Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
www.stadtrat.stadtluzern.ch

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

# Antwort auf die Interpellation 144

# MIV-Anbindung und Parkierung im Rahmen der Planung des Durchgangsbahnhofs Luzern

Anna-Sophia Spieler namens der FDP-Fraktion vom 26. November 2025
StB 481 vom 15. Juni 2026

**Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 17. September 2026 beantwortet**

In der Interpellation wird festgehalten, dass der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) eines der bedeutendsten Verkehrsprojekte der kommenden Jahrzehnte sei. Mit seiner Realisierung werde nicht nur der überlastete Bahnknoten Luzern entlastet, sondern auch der gesamte Stadtraum rund um den Bahnhofplatz neu gestaltet. Gemäss den aktuellen Planungsgrundlagen seien im Bahnhofperimeter verschiedene Anpassungen der Verkehrsführung, der Anbindung sowie der Parkierung vorgesehen. Diese Veränderungen hätten potenziell weitreichende Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs, die Verkehrssituation in den angrenzenden Quartieren und die Nutzung des öffentlichen Raums. Zudem sei zu berücksichtigen, dass der Bahnhof Luzern auch künftig die zentrale Mobilitäts-drehscheibe der Region bleiben soll – erreichbar für alle Verkehrsmittel. Vor diesem Hintergrund stellen sich für die Interpellantin die nachstehenden Fragen, welche der Stadtrat wie folgt beantwortet:

*Zu 1.:*
*Kennt der Stadtrat die im Rahmen der aktuellen Planungsdiskussionen geäusserten Forderungen und Anliegen zur Anbindung des motorisierten Individualverkehrs und Parkierung rund um den Bahnhof Luzern?*

Der Stadtrat wird durch die für das Projekt DBL federführende Baudirektion laufend und umfassend über den Projektstand, die aktuellen Fragestellungen und sich verändernde Rahmenbedingungen informiert. Anstehende Entscheide werden im Stadtrat diskutiert und anschliessend über die Vertreterinnen und Vertreter in die verschiedenen Gremien der Knotenorganisation «Bahnknoten Luzern», des DBL und des Masterplans eingebracht. Die in der aktuellen Planungsdiskussion geforderten Anliegen zur Anbindung des motorisierten Individualverkehrs und der Parkierung rund um den Bahnhof Luzern fliessen in die Erarbeitung des Masterplans mit ein. Dort werden sie im Rahmen der Entscheidungsfindung durch Stadt und Kanton aus einer gesamtheitlichen Betrachtung gemeinsam beurteilt und angemessen berücksichtigt.

*Zu 2.:*
*Wie beurteilt der Stadtrat die Wichtigkeit, dass die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs auch beim neugestalteten Bahnhof zuverlässig funktioniert?*

Der motorisierte Individualverkehr ist zusammen mit dem Bus-, dem Velo- und dem Fussverkehr Teil der wichtigsten Verkehrsdrehscheibe der Zentralschweiz. Sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus gesellschaftlicher und ökologischer Sicht ist es von grösster Wichtigkeit, dass diese weiterhin funktioniert. Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs jederzeit und für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist.

*Zu 3.:*
*Wie beurteilt der Stadtrat die Wichtigkeit, dass das Parkplatzangebot direkt beim Bahnhof in etwa erhalten bleibt?*

Das Parkplatzangebot im Raum Bahnhof Luzern, das im Wesentlichen aus den Parkhäusern P1, P2 und P3 besteht, dient sowohl den Nutzungen des Bahnhofs selbst, als auch jenen der bahnhofnahen Betriebe wie KKL oder SGV und den Bildungszentren der Universität Luzern, Hochschule Luzern und der Berufsbildung. Darüber hinaus parkieren an diesem zentralen Ort auch Besuchende der Ladengeschäfte in der Verteilebene des Bahnhofs, der Gesundheitseinrichtungen im Bahnhofsgebäude sowie Besuchende der Innenstadt.

