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

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Bericht 48
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern
– Kenntnisnahme Planungsbericht

Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 767 vom 22. Oktober 2025

Mediensperrfrist: 7. November 2025, 11.00 Uhr

Politische und strategische Referenz

Politischer Auftrag

Motion 7 «Reglement zum Parkplatzabbaukonzept»

In Kürze

Mit B+A 22 vom 30. Juni 2021: «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern» hat der Stadtrat unter der Massnahme M02 Reduktion öffentliches Parkplatzangebot aufgezeigt, dass er in eigener Kompetenz zur Reduktion des CO_2-Ausstosses bis im Jahr 2040 50 Prozent der Parkplätze auf öffentlichem Grund aufheben bzw. umnutzen will. Im September 2024 stellte der Stadtrat in der Stellungnahme zur Motion 7, Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion, Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Senad Sakic-Fanger und Luzi Meyer namens der Mitte-Fraktion sowie Martin Huber namens der GLP-Fraktion vom 21. September 2024: «Reglement zum Parkplatzabbaukonzept», den nun vorliegenden Planungsbericht über das Konzept zum Parkplatzabbau auf öffentlichem Grund in Aussicht. Ziel ist es, aufzuzeigen, nach welchen Kriterien und Grundsätzen die Stadt Luzern beim Parkplatzabbau vorgehen wird.

Per 1. Januar 2025 zählt die Stadt Luzern auf Stadtgebiet insgesamt 67’588 Parkplätze. 53’348 davon sind privat, 8’420 öffentlich nutzbar auf privatem Grund (Parkhäuser usw.), und 5’820 Parkplätze befinden sich auf öffentlichem Grund. Aufgrund der seit 2018 bereits abgebauten Parkplätze sind von 2025 bis 2040 noch 2’590 Parkplätze aufzuheben. 3’230 Parkplätze bleiben bestehen. Diese Zahlen wurden im Rahmen der Behandlung des Postulats 68, Elias Steiner, Chiara Peyer und Judit Aregger namens der GRÜNE/JG-Fraktion vom 16. April 2025: «Berechnung der abzubauenden Parkplätze», in der Debatte vom 25. Juni 2025 vom Grossen Stadtrat bestätigt.

Der vorliegende Planungsbericht fokussiert auf den geplanten Abbau der Parkplätze auf öffentlichem Grund. Diese sollen grundsätzlich dort abgebaut werden, wo es die Verkehrs- oder die Schulwegsicherheit erfordert, wo Parkplätze nicht den Normen oder dem städtischen Leitfaden öffentliche Parkierung entsprechen, wo der Platz für Blaulichteinsätze oder den städtischen Unterhalt fehlt, wo es der Bau von Fuss- und Velowegen erfordert und wo es Massnahmen zur Klimaanpassung (Entsiegelung, Begrünung, Beschattung usw.) oder zur Aufwertung des Stadtraums, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung von Grün-, Frei- und Erholungsräumen erforderlich machen. Parkplätze sollen grundsätzlich nicht abgebaut werden, wo es keine Dringlichkeit zur Aufhebung von Parkplätzen gibt, wo Parkplätze für Sondernutzungen benötigt werden (rollstuhlgerechte Parkplätze, Taxi-Standplätze, Güterumschlagflächen, E-Ladestationen usw.) oder wo es keine oder zu wenig private Parkplätze für Anwohnende oder für das Gewerbe hat.

Die hiermit festgelegten Grundsätze werden künftig in der Planung eines Projekts herangezogen. Kommt es zu Zielkonflikten unter den Grundsätzen – wenn beispielsweise die Realisierung einer behindertengerechten Bushaltestelle den Abbau von Parkplätzen erfordert, obwohl im Quartier nur wenige öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen –, werden diese gegeneinander abgewogen und beurteilt, ob allenfalls Kompensationen möglich sind.

Neben diesen Grundsätzen kommt beim Abbau auch die zeitliche Komponente als Treiber dazu. So muss aufgrund der Elektrifizierung des Fuhrparks für den städtischen Unterhalt (breitere Fahrzeuge) bis 2027 der ungehinderte Zugang auf allen Strassen gewährleistet werden. Bis 2033 hat die Stadt Luzern zudem das Velohauptroutennetz umzusetzen und bis 2040 die Klima- und Energiestrategie. Die Stadt will dabei Synergien mit dem Leitungsbau für die See-Energie-Nutzung nutzen und ihre Strassen wo möglich neu gestalten.

Nicht jeder Parkplatzabbau zählt zum Abbauzielwert. Dem Zielwert angerechnet werden diejenigen Parkplatzflächen, die im Sinne der Klima- und Energiestrategie mithelfen, die Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren, z. B. Begrünungen, Ausbau von Fuss- und Veloinfrastruktur und Gastro-Boulevardflächen. Nicht dem Abbauzielwert angerechnet werden diejenigen, die weiterhin motorisierten Verkehr erzeugen, z. B. der Ausbau von Handwerks- und Serviceparkplätzen oder Güterumschlagflächen.

Der Planungsbericht zeigt, in welchen Quartieren wie viele Parkplätze abgebaut werden mit einer Genauigkeit von +/– 20 Prozent. Vom Parkplatzabbau betroffen sind praktisch alle Quartiere. Von Januar bis und mit Mai 2025 wurden bereits 63 Parkplätze aufgehoben. Ab Juni 2025 bis 2040 werden somit weitere 2’527 Parkplätze bzw. im Schnitt rund 170 Parkplätze pro Jahr abgebaut. Je nach umgesetzten Projekten entfallen 60 bis 400 Parkplätze pro Jahr. Ebenfalls modelliert wurden die zu erwartenden Mindereinnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung.

Um zu berechnen, in welchem Quartier wie viele Parkplätze abgebaut werden sollen, wurden die Grundsätze und die zeitlichen Treiber in ein digitales Modell eingearbeitet. Der Wert ist eine Richtgrösse (+/– 20 Prozent), da im Modell weder die Priorisierung von Grundsätzen noch eine Interessenabwägung oder planerische Optimierungen berücksichtigt werden können. Die verbindliche Detailplanung ist erst im konkreten Projekt möglich. Gemäss der Modellierung sind die Quartiere unterschiedlich stark vom Abbau betroffen.

Mit dem vorliegenden Planungsbericht schafft die Stadt Luzern eine fundierte Basis, um die vorgegebene Halbierung der Anzahl öffentlicher Parkplätze für alle nachvollziehbar umzusetzen.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, den vorliegenden Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Ausgangslage 6

1.1 Politischer Auftrag ... 7
1.1.1 Klima- und Energiestrategie ... 7
1.1.2 Motion 7 ... 7

1.2 Parkierung in der Stadt Luzern ... 8
1.2.1 Aktuelle Zahlen ... 8
1.2.2 Kategorien in der städtischen Parkplatzstatistik ... 9
1.2.3 Bewirtschaftung von Autoparkplätzen auf öffentlichem Grund ... 10
1.2.4 Vom Parkplatzabbau betroffene Bereiche ... 11
1.2.5 Auswirkungen des Parkplatzabbaus auf das Gewerbe ... 12

1.3 Leitfaden öffentliche Parkierung ... 13

2 Zielsetzungen 13

2.1 Strategie für die Aufhebung und Umnutzung von öffentlichen Parkplätzen ... 13

3 Rahmenbedingungen 14

3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen ... 14

3.2 Rahmenbedingungen der Stadt Luzern ... 14
3.2.1 Politische Rahmenbedingungen ... 14
3.2.2 Strategien und Konzepte ... 15
3.2.3 Reglemente ... 16
3.2.4 Standards ... 17

3.3 Schnittstellen zu anderen Projekten ... 17
3.3.1 Projekte der Stadt Luzern ... 17
3.3.2 See-Energie ewl ... 17

4 Vorhaben, Ergebnisse und weiteres Vorgehen 18

4.1 Grundsätze ... 18

4.2 Zeitliche Treiber für den Parkplatzabbau ... 21

4.3 Mögliche Umnutzungen für die frei gewordenen Flächen ... 21

4.4 Computergestützte Modellierung des Parkplatzabbaus ... 22
4.4.1 Planstand und Zahlen in der Modellierung ... 22
4.4.2 Anwendung des Leitfadens öffentliche Parkierung auf bestehende Parkplätze ... 23
4.4.3 Modellierung von Grundsätzen und Treibern ... 23

4.5 Ergebnisse ... 23
4.5.1 Ergebnisse der Modellierung für die Erreichung des Zielwertes ... 23
4.5.2 Auswirkung des Parkplatzabbaus in Bezug auf die Bevölkerung und die Beschäftigten ... 26

4.6 Weiteres Vorgehen ... 28
4.6.1 Interessenabwägung, Partizipation und Kommunikation ... 28
4.6.2 Notwendige Überarbeitung von Reglementen ... 28

5 Auswirkungen auf das Klima 29

6 Ausgabe 29

6.1 Mindereinnahmen bei den Parkplatzgebühren ... 29
6.1.1 Tarifzonen ... 30
6.1.2 Einnahmen pro Tarifzone ... 30
6.1.3 Geschätzte Mindereinnahmen bis 2040 ... 31

7 Finanzierung und zu belastendes Konto 32

8 Abschreibung von politischen Vorstössen 32

9 Würdigung 33

10 Antrag 34

Anhang

1 Tarifzonen Stadt Luzern

2 Parkkartenzonen Stadt Luzern

3 Übersichtskarten der Modellierung

Beilagen

1 Leitfaden öffentliche Parkierung Stadt Luzern

2 Wirtschaftliche Effekte durch Verkehrsberuhigung – Studienübersicht

3 Technischer Bericht der Modellierung

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

Mobilität an sich und das Erfüllen der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse sind eine Voraussetzung für eine funktionierende Gesellschaft und Wirtschaft. Im motorisierten Individualverkehr (MIV) stellt Parkierung einen wichtigen Aspekt dar. Insbesondere in Zentrumsgebieten verfügen nicht alle Liegenschaften über eine ausreichende Anzahl eigener Parkplätze. Als Ergänzung zu den privaten Parkplätzen stellt die Stadt Luzern ihren Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Besuchenden öffentliche Parkplätze zur Verfügung.

Per 1. Januar 2025 gibt es im Stadtgebiet Luzern 67’588 Parkplätze. Davon sind 53’348 Parkplätze privat und weitere 14’240 öffentlich nutzbar. Mehr als die Hälfte der 14’240 öffentlich nutzbaren Parkplätze befindet sich in Parkhäusern oder Tiefgaragen auf privatem Grund, welche mehrheitlich in der Innenstadt liegen. Die restlichen 5’820 Stellplätze sind als Parkplätze auf öffentlichem Grund im Strassenraum oder in wenigen Sammelparkierungsanlagen im Stadtgebiet verteilt. Neben frei verfügbaren öffentlichen Parkplätzen werden diverse Spezialparkplätze nur bestimmten Personen- oder Nutzungsgruppen zur Verfügung gestellt: etwa rollstuhlgerechte Parkplätze, Taxi-Standplätze, Handwerks- und Serviceparkplätze oder auch Güterumschlagflächen.

