sowie für den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) sind aus dem DWV-Modell abgeleitet.

Wie unterstützt das BAV die Realisierung des DBL und wie schätzt das BAV die Chancen für die Realisierung ein?

Das BAV unterstützt die Planungs-/Projektierungsarbeiten im Rahmen des politischen Auftrags des Parlaments mit der Finanzierung der anstehenden Kosten in Höhe von 85 Millionen Franken. Zudem leitet das BAV die Knotenorganisation DBL und stellt so die Koordination zwischen den einzelnen Projekten der beteiligten Projektpartner für eine zielgerichtete Arbeit sicher. Das Projekt wird mit den Prämissen des nächsten Ausbaus schrittweise geprüft und mit positiven Ergebnissen dem eidgenössischen Parlament zur Realisierung vorgeschlagen. Der Entscheid für die Umsetzung wird durch das Parlament erfolgen.

Wie sind die Termine zwischen der SBB und der Stadt abgestimmt? Sind die beiden Projekte auf gleichem Planungsstand? Insbesondere die Anbindung des Bahnhofplatzes und der Unterführung Süd?

Über die Knotenorganisation, welche das BAV 2019 ins Leben gerufen hat, werden die Planungen der Partner aufeinander abgestimmt. Die Planungen der SBB sind zum heutigen Stand weiter als diejenigen der Stadt. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Stadt möglichst schnell Klarheit darüber erhält, was sie möchte. Beispielsweise wird bereits 2021 eine Studie ausgelöst, um eine grössere Personenunterführung Süd zu prüfen, damit der Planungsstand an denjenigen der SBB angeglichen werden und zusätzliche Bedürfnisse überhaupt noch aufgenommen werden können. Ausserdem wird eine Abstimmung mit der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons bei den verschiedenen Projektteilen erfolgen.

Das Terrain für die vielen Gleisanlagen wurde der SBB mal quasi geschenkt! Wird es jetzt der Allgemeinheit, der Stadt für die Stadtentwicklung wieder zurückgeschenkt? Wird das Terrain und die IMMO-Möglichkeiten darauf für die Finanzierung des DBL eingesetzt?

Es handelt sich um unterschiedliche Zeithorizonte. Der DBL soll je nach Parlamentsentscheid 2026 mit dem Bahn-Infrastruktur-Fond des Bundes finanziert werden. Die ersten Flächen für eine Stadtentwicklung können frühestens nach Inbetriebnahme DBL und nach dem Rückbau der Installationsplätze freigegeben werden. Mit einem Mehrwert aus diesen Flächen ist nicht vor 2045 zu rechnen, also eine Generation später.

Sachplan Infrastruktur Schiene, Kapitel 6.5 Ausbau DBL mit Zufahrten: nach der aktuellen Planung wird in einer ersten Etappe ein Tiefbahnhof Luzern als Kopfbahnhof unter dem heutigen Bahnhof Luzern erstellt. > Ist dies in die Testplanung eingeflossen?

In der Testplanung wurde für den Endzustand davon ausgegangen, dass der Durchgangsbahnhof als Ganzes kommt.

Stellungnahme SBB vom 9. Dezember 2020: Flankierende Massnahmen. Was ist damit gemeint und um was handelt es sich?

Damit das mit dem Durchgangsbahnhof Luzern geplante zusätzliche Angebot für die ganze Zentralschweiz einen Nutzen bringen kann, muss auch die Bahninfrastruktur im Einzugsgebiet des Bahnhofes Luzern erweitert werden. Die Bahnhöfe Ebikon, Emmenbrücke und Sursee sollen zu modernen Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut werden. Die konkreten Massnahmen erarbeitet die SBB im Auftrag des Bundes in Abhängigkeit von der Projektentwicklung des Durchgangsbahnhofes.

Wenn jetzt gestartet werden soll, wer trägt das Risiko der Vorinvestitionen?

Die Testplanung hat gezeigt, dass einige der Massnahmen auch unabhängig vom Durchgangsbahnhof zu einer Verbesserung des Stadtraums rund um den Bahnhof führen. Ein gewisses Risiko bleibt damit jedoch nicht ausgeschlossen.

Stichwort Smartcity: Wurde dieser Faktor auch schon einbezogen?

Das Thema ist integraler Bestandteil von Planungen. Parkleitsysteme beispielsweise können aber nicht nur auf den Bahnhofsraum betrachtet, sondern müssen für die ganze Stadt geplant werden.

