

## **Antwort auf die Interpellation 191**

### **Wie gedenkt die Stadt die Folgen der Schliessung des Parkings P1 aufzufangen?**

Peter Gmür und Mirjam Fries namens der Mitte-Fraktion vom 19. Juli 2022  
StB 791 vom 14. Dezember 2022

**Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 9. Februar 2023 beantwortet.**

#### **Ausgangslage**

Für den Interpellanten und die Interpellantin ist der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ein unverzichtbarer Meilenstein in der verkehrlichen Zukunft von Stadt und Agglomeration Luzern. Sie attestieren dem Stadtrat, dass er die Planung der damit verbundenen Fragen rechtzeitig an die Hand genommen hat und sich mit Engagement für die Nutzung der sich bietenden Chancen einsetzt. Für die Mitte-Fraktion ist klar, dass es einen Ersatz für die mit dem Bau des DBL wegfallenden 377 Parkplätze im Parkhaus P1 braucht. Diese müssen nicht direkt beim Bahnhof liegen, aber in vertretbarer Distanz. Die Mitte-Fraktion vertraut auf die Aussage des Stadtrates, dass zusammen mit dem Kanton eine Lösung gesucht wird. Die mit der Aufhebung verbundenen finanziellen Aspekte wurden aus Sicht der Mitte-Fraktion im B+A 15/2022: «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2» zu wenig beleuchtet, weshalb sie dazu einige Fragen stellt.

#### **Generelle Überlegungen zum Modalsplit und zur Entschädigung Parkhaus P1**

Der Stadtrat teilt die Ansicht des Interpellanten und der Interpellantin, dass es sich beim Durchgangsbahnhof um ein für die Mobilitätszukunft der Region Luzern unverzichtbares Investitionsprojekt handelt. Dem Stadtrat ist es deshalb wichtig, vor der detaillierten Beantwortung der Fragen einige Überlegungen vorzuschicken.

Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass in der Region Luzern und Zentralschweiz eine S-Bahn realisiert werden kann, welche diesen Namen verdient. Der DBL schafft einerseits die Voraussetzung dafür, dass die Züge zwischen Region, Agglomeration und Stadt Luzern dereinst im Viertelstundentakt verkehren können, und ermöglicht andererseits, dass dezentrale Mobilitätsdrehkreise realisiert werden können und somit nicht mehr alle Buslinien ins Stadtzentrum geführt werden müssen. Damit wird auch ermöglicht, dass der Modalsplit nachhaltig zugunsten des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des Bahnverkehrs verändert werden kann und die Ziele der städtischen wie auch der kantonalen Mobilitätspolitik sowie der Klima- und Energiestrategien erreicht werden. Die nachhaltige Veränderung des Modalsplits ist zudem auch ein wesentliches Beurteilungskriterium des Bundesamts für Verkehr, wenn der Nutzen des DBL ermittelt wird.

Der Verzicht auf Parkplätze im engsten Perimeter des Bahnhofs Luzern ist eine weitere Massnahme, um den Modalsplit in die gewünschte Richtung zu verschieben. Sie trägt zur Entlastung des Strassenraums im Nahbereich des Bahnhofs Luzern bei, was Platz für den strassengebundenen ÖV sowie den Fuss-

und den Veloverkehr schafft. Dadurch kann der Bahnhofplatz neben seiner Funktion als Mobilitätsdrehscheibe in Zukunft auch als Aufenthalts- und Begegnungsraum genutzt werden und als Visitenkarte für die Tourismusstadt Luzern dienen.

Im Zusammenhang mit der Auflösung des Parkhauses P1 rechnet der Stadtrat mit einer finanziellen Entschädigung durch die Bauherrschaft des DBL (SBB), da die Fläche nicht mehr gewinnbringend genutzt werden kann. Gemäss üblichem Vorgehen wird der Entscheid über die Höhe der Entschädigung durch die Eidgenössische Schätzungskommission gefällt. Die finanziellen Folgen der Schliessung des Parkhauses P1 können deshalb erst dann beziffert werden, wenn die Eidgenössische Schätzungskommission ihren diesbezüglichen Entscheid gefällt hat. Das wird erst nach dem Entscheid des Bundesparlaments zum Bau des DBL sein (frühestens 2026). Es gilt zu beachten, dass die finanzielle Forderung seitens der Stadt Luzern in die Gesamtkosten des DBL einfließen wird.

