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

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Stellungnahme zur Motion 188

Sichere und barrierefreie Verbindung zwischen den Behindertenparkplätzen an der Frohburgstrasse und dem Bahnhofeingang Ost sowie Prüfung eines zusätzlichen Behindertenparkplatzes beim Bahnhof West

Marta Lehmann und Zoé Stehlin namens der SP/JUSO-Fraktion, Monika Weder und Marco Müller namens der GRÜNE/JG-Fraktion sowie Anna-Lena Beck und Martin Huber namens der GLP-Fraktion vom 30. März 2026
Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 663 vom 2. September 2026

Mediensperrfrist: 16. Oktober 2026, 11.00 Uhr

Ausgangslage

Die Motionärinnen und Motionäre bemängeln die Situation für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auf dem Weg zwischen den Behindertenparkplätzen an der Frohburgstrasse und dem Bahnhofeingang Ost. Sie beziehen sich auf Art. 2 Abs. 3 BehiG, wonach eine Benachteiligung vorliegt, wenn der Zugang zu einer öffentlich zugänglichen Anlage nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist. Die heute bestehenden Querungen erfüllten diese Anforderungen nicht. Zudem fehle im Bereich Bahnhof West eine nahegelegene, hindernisfreie Parkiermöglichkeit. Mit der Motion soll der Stadtrat darum beauftragt werden:

1. Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit zwischen den Behindertenparkplätzen an der Frohburgstrasse und dem Bahnhofeingang Ost zu erarbeiten und dem Grossen Stadtrat eine entsprechende Beschlussvorlage zu unterbreiten.
2. Die Schaffung eines zusätzlichen, hindernisfreien Behindertenparkplatzes im Bereich des Bahnhofs West – insbesondere im Umfeld der Zentralstrasse 7 – zu prüfen und dem Grossen Stadtrat darüber Bericht zu erstatten.

Im Januar 2026 wurde das Postulat 111, Marta Lehmann und Zoé Stehlin namens der SP/JUSO-Fraktion vom 18. August 2025: «Barrierefreier Kurzhalteplatz direkt am Haupteingang des Bahnhofs Luzern – für einen gleichberechtigten Zugang von Personen mit Mobilitätseinschränkungen», vom Grossen Stadtrat abgelehnt. Das Postulat forderte vom Stadtrat zu prüfen, ob bei Nichtgebrauch der für Bahnersatzbusse vorgesehenen Haltekante Y ein Kurzhalteplatz für Personen mit Mobilitätseinschränkungen reserviert und entsprechend signalisiert werden könne, wie sich Lage, Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der Behindertenparkplätze an der Frohburgstrasse verbessern lassen und welche technischen, rechtlichen und organisatorischen Standards künftig gewährleisten, dass bei Planung und Umsetzung von Kurzhaltezonen am Bahnhof Luzern systematisch die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität berücksichtigt werden.

Erwägungen

1. Berücksichtigung von Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Die Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und die Gestaltung einer barrierefreien städtischen Infrastruktur sind wichtige Anliegen, die vom Stadtrat gestützt werden. Deshalb setzt sich der Stadtrat dafür ein, dass die Bedürfnisse von

Personen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten miteinbezogen und berücksichtigt werden. Diese Anliegen fliessen bereits heute durch die geltenden Gesetze, Normen und Richtlinien in die Planung der städtischen Infrastruktur ein. Zusätzlich steht die Stadt Luzern im Austausch mit dem Verein Hindernisfrei Bauen Luzern (hblu) und weiteren Stakeholdern und Interessengruppen. Sie bezieht diese im Rahmen der Erarbeitung von Projekten ein, um die betroffenen Gruppen abzuholen und die Projekte möglichst mit den Bedürfnissen aller Anspruchsgruppen zu erarbeiten. Bei der Umsetzung des Masterplans Raum Bahnhof Luzern werden die erforderlichen Grundlagen und Nachweise zur Erfüllung des BehiG und der Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen erfolgen.