Der Stadtrat erachtet die Verfügbarkeit der Parkplätze insbesondere für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung sowie für das KKL und die Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen als wichtig. Aus fachlicher Sicht sind die nach dem Wegfall des Parkhauses P1 verbleibenden rund 520 Parkplätze für die erwähnten Nutzungen ausreichend. Das Parkplatzangebot soll künftig zusätzlich mit Reservationssystemen organisiert werden, damit die effektive Verfügbarkeit für diese Betriebe gesichert ist.

Der Stadtrat stützt diese fachliche Sicht. Aufgrund der im Juni 2026 kommunizierten Vereinbarung von Kanton und Stadt zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Bahnhofumfeld Luzern («Vereinbarung Raum Bahnhof Luzern») werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der SBB trotzdem erneut Möglichkeiten zur Kompensation der wegfallenden Parkplätze im Parkhaus P1 im Umfang von 200 bis 250 Parkplätzen geprüft. Im Hinblick auf die voraussichtlich Ende Juni beginnende Vernehmlassung zur Bundesbotschaft zum Ausbauschritt 2027 der Bahninfrastruktur ist es den beiden Exekutiven von Kanton und Stadt wichtig, eine übereinstimmende Haltung zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Raum Bahnhof zu präsentieren. Vorgesehen sind Busbeschleunigungs- und Verkehrssicherheitsmassnahmen insbesondere für die Velofahrenden. Im Gegenzug hat sich der Stadtrat u. a. bereit erklärt, eine Kompensation des Parkhauses P1 erneut zu prüfen.

*Zu 4.:*
*Wie hoch ist die jeweilige Auslastung der Parkhäuser P1, P2 und P3? Ist die Auslastung über die Jahre zu- oder abnehmend?*

Die Parkhäuser in der Stadt Luzern sind im Tagesverlauf generell sehr unterschiedlich ausgelastet. Die höchste Auslastung weisen die Parkhäuser jeweils nach dem Mittag auf, nachts sind sie durchschnittlich weniger als zu einem Viertel besetzt.

Im Hinblick auf die Beratung des B+A 15 vom 4. Mai 2022: «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2. Städtische Aufgaben» wurde die Belegung der Parkhäuser im Raum Bahnhof in der Studie «Parkierung Raum Bahnhof Luzern» (Beilage 4) für das Jahr 2019 ausgewertet. Die durchschnittliche Belegung der Parkhäuser betrug:

P1 (377 PP): nachts (3–4h) 8 %, am Vormittag (9–10h) 48 %, am frühen Nachmittag (14–15h) 87 %
P2 (76 PP): nachts (3–4h) 4 %, am Vormittag (9–10h) 68 %, am frühen Nachmittag (14–15h) 90 %
P3 (447 PP): nachts (3–4h) 8 %, am Vormittag (9–10h) 53 %, am frühen Nachmittag (14–15h) 65 %

Die Belegung der Parkhäuser P1 bis P3 über den ganzen Tag (24h) beträgt 43 Prozent. An 96 Tagen des Jahres 2019 (26 Prozent aller Tage des Jahres) waren die Parkhäuser P1 bis P3 mindestens einmal im Tagesverlauf zu 100 Prozent ausgelastet. Die Auslastung der drei Parkhäuser im Bahnhofgebiet ist in den letzten Jahren in etwa konstant, abgesehen vom pandemiebedingten Einbruch der Parkierungsvorgänge in den Jahren 2020 und 2021.

*Zu 5.:*
*Wie ist die Auslastung des Parkhauses P1 über die verschiedenen Wochentage hinweg? Gibt es Unterschiede?*

Die durchschnittliche Zahl der parkierten Fahrzeuge im Parkhaus P1 (mit 377 PP) über die verschiedenen Wochentage zeigt, dass die Auslastung an den Wochenenden, insbesondere an Samstagen, höher ist als an Werktagen. Die durchschnittliche Belegung des Parkhauses P1 betrug:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Mo–Fr: | nachts (3–4h) 7 %, | am Vormittag (9–10h) 50 %, | am frühen Nachmittag (14–15h) 85 % |
| Sa: | nachts (3–4h) 11 %, | am Vormittag (9–10h) 55 %, | am frühen Nachmittag (14–15h) 98 % |
| So: | nachts (3–4h) 14 %, | am Vormittag (9–10h) 32 %, | am frühen Nachmittag (14–15h) 91 % |