Die für den vorliegenden Planungsbericht ausschlaggebende Massnahme M02 aus der Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021) gibt vor, dass bis ins Jahr 2040 50 Prozent der Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben und umgenutzt werden – das sind konkret 2’590 Parkplätze ab Januar 2025 und somit rund 4 Prozent aller Parkplätze auf Stadtgebiet. Der vorliegende Planungsbericht über das Konzept zum Parkplatzabbau auf öffentlichem Grund geht aus der Stellungnahme zur Motion 7 hervor. Mit dem vorliegenden Planungsbericht soll die Transparenz in Bezug auf die Umsetzung der Aufhebungen und Umnutzungen von Parkplätzen gewährleistet werden.

Parkierung ist ein wichtiger Hebel zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl und des Mobilitätsverhaltens. Jede Fahrt im Auto beginnt und endet auf einem Parkplatz. Neben dem Erfüllen der verschiedenen Bedürfnisse aus Gesellschaft und Wirtschaft hat Mobilität auch im Kontext des Klimawandels eine hohe Bedeutung. Zudem steigt im Zusammenhang mit der angestrebten Innenverdichtung und den erforderlichen Klimaanpassungsmassnahmen die Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum. In diesem Spannungsfeld will die Stadt Luzern ihre Strassenräume aufwerten. Frei werdende Flächen sollen zu Aufenthalts- und Grünflächen sowie für breitere Trottoirs, sichere Velowege oder Busspuren umgestaltet werden.

Mobilität und Parkierung sind kontrovers diskutiert. Zahlreiche politische Vorstösse zeugen von stark divergierenden Haltungen in Gesellschaft und Wirtschaft. Während von einigen die rasche Einführung von Klimaquartieren gefordert wird, befürchten andere, zukünftig keine Parkierungsmöglichkeit für ihre eigenen Fahrzeuge zu haben oder dass ein kleineres Parkplatzangebot zu weniger Kundschaft und damit zu Einbussen der Einnahmen führt. Zudem fordern Gewerbetreibende auch einen Ausbau von Güterumschlagflächen und exklusiv nutzbaren Serviceparkplätzen. Es gilt, eine sachliche Diskussion zu führen, die Interessen und Sorgen von Betroffenen abzuholen und diese mit den Interessen und Zielsetzungen der Öffentlichkeit in Relation zu setzen.

Infobox 1: Begriffsabgrenzung

In der städtischen Parkplatzstatistik wird unterschieden, ob Parkplätze auf privatem oder auf öffentlichem Grund stehen, ob und wie sie bewirtschaftet werden, für welche Art von Fahrzeugen sie ausgelegt wurden und ob sie der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen oder einer bestimmten Personengruppe vorbehalten sind (siehe auch Kapitel 1.2.2).

Im vorliegenden Planungsbericht geht es um die 5'820[1] Parkplätze auf öffentlichem Grund. Das umfasst entweder Strassenparkplätze auf Gemeinde- und Kantonsstrassen oder Parkplätze in städtischen Parkierungsanlagen (Sammelparkierungsanlagen), die sich im Verwaltungsvermögen der Stadt Luzern befinden (z. B. Allmend oder Lido). Parkplätze in Parkhäusern sind zwar öffentlich nutzbar, befinden sich aber auf privatem Grund. Diese sind daher nicht Inhalt dieses Planungsberichtes. Dennoch ist die Verfügbarkeit aller Parkplätze auf Stadtgebiet, und somit auch aller Parkplätze auf Privatgrund, in die Erwägungen eingeflossen.

In der technischen Verkehrsplanung wird sprachlich unterschieden zwischen einzelnen Parkfeldern (dem Stellplatz für ein Fahrzeug) und Parkplätzen (grösseren Arealen oder Parkierungsanlagen, die mehrere Parkfelder umfassen). Im Folgenden werden die allgemein gebräuchlichen Begriffe öffentlicher Parkplatz / öffentliche Parkplätze für die öffentlich zugänglichen Parkfelder oder Parkplätze auf öffentlichem Grund verwendet.

1.1 Politischer Auftrag

1.1.1 Klima- und Energiestrategie

Die Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021) sind unter anderem im Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik vom 9. Juni 2011 (Energiereglement; sRSL 7.3.1.1.1) und im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (Mobilitätsreglement; sRSL 6.4.1.1.2) festgelegt. Art. 5 Abs. 2 des Energiereglements definiert für den Strassen- und Schienenverkehr spezifische Absenkpfade, wobei die energiebedingten Treibhausgasemissionen bis 2040 auf null reduziert und der Primärenergieverbrauch bis 2050 auf 320 Watt Dauerleistung pro Person gesenkt werden sollen. Gemäss Art. 5 des Mobilitätsreglements setzt sich die Stadt Luzern dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz (Stadtkordon) bis 2040 gegenüber 2010 um 15 Prozent abnimmt. Um diese energie- und klimapolitischen Ziele erreichen zu können, wurden im Rahmen der Klima- und Energiestrategie konkrete Massnahmen beschlossen. Ausschlaggebend für den vorliegenden Planungsbericht ist die Massnahme M02. Sie gibt vor, dass bis ins Jahr 2040 50 Prozent der Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben und umgenutzt werden müssen, um MIV-Fahrten und damit CO_2 zu vermeiden. Die Umsetzung der Massnahme liegt in der Kompetenz des Stadtrates.

1.1.2 Motion 7

Die Motion 7 vom 21. September 2024 forderte ein referendumsfähiges Reglement zur genauen Festlegung des Parkplatzabbaus. Sie wurde jedoch vom Grossen Stadtrat auf Antrag des Stadtrates nur teilweise entgegengenommen. In seiner Stellungnahme sprach sich der Stadtrat gegen die Erarbeitung eines Reglements aus. Das Bedürfnis der Motionäre nach mehr Transparenz bezüglich Parkplatzabbau wurde jedoch anerkannt. Als Konsequenz stellte der Stadtrat dem Grossen Stadtrat bis Ende 2025 einen Planungsbericht über das Konzept zum Parkplatzabbau auf öffentlichem Grund in Aussicht.

[1] Stand Januar 2025.

1.2 Parkierung in der Stadt Luzern

In der städtischen Parkplatzstatistik werden Stellplätze für Reisebusse, Personenwagen, einspurige Motorfahrzeuge, Velos und Spezialvelos erfasst. Bei der Reduktion des öffentlichen Parkplatzangebots gemäss Massnahme M02 der Klima- und Energiestrategie geht es ausschliesslich um Parkplätze für Personenwagen auf öffentlichem Grund. Parkplätze für Reisebusse oder einspurige Fahrzeuge wie auch Güterumschlagflächen, die keine Parkplätze im Sinne der Verkehrsregelverordnung sind, werden also nicht berücksichtigt.

1.2.1 Aktuelle Zahlen

Gemäss Neuzählung und digitaler Erfassung Ende 2024 gibt es in der Stadt Luzern 14’240 öffentlich nutzbare Parkplätze sowie 53’348 private Parkplätze. Fast 60 Prozent der 14’240 öffentlich nutzbaren Parkplätze befinden sich in geschlossenen Parkierungsanlagen auf privatem Grund (Parkhäuser oder Tiefgaragen). Sie liegen mehrheitlich in der Innenstadt. Die restlichen 5’820 sind Parkplätze auf öffentlichem Grund im Strassenraum oder in wenigen Sammelparkierungsanlagen. Weitere Details sind in Kapitel 1.2.2, Abb. 2, ersichtlich.

Total aller Autoparkplätze auf Stadtgebiet	**67’588**	**100,0 %**
nicht öffentliche Parkplätze auf Privatgrund (Privatparkplätze)	53’348	78,9 %
öffentlich nutzbare Parkplätze	14’240	21,1 %
Total öffentlich nutzbare Parkplätze	**14’240**	**100,0 %**
öffentlich nutzbare Parkplätze auf Privatgrund (z. B. Parkhäuser)	8’420	59,1 %
öffentliche Parkplätze auf öffentlichem Grund (inkl. 169 Spezialparkplätze)	5’820	40,9 %

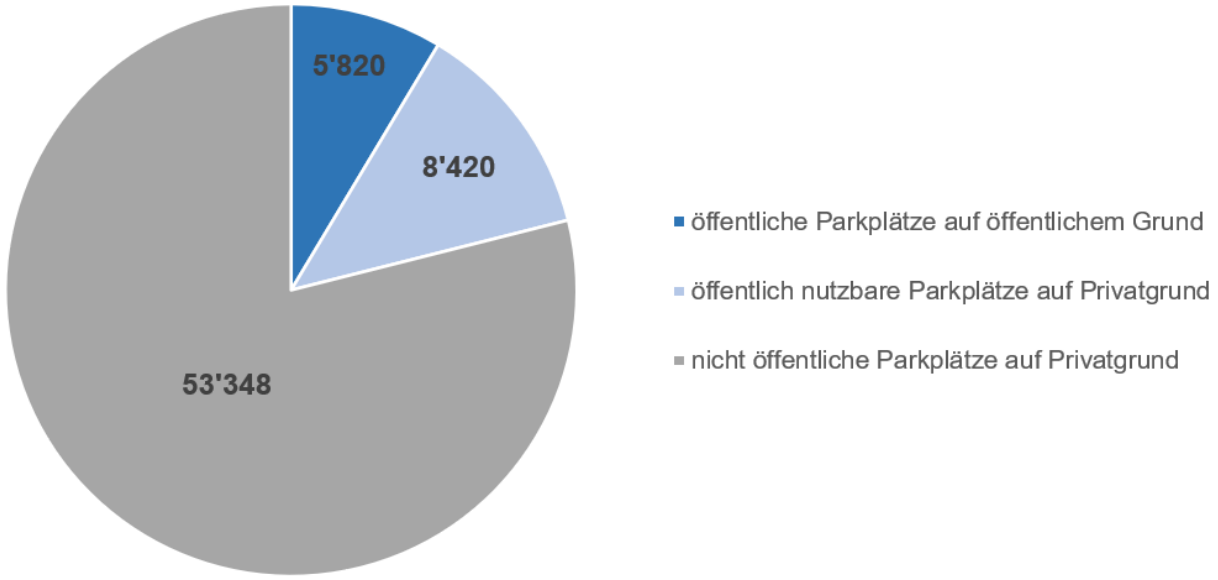


Abb. 1: Parkplätze auf öffentlichem und auf privatem Grund in der Stadt Luzern, Stand Januar 2025

Korrektur des Zielwertes

Mit der Neuzählung der Parkplätze Ende 2024 wurde die Ausgangszahl aus dem Jahr 2018 korrigiert. Von den damals ausgewiesenen 7’255 Parkplätzen konnten 794 nicht durch die Zählung verifiziert werden. Entsprechend liegt die Ausgangszahl für die Reduktion bei 6’461 Parkplätzen. Diese Zahl gilt neu als Referenzwert 2018 für die Klima- und Energiestrategie. Die Hälfte – also 3’231 Parkplätze – müssen aufgehoben werden. Seit 2018 wurden bereits 641 Parkplätze aufgehoben. Dadurch verringert sich der Zielwert für die Jahre 2025 bis 2040 auf 2’590 Parkplätze und somit rund 4 Prozent aller Parkplätze auf Stadtgebiet. Diese Zahlen wurden im Rahmen der Behandlung des Postulats 68 in der Debatte vom 25. Juni 2025 vom Grossen Stadtrat definiert.

