

# 37 Cars sollen unter den Quai

**Schweizerhof** Ein neues Parkhaus in der Innenstadt lässt sich rentabel betreiben – selbst wenn darin nur Cars und keine Autos Platz finden. Für die Cartouristen hat dies allerdings seinen Preis.

Christian Glaus  
christian.glaus@luzernerzeitung.ch

Reisegruppen sollen weiterhin mitten in Luzern aus dem Car aussteigen können, ohne dass das Stadtbild mit Parkplätzen verhandelt wird. Dies ist der Grundgedanke hinter dem Projekt Seeparking, welches ein neues Parkhaus unter dem Schweizerhofquai vorsieht. Das Projekt wurde letzten Sommer von unserer Zeitung publik gemacht (Ausgabe vom 19. August). Nun haben die Initianten um den Luzerner Architekt Marc Syfrig eine Machbarkeitsstudie nachgeliefert. Diese zeigt: Das Parkhaus für 37 Resecars unter der bestehenden vierspurigen Strasse ist technisch realisierbar. Und das 140 Millionen Franken teure Projekt lässt sich rentabel betreiben.

Vorgesehen ist auch der Bau von bis zu 166 Autoparkplätzen im zweiten Untergeschoss. Diese müssten aufgrund des städtischen Parkplatzreglements oberirdisch kompensiert werden. Doch auch ohne die Autoparkplätze könne das Parkhaus rentabel betrieben werden, betonte Syfrig an der gestrigen Medienkonferenz: «Der Bau des zweiten Untergeschosses ist im Vergleich zu den Einnahmen so teuer, dass problemlos auch darauf verzichtet werden könnte.»

Gegenüber der ersten Präsentation im letzten August wurde das Projekt leicht angepasst. Die Cars fahren von der Löwenstrasse in die Gotthardstrasse, wo sie über eine Rampe ins Untergeschoss gelangen (siehe Grafik). Ursprünglich war die Einfahrt bei der Kreuzung vor der Hofkirche geplant. Die jetzige Linienführung hat gemäss den Initianten den Vorteil, dass der Verkehrsfluss auf diesem Knoten nicht behindert wird. Die Ausfahrt erfolgt über eine Rampe beim Knoten Hofkirche in die Löwenstrasse.

## Alle 90 Sekunden kommt ein Car

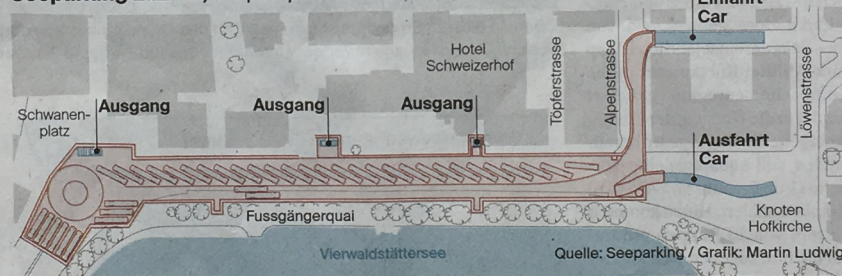
Somit ist klar: Jeder Car, der das Parkhaus ansteuert, wird den Knoten Hofkirche zweimal befahren; bei der Ein- und bei der Ausfahrt. Obwohl die Carfahrten dort zunehmen, soll die Kreuzung nicht zusätzlich belastet werden. «Alle 90 Sekunden kann ein Car ausfahren, ohne dass die Signalsteuerung angepasst werden muss», sagte Verkehrstechniker Oscar Merlo, welcher die verkehrstechnischen Untersuchungen gemacht hat. Pro Stunde können maximal 40 Cars aus dem Parkhaus fahren. Damit besteht noch eine Reserve. Untersuchungen am Löwen- und Schwanenplatz im letzten Juni zeigten, dass in Spitzenzeiten gut 30 Cars zu- oder wegfahren.

Der Preis für die Benutzung des Carparkings liegt bei 120 Franken pro Stunde. Diese Summe zahlen auch Cars, welche nur dort halten, um Passagiere auszuladen. Fahren sie ein zweites Mal ins Parkhaus, um die Touristen wieder einzuladen, zahlen sie nochmals den gleichen Betrag. «Das Ziel ist, dass die Cars mindestens zwei Stunden im Parkhaus bleiben und dort auf die Touristen warten», sagte Bauingenieur René Zemp von der Firma Basler & Hofmann, welcher die Gesamtprojektleitung für die



So könnte die Ausfahrt des Car-Parkhauses beim Knoten Hofkirche dereinst aussehen. Visualisierung: PD

## Seeparking Luzern, Carparkplätze 1. UG



Machbarkeitsstudie innehatte. Erhebungen hätten gezeigt, dass 70 Prozent der Cars zwei bis drei Stunden in Luzern halten. 15 Prozent bleiben über Nacht in der Stadt stehen und weitere 15 Prozent fahren nach einem halben oder einem ganzen Tag weiter.