Im Zusammenhang mit den durch den Durchgangsbahnhof ausgelösten Kosten muss erwähnt werden, dass dieser für die Stadt Luzern weitere finanzielle Folgen haben wird, so zum Beispiel für die Gestaltung der künftigen Bahnhofplätze sowie für die Planung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben, die wie die Personen- und Velounterführung in einem direkten Zusammenhang mit dem DBL stehen. Die damit verbundenen Entscheide werden dem Parlament zum gegebenen Zeitpunkt unterbreitet.

### Zu den einzelnen Fragen

Zu 1.:

*Auf welche jährlichen Einnahmen müssen die Stadt Luzern und die Pensionskasse der Stadt Luzern verzichten, wenn das P1 definitiv schliesst?*

Die Tiefgarage Bahnhofplatz AG (TAG) hat in den Jahren 2018 bis 2021 folgende Gewinne erzielt und folgende Dividenden an das Aktionariat ausgeschüttet, wobei ein Teil dieser Ausschüttungen aus Gewinnreserven erfolgte:

<b>TAG</b>		<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
EBITDA		3'407'699.–	3'209'151.90	1'687'588.56	2'390'420.77
Abschreibungen		–598'400.–	–598'400.–	–598'400.–	–598'400.–
Finanzergebnis		14'337.–	–10'050.38	–3'269.53	–18'876.74
Steuern		–385'954.–	–369'699.50	–149'137.25	–234'888.70
<b>Gewinn</b>		<b>2'437'683.–</b>	<b>2'264'002.02</b>	<b>926'781.78</b>	<b>1'538'276.51</b>
Dividende		3'250'000.–	1'625'000.–	1'625'000.–	1'625'000.–
Anteil Stadt Luzern	49 %	1'576'250.–	788'125.–	788'125.–	788'125.–
Anteil PKSL	40 %	1'348'750.–	674'375.–	674'375.–	674'375.–
Anteil SBB	11 %	325'000.–	162'500.–	162'500.–	162'500.–

Die jährlichen Dividendenausschüttungen hängen vom erzielten Gewinn und der erwarteten Gewinnentwicklung für die Folgejahre ab. Mit Ausbruch der Coronapandemie wurden die Dividendenzahlungen halbiert. Vor der Coronapandemie erzielte die TAG jährlich einen Gewinn von durchschnittlich rund 2,3 Mio. Franken. Die TAG bewirtschaftet 377 Parkplätze im P1 und 76 Parkplätze im P2. Weitere Erträge resultieren u. a. aus dem Management der Parkhäuser Frohburg (P3) und Altstadt. Gemäss einer externen Bewertung resultieren rund 95 Prozent des EBITDA aus dem P1. Bei den Abschreibungen sind Fr. 402'300.– dem P2 und Fr. 196'100.– dem P1 zuzuordnen. Aufgrund dessen ist anzunehmen, dass bei einem Wegfall der Parkplätze im P1 die TAG ohne wesentliche strukturelle Veränderungen ihrer Geschäftstätigkeit künftig kaum Gewinne erwirtschaften können. Die entsprechenden Dividendenerträge würden entfallen, und die Werthaltigkeit der städtischen Beteiligung an der TAG wäre gefährdet.

*Zu 2.:*

*Wie werden die Stadt Luzern als Grundeigentümerin und die TAG als Baurechtsnehmerin bei der Aufhebung des Parkhauses entschädigt?*

Das Parkhaus P1 wurde im Baurecht (BR 3555, GB Luzern, I. U.) auf dem Stammgrundstück 93, GB Luzern, I. U., errichtet. Das unentgeltliche Baurecht dauert bis 31. Dezember 2040. Nach Ablauf des Baurechts fallen die Bauten entschädigungslos der Baurechtsgeberin Stadt Luzern anheim. Die Stadt Luzern geht davon aus, dass sowohl die Stammparzelle 93 wie auch das Baurecht 3555 durch die SBB als Bauherrin enteignet werden. Der damit verbundene entgangene Nutzen ist grundsätzlich zu entschädigen. Im Falle der Baurechtsnehmerin TAG entspricht dies den kapitalisierten Nettoerträgen, welche der TAG zwischen dem Zeitpunkt der Enteignung (Baubeginn, voraussichtlich 2030) bis zum Ende der Baurechtsdauer im Jahr 2040 entgehen. Der Stadt Luzern entgeht der Nutzen, der ihr nach Ablauf des Baurechts erwachsen würde. Dieser Wert entspricht dem Barwert des Verkehrswertes nach Ablauf des Baurechts. Für die definitive Festlegung der Entschädigungen soll gemäss üblichem Vorgehen die Eidgenössische Schätzungskommission angerufen werden.