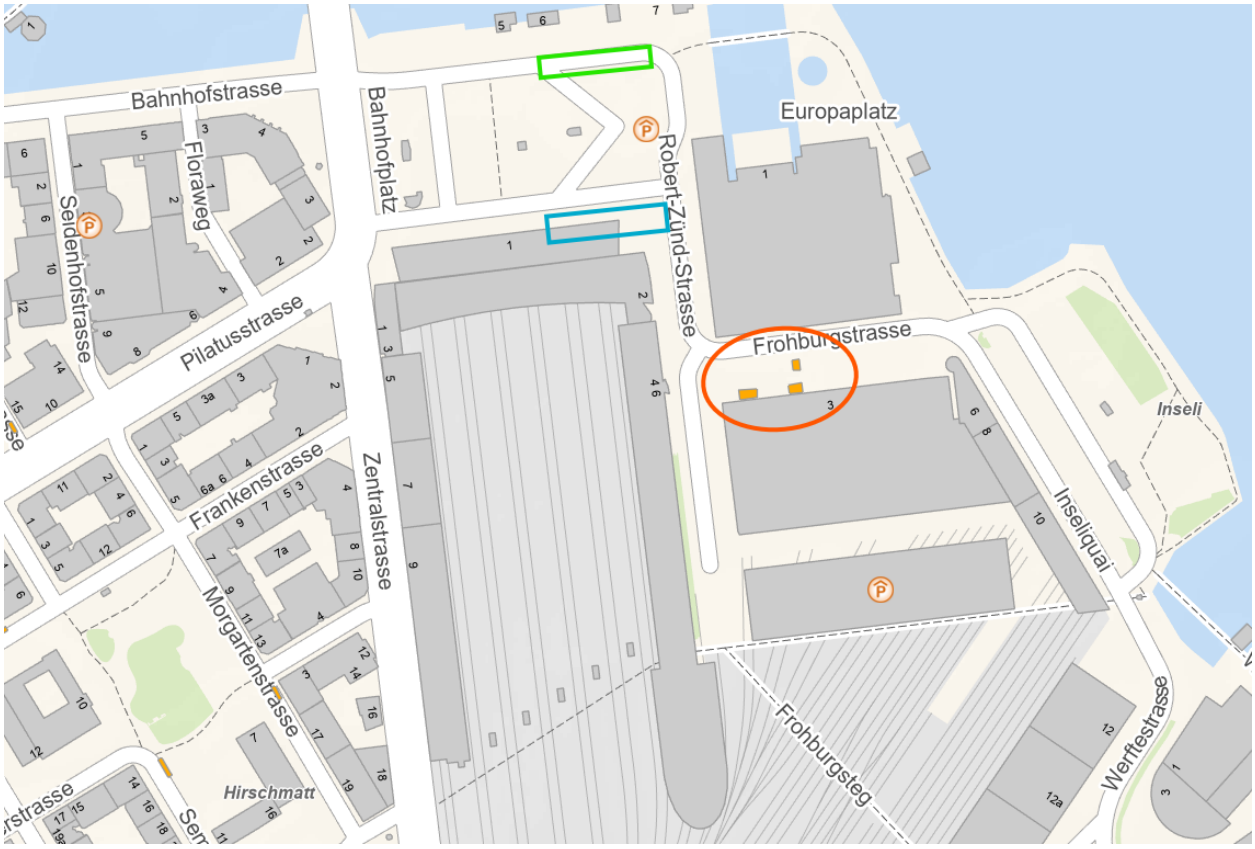
Die Motionärinnen und Motionäre beziehen sich auf Art. 2 Abs. 3 BehiG und sind der Meinung, dass der Zugang zum Bahnhof Luzern für mobilitätseingeschränkte Menschen nur unter erschwerten Bedingungen möglich sei. Für die Beurteilung des Zugangs beurteilt der Stadtrat nachfolgend die Zugänglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Auto bis zum Bahnhofseingang. Da es sich beim Bahnhof Luzern bekanntlich um einen Kopfbahnhof handelt und die bestehende Personenunterführung Süd weder Rampen noch Liftanlagen zu den Perrons aufweist, bleibt mobilitätseingeschränkten Personen der Zugang zu den Zügen nur über die Haupthalle. Die Bahnhofszugänge Ost und West führen jeweils direkt auf das angrenzende Perron. Für Abfahrten auf den Gleisen dazwischen ist immer ein Weg via Haupthalle erforderlich. Somit sind Zugangspunkte für mobilitätseingeschränkte Personen nahe an der Haupthalle am besten geeignet.