Ursprüngliche Anzahl öffentliche Parkplätze 2018	7’255
Korrigierter Wert nach Zählung	6’461
Abzubauende öffentliche Parkplätze	3’231
Anzahl abgebaute öffentliche Parkplätze 2018–2024	641
Anzahl abzubauende öffentliche Parkplätze 2025–2040	**2’590**
Anzahl verbleibende öffentliche Parkplätze nach 2040	**3’230**

1.2.2 Kategorien in der städtischen Parkplatzstatistik

ÖFFENTLICH NUTZBARE PP										PRIVAT NUTZBARE PP		
öffentlicher Grund								Privatgrund		Privatgrund		
bewirtschaftet			Spezialparkplätze					öffentlich zugänglich		nicht öff. zugänglich		
Parkuhren	blaue Zone	weisse Zone mit Parkscheibe	Güterumschlag	Taxi-Standplatz	rollstuhlgerechter Parkplatz	Elektro-Ladestation	Blaulicht-Parkplatz	Spezialparkplätze, Privatgrund	Restliche (z. B. Parkhäuser)	Einstellhalle	offene PP	Garagen
2848	1664	1139	17	67	74	9	2	340	8080	20356	26352	6640
5820								**61768**				
14240										**53348**		
67588												

Abb. 2: Kategorien Autoparkplätze und Parkplatzzahlen, vereinfachte Darstellung, Stand Januar 2025

Unterscheidung nach Grundstücksart
Parkplätze auf öffentlichem Grund sind entweder Strassenparkplätze auf Gemeinde- und Kantonsstrassen, oder sie befinden sich in Parkierungsanlagen im Verwaltungsvermögen (z. B. Allmend und Lido) oder in öffentlichen Anlagen (z. B. der Kiesparkplatz vor dem Motorboothafen oder Friedental). Alle diese Parkplätze werden deshalb als öffentliche Parkplätze bezeichnet.

Rund 80 Parkplätze mietet die Stadt von Privaten und stellt sie als öffentliche Parkplätze zur Verfügung (Kreuzbuchstrasse, Frohburgstrasse, Franziskanerplatz und weitere). Sie werden zu den öffentlichen Parkplätzen gezählt.

Parkplätze auf städtischen Grundstücken wie Schul- und Sportanlagen oder auf Liegenschaften im Finanzvermögen, die der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung stehen, werden nicht zu den öffentlichen Parkplätzen gezählt.

Die Stadt Luzern besitzt keine eigenen öffentlich zugänglichen Parkhäuser oder Tiefgaragen. Sie ist jedoch an verschiedenen Anlagen (Bahnhofparking P1 und P2, Parkhaus Casino-Palace und Parkhaus Altstadt) Minderheitsbeteiligte.

Der grösste Teil der Parkplätze in der Stadt Luzern steht auf Privatgrund und ist nicht öffentlich zugänglich. Dazu gehören Oberflächenparkplätze – etwa auf Privatstrassen oder in Innenhöfen – oder solche in privaten Einstellhallen. Diese Parkplätze auf Privatgrund sind nicht vom Parkplatzabbau betroffen und werden nicht in den Zielwert des Parkplatzabbaus für die Massnahme M02 eingerechnet.

Spezialparkplätze
In der Parkplatzstatistik werden verschiedene Spezialparkplätze ausgewiesen, die insgesamt einen sehr kleinen Anteil der verfügbaren Parkplätze ausmachen. Sie sind jeweils einer eingeschränkten Personengruppe oder Funktion vorbehalten. Bei Spezialparkplätzen ist kein Abbau geplant. Sind einzelne dieser Parkfelder z. B. durch Verkehrssicherheitsmassnahmen oder konkrete Projekte von Umgestaltungen betroffen, sollen sie wo immer möglich umplatziert werden. Näheres zum Umgang mit diesen Parkplätzen wird in Kapitel 4.1 erläutert.

- **Rollstuhlgerechte Parkplätze:** Diese Parkplätze sollen wo möglich auf privatem Grund errichtet werden. Die Stadt stellt ergänzend dazu und nach Bedarf weitere Stellplätze zur Verfügung. Die Benützung dieser Parkplätze ist Personen mit der «Parkkarte für Gehbehinderte» vorbehalten, welche auf schriftliches Gesuch vom kantonalen Strassenverkehrsamt ausgestellt wird.

- **E-Ladestationen:** Die Stadt Luzern will Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf öffentlichem Grund ausbauen. Aufgrund der Dauer des Ladevorgangs handelt es sich dabei um eine Parkierung im Sinne von Art. 19 Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11). Werden diese Parkplätze entsprechend signalisiert (Art. 65 Abs. 13 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]), sind sie dem Abstellen von E-Autos während des Ladevorgangs vorbehalten. Entsprechend kontrolliert die Polizei, ob die Fahrzeuge effektiv geladen werden, und ahndet Verstösse.

- **Taxi-Standplätze:** Standplätze für Taxis sind Parkplätze auf öffentlichem Grund, die ausschliesslich Taxis vorenthalten sind. Davon sind einige Standplätze ausschliesslich für Taxis mit Bewilligungen gemäss dem Reglement über das Taxiwesen vom 25. September 2014 (sRSL 6.2.1.1.1) reserviert.

- **Parkplätze für Blaulichtorganisationen:** Diese Parkplätze werden vorwiegend an Orten mit erhöhten Einsatzraten der Blaulichtorganisationen markiert. Sie sind ausschliesslich für Blaulichtorganisationen wie Polizei, Ambulanz oder Feuerwehr reserviert, damit sie im Interventionsfall umgehend einen Parkplatz finden.

- **Handwerks- und Serviceparkplätze:** Diese weiss markierten und gebührenpflichtige Parkplätze sind zu definierten Zeiten dem Parkieren mit Parkbewilligung «Handwerks-/Serviceleute» vorbehalten. Sie werden derzeit in der Statistik noch nicht als eigene Kategorie oder als Spezialparkplätze geführt. Aufgrund des angestrebten Ausbaus dieses Angebots ist eine zukünftige Erfassung als eigene Kategorie anzustreben. Die Parkbewilligung «Handwerks-/Serviceleute» kann entweder über Parkingpay oder direkt bei der Abteilung Stadtraum und Veranstaltungen (STAV) beantragt werden.

- **Güterumschlagflächen:** Güterumschlagflächen dienen nicht dem Parkieren, sondern lediglich dem Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder Be- und Entladen von Gütern. Sie zählen gemäss Verkehrsregelnverordnung nicht zu den Parkplätzen.

1.2.3 Bewirtschaftung von Autoparkplätzen auf öffentlichem Grund
Auf den Parkplätzen in der Innenstadt oder bei Gebäuden mit publikumsintensiver Nutzung werden gemäss dem Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3) Gebühren erhoben. Es gibt drei Gebührenzonen mit unterschiedlichen Tarifhöhen und unterschiedlicher maximaler Parkdauer (siehe Anhang 1, Tarifzonen Stadt Luzern). Hinzu kommen verschiedene Parkkartenzonen (Zonen A–U und Zone Z), in denen zeitlich befristet parkiert werden darf (siehe Anhang 2, Parkkartenzonen Stadt Luzern). Für das dauerhafte Parkieren werden Dauerparkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe ausgestellt. Die letzte Aktualisierung der Gebühren fand mit der Überarbeitung des Parkgebührenreglements im November 2020 statt. Gebühren für gebührenpflichtige Parkplätze werden über eine Bezahl-App oder an der Parkuhr bar oder digital per QR-Code gezahlt.

Auf den blau markierten Parkplätzen darf in den Zonen A–U mit der Parkscheibe während einer Stunde kostenlos parkiert werden. Auf den weiss markierten Parkplätzen in der Zone Z darf während drei oder fünf Stunden kostenlos parkiert werden. Parkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe sind grundsätzlich nur auf den blau markierten Parkplätzen gültig. Ausnahmen bilden hier die Zone A und die Zone D. In der Zone Z sind auf den weiss markierten Parkplätzen neben den Zonenparkkarten auch die Dauerparkkarten aller übrigen Zonen gültig.

1.2.4 Vom Parkplatzabbau betroffene Bereiche

Parkierung stellt ein zusammenhängendes System aus öffentlichen und privaten Infrastrukturen, Bewirtschaftung und Bedürfnissen verschiedener Nutzungsgruppen dar. Die Halbierung der öffentlichen Strassenparkplätze wirkt sich auf dieses System aus. Im Folgenden wird grob aufgezeigt, wie sich der Abbau von Parkplätzen auf andere Bereiche und Fragestellungen auswirkt. Durch effizientere Nutzung lassen sich diese Auswirkungen teilweise kompensieren. All diese Themen sind nicht im Rahmen des vorliegenden Planungsberichtes, sondern anschliessend in separaten Projekten zu bearbeiten (siehe Kapitel 4.6.2).

Einnahmen

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze generiert Einnahmen für die Stadt. Die Mindereinnahmen als finanzielle Konsequenz des Parkplatzabbaus werden in Kapitel 6 behandelt.

Dauerparkkarten

Dauerparkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe werden nur noch ausgestellt, wenn nachweislich kein privater Parkplatz auf der Liegenschaft zur Verfügung steht. Entsprechend hat die Anzahl der verkauften Parkkarten in den letzten Jahren um rund 15 Prozent abgenommen. Insbesondere in der Innenstadt ist es jedoch möglich, dass mehr Dauerparkkarten herausgegeben werden, als öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen. Ein Unterangebot in einem gewissen Rahmen stellt kein Problem dar und ist auch in anderen Städten üblich, da nie alle Berechtigten gleichzeitig Bedarf an einem Parkplatz haben. So liegt die Nachfrage nach Parkplätzen für Wohnzwecke eher ausserhalb der Werkzeiten und diejenige für Geschäftsbetriebe eher innerhalb der Werkzeiten. Die Umnutzung von Parkplätzen führt aber bereits heute zu einem höheren Druck auf die Parkplätze. Als Folge des Parkplatzabbaus müssen die Bewirtschaftung und die Ausstellung der Dauerparkkarten überprüft und die entsprechenden Reglemente allenfalls überarbeitet werden.

Gastro-Boulevardflächen auf bestehenden Parkplätzen

Seit der Coronapandemie werden Parkplätze vermehrt als Gastro-Boulevardflächen umgenutzt. Dazu ist eine Baubewilligung nötig. Auf diese Art wurden seit 2021 insgesamt 34 Parkplätze aufgehoben und umgenutzt. Die Nutzung von Parkplätzen für Gastronomiebetriebe steht in einem besonderen Spannungsfeld. Einerseits setzt sich das Gewerbe grundsätzlich für den Erhalt von möglichst vielen Parkplätzen ein. Andererseits werden Immobilien für die Vermietung an Gastronomiebetriebe interessanter, wenn sie Boulevardflächen (u. a. auf Parkplätzen) anbieten können. Mit der Halbierung der Parkplätze auf öffentlichem Grund gilt es zu prüfen, wie mit dem Spannungsfeld umgegangen werden kann.