Heute betragen die Parkgebühren je nach Standort bis zu 10 Franken pro Stunde. Am Schwanenplatz ist das Anhalten gratis. Die Preise für den Aufenthalt im neuen Parkhaus seien vergleich-

## «Die Stadt könnte am Projekt mitverdienen.»

Marc Syfrig  
Initiant Seeparking

bar mit Städten wie Pisa, Venedig, Rom oder Salzburg, sagte der Projektverantwortliche Gregor Schwegler. «Zwei Stunden im Parkhaus kosten den einzelnen Touristen etwa gleich viel wie ein S-Bahn-Ticket von der Allmend nach Luzern und zurück.» Damit spielt er auf die Pläne des Stadtrats an, die Cars auf der Allmend parkieren zu lassen. Für die Chauffeure lohne es sich, zwei Stunden im Seeparking auf die Gäste zu warten. Dadurch werde der Carverkehr in der Stadt massgeblich reduziert. Die Zahl der Fahrten könne an Spitzentagen von 784 auf 479 gesenkt werden. Das sind 305 Fahrten weniger.

Werden auch Parkplätze für Autos erstellt, sollen diese über das bestehende Schweizerhof-Parkhaus erreicht werden. Pro Stunde sollen die Fahrer 3 Franken zahlen. Möglich wäre auch, die Parkplätze nachts an Anwohner zu vermieten – für 170 Franken pro Monat.

Um das Parkhaus zu bauen, wären am Quai massive Eingriffe nötig. Die Planer empfehlen eine sogenannte Deckelbauweise. Das heisst, die Strasse am Schweizerhofquai wird aufgerissen. Als Ers-

tes werden die Seitenwände und Pfähle in den Boden gerammt. Dann wird der Deckel des Parkhauses erstellt, erst danach beginnt der Aushub. Während zehn bis zwölf Monaten stünden drei statt vier Fahrspuren zur Verfügung. Das Aushubmaterial soll direkt vom Förderband auf Schiffe verladen werden. Insgesamt beträgt die Bauzeit rund 3,5 Jahre. Zuvor werden anderthalb Jahre für die Planung benötigt.

Apropos Aushub: Architekt Marc Syfrig regt an, dass man diesen in der Stadt weiterverwenden kann. Beispielsweise vor der Uf-schötti, wo er sich eine Bade- und Vogelinsel vorstellt. «Es wäre doch schön, wenn man von der Uf-schötti auf die Insel rüberschwimmen könnte.» Bei einer ersten Sondierung beim Kanton sei er mit seiner Idee auf offene Ohren gestossen, so Syfrig.

Mit der Machbarkeitsstudie scheint klar: Ein solches Parkhausprojekt an bester Lage ist möglich. Syfrig rechnet mit einer Rendite von 6 bis 7 Prozent, im schlechtesten Fall von 3 Prozent. Pro Jahr sollen die Einnahmen 14 Millionen Franken betragen. Unterstützung von der öffent-

## Kommentar

### Realitätsnah

Metro, Parkhaus Musegg und nun auch noch ein Seeparking beim Schweizerhofquai: Für die Lösung der Probleme mit der Carparkierung in Luzern gibt es inzwischen verschiedene Ansätze. Das Parkhaus Schweizerhofquai ist dabei der Realität am nächsten. Es lässt sich ohne öffentliche Mittel bauen, rentabel betreiben und kommt – im Gegensatz zum Musegg- und Metroprojekt – sogar ganz ohne Autoparkplätze aus. Dank diesem Pluspunkt könnte das Projekt mehrheitsfähig werden. Kommt hinzu, dass Schwanen- und Löwenplatz endlich aufgewertet werden könnten. Kurzum: ein verlockendes Projekt!

Doch das Seeparking hat auch einen grossen Nachteil. Im Gegensatz zu den anderen beiden Ideen lockt es die Cars weiterhin mitten in die Stadt. Bevor man sich für oder gegen das Parkhaus Schweizerhofquai entscheidet, muss deshalb eine zentrale Frage geklärt werden: Will man die Cars noch in der Stadt haben oder sollen sie – wie vom Stadtrat vorgeschlagen – ausserhalb parkiert werden? Diese Frage sollte nicht im Stadthaus beantwortet werden, sondern von den Direktbetroffenen – den Luzernerinnen und Luzernern. Denn klar ist: Mit dem Bau des Parkhauses zementiert man die Abhängigkeit vom Car-Tourismus.



Christian Glaus, Redaktor  
christian.glaus@luzernerzeitung.ch

chen Hand brauche man nicht, betonte Syfrig und drehte den Spieß um: Jedes Jahr könne der Stadt ein Baurechtszins von mehreren hunderttausend Franken bezahlt werden. «Die Stadt könnte sich aber auch beteiligen und am Projekt mitverdienen.»

## Appell an die Stadt Luzern

Laut Syfrig sollen vom Seeparking alle profitieren: Bevölkerung, Touristen, Geschäfte und die Stadt selbst. Dies, weil der Carverkehr reduziert sowie der Schwanen- und der Löwenplatz aufgewertet werden können. Der Architekt richtete diesbezüglich einen Appell an die Stadt Luzern: «Das Projekt macht nur Sinn, wenn gleichzeitig durch eine Aufwertung der Plätze die Lebensqualität verbessert wird.»

Der zuständige Luzerner Stadtrat, Mobilitätsdirektor Adrian Borgula (Grüne), wollte die Pläne für das Seeparking auf Anfrage nicht kommentieren. Er verwies auf den Bericht «Attraktive Innenstadt», welcher am 18. Mai präsentiert wird. Darin zeigt der Stadtrat seine Strategie für die Carparkierung auf.