Für mobilitätseingeschränkte Personen, die mit dem Bus an- oder weiterreisen, ist relevant, dass die Haltekanten auf dem Bahnhofplatz noch nicht vollständig den Anforderungen des Behinderungsgleichstellungsgesetzes genügen. Sie liegen alle in kurzer Distanz zur Haupthalle. Wenn die An- oder Weiterreise mit dem Auto erfolgt, stehen neben den in der Motion genannten rollstuhlgerechten Parkplätzen an der Frohburgstrasse mehrere Parkings zur Verfügung, die direkt mit der Haupthalle des Bahnhofs verbunden sind. Die Wegverbindung von den rollstuhlgerechten Parkplätzen im Parking P1 ist am kürzesten, da diese Parkplätze direkt beim Eingang zur Haupthalle im Untergeschoss gelegen sind. Aber auch das P2 und das P3 bieten entsprechende Parkplätze an.

2. Projekt «Haltekante Y» führte zur Verschiebung und Erweiterung der «Kiss-and-Ride»-Parkplätze
Mit dem Bau der hindernisfreien Haltekante (Kante Y, blauer Kasten in unten stehender Übersicht) für den Ersatzverkehr sowie als Halteplatz für den Ersatzbus der vbl sind die «Kiss-and-Ride»-Parkplätze vor dem Bahnhof weggefallen bzw. verschoben worden (Details zum Projekt). Die Haltekante Y ist die erste Bushaltekante im Bereich Bahnhof Luzern, welche die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt und somit hindernisfrei zugänglich ist.

Das Projekt «Haltekante Y» wurde im Austausch mit dem Verein Hindernisfrei Bauen Luzern (hblu) realisiert. hblu begrüsst den neuen Standort für die Bahnersatzbusse direkt vor dem Bahnhofgebäude und die damit verbundenen kurzen Umsteigewege insbesondere für mobilitätseingeschränkten Nutzende der Bahn. Zukünftig können gemäss hblu so auch Menschen mit Behinderung die Bahnersatzbusse selbstständig benutzen. In der Vergangenheit hielten Bahnersatzbusse vor dem «Seebistro Luz» an der Kante Z (grüner Kasten) an. Der Buseinstieg erfolgte in beengten Verhältnissen. Aufgrund der Baumreihe und Bepflanzungen war der Bahnersatz für Menschen mit Behinderung an dieser Lage kaum nutzbar.

Als Ersatz für die ursprünglichen «Kiss-and-Ride»-Parkplätze vor dem Bahnhof wurde vor der ehemaligen Poststelle an der Frohburgstrasse ein erweitertes Angebot an Kurzzeitparkplätzen, Taxiumschlagplätzen und vier rollstuhlgerechten Parkplätzen realisiert (oranger Kreis).



