



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Stellungnahme

zur

Motion 20

Marco Müller namens der G/JG-Fraktion
vom 1. Oktober 2020
(StB 643 vom 8. September 2021)

**Wurde anlässlich der
Ratssitzung vom
28. Oktober 2021
als Postulat überwiesen.**

Stadtpark beim Bahnhof Luzern

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) können Gleisfelder freigespielt werden, was die einmalige Chance bietet, die Stadtentwicklung im Herzen der Stadt neu zu denken. Der Motionär stellt fest, dass gerade im dicht bebauten Gebiet rund um den Bahnhof Freiräume von zentraler Bedeutung sind. Aus diesem Grund solle auf einem grösseren Teil des aktuellen Gleisareals ein öffentlich zugänglicher Stadtpark realisiert werden, welcher der Bevölkerung als Erholungsgebiet dienen soll. Der Motionär fordert konkret, dass bei einer späteren Einzonung des Gleisareals die nötigen Grundlagen zu schaffen sind, damit auf mindestens einem Drittel der frei werdenden Fläche (zirka zwei Hektaren) ein zukünftiger Stadtpark (wäre aktuell Grünzone, Zone 6) realisiert werden kann.

Die Schaffung von genügend öffentlich zugänglichem Freiraum im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs ist auch für den Stadtrat ein zentrales Ziel. Das Anliegen des Motionärs ist sehr berechtigt, aber in der geforderten Form zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar. Die Bau- und Zonenordnung (BZO) ist ein Planungsinstrument mit einem Zeithorizont für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Planungsrechtlich ist eine Einzonung beziehungsweise eine Anpassung der Bau- und Zonenordnung in den nächsten Jahren deshalb nicht sinnvoll, da noch zu viele Fragen offen sind für ein Anliegen mit einem Realisierungshorizont nach 2040. Für den Stadtrat ist es der falsche Weg, zum heutigen Zeitpunkt mit einer Überweisung der Motion Fakten für künftige Generationen zu schaffen. Der Stadtrat ist jedoch bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Nachfolgend wird im Detail auf das Anliegen des Motionärs sowie das geplante Vorgehen des Stadtrates zur Sicherstellung von genügend Freiraum eingegangen.

Ausgangslage

Die Stimmbevölkerung des Kantons Luzern genehmigte am 29. November 2009 einen Kredit von 20 Mio. Franken für die Ausarbeitung eines Vorprojekts «Tiefbahnhof Luzern». Der Kanton Luzern hat daraufhin die SBB mit der Ausarbeitung eines Vorprojekts beauftragt. Basierend auf diesem Vorprojekt sowie der Vorstudie zum Neustadttunnel mit Stand 2013 ging die Stadt im B+A 25/2019: «Durchgangsbahnhof Luzern – Phase 1» davon aus, dass Gleisfelder im Umfang von rund sechs Hektaren nicht mehr benötigt werden (vgl. Abb. 1). Abstell- und Serviceanlagen sind mit einem Tiefbahnhof nur noch in reduziertem Mass im Knoten Luzern sinnvoll, da die Stammstrecke auf einem tiefer liegenden Niveau geführt wird. Mit dieser Ausgangslage starteten die von der Stadt beauftragten Teams im Jahr 2020 die Testplanung.

Erkenntnisse aus der Testplanung

Die Diskussionen im Rahmen der Testplanung ergaben, dass die zb Zentralbahn AG ihre Abstellanlagen im Bahnhofsraum weiterhin benötigt (dies betrifft rund die Hälfte der Fläche des Bereichs A). Zudem zeigte sich, dass entgegen der Annahmen aus dem Jahr 2013 unklar ist, ob die Gleise 1 und 2 am Bahnhof freigespielt werden können (Bereich D). Erst mit dem Angebotskonzept, welches 2026 vorliegen soll, wird Klarheit bestehen, welche Gleise für den Bahnverkehr noch benötigt werden und mit welchen frei werdenden Flächen die Stadt rechnen kann. Für den Bereich C liegt mit dem Studienauftrag «Rösslimatt» aus dem Jahr 2013 bereits eine städtebauliche Vorstellung vor, wovon in einer ersten Etappe das Projekt «village» mit einem Gestaltungsplan gesichert ist und in den kommenden Jahren realisiert wird. Die Grundsätze des städtebaulichen Konzepts und der Nutzungsverteilung sowie der Rösslimattthain als Grünraum sind darin definiert.