Ich wünsche mir auf der Seebrücke viel mehr Platz für Fussgänger und Velofahrerinnen - warum kann der Autoverkehr nicht reduziert werden?

Die Teams schlagen u. a. eine Reduktion der Fahrspuren für den Autoverkehr auf der Seebrücke vor, um für den Fuss-, Velo- und Busverkehr mehr Platz zu schaffen. Die Seebrücke gehört dem Kanton und er wird nun in einer gesamtverkehrlichen Studie diese Ansätze aufnehmen und detailliert prüfen. Damit möchte der Kanton sicherstellen, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermassen funktioniert.

Liegt der geplante DBL SBB unterhalb aller jetzt bestehenden Bauten wie bspw. die Tiefgarage?

Der Durchgangsbahnhof wird unterhalb der Gleise 8 bis 13 zu liegen kommen und wird direkt durch die heutige Tiefgarage P1 führen.

Die Erschliessung mit neuen Buslinien mit zusätzlichen Bahnhofzugängen scheint mir gut geplant und auch notwendig zu sein. Nur wird er Autoverkehr und die Zufahrten zum Bahnhof damit abgedrängt. Werden auch neue Parkmöglichkeiten z. B. Überdachungsprojekt über den Gleisen miteinbezogen?

Die Teams haben verschiedene Möglichkeiten der zukünftigen Erschliessung mit dem Auto und Parkierungsmöglichkeiten geprüft, welche nun durch den Kanton in seinem Gesamtverkehrskonzept weiter vertieft werden. Überdachungsprojekte wurden beispielsweise für einen Busbahnhof geprüft, durch das Begleitgremium aus verkehrstechnischen (Durchmesserlinien), aber auch stadträumlichen Überlegungen (grosse Rampenanlagen) verworfen.

Ich habe den Betrag verpasst; wie viel Budget wurde für die Projektierung gesprochen bis 2026?

Das eidgenössische Parlament hat 85 Mio. Franken bis 2026 gesprochen.

Kann das Projekt neben dem laufenden Bahnbetrieb gebaut werden? Oder muss man mit vielen Ausfällen/Sperrwochen rechnen?

Das Ziel ist, das Angebot aufrechterhalten zu können. Es ist allerdings mit Platzeinschränkungen zu rechnen.

Womit soll gestartet werden? Weitere Planung oder bereits eine Neuorganisation der Angebote/Linien des Bus-öV?

Da beim Buskonzept die Federführung beim Verkehrsverbund liegt und dieses auch Auswirkungen auf das Angebot in der Region und auf den Autoverkehr hat, sind zunächst vertiefende Studien notwendig. Einerseits das Bus- und Bahnkonzept 2040 des Verkehrsverbunds und andererseits das Gesamtverkehrskonzept des Kantons.

Die Bauphase des DBL dürfte für das Verkehrssystem in der Stadt Luzern auf allen Verkehrsträgern eine sehr grosse Herausforderung werden. Wann und mit welchem Prozess wird diese Thematik angegangen und gibt es bereits Lösungsansätze?

Die Bauphase wird ein Teil der gesamtverkehrlichen Studie des Kantons sein und muss eng mit den Planungen der SBB abgestimmt werden.

Was für Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur sind bis zur Eröffnung des DBL geplant? Für einen attraktiven ÖV muss dieser auch in den nächsten Jahren konkurrenzfähig bleiben, 2040 ist noch sehr weit weg.

Das ist richtig. Aus diesem Grund wird vom Kanton und von der Stadt der Doppelbusperron vorangetrieben, welcher auf dem Bahnhofplatz Nord mehr Durchmesserlinien ermöglichen würde. Weitere Optimierungen werden durch den Verkehrsverbund Luzern geplant.

Was, wenn vielleicht in 5 Jahren plötzlich der Hyperloop realistisch würde?

Im Rahmen des nächsten Ausbaus mit Beschluss 2026 hat das eidgenössische Parlament die Möglichkeit, die Strategie zu ändern.

Werden zukünftige Effekte, wie Hitzeperioden bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes mit berücksichtigt?