Lageplan Bahnhof Luzern

3. Bestehende Parkplätze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen am Bahnhof (Ost) sowie Bahnhofparking

Die Bahnhofparkings P1 bis P3 bieten derzeit fünf rollstuhlgerechte Parkplätze an. Unter Anwendung der gültigen Normen für Parkierungsanlagen (Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten») wären heute in Abhängigkeit von den Parkplatzzahlen der Anlagen jedoch insgesamt 14 rollstuhlgerechte Parkfelder erforderlich. Die Lage dieser Parkfelder ist für Bahnhofsnutzende mit Mobilitätseinschränkungen ideal, daher wäre in einem nächsten Schritt mit den Anlagenbetreibern zu prüfen, wie die Anzahl der Parkfelder und deren Bekanntheit erhöht werden kann.

Das Angebot in Luzern wurde zusätzlich mit den Bahnhöfen Winterthur, Bern und St. Gallen verglichen:

	Bahnhofsnutzende (pro Tag)	IV-PP in angrenzenden Parkings	IV-PP in Distanz <100m
Luzern	153’800	5 (Normbedarf 14)	4 (Frohburg)
Winterthur	132’300	2	1
Bern	310’200	12	2
St. Gallen	77’800	7	2

Luzern hält damit dem Vergleich mit anderen Städten stand. Die Einschätzung der Motionärinnen und Motionäre, wonach der Zugang zum Bahnhof Luzern für mobilitätseingeschränkte Menschen ungenügend oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich sein soll, kann im Grundsatz nicht nachvollzogen werden, da mit den Parkings P1 und P2 der Zugang als sehr gut beurteilt wird. Die konkret bemängelte Verbindung von der Frohburgstrasse zum Bahnhofeingang Ost wird nachfolgend beurteilt.

Die vier rollstuhlgerechten Parkfelder vor dem alten Postgebäude an der Frohburgstrasse können mit einer entsprechenden IV-Parkkarte genutzt werden. Sie befinden sich in rund 50 m Entfernung zum östlichen Eingang des Bahnhofsgebäudes. Da die Stadt Luzern direkt angrenzend an den Bahnhof über keine geeigneten Flächen verfügt, mietet sie diese Parkplätze vom Kanton und stellt sie der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Entlang der bestehenden Wegführung sind keine baulichen Hindernisse vorhanden. Es handelt sich dabei um eine Trottoirverbindung, die von der Rampe zum Parkhaus P3 und der Verbindung zur Rückseite der Uni gequert wird. Für eine Trottoirüberfahrt gelten die gleichen Verkehrsregeln wie bei einem Trottoir, der Fussverkehr ist vortrittsberechtigt. Die Situation wurde erst vor wenigen Jahren baulich verbessert, damit die Verkehrssicherheit über die Einfahrten (Parkhaus P3, Zufahrt Velostation, Anlieferungen SBB und Uni) bestmöglich gewährleistet ist.

Generell können Personen mit Gehbehinderung, die auf einen spezifischen Transport angewiesen sind, eine Behindertenparkkarte beantragen. Der Zweck dieser Karte ist es, ihnen die Mobilität und den Zugang zu öffentlichen Einrichtungen zu verbessern und das tägliche Leben zu erleichtern. Diese Parkkarte berechtigt u. a. Fahrzeuge, auf Parkplätzen mit zeitlicher Begrenzung unbeschränkt zu parkieren. Somit besteht kein zeitlicher Druck für den Ein- und Ausstieg.

4. Subjektive vs. objektive Sicherheit am Bahnhofeingang Ost

Das Bahnhofsumfeld ist geprägt durch eine Vielzahl an Fahr- und Wegbeziehungen von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Auf der Ostseite des Bahnhofs ist der Fussverkehr vortrittsberechtigt, und die Wegführung ist baulich (Trottoirkanten) vom übrigen Verkehr getrennt. Der neue «Kiss-and-Ride»-Parkplatz ermöglicht eine direkte und übersichtliche Anbindung an das Bahnhofsgebäude (Ost), die Sichtbeziehungen sind gegeben.