*Zu 6.:*
*Hat der Stadtrat analysiert, wie sich die Aufhebung des Parkhauses P1 auf das umliegende Wirtschaftsgeschehen auswirkt?*

Eine Nutzen- und Potenzialstudie zum DBL wird aktuell durch den Kanton erarbeitet. Eine spezifische Studie zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Aufhebung des Parkhauses P1 wurde nicht erstellt. Die Auswirkungen der Parkierung wurden jedoch im Rahmen der Studie «Parkierung Raum Bahnhof Luzern» sowie im Zusammenhang mit den städtischen Aufgaben zum DBL beurteilt. Durch eine auf die Bedürfnisse der angrenzenden Betriebe abgestimmte Bewirtschaftung der Parkplätze kann der Parkraum besser genutzt werden. Diese Haltung hat der Grosse Stadtrat mit der Verabschiedung des B+A 15/2022 bestätigt. Der Durchgangsbahnhof ermöglicht mehr, raschere und direktere ÖV-Verbindungen. Die damit verkürzte Reisezeit und die besseren Umsteigebeziehungen erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für all jene, die für ihre Reise nicht auf den MIV angewiesen sind. Dadurch wird sich der Modalsplit verändern und der MIV-Anteil reduziert.

*Zu 7.:*
*Wie viele Parkplätze wären aufgrund der aktuellen Vorgaben rund um den Bahnhof Luzern bewilligungsfähig?*

Im Rahmen der Studie «Parkierung Raum Bahnhof Luzern» wurde als Grundlage hergeleitet, wie viele Parkplätze für die Nutzungen der angrenzenden Betriebe (KKL, SGV, Gesundheitseinrichtungen und Büroarbeitsplätze im Bahnhof, Schulen sowie Ladengeschäfte) gemäss Parkplatzreglement der Stadt Luzern einer privaten Bauherrschaft bewilligt und damit erstellt werden könnten. Es sind dies 300–400 Parkplätze; davon lediglich 35 für die Einkaufsgeschäfte. Es sind somit weniger als die mit dem Bestand der Parkhäuser P2 und P3 verbleibenden rund 520 Parkplätze. Deshalb ist ein Ersatz der mit dem Parkhaus P1 wegfallenden Parkplätze aus fachlicher Sicht nicht notwendig.

*Zu 8.:*
*Wie wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den MIV während der Bauphase gewährleistet?*

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs wird jederzeit gewährleistet sein. Details zur verkehrlichen Erschliessung des Bahnhofs und der angrenzenden Betriebe während der Bauzeit des DBL werden zurzeit in Zusammenarbeit von SBB, Kanton Luzern, VVL und Stadt Luzern erarbeitet. Die entsprechende, auf den Masterplan abgestimmte Studie wird im Frühjahr 2027 vorliegen. Ziel der Studie ist es, eine bestmögliche Erschliessung für alle Verkehrsarten zu ermöglichen, die auch die Bedürfnisse der angrenzenden Quartiere berücksichtigt und gleichzeitig die Bauarbeiten nicht behindert oder verzögert.

*Zu 9.:*
*Beabsichtigt der Stadtrat die vollständige Anzahl Parkplätze, die durch die Aufhebung des Parkhauses P1 wegfallen, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Luzern zu kompensieren? Falls nein, in welchem Umfang (Parkplatzanzahl) soll eine Kompensation stattfinden?*

Wie bereits in der Antwort auf die Frage 7 aufgezeigt, sind mit Einführung eines Reservationssystems für die Betriebe rund um den Bahnhof auch nach dem Wegfall des Parkhauses P1 genügend Parkplätze im Raum Bahnhof vorhanden. Dies umso mehr, als mit der Realisierung des DBL das Ziel verbunden ist, den Modalsplit hin zu einem grösseren Anteil des öffentlichen Verkehrs zu verändern. Wie in der Antwort auf die Frage 3 ausgeführt, werden im Rahmen der unterzeichneten Vereinbarung von Kanton und Stadt zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Bahnhofumfeld Luzern («Vereinbarung Raum Bahnhof Luzern») Möglichkeiten für einen Teilersatz der wegfallenden Parkplätze im Parkhaus P1 unter Einbezug des Kantons und der SBB nochmals geprüft.