Temporäre Nutzung von öffentlichen Parkplätzen

Parkplätze können temporär für private Zügelvorhaben, Events und Anlässe oder als Baustellen-installationsfläche reserviert werden. Dadurch sinkt zeitlich begrenzt die Verfügbarkeit der Parkplätze, und entsprechend steigt der Druck auf die restlichen öffentlichen Parkplätze. Aufgrund der geplanten Parkplatzaufhebungen wird dieser Druck durch zweckfremde Nutzungen zukünftig weiter steigen. Es gilt in der Folge zu untersuchen, welche Auswirkungen dadurch entstehen und wie damit umgegangen wird.

Parkierungsanlagen auf Privatgrund

Derzeit stehen in der Stadt Luzern 8’420 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen auf Privatgrund (z. B. Parkhäuser) zur Verfügung. Die Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkhäuser zeigt, dass es keinen grundsätzlichen Bedarf gibt, in der Innenstadt zusätzliche öffentlich zugängliche

Parkierungsanlagen zu realisieren (vgl. Grundkonzept Parkierung). In den nächsten Jahren soll geprüft werden, wie die bestehenden Parkierungsanlagen effizienter genutzt werden können, beispielsweise durch gezielte Angebote für Anwohnende und Beschäftigte und durch Mehrfachnutzung von Parkplätzen. Zudem ist die Auslastung periodisch zu prüfen, um Auswirkungen des Parkplatzabbaus und einen daraus resultierenden Handlungsbedarf feststellen zu können. Eine Kombination von privat genutzten Sammelparkierungsanlagen und öffentlich zugänglichen Parkplätzen wird bei grösseren Überbauungen immer öfter umgesetzt.

Parkplatz-Pooling oder Mehrfachnutzung von Parkplätzen
Beim Parkplatz-Pooling können verschiedene Personen oder Personengruppen Parkplätze in Parkierungsanlagen abwechselnd nutzen. So brauchen Beschäftigte und Anwohnende Parkplätze nacheinander und nicht gleichzeitig. Durch Parkplatz-Pooling könnte die bestehende Infrastruktur also besser genutzt werden.

Derzeit kennt die Stadt Luzern drei unterschiedliche Nutzungszwecke von Parkplätzen: für Beschäftigte, für Bewohnende sowie für Besuchende und Kundschaft. Die bewilligten Parkplätze sind in ihrer Zweckbestimmung zu erhalten, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht. Sie dürfen gemäss aktuellem Reglement nicht zweckfremd genutzt werden. Beispielsweise ist es untersagt, bewilligte Parkplätze für Bewohnende zweckfremd an Pendelnde zu vermieten. Grössere Parkierungsanlagen werden meist in Tiefgaragen erstellt. Insbesondere Anlagen für Beschäftigte von Unternehmen bleiben ausserhalb von Werkzeiten leer und verfügen über zusätzliches Potenzial.

Im Parkplatz-Pooling wird die Zweckbestimmung zum Teil aufgehoben und die Nutzung der Anlagen durch verschiedene Personengruppen ermöglicht. Durch Pilotprojekte kann untersucht werden, wie durch Parkplatz-Pooling bestehende Infrastrukturen besser ausgelastet werden können. Insbesondere in Quartieren mit hohem Druck auf die öffentlichen Strassenparkplätze durch Dauerparkkarten sind solche Pilotprojekte zu prüfen. Um Parkplatz-Pooling rechtlich zu ermöglichen, müsste das Parkplatzreglement angepasst werden.

Eine verbesserte Auslastung der Parkierungsanlagen kann zu Mehrverkehr führen. Das widerspricht der in der Klima- und Energiestrategie angestrebten Fahrtenreduktion. Es gilt daher sorgfältig zu prüfen, in welchen Anlagen und unter welchen Voraussetzungen Parkplatz-Pooling sinnvoll und zielführend umgesetzt werden kann. Das Ziel von Parkplatz-Pooling ist also nicht, zusätzliches Parkplatzangebot zu schaffen, sondern durch die effizientere Nutzung bestehender Anlagen auf lokale Engpässe reagieren zu können.

1.2.5 Auswirkungen des Parkplatzabbaus auf das Gewerbe
Zahlreiche Studien zeigen, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen (weniger Parkplätze, Fussgängerzonen, Velostreifen statt Autospuren usw.) meist keine signifikanten Auswirkungen auf die Umsätze des lokalen Gewerbes haben, und wenn, dann positive. Studien, die einen Zusammenhang von Parkplatzabbau/Verkehrsberuhigung und sinkenden Umsätzen nachweisen, sind keine bekannt. Die Resultate der nationalen und internationalen Studien, in denen hauptsächlich Grossstädte betrachtet wurden, können jedoch nicht einfach auf Luzern übertragen werden. Die Verhältnisse in Metropolen sind anders als in kleinen und mittleren Städten: Metropolen haben etwa ein dichteres ÖV-Netz und -Angebot, kleinere und mittlere Städte sind auch auf Kundschaft aus dem Umland angewiesen usw.
Beilage 2 «Wirtschaftliche Effekte durch Verkehrsberuhigung – Studienübersicht» zeigt eine umfassende Übersicht und Zusammenfassung aktueller nationaler und internationaler Studien zu diesem Thema auf.

Die Stadt Luzern nimmt die von einzelnen Gewerbetreibenden geäusserten Befürchtungen, mit einem Parkplatzabbau Kundschaft zu verlieren, aber ernst. In der konkreten Projektplanung bezieht die Stadt Betroffene in den Planungsprozess mit ein (Mitwirkung), um breit abgestützte Lösungen zu erarbeiten.

1.3 Leitfaden öffentliche Parkierung

Als neue Planungsgrundlage für Parkplätze auf öffentlichem Grund wurde der Leitfaden öffentliche Parkierung erarbeitet. Der Leitfaden fasst die zurzeit gültigen Normen und Gesetze (u. a. Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG], Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute [VSS-Normen], Normenwerk des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins [SIA]) als übersichtliche Arbeitshilfe zusammen und ergänzt diese um spezifische Präzisierungen der Stadt Luzern. Der Leitfaden definiert die einzuhaltenden Anforderungen in Bezug auf Verkehrssicherheit (Geometrien, Anordnung, Sichtweiten usw.), Funktionalität, Barrierefreiheit und Materialisierung für neue Parkplätze auf öffentlichem Grund (siehe Beilage 1). Damit werden die Planung und die Bewilligung von Parkplätzen vereinheitlicht und vereinfacht.

Die wichtigsten Neuerungen sind:
- Keine Senkrechtparkierung und keine Schrägparkierung mehr, da beim rückwärtigen Herausfahren in den Strassenraum die Sicht fehlt und dies andere Verkehrsteilnehmende gefährdet;
- Grössere (normgerechte) Parkplätze, da die Fahrzeuge in den letzten Jahren grösser geworden sind.

Der Leitfaden gilt für die zukünftige Planung, also für das Erstellen von neuen Parkplätzen. Bestehende Parkplätze müssen nicht automatisch umgeplant oder aufgehoben werden, wenn sie die Anforderungen aus dem Leitfaden nicht erfüllen. Bei baulichen Eingriffen – z. B. Deckbelagssanierungen oder Leitungsbau – müssen die Parkplätze jedoch den aktuellen Gesetzen und Normen und somit dem Leitfaden entsprechen. Nicht konforme Parkplätze sind dann entweder umzuplanen oder werden abgebaut und umgenutzt.

Der Leitfaden öffentliche Parkierung wurde zusammen mit dem Leitfaden private Parkierung vom Stadtrat beschlossen. Er ist behördenverbindlich und dient künftig als städtische Planungsgrundlage.

2 Zielsetzungen

2.1 Strategie für die Aufhebung und Umnutzung von öffentlichen Parkplätzen

Der Planungsbericht soll nachvollziehbar, datenbasiert und objektiv die Strategie für die Umsetzung der Massnahme M02 der Klima- und Energiestrategie aufzeigen. Die Strategie legt Grundsätze fest, nach denen öffentliche Strassenparkplätze aufgehoben oder beibehalten werden und definiert mögliche Nutzungen, die für die frei gewordenen Flächen infrage kommen. Zudem werden die wichtigsten Treiber aus anderen Projekten identifiziert, die einen Fahrplan für die anschliessende Detailplanung und konkrete Umsetzung vorgeben.
Der vorliegende Planungsbericht bildet die Grundlage für die nachfolgenden Detailplanungen auf Quartierebene. Gleichzeitig ermöglicht er eine transparente und objektive Kommunikation der Thematik gegenüber den Betroffenen und Interessierten, insbesondere aus der Bevölkerung und der Wirtschaft. Er schafft eine verständliche und sachliche Diskussionsbasis über die Gründe, das Ausmass und die Konsequenzen des Parkplatzabbaus und den Umgang mit den frei gewordenen Flächen.

Der Planungsbericht ist ein strategisches Dokument. Er zeigt auf, wie viele öffentliche Parkplätze in den Quartieren abgebaut werden. Für jedes Quartier wird eine Abbauzahl genannt. Die Genauigkeit der Zahlen beträgt +/– 20 Prozent, damit in der nachfolgenden Projektierung auf die Eigenschaften und Bedürfnissen der einzelnen Strassenzüge und Quartiere eingegangen und die Zahl entsprechend angepasst werden kann. Die Toleranz bezieht sich nicht auf das Gesamttotal der abzubauenden Parkplätze, sondern lediglich auf die Verteilung des Abbaus in den Quartieren. Der beschlossene Zielwert

(2’590 Parkplätze) der im Rahmen der Massnahme M02 abzubauenden Parkplätze ist konkret und muss erfüllt werden.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Strassenrecht in der Schweiz regelt den Bau, Unterhalt, Betrieb und die Benützung von öffentlichen Strassen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene. Nach Art. 82 der Bundesverfassung (BV) erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) regelt den Verkehr auf öffentlichen Strassen. Das Parkieren wird gesetzlich als das Abstellen eines Fahrzeuges definiert, das nicht dem Ein- und Aussteigen oder dem Güterumschlag dient. Als Faustregel gilt: Anhalten über drei Minuten gilt als Parkieren. Die Parkierungsflächen stellen Bestandteile der Strasse dar (§ 12 Strassengesetz, StrG; SRL Nr. 755). In der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) wird vorgeschrieben, wie die Parkplätze zu signalisieren und zu markieren sind. Wo Parkfelder markiert sind, dürfen Fahrzeuge nur innerhalb dieser Felder parkiert werden.

