

Stellungnahme zum Postulat 111

Barrierefreier Kurzhalteplatz direkt am Haupteingang des Bahnhofs Luzern – für einen gleichberechtigten Zugang von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Marta Lehmann und Zoé Stehlin namens der SP/JUSO-Fraktion vom 18. August 2025
Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 872 vom 26. November 2025

Mediensperfrist: 16. Januar 2026, 16.00 Uhr

Ausgangslage

Derzeit entsteht unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude eine barrierefreie Haltekante (Kante Y) für den Bahnersatzverkehr, wodurch die bisherigen «Kiss+Ride»-Parkplätze vor dem Bahnhofsgebäude aufgehoben werden. Die neue Haltekante entspricht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Für die «Kiss+Ride»-Parkplätze vor der ehemaligen Postfiliale besteht bereits seit Januar 2023 an der Frohburgstrasse ein Ersatz. Hier sind ebenfalls rollstuhlgerechte Parkplätze vorhanden. Gemäss den Postulantinnen habe sich die Situation für Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch die Verlegung der «Kiss+Ride»-Parkplätze verschlechtert. Es entstehe hiernach eine längere und komplexere Wegführung bis zum Bahnhofsgebäude. Es soll darum geprüft werden, ob die Haltekante neben dem Bahnersatzverkehr auch als Kurzhalteplatz für Personen mit Mobilitätseinschränkungen genutzt werden kann. Des Weiteren sind Verbesserungen der Lage, Erreichbarkeit und Sichtbarkeit der Behindertenparkplätze an der Frohburgstrasse zu prüfen. Zudem soll aufgezeigt werden, welche Grundlagen und Standards für zukünftige Planungen von Kurzhalteplätzen am Bahnhof zur Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen herangezogen werden.

Erwägungen

Als Ersatz für die fünf Kurzzeithalteplätze vor dem Bahnhof wurden an der Frohburgstrasse neu insgesamt elf «Kiss+Ride»-Parkplätze eingerichtet. Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen stehen vier rollstuhlgerechte Parkplätze zur Verfügung, die mit einer entsprechenden Parkkarte genutzt werden können. Die ehemaligen «Kiss+Ride»-Parkplätze hatten weder eine hindernisfreie Haltemöglichkeit noch eine angemessene Zugangsmöglichkeit zum Haupteingang des Bahnhofsgebäudes. Teilweise lag die Durchgangsbreite zwischen den Stützen des Vordachs und den Halteplätzen bei rund 1 m und war somit beispielsweise für Rollstuhlfahrende ungeeignet. Zudem waren die Halteplätze innerhalb der Haltebucht durch einen Randstein vom Trottoirbereich baulich abgegrenzt und bildeten ein Hindernis.

Zu den im Postulat konkret enthaltenen Fragestellungen bzw. Anregungen lässt sich Folgendes festhalten:

1. Nutzung der Haltekante bei Nichtgebrauch für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Der Nutzungsdruck am Bahnhof Luzern ist sehr hoch. Eine Vielzahl an Bedürfnissen teilen sich den engen Bahnhofplatz. Aufgrund der bestehenden vielseitigen Bedürfnisse wurde eine Mehrfachnutzung der geplanten Haltekante bereits geprüft. Die potenziellen Nutzungen werden jedoch stark dadurch eingeschränkt, dass die Haltekante primär für den Bahnersatzverkehr gebraucht wird und der Betrieb keiner Regelmässigkeit folgt. Zusätzliche Nutzungen müssen somit mit der Funktion als Bahnersatzkante mit den teilweise unvorhersehbaren Einsatzzeiten vereinbar sein. Eine besondere Herausforderung besteht in der genauen Koordinierung bzw. in der notwendigen lückenlosen Kommunikation, damit die Haltekante für den Bahnersatzverkehr bei Bedarf freigehalten wird. Aufgrund dieser Rahmenbedingung ist lediglich die Abstellung des Dispositionsfahrzeugs (Ersatzfahrzeug) der vbl mit dem Betriebskonzept der Haltekante vereinbar. Hierbei besteht kein Konflikt, da das Dispositionsfahrzeug auch für den Bahnersatzbetrieb eingesetzt wird. Eine Kombination mit der Nutzung für die Kurzzeitparkierung ist nicht möglich, da im Normalfall die Durchfahrt bereits durch das Dispositionsfahrzeug blockiert ist. Die Nutzung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen wäre an der neuen Haltekante generell ungeeignet. Durch die baulichen Anpassungen ist für Personenwagen der Ein- und Ausstieg tendenziell nur am Beginn der Haltekante möglich. Aufgrund der Kurvenlage und des Randsteins würde es sich jedoch nicht um einen hindernisfreien Ein- und Ausstieg handeln. Auch eine klare Regelung mithilfe einer abgestimmten Signalisation ist nur bedingt umsetzbar. Die Regelungen müssen nachvollziehbar sein und bedingen ein direktes Verständnis für die Sonderregelung. Bei derartigen Ausnahmeregelungen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen besteht die Gefahr, dass die Haltekante durch andere Personenwagen angefahren und zweckentfremdet wird.

