

Luzern: Stadtrat lässt Stadtpassage fallen

Stefan Dähler, Aktualisiert 06.07.2023, 14.02

Tourismus

Luzerns Stadtrat erteilt Stadtpassage eine Absage – Initianten setzen nun auf eine Seilbahn

Das Carparking-Projekt sei mit Kosten von bis zu 340 Millionen Franken zu teuer. Doch es kommt schon eine weitere Idee auf das Tapet.

Der Luzerner Stadtrat will *die Stadtpassage nicht weiterverfolgen*, wie er mitteilt. Das von Privaten initiierte Projekt sei zu teuer. [Es beinhaltete Carparkplätze in einem zusätzlichen Untergeschoss des Kantonsspital-Parkings](#), um die Innenstadt zu entlasten, eine unterirdische Fussgängerverbindung in die Altstadt und zur Erschliessung einen Strassentunnel zur Sedelstrasse.



Illustration: Stadt Luzern

Die Stadtpassage hätte das Kantonsspital mit der Altstadt verbinden sollen.

Eine Machbarkeitsstudie, an der Mitarbeitende der Stadt, des Kantons, des Spitals sowie von Privatfirmen beteiligt waren, habe zwar gezeigt, dass die Stadtpassage technisch realisierbar wäre. Es würden jedoch Investitionskosten von 270 bis 340 Millionen Franken anfallen, je nach Ausbaustandard – mit beziehungsweise ohne Autoparkplätze und sogenanntem «People Mover», einer Art Mini-Metro. Damit die ganze Anlage in 50 Jahren amortisiert werden kann, wären Beiträge der öffentlichen Hand von 80 bis 190 Millionen Franken nötig.

Weiter sei ein Baustart 2024 und damit Synergien mit Bauprojekten des Kantonsspitals nicht realistisch. Die Stadtpassage müsste in dieser kurzen Zeit zu viele Hürden überspringen, etwa Planungsarbeiten, Bewilligungsverfahren und den politischen Prozess mit Volksabstimmung. «Die Kosten und Risiken sind uns zu hoch», bilanziert Mobilitätsdirektor Adrian Borgula (Grüne).

Initianten planen Parking nun im Ibach



Roger Sonderegger, Präsident der IG Stadtpassage.

Bild: PD

Hinter dem Projekt steht die Stadtpassage AG. Verwaltungsratspräsident Roger Sonderegger, der auch Mitte-Grossstadtrat ist, sagt: «Der Stadtratsentscheid kommt für uns nicht überraschend. Wir sind stets informiert worden und er hat sich abgezeichnet.» Die Absage an die Stadtpassage sei «nachvollziehbar». «Für die ermittelten Kosten lassen sich keine Investoren begeistern und keine politische Mehrheit finden.»

Die AG steckt aber nicht den Kopf in den Sand. Sie hat das Projekt bereits zur **«Stadtpassage PLUS»** weiterentwickelt. Vorgesehen ist ein *oberirdisches Parkhaus im Ibach* – ähnlich, wie es beim Metro-Projekt angedacht war. Dieses könnte Platz für Cars bieten, aber auch für Autos und allenfalls ein VBL-Busdepot. Von dort soll *eine Seilbahn via Friedental zur Zwischenstation Kantonsspital fahren*, wo die Bahn in ein *unterirdisches Kabinensystem* abtaucht und ins Stadtzentrum führt.

«Es braucht nach wie vor eine Lösung für die Cars», sagt Sonderegger. «Der Vorteil des oberirdischen Parkhauses ist, dass es deutlich günstiger wäre als die unterirdische Variante beim Kantonsspital. Zudem müsste man nicht mehr in die Stadt fahren und das Gebiet Ibach erhielte einen ÖV-Anschluss, wodurch es attraktiv würde für Entwicklungsprojekte.»

Die genauen Standorte für das Parkhaus und die Bahnstation im Stadtzentrum stehen noch nicht fest. Weitere Informationen, etwa zu den Kosten und zur Finanzierung, werde man in den nächsten Wochen bekannt geben. Erste Abklärungen zur baulichen und finanziellen Machbarkeit seien bereits getroffen worden. «Wir sind überzeugt, dass das Projekt machbar ist», sagt Sonderegger.

Borgula: «Müssen uns frisch orientieren»

Der Stadtrat habe die «Stadtpassage PLUS» noch nicht beurteilt, sagt Borgula. Daher könne er dazu noch keine Aussagen machen. Im kommenden Winter wolle man das weitere Vorgehen in Sachen Carregime in einem Bericht und Antrag dem Parlament aufzeigen. Ob der Stadtrat weiterhin eine zentrale Parkierungslösung anstrebt und ob auch andere Projekte wie das

Parkhaus Musegg nochmals aufs Tapet kommen, sei ebenfalls offen. «Wir müssen uns frisch orientieren.»



Die Carhalteplätze auf dem Löwen- und Schwanenplatz (hier im Bild) sollen gebührenpflichtig werden.

Bild: Urs Flüeler/Keystone

Kurz- bis mittelfristig plant der Stadtrat ein Übergangsregime: eine Anhaltegebühr auf dem Schwanen- und dem Löwenplatz und die Einführung eines elektronischen «Slot Managements». Letzteres sieht vor, dass Carpark- und Halteplätze im Voraus reserviert und bezahlt werden müssen. «Das Ziel ist, das Caraufkommen besser zu steuern und die Innenstadt zu entlasten», sagt Borgula.

Wann genau die Massnahmen eingeführt werden können, stehe noch nicht fest. «Für die Gebührenerhebung braucht es eine Reglements Anpassung.» Beim Slot Management gebe es noch offene Fragen, zum Beispiel, was passiert, wenn jemand zu spät kommt und das Reservations-Zeitfenster verpasst. «Es gibt bisher schweizweit noch keine Erfahrungen mit einem solchen System.»