Das SVG behält in Art. 3 Abs. 1 die Strassenhoheit der Kantone ausdrücklich vor und räumt in den folgenden Absätzen den Kantonen Kompetenzen ein für örtlich und/oder zeitlich beschränkte Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen, sonstige Verkehrsregelungen sowie für «andere Beschränkungen und Anordnungen», insbesondere zum Schutz von Anwohnern und sonstigen Betroffenen. Beim Erlass und bei der Aufhebung von Parkfeldern handelt es sich um solche «andere Beschränkungen und Anordnungen». Ihre Zulässigkeit wird durch Art. 3 Abs. 4 SVG an besondere sachliche Voraussetzungen geknüpft. Dabei hat die Behörde nach den Grundsätzen von Notwendigkeit (öffentliches Interesse) und Verhältnismässigkeit (Geeignetheit, Erforderlichkeit und Angemessenheit) vorzugehen. Hierbei kommt den erlassenden kantonalen bzw. kommunalen Behörden in der Regel ein grosser Spielraum zu, da diese die örtlichen Verhältnisse besser kennen und überblicken.

Die Kantone können die Befugnisse zum Erlass von Verkehrsanordnungen den Gemeinden übertragen. Im Kanton Luzern ist die Dienststelle vif auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse sowie in deren Verknüpfungsbereich mit anderen Strassen für Verkehrsanordnungen zuständig. Die Stadt Luzern hat die Kompetenz, auf Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse sowie öffentlichen Privat- und Güterstrassen die nötigen Verkehrsanordnungen selbstständig zu erlassen.

Für den Erlass und die Aufhebung von Parkplätzen spielen oft weitere Gesetze eine massgebende Rolle, so beispielsweise:
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG; SR 151.3)
- Bundesgesetz über Velowege vom 1. Januar 2023 (Veloweggesetz; SR 705)

3.2 Rahmenbedingungen der Stadt Luzern

In die Erarbeitung des vorliegenden Planungsberichtes sind zusätzlich zu Normen und Gesetzen auch weitere politische Rahmenbedingungen, städtische Strategien und Konzepte sowie Reglemente und Standards eingeflossen.

3.2.1 Politische Rahmenbedingungen

Politische Vorstösse

Im vorliegenden Planungsbericht wird insbesondere auf die Forderungen der nachfolgend aufgeführten politischen Vorstösse eingegangen. Die Details dazu sind im Kapitel 8 erörtert.

- Motion 7, Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion, Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Senad Sakic-Fanger und Luzi Meyer namens der Mitte-Fraktion sowie Martin Huber namens der GLP-Fraktion vom 21. September 2024: «Reglement zum Parkplatzabbaukonzept»;
- Postulat 68, Elias Steiner, Chiara Peyer und Judit Aregger namens der GRÜNE/JG-Fraktion vom 16. April 2025: «Berechnung der abzubauenden Parkplätze».

3.2.2 Strategien und Konzepte

Für den vorliegenden Planungsbericht sind verschiedene bereits beschlossene Berichte und Anträge aus den Bereichen Mobilität, Raumplanung und Umweltschutz relevant. Diese werden nachfolgend entsprechend zusammengefasst:

Konzept Autoparkierung (B+A 5/2020)
Gemäss Konzept Autoparkierung soll der Parkplatzbedarf von Anwohnenden prioritär auf privatem Grund gedeckt werden, um den öffentlichen Raum aufzuwerten (Grünflächen, Aufenthaltsqualität, Velo- und Fussverkehrsflächen). Eine Parkkarte für das Parkieren auf öffentlichem Grund wird nur Personen ohne privaten Parkplatz gewährt.

Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, Art. 6 Ruhender Verkehr
Art. 6 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität legt fest, dass im innerstädtischen Raum Parkhäuser Priorität haben, um den Strassenraum zu entlasten. Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr soll durch das Parkplatzreglement im Baubewilligungsverfahren gesteuert werden. Neue Liegenschaften sollen optimal an den ÖV angebunden sein, und den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs sei besondere Beachtung zu schenken.

Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern (B+A 10/2020)
Gemäss Klimaanpassungsstrategie sollen bei Aufwertungen oder Umgestaltungen öffentlicher Räume – einschliesslich Parkplätzen – Massnahmen zur Reduktion der Hitze und zur Versickerung von Oberflächenwasser umgesetzt werden. Dazu zählen Begrünung, Beschattung, Wasserzugang, Entsiegelung, angepasste Materialien und Schwammstadtprinzipien.

Stadtklima-Initiative (B+A 20/2021)
Der Gegenvorschlag zur Stadtklima-Initiative «Weniger Beton und Asphalt – mehr natürliche Flächen in Luzern» enthält Massnahmen zum Schutz und zur Vernetzung von entsiegelten Flächen sowie zur Sicherung des Grünraums und der Biodiversität in der Stadt Luzern. Im Zusammenhang mit Parkplätzen ist vor allem relevant: «Vorbildfunktion wahrnehmen: Entsiegelung von stadteigenen Grundstücken und ‹Grün-Standard› für alle Planungen und Projekte mit städtischer Beteiligung.»

Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021)
Die Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie sind unter anderem im Energiereglement (2011) und im Mobilitätsreglement (2010) festgelegt. Das Energiereglement definiert Absenkpfade, wobei die Treibhausgasemissionen bis 2040 auf null reduziert werden sollen. Gemäss Mobilitätsreglement setzt sich die Stadt Luzern dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz (Stadtkordon) bis 2040 gegenüber 2010 um 15 Prozent abnimmt. Um die klima- und energiepolitischen Ziele erreichen zu können, wurden in der Klima- und Energiestrategie konkrete Massnahmen beschlossen. Die für den vorliegenden Planungsbericht ausschlaggebende Massnahme M02 gibt vor, dass bis ins Jahr 2040 50 Prozent der Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben und umgenutzt werden.

Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» (B+A 39/2021)
Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» hat die Luzerner Stimmbevölkerung die Stadt beauftragt, bis spätestens 2033 ein Netz von Velohauptrouten zu realisieren. Dazu müssen teilweise Parkplätze aufgehoben werden.

Mobilitätsstrategie 2024–2028 (B+A 7/2024)
Die Mobilitätsstrategie 2024–2028 verfolgt die Vision: «In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs». Aufgrund des begrenzten Strassenraums fördert die Stadt flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr.
Durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und der öffentlichen Parkplätze frei werdende Flächen sollen aufgewertet, für den Fuss- und Veloverkehr genutzt oder im Rahmen der Klimaanpassung entsiegelt und begrünt werden.

Citylogistik Stadt Luzern (B+A 8/2024)
Der Güterverkehr verursacht hohe Emissionen und ist in seiner heutigen Form nicht mit den Klima- und Energiezielen der Stadt Luzern vereinbar. Im Rahmen der «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern» (B+A 22 vom 30. Juni 2021) wurde daher die Massnahme M06 «Güterlogistik» beschlossen und ein entsprechender Planungsbericht beauftragt. Dieser Bericht beleuchtet das Thema Citylogistik, zeigt Herausforderungen auf und stellt mögliche Handlungsansätze dar. Ein Fokus liegt auf der Massnahme M2.5, die den Ausbau von Güterumschlagflächen sowie Be- und Entladezonen vorsieht. Diese Massnahme wird im vorliegenden Planungsbericht berücksichtigt.

Stadtraumstrategie, 1. Controllingbericht (B+A 22/2025)
Die 2019 zur Kenntnis genommene Stadtraumstrategie wurde mit dem 1. Controllingbericht (siehe B+A 22 vom 16. Juni 2025: «Stadtraumstrategie. 1. Controllingbericht. Umsetzungsprojekte 2025–2030. Abschreibung Motion 272») überprüft. Neben der Überarbeitung der strategischen Stossrichtungen und Planungsgrundsätzen zeigt der Bericht auf, dass seit 2019 mehr als 30 Projekte im Stadtraum bearbeitet wurden, welche das Ziel hatten, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Zur Behebung der nach wie vor bestehenden Defizite in der Versorgung mit Freiraum werden Projekte für die nächsten fünf Jahre in fünf Massnahmenschwerpunkten festgelegt. Für den vorliegenden Bericht von Bedeutung sind vor allem Massnahmen in den Massnahmenschwerpunkten «Aufenthaltsqualität in Quartierzentren erhöhen», «Wasser im Stadtraum erlebbar machen» und «Qualitätsvolle Freiraumachsen schaffen». Gleichzeitig werden die Themen Entsiegelung, Beschattung, Baumpflanzungen, Schwammstadtelemente, Durchlüftung oder der Zugang zum Wasser im öffentlichen Raum immer wichtiger. Für die Umsetzung der entsprechenden Projekte und Massnahmen kann es zur Aufhebung von Parkplätzen kommen.

Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
Die Stadt Luzern will bis 2035 mit rund 30 möglichen Standorten das Angebot an öffentlich zugänglichen Ladestationen ausbauen. Bei der Standortwahl sind unter anderem eine sinnvolle Verteilung im Stadtgebiet und die zugesicherte Erhaltung der Infrastrukturen ausschlaggebend. Für einen Teil der öffentlich zugänglichen Ladestationen werden öffentliche Parkplätze verwendet. Total sollen rund 140 Ladepunkte umgesetzt werden.

3.2.3 Reglemente
Verschiedene Reglemente der Stadt Luzern dienen als Grundlage für die Regelung der Autoparkierung, manche werden ihrerseits durch die Aufhebungen von Parkplätzen beeinflusst:

- Reglement über private Fahrzeugabstellplätze vom 12. November 2020 (Parkplatzreglement; sRSL 7.2.2.1.1);
- Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3);
- Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement; sRSL 6.3.1.1.1);
- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2).

In den Kapiteln 1.2.4 und 4.6.2 wird näher erläutert, welche Reglemente nicht im Rahmen des vorliegenden Planungsberichtes bearbeitet werden, sondern in der Folge allenfalls zu überarbeiten und dem Grossen Stadtrat neu vorzulegen sind.

3.2.4 Standards

Nachfolgend sind die wichtigsten Standards der Stadt Luzern im Zusammenhang mit der Aufhebung von Parkplätzen und deren Umgestaltung festgehalten.

Standards Veloverkehr vom 12. Januar 2021

Die Standards Veloverkehr dienen als Arbeitshilfe für die Planung und Projektierung von Veloverkehrsinfrastrukturen in der Stadt Luzern. Im vorliegenden Planungsbericht dienen sie als Grundlage für die Abwägung und Bewertung der öffentlichen Parkplätze, insbesondere im Hinblick auf erforderliche und vorhandene Fahrbahnbreiten.

Standards Fussverkehr vom 12. Januar 2021

Die Standards Fussverkehr dienen als Arbeitshilfe für die Planung und Projektierung von Fussverkehrsinfrastrukturen in der Stadt Luzern. Sie sind ebenfalls im Hinblick auf den vorhandenen Strassenraum und die erforderlichen Fahrbahnbreiten relevant.

Arbeitshilfe Schwammstadt vom 1. August 2025

Das Schwammstadtprinzip ist ein planerischer Ansatz, um anfallendes Regenwasser lokal aufzunehmen, zu speichern und schliesslich der Umgebung oder der Atmosphäre durch Verdunstung wieder abzugeben. Damit kann negativen Auswirkungen von Starkniederschlägen, Hitze- und Dürreperioden vorgebeugt und diese können eingedämmt werden. Die Arbeitshilfe Schwammstadt fasst Planungsgrundlagen, technische Lösungen und standardisierte Elemente für die Projektierung und Umsetzung diverser Stadtraumprojekte in der Stadt Luzern in Bezug auf Oberflächengestaltung und Begrünung zusammen (siehe Stadt Luzern – Schwammstadt).