Das Tiefbauamt hat die Situation aufgrund der Motion vor Ort noch einmal geprüft und kommt zum gleichen Schluss wie bereits bei der Stellungnahme zum Postulat 111. Der Übergang vom Frohburg zum Bahnhofeingang Ost weist keine Hinweise auf eine Gefahrenstelle für den Fussverkehr im Querungsbereich (Trottoirüberfahrt Erschliessung P3) auf. Auch das Unfallgeschehen gibt keine Hinweise für eine erhöhte Gefährdung der Zufussgehenden. Die Situation ist bezüglich der objektiven Sicherheit für den Fussverkehr als gut einzuschätzen.

Gerade an Orten mit komplexen Verkehrsbeziehungen und relativ hohem Fussverkehrsaufkommen oder Fahrmanövern kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Nutzende die Situation oder die subjektive Sicherheit als unzureichend empfinden. Das Tiefbauamt hat einzig die fehlende taktil-visuelle Markierung als Mangel festgestellt. Diese wird in Absprache mit dem Verband für Sehbehinderte ergänzt.

5. Stark genutzter Strassenraum – Bahnhof (West)

In der Motion wird die Prüfung von rollstuhlgerechten Parkmöglichkeiten im Bereich der Zentralstrasse 7 (Bahnhof Westeingang) verlangt. Die Zentralstrasse ist eine viel befahrene, heterogen genutzte Kantonsstrasse. Aus verkehrsplanerischer Sicht eignet sich dieser enge und stark befahrene Raum nicht für Parkplätze. Einerseits sprechen verkehrssicherheitstechnische Gründe, wie die notwendigen Parkmanöver, dagegen. Andererseits sind diese Manöver an Kantonsstrassen für einen funktionierenden und stetigen Verkehrsablauf nicht erwünscht. In der Regel sind deshalb entlang von Kantonsstrassen keine neuen Parkfelder zulässig. Werden ausnahmsweise Parkfelder entlang von Kantonsstrassen vom Kanton angeordnet, gelten für ihre Ausgestaltung die kantonalen Richtlinien. Weiter stünde ein Parkfeld auf Höhe Hausnummer Zentralstrasse 7 in Konflikt mit der Anlieferung des Westflügels des Bahnhofs Luzern. Aus diesen Gründen sieht der Stadtrat davon ab, bei der zuständigen Behörde des Kantons einen Parkplatz an der Zentralstrasse zu beantragen.

In Anbetracht der Zahl der rollstuhlgerechten Parkfelder im Umfeld des Bahnhofs Luzern und deren Auslastung ist das Angebot mengenmässig ausreichend. Zudem besteht an der Morgartenstrasse an der Ecke Murbacherstrasse bereits ein rollstuhlgerechtes Parkfeld. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung ist das Angebot auf der Westseite des Bahnhofs gering. Wenn auch die Wege zur Haupthalle lang und eher unattraktiv sind, wird der Stadtrat prüfen, ob an der Murbacherstrasse ein zusätzliches rollstuhlgerechtes Parkfeld realisiert werden kann, um das Angebot im Quartier zu erhöhen.

6. Kurzfristige Massnahmen

Der Stadtrat führte bereits in seiner Stellungnahme zum Postulat 111 aus, dass er Massnahmen, die sich im Rahmen des Masterplans als kurzfristige Lösungen für Verbesserungen rund um den Bahnhof ergeben, rasch umsetzen wird. Aufgrund der vorangehenden Erläuterungen werden vom Tiefbauamt folgende kurzfristigen Massnahmen empfohlen:

- Ergänzung der taktil-visuellen Markierungen vom Parkplatz Frohburg zum Bahnhofeingang Ost;
- TAG als Betreiberin von P1 und P2 darauf hinweisen, die Anzahl rollstuhlgerechter Parkfelder und allfällige Kurztarife für Begleitfahrten (zirka 30 Minuten) zu prüfen;
- Prüfung eines weiteren rollstuhlgerechten Parkfelds auf der Murbacherstrasse.