Dies ist ein wichtiges Thema und wurde von den Testplanungsteams auch bereits berücksichtigt, indem Baupflanzungen und eine Offenheit zum See als wichtige Elemente empfohlen werden. Die genaue Ausgestaltung des Bahnhofplatzes ist aber noch offen und wird zu einem späteren Zeitpunkt über einen Wettbewerb zu definieren sein. Das Stadtklima wird dabei ein zentrales Thema sein.

Sie haben gesagt, die freiwerdenden Gleisflächen werden erst nach Inbetriebnahme des DBL frei. Warum nicht früher? Werden diese während der Bauzeit als Provisorium benötigt?

Teile der Gleisflächen werden für den Bau des Durchgangsbahnhofs als Installationsflächen benötigt. In welchem Umfang und wann sie frei werden, ist durch die SBB noch nicht abschliessend geklärt.

Ist es möglich, den Schlussbericht des Beurteilungsgremiums zu bestellen oder online einzusehen?

Alle Berichte finden Sie online unter www.dbl.stadt Luzern.ch

Was, wenn das Projekt gemäss Sachplan Infrastruktur Schiene etappiert wird - zuerst Tiefbahnhof, dann die Fortsetzung?

Die Etappierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist zum jetzigen Zeitpunkt kein Thema. Das Bundesparlament hat 85 Millionen Franken für die Projektierungsarbeiten bewilligt, und zwar für das ganze Projekt. Mit diesem Geld wird also der ganze DBL projektiert. Im Rahmen der späteren Realisierung bei den Bauarbeiten muss jedoch eine gewisse Phasenabfolge eingehalten werden. Gewisse Projektteile müssen zuerst realisiert werden, damit andere nachher angefügt werden können. Ein Gegenstand der laufenden Arbeiten ist darum die Festlegung der Reihenfolge der verschiedenen Bauteile.

Was ist der Vorteil von drei dezentralen Bushaltestellen vs. einem zentralem Umsteigepunkt wie heute?

Der Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht eine Verdoppelung der Personenströme. Bereits heute ist der Ausgang beim Bahnhofplatz Nord stark frequentiert. Um eine Entflechtung der Personenströme zu erreichen, braucht es zusätzliche Bushaltestellen. Mit einer Durchmesserlinie östlich des Bahnhofs könnte das Tribschenquartier noch besser mit dem ÖV erschlossen werden. Wichtig aber ist: Der Bahnhofplatz Nord bleibt der zentrale Umsteigepunkt, alle Linien sollen weiterhin dort halten.

Die Zentralstrasse wird mehr oder weniger verkehrsfrei. Wie sieht das künftige Regime zum motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Stadt aus?

Die drei Teams der Testplanungen haben Ansätze aufgezeigt, wie das künftige MIV-Regime der Stadt aussehen könnte. Diesen Ball nimmt nun der Kanton Luzern auf und wird eine gesamtverkehrliche Studie auslösen, um diese Frage im Detail zu prüfen. Das MIV-Regime der Stadt muss im Kontext des Gesamtverkehrssystems festgelegt werden.

Wem obliegt letztendlich die Projektierung? Bund, Kanton, Stadt?

Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern obliegt dem Bund, welcher die Umsetzung an die SBB delegiert. Die Projektierung für die Stadträume liegt je nach Eigentümerverhältnis beim Kanton oder bei der Stadt.

Für Fabian Peter: Wie ist die gesamtverkehrliche Planung im Kanton mit der DBL-Planung abgestimmt?

Der Kanton Luzern ist Teil der Knotenorganisation, welche im Juni 2019 durch die am Grossprojekt beteiligten Partner (BAV, Kantone LU/NW/OW, Stadt, SBB, Verkehrsverbund Luzern und Zentralbahn) gegründet wurde. Die Knotenorganisation koordiniert sämtliche Projekte und Themen, die im direkten Einflussfeld des Durchgangsbahnhofs mit planerischen und baulichen Aktivitäten stehen und von den jeweiligen Partnern umgesetzt werden. Damit stellt der Kanton sicher, dass die geplante gesamtverkehrliche Planung im Kanton mit der DBL-Planung abgestimmt wird.

Herzlichen Dank an alle aus dem Kanton Obwalden für das Engagement und für die interessanten Informationen. Meine Fragen sind im Moment beantwortet. Gerne begleiten und unterstützen wir weiterhin die Entwicklung dieses Jahrhundertprojekts! Grüsse von südlich vom Lopper. Josef Hess, Baudirektor Obwalden