3.3 Schnittstellen zu anderen Projekten

3.3.1 Projekte der Stadt Luzern

Im Rahmen verschiedener Projekte der Stadt Luzern wurden und werden Parkplätze aufgehoben und umgenutzt. Dies insbesondere aufgrund von Verkehrs- und sonstigen Infrastrukturmassnahmen, Projekten zur Aufwertung des Stadtraums, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung von Frei- und Erholungsräumen oder Massnahmen zur Klimaanpassung, Entsiegelung und Begrünung. Zudem werden Parkplätze dauerhaft zugunsten von Gastro-Boulevardflächen oder im Rahmen von Bewilligungen neuer privater Zufahrten aufgehoben. Schliesslich werden Parkplätze auch temporär für Veranstaltungen wie Märkte oder Quartierfeste, Zügelvorhaben oder als Baustelleninstallationsfläche genutzt. Es gilt, all diese Vorhaben gut zu koordinieren.

Derzeit laufen die Planungen von Projekten mit grösseren Parkplatzabbauten, beispielsweise am Alpenquai und an der Lidostrasse. Nach der Behandlung des vorliegenden Planungsberichtes werden diese Projekte dem Grossen Stadtrat in Form eines Berichtes und Antrages vorgelegt und der Öffentlichkeit kommuniziert.

3.3.2 See-Energie ewl

Im Rahmen des Ausbaus des See-Energie-Netzes von ewl in der Stadt Luzern werden bis 2040 über 60 km Leitungen im Untergrund verlegt. Zahlreiche Strassen werden von baulichen Eingriffen und Strassenumgestaltungen betroffen sein. Die umfangreichen baulichen Eingriffe bieten der Stadt die Möglichkeit, die Strassenräume in grossem Ausmass neu zu denken und zu gestalten. Die Bauvorhaben sind auch für die Parkplatzaufhebungen relevant. Zudem haben beide Vorhaben den gleichen Zeithorizont.

Die Umsetzung der Klima- und Energiestrategie inklusive dazugehörigem Ausbau der See-Energie ist somit bis 2040 einer der zeitlichen Treiber für die Bautätigkeit im öffentlichen Grund – und damit auch für die Umsetzung der Massnahmen zum Abbau der Parkplätze, welche nach dem Grundsatz der koordinierten Bautätigkeit nach Möglichkeit zeitgleich erfolgen soll. Für die Berechnungen im

vorliegenden Planungsbericht wurde ein provisorischer Planstand vom August 2025 verwendet, welcher in der räumlichen und zeitlichen Achse noch nicht definitiv ist.

4 Vorhaben, Ergebnisse und weiteres Vorgehen

Für die Erarbeitung des vorliegenden Planungsberichtes hat die Stadt Luzern mit der Neuzählung und digitalen Erfassung aller Parkplätze in der Stadt Luzern 2024 eine solide Datengrundlage geschaffen (Kapitel 1.2.1), die auch alle relevanten laufenden und geplanten Projekte berücksichtigt.

Parallel dazu hat die Stadt den Leitfaden öffentliche Parkierung erarbeitet. Darin werden die aktuellen Anforderungen an die Gestaltung und Anordnung von Parkplätzen definiert, damit die Strassen in Zukunft sicherer werden. In einer Modellierung wurde dieser Leitfaden über die Stadt gelegt, um zu sehen, wo bestehende Parkplätze abgebaut werden müssen, weil der Strassenraum nicht mehr den heutigen Anforderungen genügt. Dazu kommen zeitliche Treiber (Kapitel 4.2): So muss beispielsweise bis 2027 die Durchfahrt der breiteren elektrischen Fahrzeuge des städtischen Unterhalts auf allen Strassen gewährleistet werden. Und bis 2033 muss das Velohauptroutennetz umgesetzt sein. Auch diese zeitlichen Treiber wurden in der Modellierung berücksichtigt. Gemeinsam mit den weiteren Grundsätzen (Kapitel 4.1.) ergibt sich ein Richtwert je Quartier, wie viele Parkplätze abgebaut werden müssen (Kapitel 4.5).

Bei Projekten mit einem Parkplatzabbau wird künftig gemäss den in diesem Planungsbericht formulierten Grundsätzen eine Interessenabwägung vorgenommen (Kapitel 4.6). Für die Interessenabwägung bei grösseren Eingriffen ist der Einbezug der Quartierbevölkerung und des lokalen Gewerbes zwingend.

4.1 Grundsätze

Nachfolgend werden Grundsätze definiert, nach denen Parkplätze aufgehoben oder beibehalten werden. Die Grundsätze sind nicht gewichtet, die Reihenfolge ist nicht wertend. Die Grundsätze werden in der Detailplanung herangezogen, bewertet und situativ gegeneinander abgewogen, da jeder Projektperimeter andere Rahmenbedingungen hat. Unter den Grundsätzen kann es zu Zielkonflikten kommen. So kann z. B. die Realisierung einer behindertengerechten Bushaltestelle den Abbau von Parkplätzen erfordern, obwohl im betroffenen Quartier ein hoher Parkplatzdruck herrscht.

Parkplätze werden dort abgebaut, wo
- es die Verkehrssicherheit und die Schulwegsicherheit erfordern;
- sie den gängigen Normen und dem Leitfaden öffentliche Parkierung nicht entsprechen;
- der städtische Unterhalt und Blaulichteinsätze aufgrund unzureichender Fahrbahnbreite nicht gewährleistet sind;
- es die Realisierung von Fuss- und Veloinfrastruktur einschliesslich Veloabstellflächen und insbesondere die Umsetzung der Velohauptrouten erfordert;
- es der Ausbau von ÖV-Infrastrukturen erfordert (z. B. Busspuren, Bushaltestellen nach BehiG);
- es die Umsetzung von Klimaanpassungsmassnahmen erfordert (z. B. Schwammstadtelemente, Entsiegelung, Beschattung, Begrünung oder Retention; vgl. Klimaanpassungsstrategie);
- es die Umsetzung von Projekten zur Aufwertung des Stadtraums, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung von Grün-, Frei- und Erholungsräumen erfordert (vgl. Stadtraumstrategie);
- es aufgrund neuer Rahmenbedingungen notwendig ist (z. B. politische Vorstösse, veränderte Gesetzeslage).

Parkplätze werden dort beibehalten, wo
- es keine Dringlichkeit zur Aufhebung von Parkplätzen gibt;

- sie als Parkplätze für Sondernutzungen benötigt werden (z. B. rollstuhlgerechte Parkplätze, Taxi, Güterumschlagflächen oder E-Ladestation);
- es eine gute Verteilung der Parkplätze im Stadtgebiet für Anwohnende und das Gewerbe erfordert.

Nachfolgend werden die Grundsätze erläutert:

Verkehrs- und Schulwegsicherheit
Die Strasseninfrastruktur und damit auch die Parkplätze sind so zu gestalten, dass sie kein Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmende darstellen. Stehende Fahrzeuge können beispielsweise die Sicht auf Kreuzungen oder Zebrastreifen einschränken, Manöver beim Ein- oder Ausparkieren können aufgrund einer unzureichenden Sicht des Fahrzeuglenkenden andere gefährden, und auch das unvorsichtige Öffnen der fahrbahnseitigen Türen beim Verlassen des Fahrzeugs ist ein Sicherheitsrisiko für Velofahrende («Dooring»). Auch wenn Normen, Richtlinien und Gesetze sehr viele Aspekte der Verkehrssicherheit abdecken, gibt es Situationen, in denen darüber hinaus Sicherheitsdefizite bestehen. Mithilfe von städtischen Richtlinien und Normen werden laufend Erkenntnisse aus der Forschung in Verkehrsinfrastrukturprojekten berücksichtigt. Anhand der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) arbeitet die Stadt Luzern laufend daran, die Verkehrssicherheitsdefizite im Strassenverkehr zu identifizieren und zu beheben. Beispielsweise wurden mit dem Projekt «Schulwegsicherheit» die Sicherheitsdefizite an der Verkehrsinfrastruktur systematisch erfasst. Die erfassten Defizite werden fortlaufend behoben. Zum Teil sind Sofortmassnahmen erforderlich.

Normen, Gesetze, Richtlinien und der Leitfaden öffentliche Parkierung
Diverse Normen, Gesetze und Richtlinien (u. a. VSS, BehiG, SIA) definieren die einzuhaltenden Anforderungen an die Ausgestaltung von Parkflächen in Bezug auf Verkehrssicherheit, Funktionalität, Barrierefreiheit und Materialisierung. Der Leitfaden öffentliche Parkierung fasst diese als Arbeitshilfe zusammen und ergänzt bei Bedarf mit spezifischen Präzisierungen für die Stadt Luzern. Werden die Anforderungen aus dem Leitfaden oder den zugrunde liegenden Vorgaben nicht erfüllt, kann ein bestehender Parkplatz nach einem baulichen Eingriff nicht wie zuvor wiederhergestellt werden, sondern muss entweder entsprechend umgestaltet, verlegt oder abgebaut werden.

Städtischer Unterhalt und Blaulichteinsätze
In den letzten Jahren haben die Abmessungen von Privatfahrzeugen zugenommen. Insbesondere in den engen und kurvigen Strassen in den Wohnquartieren an Hanglagen ist die nutzbare Strassenbreite dadurch häufig reduziert. Einsatzfahrzeuge des städtischen Unterhalts oder der Blaulichtorganisationen bekunden Mühe, durch diese engen Strassen zu fahren. Die Stadt Luzern stellt ihren Fuhrpark auf erneuerbare Antriebsarten um. Ab 2026 wird jährlich ein ausgedientes Kehrichtfahrzeug durch ein neues ersetzt. Die neuen Fahrzeuge sind mit 2,55 m breiter als die alten mit einer Breite von 2,3 m. Deshalb wurden im Jahr 2024 sämtliche Entsorgungstouren mit einem Testfahrzeug abgefahren und die festgestellten Engstellen vermessen und dokumentiert. Damit die neuen Fahrzeuge überall ungehindert passieren können, werden Parkplätze bei Engpässen bis Ende 2027 abgebaut. Der ungehinderte Zugang für den städtischen Unterhalt ist somit ein zeitlicher Treiber für die Aufhebung von Parkplätzen. Er betrifft zahlenmässig wenig Parkplätze, hat jedoch eine hohe zeitliche Dringlichkeit.

Infrastrukturen für den Fuss- und den Veloverkehr
Kommunale, kantonale und bundesweite Zielsetzungen geben vor, den Fuss- und den Veloverkehr als flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel zu fördern. Der Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» wurde vom Stimmvolk angenommen und ist somit ein konkreter politischer Auftrag. Die im Gegenvorschlag definierten Velohauptrouten müssen bis 2033 realisiert sein. Die Umsetzung der Velohauptrouten ist daher ein wesentlicher zeitlicher Treiber für den Abbau von Parkplätzen. Daneben soll es auch ausreichend Parkplätze für Velos und Spezialvelos geben.

Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr
Der öffentliche Verkehr als flächen- und energieeffizientes Verkehrsmittel soll mit durchgehenden Busspuren gefördert werden. Anpassungen von Bushaltestellen nach dem Behinderten-gleichstellungsgesetz (BehiG) bedingen unter Umständen Parkplatzaufhebungen.

Klimaanpassung und Aufwertung des Stadtraums
Der erste Controllingbericht zur Stadtraumstrategie (B+A 22/2025) basiert auf der aktualisierten Freiraumanalyse. Im Bericht wird festgehalten, dass «die Freiraumversorgung in der Innenstadt [...] nach wie vor weit unter dem angestrebten Zielwert von 8 m^2 öffentlichem Freiraum für Einwohnende bzw. 5 m^2 für Arbeitnehmende liegt». Entsprechend wird eine Erhöhung der Freiraumversorgung angestrebt. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf den mit Freiraum unterversorgten Gebieten der Stadt Luzern. Karten und Analysen – wie beispielsweise die Potenzialanalyse Schwammstadt und die Versickerungskarte – dokumentieren zudem insbesondere in stark verdichteten und versiegelten innerstädtischen Bereichen eine Häufung an Hitzeinseln und mangelnde Versickerungsfähigkeit. Dort besteht neben einer Unterversorgung mit Freiräumen zusätzlich ein hoher Bedarf an Schwammstadtelementen und Massnahmen zur Klimaanpassung.

Qualitativer Grün- und Freiraum dient nicht nur der Versorgung mit Freiraum, sondern wirkt sich positiv auf die Hitzebelastung im Stadtraum, die Versickerungs- und Retentionsfähigkeit des Bodens sowie auf die Biodiversität aus. Er steigert die Aufenthaltsqualität und bietet die notwendige Naherholungsfunktion für die Menschen in der Stadt Luzern. Zur Schaffung von qualitativen Grünflächen und Freiräumen kann es zur Aufhebung von Parkplätzen kommen. Verbleibende Parkierungsflächen sollen nach Möglichkeit entsiegelt werden.

Veränderte Rahmenbedingungen
Unvorhergesehene Ereignisse – etwa politische Vorstösse oder Änderungen an der Gesetzgebung – können die Rahmenbedingungen verändern und Parkplatzaufhebungen nötig machen.

Nachvollziehbarkeit und Dringlichkeit
Parkplätze sollen prinzipiell nicht ohne nachvollziehbaren Grund und Dringlichkeit aufgehoben werden. Aus heutiger Sicht scheint eine unbegründete Aufhebung nicht realistisch, denn aufgrund der oben beschriebenen Aspekte und Erwägungen gibt es sowohl einen hohen Bedarf an Aufhebungen als auch ein hohes Potenzial dafür. Bei voller Ausschöpfung würde der Zielwert eher über- als unterschritten. Daher gilt es, in der Detailplanung die tatsächlichen Aufhebungen gut zu priorisieren und abzuwägen und über diesen Prozess ein konsequentes Monitoring und eine transparente Kommunikation zu führen.

Beibehalten von Parkplätzen für Sondernutzungen
Güterabstellflächen oder Spezialparkplätze wie rollstuhlgerechte Parkplätze sollen erhalten bleiben. Sind einzelne dieser Parkfelder z. B. durch Verkehrssicherheitsmassnahmen oder konkrete Projekte von Umgestaltungen betroffen, sollen sie wo immer möglich umplatziert werden. Gemäss Grundlagenbericht Citylogistik Stadt Luzern soll das Angebot an Güterumschlagflächen sowie Be- und Entladezonen für den Wirtschaftsverkehr gezielt überprüft, effizienter genutzt und weiterentwickelt werden. Zudem wird im Test Winkelriedstrasse die Zuweisung von Parkplätzen exklusiv für Güterumschlagflächen sowie Handwerks- und Serviceleute getestet.

Gute Verteilung von Parkplätzen im Stadtgebiet
Es wird ein optimal verteiltes und nachfragegerechtes Angebot an privaten und öffentlichen Parkplätzen im Stadtgebiet angestrebt. Die Grösse des Betrachtungsperimeters ist in der Detailplanung adäquat zu wählen. In der Projektierung muss geprüft werden, ob nicht konforme Parkplätze durch Umplanung oder Verschieben beibehalten werden können.

4.2 Zeitliche Treiber für den Parkplatzabbau

Während die Grundsätze aufzeigen, aus welchen **Gründen** Parkplätze aufgehoben oder auch beibehalten werden können, geben die Treiber die **zeitliche Komponente** des Abbaus vor. In der Detailplanung liefern die Treiber wertvolle Hinweise für die Etappierung oder die Priorisierung der Aufhebung und Umnutzung einzelner Parkplätze, insbesondere bei Zielkonflikten der Grundsätze.

Wesentliche zeitliche Treiber in chronologischer Reihenfolge

1. Ungehinderter Zugang für städtischen Unterhalt und Blaulichteinsätze bis 2027
2. Umsetzung der Velohauptrouten bis 2033
3. Klima- und Energiestrategie: Umsetzung der Massnahme M02 bis 2040
4. Leitungsausbau für die See-Energie-Netze
5. Aktuelle und zukünftige städtische Projekte

Weitere Treiber

- Belagssanierungen, Werkleitungserneuerungen, Substanzerhalt
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
- Private Bauprojekte (z. B. neue Zufahrten zu Grundstücken)

4.3 Mögliche Umnutzungen für die frei gewordenen Flächen

Die Klima- und Energiestrategie legt fest, dass die energiebedingten Treibhausgasemissionen in der Stadt Luzern bis im Jahr 2040 auf null reduziert werden und der Energieverbrauch bis 2050 halbiert wird. Die darin formulierte Massnahme «M02 Reduktion öffentliches Parkplatzangebot» bezweckt die Senkung von Treibhausgasemissionen, indem Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduziert werden. Der definierte Abbau von 50 Prozent der Oberflächenparkplätze auf öffentlichem Grund ist folglich unter dem Aspekt der Reduktion von Fahrten und Emissionen im MIV zu betrachten.

Wie in den Kapiteln 3.2 und 3.3 erläutert, gibt es weitere städtische Strategien und Projekte, die ebenfalls von zusätzlich verfügbaren Flächen aus dem Parkplatzabbau profitieren oder diese für ihre Umsetzung benötigen. Es gilt daher zu differenzieren, welche Umnutzungen nach einem Parkplatzabbau im Sinne der Massnahme M02 in den Zielwert von 2’590 Parkplätzen eingerechnet werden können und welche nicht. Es gibt also Parkplätze, die umgenutzt werden, aber nicht zum Parkplatzabbau gemäss Massnahme M02 zählen, weil sie keine Reduktion von Fahrten und Emissionen bewirken. Insbesondere der angestrebte Ausbau von Flächen für den Wirtschaftsverkehr, also Güterumschlagflächen sowie Be- und Entladezonen, führt nicht dazu, dass Fahrten vermieden oder reduziert werden. Umnutzungen von öffentlichen Parkplätzen zu Güterumschlagflächen oder Handwerks- und Serviceparkplätzen können deshalb nicht in den Zielwert eingerechnet werden.

Folgende Umnutzungen von Parkplätzen tragen im Sinne der M02 zu einer Reduktion von Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV) bei und sind in den Zielwert einzurechnen (nicht abschliessend):

a. Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums und Steigerung der Aufenthaltsqualität, z. B.
   - Möblierung, Sitzgelegenheiten, Beschattung, Begrünung
   - Zugang zu Wasser (Trinkwasserbrunnen oder als Abkühlungsmassnahme)
   - Bewilligung von Gastro-Boulevardflächen auf bestehenden Parkplätzen

b. Massnahmen zur Klimaanpassung und zur Erhöhung der Biodiversität, z. B.
   - Entsiegelung
   - Begrünung und Baumpflanzungen
   - weitere Massnahmen im Sinne des Schwammstadtprinzips

c. Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr als flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel, z. B.
   - Ausbau von Trottoirs und Fussverkehrsanlagen
   - Ausbau von Veloinfrastrukturen inkl. Stellflächen für Velos und Spezialvelos
   - Ausbau von ÖV-Infrastrukturen wie Busspuren oder Sanierungen von Haltestellen im Sinne des BehiG
   - Mobilitätsstationen in Wohnquartieren, welche die kombinierte Mobilität und den Umstieg auf den Umweltverbund (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) fördern

Folgende Umnutzungen bewirken keine Fahrtenreduktion im Sinne der M02. Sie sind daher nicht in den Zielwert einzurechnen (nicht abschliessend):
- Ausbau von Spezialparkplätzen (Handwerks-/Serviceparkplätze, Güterumschlagflächen)
- Förderung von E-Mobilität
- Förderung von Sharing

4.4 Computergestützte Modellierung des Parkplatzabbaus

Um festzulegen, in welchem Quartier wann wie viele Parkplätze abgebaut werden, wurden die Grundsätze und die zeitlichen Treiber in ein digitales Modell eingearbeitet. Das Modell basiert auf verschiedenen Datensätzen aus der amtlichen Vermessung und des Geoinformationszentrums (GIS). Die Modellierung berücksichtigt auf zum Teil vereinfachte Art die wichtigsten, jedoch nicht alle Einflussfaktoren. Priorisierungen von Grundsätzen, Interessenabwägungen oder planerische Optimierungen sind erst in der Detailplanung jeden Projekts möglich. Daher sind die Zahlen aus der Modellierung – trotz scheinbar hoher Präzision – als Richtwerte mit einer Toleranz von +/– 20 Prozent pro Quartier zu verstehen. Die Toleranz bezieht sich nicht auf das Gesamttotal abzubauender Parkplätze, sondern lediglich auf die Verteilung des Abbaus auf die Quartiere. Der Zielwert für den Parkplatzabbau muss erfüllt werden.

Die Details zum technischen Vorgehen der Modellierung sind der Beilage 3 «Technischer Bericht der Modellierung» zu entnehmen.

4.4.1 Planstand und Zahlen in der Modellierung

In der Modellierung wurden möglichst aktuelle Planstände für die Berechnungen herangezogen. Das betrifft unter anderem die Umsetzung der Velohauptrouten, den Perimeter und die Zeitschiene des See-Energie-Ausbaus und den Parkplatzbestand. In der Modellierung wurde deshalb der Parkplatzbestand gemäss GIS per 1. Juni 2025 verwendet. Zwischen dem 1. Januar 2025 und dem 1. Juni 2025 wurden bereits 63 Parkplätze aufgehoben. Sie werden dem Zielwert von 2’590 abgezogen. Das ergibt ab 1. Juni 2025 noch 2’527 abzubauende Parkplätze für die Modellierung.

