



«Differenzen nicht zu hoch gewichten»

Der Kanton klopft der Stadt Luzern bei der Durchgangsbahnhof-Testplanung auf die Finger. Regierungsrat Fabian Peter (FDP) sagt, warum.

Interview: Roman Hodel

In einer Medienmitteilung von gestern kritisiert der Kanton Luzern, dass bei der von der Stadt Luzern initiierten Testplanung zum Durchgangsbahnhof die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem zu wenig beleuchtet worden seien. Deshalb starte man nun eine Gesamtverkehrsstudie. Dabei sollen verschiedene Zustände vom Baubeginn bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs berücksichtigt werden.

Der Kanton hat die Stadt in gleicher Angelegenheit bereits im Februar getadelt, warum jetzt noch einmal?

Fabian Peter: Es handelt sich nun um unsere offizielle, detailliertere Stellungnahme. Bis zur Präsentation der Testplanungsergebnisse im Februar hatten wir lediglich eine Vertretung in der entsprechenden Begleitgruppe. Seither konnten wir eine Auslegung im Departement vornehmen und unsere Haltung im Regierungsrat besprechen. An dieser hat sich nichts geändert.

Die städtische Baudirektorin Manuela Jost sagte im Februar, die Testplanung beziehe sich insbesondere auf die Stadträume und selbstverständlich habe der Durchgangsbahnhof Auswirkungen auf das Gesamtverkehrskonzept. Deshalb habe man auch ein solches angeregt «unter Federführung des Kantons». Inwiefern werden

mit der Studie also offene Türen eingerannt?

Auch die Stadt sieht das Gesamtverkehrskonzept als den richtigen Weg an. Aber wer die Visualisierungen der Testplanung betrachtet, sieht vor allem Fussgänger, Velos, viel freien Platz und im Gegenzug kaum Autos und Busse. Städtebaulich mag das sinnvoll sein, doch der Durchgangsbahnhof ist eine Verkehrsdrehscheibe für die ganze Zentralschweiz. Dessen Funktion steht für uns im Vordergrund, dies wurde bei der Testplanung zu wenig berücksichtigt. Der Bahnhof muss auch in Zukunft für alle Verkehrsteilnehmer gut erreichbar sein.

Dies sagte die Baudirektorin im Februar mit denselben Worten. Trotzdem entsteht der Eindruck, dass sich hier nach der Spange Nord bereits der nächste Verkehrs-Zankapfel zwischen Stadt und Kanton entwickelt.

Das sehe ich anders. Im Unterschied zur Spange Nord will die Stadt den Durchgangsbahnhof. Und sowohl der Stadtrat als auch der Regierungsrat sind sich der Bedeutung des Projekts bewusst. Die Differenzen, wie viel Platz die jeweiligen Verkehrsmittel erhalten sollen, gilt es nun zu bereinigen.

Rund um den Bahnhof führen mehrere Kantonsstrassen – der Kanton sitzt ohnehin am längeren Hebel. Das Strassengesetz verpflichtet

uns dazu, die Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. Die Gesamtverkehrsstudie soll nun aufzeigen, welche Einflüsse der Durchgangsbahnhof auf die Verkehrsströme hat – die Anzahl beförderter Personen wird schliesslich stark zunehmen. Welche Chancen, welche Risiken gibt es? Und dies eben nicht nur bezogen auf die Stadt, sondern auf die ganze Agglomeration.

In der Mitteilung heisst's, dass «verschiedene, noch nicht abgeschlossene kantonale Projekte bei den Überlegungen ebenfalls bestmöglich miteinzubeziehen seien» – woran denken Sie?

Es geht einerseits um das Projekt «Zukunft Mobilität», den Planungsbericht «Klima und Energie» und die Totalrevision des kantonalen Richtplans, andererseits um ÖV- oder Strassenprojekte des Agglomerationsprogramms. Welchen Einfluss hat der Durchgangsbahnhof auf all das? Welche Projekte müssen wir anpassen, welche sistieren?

Wer führt die Studie durch und wann sind Resultate zu erwarten?

Federführend ist der neue Kantonsingenieur Gregor Schwegler. Auch die Stadt Luzern wird einbezogen. Resultate erwarten wir im Herbst 2022.

Es gibt städtische Politiker, denen die Verkehrspolitik



des Kantons nach wie vor zu autolastig ist. Sie befürchten entsprechend einseitige Resultate der Studie. Wie berechtigt ist die Sorge?

Mir ist es wichtig, dass man die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -gewohnheiten respektiert. Im urbanen Raum hat der ÖV eine andere Bedeutung als beispielsweise in Romoos. Auch dem Kanton ist sehr wohl bewusst, dass das Luzerner Stadtzentrum gebaut und

der Platz knapp ist.

Um für den Durchgangsbahnhof 2026 die nötigen Bundesgelder abzuholen, müssen alle – insbesondere Stadt und Kanton – an einem Strick ziehen. Warum sind Sie trotz Differenzen zuversichtlich?

Die Differenzen würde ich nicht zu hoch gewichten. Seit 2018 besteht eine Knotenorganisation für den Durchgangsbahnhof.

Sämtliche Projekte werden zielgerichtet vorangetrieben und die Zusammenarbeit ist gut. Die Testplanung ist eines von vielen Teilprojekten und bietet eine gute Grundlage. Das Jahrhundertprojekt ist von grossem Nutzen für die ganze Zentralschweiz und wir werden alles dafür tun, dass es in den nächsten Ausbauschritt der Bahninfrastruktur aufgenommen wird.

«Man sieht vor allem Fussgänger und Velos, kaum Autos und Busse.»



Fabian Peter
Regierungsrat und Baudirektor
des Kantons Luzern

Das ist die Testplanung

Der geplante Durchgangsbahnhof wird voraussichtlich ab 2040 der Zentralschweiz nicht nur neue und schnellere ÖV-Verbindungen beschere, sondern das ganze Gebiet rund um den Luzerner Bahnhof verändern. Die Stadt hat deshalb eine Testplanung in Auftrag gegeben. Im Februar präsentierte sie die **Vorschläge** der drei teilnehmenden, interdisziplinären Teams.

Diese können sich beispielsweise zwei zusätzliche Bahnhofplätze Richtung Inseld und Neustadt vorstellen, dafür würde der heutige Bahnhofplatz teils zur Flaniermeile. Zudem schweben ihnen zusätzliche Fussgänger- und Veloverbindungen über und unter den Gleisen vor. Bis Ende April lief die **öffentliche Mitwirkung**. Deren Ergebnisse wird die Stadt Luzern in den nächsten Wochen auswerten und Ende Juni veröffentlichen. *(hor)*