*Zu 3.:*

*Werden die Aktionäre der TAG für den Verlust der Einnahmen aus dem Parkhaus entschädigt?*

Die Aktionäre der TAG haben keine Ansprüche auf Entschädigungen aus den Enteignungen. Die TAG wird für den entgangenen Nutzen zwischen Baubeginn und Ende des Baurechtsvertrages zu entschädigen sein. Diese Entschädigung fliesst ins Eigenkapital der TAG und kann von der TAG für künftige Investitionen (zum Beispiel Ersatzbau) verwendet oder als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet werden.

*Zu 4.:*

*Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, das aktuell gut investierte Geld aus dem Finanzvermögen alternativ anzulegen?*

Die Beteiligung der Stadt Luzern an der TAG ist per 31. Dezember 2021 mit 4,5 Mio. Franken im Finanzvermögen der Stadt Luzern bilanziert. Dieser Wert entspricht dem anteiligen Eigenkapital der TAG per 31. Dezember 2020. Die Bewertung wird jährlich angepasst und erfolgswirksam verbucht. Eine alternative Verwendung wäre nur möglich, wenn die Beteiligung veräussert würde. Der Stadtrat hat nicht die Absicht, die Beteiligung der Stadt Luzern an der TAG zu veräussern, weshalb sich die Frage nach einer alternativen Anlagemöglichkeit des Geldes momentan nicht stellt.

*Zu 5.:*

*Aus welchem Grund hat der Stadtrat darauf verzichtet, die finanziellen Folgen der Schliessung des P1 aufzuzeigen?*

Der Dividendenertrag der städtischen Beteiligung an der TAG ist im Geschäftsbericht der Stadt Luzern (Beteiligungsspiegel) aufgeführt und somit seit jeher öffentlich zugänglich. Die effektiven finanziellen Folgen der Schliessung des Parkhauses P1 können jedoch erst dann abschliessend beziffert werden, wenn die Schätzungskommission ihren Entscheid über die Höhe der Entschädigung gefällt hat und auch weitergehende Verhandlungen vertragsreif sind. Der Stadtrat kam daher zum Schluss, auf unsichere Fakten im Bericht und Antrag zu verzichten. Im Zusammenhang mit dem Projekt «Durchgangsbahnhof DBL» werden noch weitere Verhandlungen mit der SBB bezüglich Baurechtsgrundstücken zu führen sein. Der Stadtrat wird die finanziellen Folgen und gleichzeitig auch die aufgrund der Finanzkompetenz notwendigen Beschlüsse dem Parlament unterbreiten, sobald die Faktenlage geklärt ist.

*Zu 6.:*

*Wie plant der Stadtrat die Suche nach einer Ersatzlösung für das P1? Will er sich aktiv engagieren?*

Der Stadtrat hat im B+A 15/2022 ausgeführt, dass er zusammen mit dem Kanton Ersatzlösungen für die im Parkhaus P1 wegfallenden Parkplätze ausserhalb des Stadtzentrums prüfen werde. Der Stadtrat hat

diesbezüglich das Gespräch mit dem Kanton aufgenommen. Es wurde vereinbart, dass primär die Erweiterung bestehender Parkieranlagen, welche heute oder in Zukunft zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr gut mit der Innenstadt verbunden sind, angestrebt wird. Die Stadt Luzern hat in dieser Aufgabenstellung die Federführung übernommen.

*Zu 7.:*

*Hat der Stadtrat bereits konkrete Ideen, wo diese Ersatzlösung sein könnte?*

Bekanntlich hat der Stadtrat im Zusammenhang mit seinen Überlegungen zum künftigen Carregime entschieden, die Lösungsidee «Stadtpassage» weiterzuverfolgen. Die in dieser Fragestellung federführende Umwelt- und Mobilitätsdirektion ist mit dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern übereingekommen, dass in einem ersten Schritt im Rahmen der Prüfung der Machbarkeit der «Stadtpassage» in einem separaten Teilprojekt untersucht werden soll, ob Ersatzparkplätze für das P1 durch eine Erweiterung der Parkieranlage für Cars mit öffentlich zugänglichen Parkplätzen beim Luzerner Kantonsspital erfolgen soll. Da dieser Lösungsansatz durch die Projektbeteiligten von Stadt und Kanton als Erfolg versprechend beurteilt wird, soll eine Studie zur Evaluation von Ersatzstandorten für das Parkhaus P1 erst in einem nächsten Schritt und nur dann ausgelöst werden, wenn sich der Lösungsansatz «Stadtpassage» als ungeeignet erweisen sollte.