*Zu 10.:*
*Wie beurteilt der Stadtrat die Höhe des künftig entstehenden Parkplatz-Suchverkehrs bei einem Wegfall des P1 und der Reduktion der Hälfte der öffentlichen Parkplätze im Rahmen der Klima- und Energiestrategie in der Innenstadt?*

Die Stadt Luzern verfügt über ein Parkleitsystem, das die Daten auch für Onlineplattformen und Navigationssysteme bereitstellt. Dadurch ist für die Nutzenden schon vor Fahrtbeginn ersichtlich, ob das gewünschte Parkhaus noch über freie Parkplätze verfügen wird. Mit dem bereits erwähnten Reservationssystem in den Parkhäusern P2 und P3 erhalten die Nutzenden sogar die Möglichkeit, Parkplätze in Zukunft vorzeitig zu reservieren. Dadurch und vor allem aufgrund der bereits erwähnten Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und der damit verbundenen Verlagerung des Modalsplits hin zum ÖV rechnet der Stadtrat nicht mit einem längerfristig hohen Parksuchverkehr aufgrund der Reduktion der Parkplatzzahl im Bahnhofgebiet. Kurzfristige Verlagerungseffekte während der Umstellung können nicht ausgeschlossen werden.

*Zu 11.:*
*Wie beurteilt der Stadtrat das Risiko, dass sich die Projektumsetzung verzögern könnte, falls die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem motorisierten Individualverkehr nicht* zufriedenstellend *gelöst wird und dies zu Einsprachen oder Verbandsbeschwerden führt?*

Mit dem DBL wird ein ausgewogenes und auf die verschiedenen Zielsetzungen abgestimmtes Gesamtprojekt erarbeitet. Aufgrund der zum Teil divergierenden Interessen und der beschränkten Ressourcen können nicht alle Maximalforderungen erfüllt werden. Der Stadtrat und die Projektpartnerinnen und -partner stehen deshalb in einem regen Austausch mit verschiedenen Kreisen und berücksichtigen deren Anliegen bestmöglich. Mit diesem Vorgehen kann das Risiko von Einsprachen oder Verbandsbeschwerden reduziert werden, gänzlich verhindern lassen sich diese bei einem Projekt dieser Grösse und Komplexität aber nicht.

*Zu 12.:*
*Wie wichtig beurteilt der Stadtrat eine direkte MIV-Anbindung des Bahnhofs Luzern ohne Umwege über Quartiere, um diese verkehrlich nicht zusätzlich zu belasten?*

Der Bahnhof Luzern ist bereits heute die grösste Verkehrsdrehscheibe der Zentralschweiz. Diese wird mit dem Ausbau zum DBL noch an Bedeutung gewinnen. Die bereits erwähnte Veränderung des Modalsplits hin zum ÖV durch die Realisierung des DBL wird aus Sicht des Stadtrates generell zu einer Abnahme des MIV führen. Von grosser Wichtigkeit ist dem Stadtrat auch, die städtebauliche Eingliederung des DBL und eine Verbesserung der Zugänglichkeit zu ermöglichen. Deshalb erarbeiten Kanton und Stadt gemeinsam den Masterplan Raum Bahnhof Luzern. Neben einer guten Erreichbarkeit des Bahnhofs geht es im Masterplan auch darum, die angrenzenden Quartiere vor zusätzlichem MIV zu schützen sowie zusätzliche und bessere Aufenthaltsräume zu schaffen. Deshalb erachtet der Stadtrat die Vermeidung unnötiger (Umweg-)Fahrten des MIV als sehr wichtig und ist überzeugt, mit den bisherigen Entscheiden zum Masterplan dazu beizutragen.