Folgekosten bei einer Erheblichkeitserklärung der Motion

Die Kosten für die vom Tiefbauamt empfohlenen Massnahmen sind gering und belaufen sich auf rund Fr. 10’000.–. Bei einer Erheblicherklärung fallen weitere Kosten von etwa Fr. 50’000.– bis Fr. 100’000.– für die Prüfung von baulichen Anpassungen beim Übergang von der Frohburgstrasse zum Bahnhofeingang Ost sowie in der Murbacherstrasse/Zentralstrasse an. Für diese Arbeiten würden externe Planerbüros einbezogen, und ein separater Planungsbericht wäre zu erstellen. Um diesen zu erarbeiten, müssten andere Projekte im Tiefbauamt zurückgestellt werden.

Fazit

Wie der Stadtrat bereits in seiner Stellungnahme zum Postulat 111 dargelegt hat, haben die Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen auch für ihn einen hohen Stellenwert. Auch ist unbestritten, dass der Zugang zum Bahnhof Luzern möglichst hindernisfrei ausgestaltet und genügend Parkierungsmöglichkeiten in Form von rollstuhlgerechten Parkplätzen angeboten werden sollen.

Die Wegführung zwischen den neuen «Kiss-and-Ride»-Parkplätzen von der Frohburgstrasse bis zum Bahnhofsgebäude entspricht zwar nicht vollwertig den derzeitigen baulichen Standards, jedoch handelt es sich um eine übersichtliche und sichere Verbindung zum Bahnhofsgebäude. Mit der Ergänzung der bisher fehlenden taktil-visuellen Markierungen wurden nun die letzten Mängel behoben. Wie bereits in der Stellungnahme zum Postulat 111 ausgeführt, sieht der Stadtrat vor dem Hintergrund der Arbeiten zum «Masterplan Raum Bahnhof Luzern» davon ab, ein umfangreiches Bauprojekt am Rampenbauwerk zum Bahnhofparking P3 anzustossen. Mit einem solchen könnte zwar die Wegführung des Parkierungs- und des Veloverkehrs weiter optimiert und die Situation für die Zufussgehenden verbessert werden. Der Aufwand wäre jedoch unverhältnismässig hoch. Für die Arbeiten müsste zudem ein umfassender Planungsprozess über mehrere Jahre angestossen werden.

Auch das Parkierungsangebot im Raum Bahnhof in Form von rollstuhlgerechten Parkfeldern erachtet der Stadtrat im Vergleich mit anderen Bahnhöfen als ausreichend. Einzig in den Parkhäusern P1 bis P3 wären unter Anwendung der gültigen Normen für Parkierungsanlagen (Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten») mehr rollstuhlgerechte Parkfelder erforderlich. Da die Lage dieser Parkfelder für Bahnhofsnutzende mit Mobilitätseinschränkungen ideal ist, ist der Stadtrat bereit, in einem nächsten Schritt mit den Anlagenbetreibern zu prüfen, wie die Anzahl der Parkfelder und deren Bekanntheit erhöht werden kann.

Der enge und stark befahrene Raum an der Zentralstrasse eignet sich dagegen nicht für zusätzliche Parkiermöglichkeiten. Zudem bringen zusätzliche hindernisfreie Parkiermöglichkeiten an der Zentralstrasse oder an benachbarten Standorten kaum einen Mehrwert für mobilitätseingeschränkte Personen, da der Zugangsweg via Haupthalle erfolgen muss und länger ist als die vorhandenen Alternativen. Dennoch lässt der Stadtrat prüfen, ob sich ein zusätzliches rollstuhlgerechtes Parkfeld in der Murbacherstrasse realisieren lässt, um das Angebot im Quartier zu erhöhen.

Aufgrund der vorliegenden Analyse sieht der Stadtrat daher keinen Mehrwert in der Erarbeitung eines Planungsberichtes, da die möglichen Optimierungen bereits umgesetzt wurden. Deshalb beantragt der Stadtrat die Ablehnung der Motion.