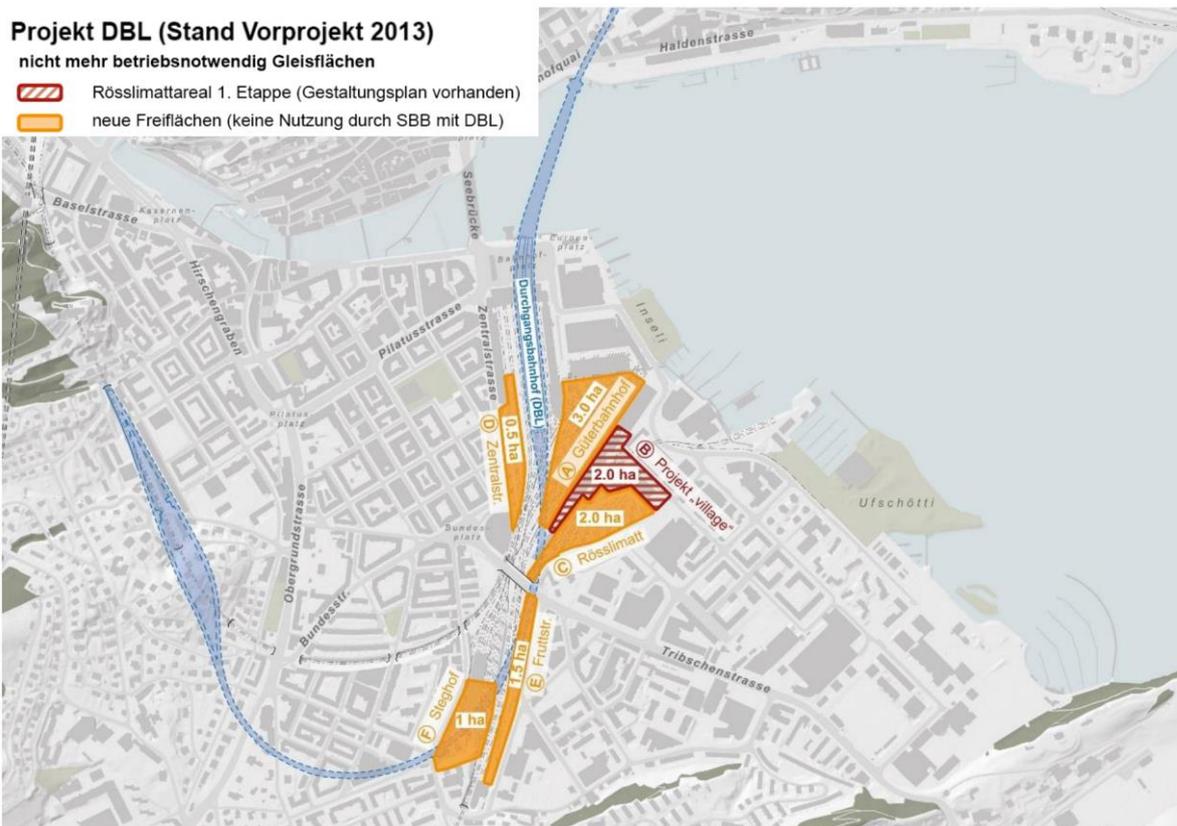


Abb.1: Stand 2013 der frei werdenden Flächen (Quelle: Nutzenstudie Kanton Luzern)

Das heisst, es werden nicht so viele Flächen frei, wie ursprünglich mit dem Vorprojekt 2013 erwartet wurde. Die genaue Dimensionierung und die Lage wird in den weiteren Planungen der SBB nochmals zu prüfen und definieren sein. Eine Angabe, wie viele Hektaren es sein werden, kann aktuell nicht gemacht werden.