2. Verbesserung Anbindung der Behindertenparkplätze an das Bahnhofsgebäude

Die rollstuhlgerechten Parkplätze auf dem neuen «Kiss+Ride»-Parkplatz befinden sich in rund 50 m Entfernung zum östlichen Eingang des Bahnhofsgebäudes. Entlang der bestehenden Wegführung sind keine baulichen Hindernisse vorhanden. 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. Zusätzlich zu den vier rollstuhlgerechten Parkplätzen stehen weitere Möglichkeiten im Bahnhofsumfeld zur Verfügung. In den Bahnhofparkings P1 und P2 sind insgesamt drei weitere rollstuhlgerechte Parkplätze vorhanden. Diese ermöglichen einen direkten Zugang zum Bahnhofsgebäude. Das Bahnhofsumfeld ist geprägt durch eine Vielzahl an Fahrbeziehungen von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. So sind entlang des Verbindungsweges zwischen Bahnhofsgebäude und den «Kiss+Ride»-Parkplätzen auch Querungen u. a. für den Parkierungs- und Veloverkehr vorhanden. Jedoch sind die Zufussgehenden vortrittsberechtigt, und die Wegführung ist baulich vom restlichen Verkehr abgehoben. Der neue «Kiss+Ride»-Parkplatz ermöglicht grundsätzlich eine direkte und übersichtliche Anbindung an das Bahnhofsgebäude. Auch wenn die Gestaltung der Trottoirüberfahrten nicht komplett den heutigen baulichen Anforderungen entspricht, gewährleisten diese eine ausreichend sichere Verkehrsführung. Die im Postulat geforderte vollwertige Optimierung würde hohe Folgekosten mit sich bringen, da voraussichtlich das Rampenbauwerk zum Bahnhofparking P3 angepasst werden müsste. Hierdurch könnten zwar die Wegführung des Parkierungs- und 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. Mit dem «Masterplan Raum Bahnhof Luzern», in Verbindung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, wird auch die Verkehrsführung für die Zufussgehenden unter Einbezug der Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen überprüft. Die Sicherstellung der Bahnhofvorfahrt und das Angebot an Kurzzeitparkplätzen rund um den Bahnhof sind ebenfalls Gegenstand der Abklärungen. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Stadtrat nicht als zielführend, im Bahnhofgebiet vorgängig weitere grössere Bauprojekte zu planen. Sollten sich im Rahmen der Arbeiten am Masterplan Lösungen abzeichnen, die bereits kurzfristig zu Verbesserungen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

führen, wird der Stadtrat diese rasch umsetzen. Auch wird er prüfen, ob einfache Anpassungen, wie beispielsweise zusätzliche Markierungen, die Situation verbessern können.

3. Berücksichtigung von Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Dem Stadtrat ist es ein wichtiges Anliegen, die Zugänglichkeit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Raum zu verbessern und die städtische Infrastruktur barrierefrei zu gestalten. Er wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten berücksichtigt werden. Diese Anliegen fliessen bereits heute durch die geltenden Gesetze, Normen und Richtlinien in die Planung der städtischen Infrastruktur ein. Hierbei ist insbesondere die vorliegende hindernisfreie Gestaltung der Bahnersatzhaltekante hervorzuheben, welche die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt.

Fazit

Der Stadtrat unterstützt das Anliegen der Postulantinnen, die Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätseinschränkungen in einer inklusiven und gesetzeskonformen Verkehrsgestaltung zu berücksichtigen: Mit der neuen Haltekante wird die erste hindernisfreie Haltekante am Bahnhof gebaut, sodass ihnen eine autonome Nutzung des Bahnersatzverkehrs ermöglicht wird. Aufgrund der umfangreichen Bedürfnisse im Bahnhofsumfeld wurde bereits eine Mehrfachnutzung der neuen Haltekante geprüft. Infolge der geplanten Abstellung des Dispositionsfahrzeugs der vbl und der Sicherstellung des Bahnersatzbetriebs ist jedoch keine weitere Nutzung möglich. Auf dem «Kiss+Ride»-Parkplatz an der Frohburgstrasse stehen vier rollstuhlgerechte Parkplätze zur Verfügung. Auch wird grundsätzlich eine hindernisfreie Wegführung bis zum Bahnhofsgebäude gewährleistet. Zwar muss nun je nach Zielort innerhalb des Bahnhofs eine längere Distanz zurückgelegt werden, es fehlt jedoch an geeigneten Alternativstandorten für weitere Kurzhalteplätze. Die Wegführung zwischen den neuen «Kiss+Ride»-Parkplätzen bis zum Bahnhofsgebäude entspricht zwar nicht vollwertig den derzeitigen baulichen Standards, jedoch handelt es sich um eine übersichtliche und sichere Verbindung zum Bahnhofsgebäude. Der Stadtrat anerkennt die Wichtigkeit der Anliegen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen und wird sich im Rahmen der Infrastrukturplanungen weiterhin für eine verbesserte Zugänglichkeit und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum einsetzen. Vor dem Hintergrund der Arbeiten zum «Masterplan Raum Bahnhof Luzern» sieht der Stadtrat davon ab, ein umfangreiches Bauprojekt am Rampenbauwerk zum Bahnhofparking P3 anzustossen. Falls sich aber im Rahmen des Masterplans kurzfristig Lösungen für Verbesserungen rund um den Bahnhof ergeben, wird der Stadtrat diese rasch umsetzen. Das Postulat lehnt er hingegen ab, da weitere Standorte für Kurzhalteplätze im Bahnhofsumfeld derzeit nicht vorhanden sind und er grössere bauliche Anpassungen am Zugang zu den neuen «Kiss+Ride»-Parkplätzen als unverhältnismässig erachtet.