Die Testplanung zeigte verschiedene Möglichkeiten auf, wo die Abstellanlagen der Zentralbahn zu liegen kommen könnten und welche Chancen sich damit für die Stadtentwicklung ergeben. Es wurde deutlich, dass es in erster Linie darum geht, die öffentlichen Räume zu sichern (z. B. die an-

gedachten Bahnhofplätze Ost und West oder die Verlängerung der Bürgerstrasse). Welche Nutzungen konkret auf den freiwerdenden Flächen sinnvoll sind oder wie dicht es wird, kann noch nicht abschliessend beurteilt werden, da zu viele Fragen offen sind und sich in den nächsten 15 Jahren neue Erkenntnisse und Bedürfnisse ergeben werden. Es soll bewusst auch Spielraum für die nachfolgende Generation offengehalten werden. Zudem sind die frei werdenden Flächen im Grundeigentum der SBB und werden teilweise während der Bauphase als Installationsplätze benutzt. Sie werden erst mit der Fertigstellung des DBL, das heisst frühestens 2040, frei. Bevor sie anders genutzt werden können, müssen sie eingezont werden. Die Bau- und Zonenordnung darf nur abbilden, was in den nächsten 15 Jahren realisierbar ist. Bis dahin sind zunächst vonseiten der Stadt Entwicklungsvorstellungen zu erarbeiten. In diesem Rahmen und auch nachgelagert im Einzonungsverfahren wird die Stadt Auflagen, unter anderem zur Dimensionierung und Ausgestaltung der Freiräume, machen.

Freiraumkonzept als nächster Schritt

Auch dem Stadtrat ist die Freiraumversorgung rund um den Bahnhof ein grosses Anliegen. Aus diesem Grund hat er als eines von sechs Zielen im B+A 25/2019 definiert, dass dem öffentlichen Freiraum ein besonderes Gewicht beigemessen und die Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof erhöht werden soll. Zudem hat sich die Stadt mit dem Rösslimatthain bereits im Rahmen des Studienauftrags «Rösslimatt» für die Schaffung eines grösseren zusammenhängenden Grünraums im Bereich des ehemaligen Südzubringers eingesetzt.

Wie im Mitwirkungsbericht zum Schlussbericht der Testplanung vom 30. Juni 2021 festgehalten, sollen die Themen Freiraum und Stadtklima in den weiteren Planungsschritten noch stärker berücksichtigt werden. Denn gerade Bäume müssen frühzeitig im Zusammenhang mit dem Untergrund geplant werden. Mit den drei Bahnhofplätzen wurden zusätzliche Freiräume in der Testplanung vorgeschlagen, der Rösslimatthain wurde als neuer Grünraum von allen Teams aufgenommen und auch weitere Aussagen zu einem zusammenhängenden Freiraumnetz wurden gemacht. In einer nächsten Phase wird es wichtig sein, basierend auf den ersten Erkenntnissen aus der Testplanung das Thema in einem Freiraumkonzept vertieft zu prüfen. Darin wird der Stadtrat, wie vom Motionär gefordert, auch prüfen, ob ein Drittel der frei werdenden Flächen als Freiräume ausgestaltet werden kann.

Solange nicht klar ist, wie viele Gleisfelder und damit Hektaren tatsächlich frei werden, will sich der Stadtrat nicht auf eine konkrete Zahl von zwei Hektaren festlegen. Verbleiben beispielsweise die Abstellanlagen der Zentralbahn (~1,5 Hektaren) sowie die Gleise 1 und 2 (~0,5 Hektaren), so reduzieren sich die frei werdenden Flächen von sechs Hektaren auf rund vier Hektaren. Damit würde der Stadtpark 50 Prozent der frei werdenden Flächen beanspruchen. Zusätzlich will sich der Stadtrat in den weiteren Planungen nicht auf einen zusammenhängenden Stadtpark in einer Grünzone einschränken, ohne dass auch andere Möglichkeiten für die Freiraumversorgung geprüft wurden, die allenfalls stadtklimatisch von höherem Wert sind. Eine quantitativ starre Forderung gefährdet die zusätzlichen Bahnhofplätze, die Verlängerung der Bürgerstrasse sowie die bereits geplanten Freiräume in der Rösslimatt, da die geforderten zwei Hektaren als zusammenhängende Grünzone ausgeschieden werden müssten.

Fazit

Wie eingangs aufgeführt, fordert der Motionär, dass bei einer späteren Einzonung des Gleisareals die nötigen Grundlagen zu schaffen sind, damit auf mindestens einem Drittel der frei werdenden Fläche (zirka zwei Hektaren) ein zukünftiger Stadtpark (wäre aktuell Grünzone, Zone 6) realisiert werden kann. Dieser Forderung kann der Stadtrat zum heutigen Zeitpunkt nicht nachkommen. Eine Einzonung ist planungsrechtlich rund 10 bis 15 Jahre vor der Realisierung zulässig. Da eine Realisierung frühestens nach Inbetriebnahme des DBL nach 2040 erfolgen kann, ist eine Einzonung in den 2020er-Jahren unrealistisch. Zum heutigen Zeitpunkt will der Stadtrat somit keine konkreten Versprechungen zu einer Einzonung in mehreren Jahren machen, da zu viele Fragen, unter anderem auch zu den raumplanerischen Voraussetzungen, offen sind. Es soll bewusst auch Spielraum für die nachfolgende Generation offengehalten werden. Zudem ist zum heutigen Zeitpunkt nicht klar, welche Flächen konkret für die Stadtentwicklung frei werden.

Die Themen Freiraum und Stadtklima sind dem Stadtrat jedoch ein sehr grosses Anliegen, weshalb er die Motion als Postulat entgegennimmt. In einer nächsten Phase 2022–2026 wird er ein Freiraumkonzept erarbeiten, 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 nochmals zu prüfen sein, ob es sinnvoll ist, einen grossen Stadtpark zu realisieren, oder ob ein Netz aus unterschiedlichen Freiräumen entstehen soll. Als Richtgrösse zieht der Stadtrat dabei die Ein-Drittel-Grösse, wie vom Motionär gefordert, bei, da diese relativ zur tatsächlich frei werdenden Fläche steht und nicht eine fixe Hektargrösse vorgibt. Der Stadtrat ist überzeugt, dass damit einerseits eine Gesamtsicht und Flexibilität gewahrt und andererseits der grossen Bedeutung des Freiraums Rechnung getragen werden kann.

Folgekosten

Die Überweisung der Motion als Postulat ist mit Folgekosten verbunden. Zum heutigen Zeitpunkt können diese noch nicht beziffert werden. Einerseits entstehen Kosten für die Erarbeitung eines Freiraumkonzepts sowie Folgekosten für die Erstellung und den Unterhalt der Freiräume. Wie viel davon jedoch durch die Stadt, betroffene Grundeigentümerschaften oder via Mehrwertausgleich finanziert werden, ist noch unklar. Zudem sind indirekte Folgekosten zu erwarten, da der volkswirtschaftliche Mehrwert von Freiräumen vom Kanton Luzern niedriger bewertet wird als bei Wohnungen und Arbeitsplätzen. Andererseits sind Freiräume für die Lebensqualität und Attraktivität als Wirtschaftsstandort von nicht zu unterschätzendem Wert, können aber nur schwer quantifiziert werden.

Der Stadtrat nimmt die Motion als Postulat entgegen.

Stadtrat von Luzern