Zielwert abzubauende Parkplätze 2025–2040	**2’590**
Von 1.1.2025 bis 1.6.2025 abgebaute öffentliche Parkplätze	–63
Noch abzubauende Parkplätze ab 1.6.2025 in Modellierung	**2’527**
Anzahl verbleibende öffentliche Parkplätze nach 2040	**3’230**

Tab. 1: Planstand und Zahlen der Modellierung

4.4.2 Anwendung des Leitfadens öffentliche Parkierung auf bestehende Parkplätze

Im Modell wurden alle Strassenparkplätze auf öffentlichem Grund auf ihre Konformität mit dem Leitfaden öffentliche Parkierung überprüft. Parkfelder in städtischen Sammelparkierungsanlagen (Lido, Allmend) wurden dabei ausser Acht gelassen.[2]
Die Modellierung des Leitfadens kann die erforderliche Detailplanung nicht vorwegnehmen. Die Modellierung ermöglichte aber die Überprüfung der geforderten Geometrien und die Einhaltung der notwendigen Restbreite der Fahrbahn je nach Strassenklassierung und Verkehrsregime bei jedem einzelnen Parkplatz. Das Ergebnis dieses Schrittes war die exakte Verortung und Anzahl von konformen und nicht konformen Strassenparkplätzen im Stadtgebiet. Die nicht konformen Parkplätze müssen nicht zwingend bzw. nicht sofort abgebaut werden. Sie müssen aber spätestens bei einem baulichen Eingriff (Belagssanierung, Leitungsbau usw.) entweder konform umgeplant oder aufgehoben und umgenutzt werden.

4.4.3 Modellierung von Grundsätzen und Treibern

Zusätzlich zur Anwendung des Leitfadens öffentliche Parkierung wurde in der Modellierung die Auswirkung von folgenden Grundsätzen und zeitlichen Treibern untersucht:
- Perimeter und Etappierung des Leitungsausbaus der See-Energie-Netze
- Umsetzung der Velohauptrouten
- Parkplatzaufhebungen aufgrund des städtischen Unterhalts
- Geschätzte Auswirkung von grossen laufenden Projekten

Durch die Berücksichtigung dieser Faktoren wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:
- Es wurde aufgezeigt, wie viele und welche Parkplatzaufhebungen mit den nicht konformen Parkplätzen aus Schritt 1 (Kapitel 4.4.2) korrespondieren und wo zusätzlich Aufhebungen von konformen Parkplätzen notwendig werden.
- Die Etappierung der Parkplatzaufhebungen wurde, wo möglich, mit der Etappierung des See-Energie-Ausbaus verknüpft. Dadurch konnten die Mindereinnahmen als finanzielle Konsequenz des Parkplatzabbaus geschätzt werden (siehe Kapitel 6).
- Die zeitlichen Treiber geben zwar einen groben Fahrplan vor und bilden den aktuellen Planungsstand ab. Dieser kann sich jedoch aufgrund von Projektverzögerungen oder Änderungen der Rahmenbedingungen verändern.

4.5 Ergebnisse

Die Modellierung berücksichtigt verschiedene Einflussfaktoren für das ganze Stadtgebiet. Wesentliche Planungsentscheide und Abwägungen sind jedoch erst in der nachfolgenden Detailplanung jedes Projekts möglich. Die Resultate im vorliegenden Planungsbericht werden darum nur quartierscharf dargestellt. Sie haben aufgrund von vielen Unsicherheiten eine Toleranz von +/– 20 Prozent[3] und lassen noch Spielraum für Anpassungen in der Projektierung bis 2040 offen. Zudem ist festzuhalten, dass Quartiergrenzen oft in der Strassenmitte verlaufen. Werden Parkplätze auf einer Strassenseite aufgehoben, wirkt sich das zahlenmässig stark auf die Statistik eines Quartiers aus, obwohl die Parkplätze einem grösseren Einzugsgebiet zur Verfügung stehen.

4.5.1 Ergebnisse der Modellierung für die Erreichung des Zielwertes

In der Modellierung wurde mit 2’527 Parkplätzen (Stand 1.6.2025, siehe Kapitel 4.4.1) gerechnet. Ab dem 1. Juni 2025 bis 2040 sieht die Modellierung folgende Parkplatzaufhebungen vor.

[2] Sammelparkierungsanlagen sind Areale, die mit einer eigenen Zu- und/oder Ausfahrt vom Strassenraum abgegrenzt sind und vorrangig dem ruhenden Verkehr im MIV dienen. Deshalb kommt es durch Parkmanöver in Sammelparkierungsanlagen i. d. R. nicht zu Behinderungen oder Gefährdungen von Verkehrsteilnehmenden des fliessenden Verkehrs. Im Leitfaden öffentliche Parkierung wird aus diesem Grund für die Planung der Parkfelder in solchen Anlagen auf den Leitfaden private Parkierung verwiesen.
[3] Die Toleranz bezieht sich nicht auf das Gesamttotal der abzubauenden Parkplätze, sondern lediglich auf die Verteilung oder Verortung des Abbaus in den Quartieren. Der beschlossene Zielwert der im Rahmen der Massnahme M02 abzubauenden Parkplätze ist konkret und muss erfüllt werden.

	Blaue Zone	Weisse Zone	Tarifzone 1 (Fr. 3.–)	Tarifzone 2 (Fr. 2.–)	Tarifzone 3 (Fr. 1.–)	Total PP-Abbau +/– 20 %
2026	76	22	30	161	5	294
2027	77	98	2	17	39	233
2028	36	22	2	17	6	83
2029	36	22	2	17	6	83
2030	119	35	39	103	6	302
2031	36	22	2	17	6	83
2032	36	22	2	17	6	83
2033	240	25	6	36	6	313
2034	36	22	2	17	6	83
2035	36	22	2	17	6	83
2036	165	28	18	21	13	245
2037	69	23	192	63	5	352
2038	36	23	2	17	5	83
2039	36	23	2	17	5	83
2040	36	64	2	17	5	124
Total	**1’070**	**473**	**305**	**554**	**125**	**2’527**

Tab. 2: Modellierung Parkplatzaufhebungen Zeithorizont 2040, Ansicht Zonen

Die Modellierungsergebnisse können auch den Quartieren zugeordnet werden. Die konkreten Zahlen (+/– 20 %) sind der unten stehenden Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Quartier	Total Parkplätze (1.6.2025)	Private Parkplätze (1.6.2025)	Öffentlich nutzbare Parkplätze auf Privatgrund (z.B. Parkhäuser) (1.6.2025)	Parkplätze auf öffentlichem Grund (1.6.2025)	Geplanter Abbau ab 1.6.2025 +/– 20 %	Parkplätze auf öffentlichem Grund nach geplantem Abbau +/– 20 %
	Total per 1.1.2025	**67’588**	**53’348**	**8’420**	**5’820**	**2’590**	
	Abbau 1.1.–1.6.2025	–63			–63	–63	
	Total per 1.6.2025	**67’525**	**53’348**	**8’420**	**5’757**	**2’527**	**3’230**
	Abzgl. Spezialparkplätze	–509		–340	–169		–169
	Total per 1.6.2025 exkl. Spezialparkplätze	**67’016**	**53’348**	**8’080**	**5’588**	**2’527**	**3’061**
1	Oberseeburg/Rebstock	2’105	2’099	0	6	5	1
2	Würzenbach/Schädrüti	4’319	3’329[4]	3[5]	987	228	759
3	Bellerive/Schlössli	1’132	981	0	151	39	112
4	Halde/Lützelmatt	3’242	2’071	983	188	126	62
5	Wesemlin/Dreilinden	2’745	2’405	0	340	245	95
6	Maihof/Rotsee	2’494	2’179	184	131	82	49
7	Hochwacht/Zürichstrasse	1’469	880	455	134	89	45
8	Kantonsspital/Ibach	2’507	1’722	519	266	70	196
9	Bramberg / St. Karli	1’417	1’299	0	118	92	26
10	Altstadt/Wey	1’587	789	668	130	69	61
11	Bruch/Gibraltar	2’303	1’214	697	392	133	259
12	Hirschmatt/Kleinstadt	2’326	1’008	905	413	207	206
13	Bahnhof/Werft	2’228	1’075	972	181	55	126
14	Neustadt/Voltastrasse	2’284	1’881	54	349	178	171
15	Unterlachen/Tribschen	4’432	3’787[5]	177[6]	468	246	222
16	Ober-/Untergütsch	1’151	1’103	0	48	33	15
17	Obergrund/Allmend	4’294	2’139	1’667	488	213	275
18	Sternmatt/Hochrüti	2’030	1’910	0	120	91	29
19	Langensand/Matthof	3’453	3’320	0	133	101	32
20	Basel-/Bernstrasse	1’738	1’414	215	109	66	43
21	Udelboden	1’812	1’714	0	98	45	53
22	Reussbühl	3’049	2’929	65	55	43	12
23	Ruopigen	2’942	2’437	342	163	21	142
24	Matt	3’626	3’433	120	73	30	43
25	Littau Dorf	1’786	1’685	54	47	20	27
26	An der Emme	4’290	4’290	0	0	0	0
27	Littauerberg	255	255	0	0	0	0

Tab. 3: Modellierung Parkplatzaufhebungen Zeithorizont 2040, Ansicht Quartiere

Die Modellierung zeigt, dass es in praktisch allen Quartieren zu einem Parkplatzabbau kommt. Das Ausmass ist aber unterschiedlich.

Besonders betroffen sind

– Quartiere mit schmalen Strassen, z. B. Quartier Wesemlin/Dreilinden oder Bramberg/St. Karli. Werden dort Strassen erneuert, wären viele der Parkplätze, die grösser als heute markiert werden müssten, nicht mehr bewilligungsfähig;

[4] Im Quartier Würzenbach/Schädrüti sind in zwei öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen auf Privatgrund (Kreuzbuchstrasse 53 und Würzenbachstrasse 19) insgesamt 116 Parkplätze als privat nutzbar statt öffentlich nutzbar erfasst. Die Bereinigung der Kategorien in der Parkplatzstatistik folgt.

[5] Im Quartier Unterlachen/Tribschen sind in der öffentlich zugänglichen Tiefgarage Rösslimattstrasse 37 auf Privatgrund 200 Parkplätze als privat nutzbar statt öffentlich nutzbar erfasst. Die Bereinigung der Kategorien in der Parkplatzstatistik folgt.

– Quartiere mit Strassen mit einer ungenügend ausgebauten Veloinfrastruktur, wo also z. B. die Sicherheitsabstände zu Parkplätzen fehlen. Das betrifft etwa die Quartiere Hirschmatt/Kleinstadt und Neustadt/Voltastrasse.

Einige Quartiere, z. B. die Aussenquartiere Oberseeburg/Rebstock, Ruopigen, Matt, Littau Dorf und Reussbühl, sind weniger vom Abbau betroffen. Diese Quartiere verfügen über viele private und öffentlich zugängliche Parkplätze und nur über wenige Parkplätze auf öffentlichem Grund.

Gar nicht betroffen sind die Quartiere Littauerberg und An der Emme, weil sie keine öffentlichen Parkplätze haben.

Die Aufhebungen nach Quartier sind in Abbildung 3 ersichtlich (siehe auch Anhang 1).

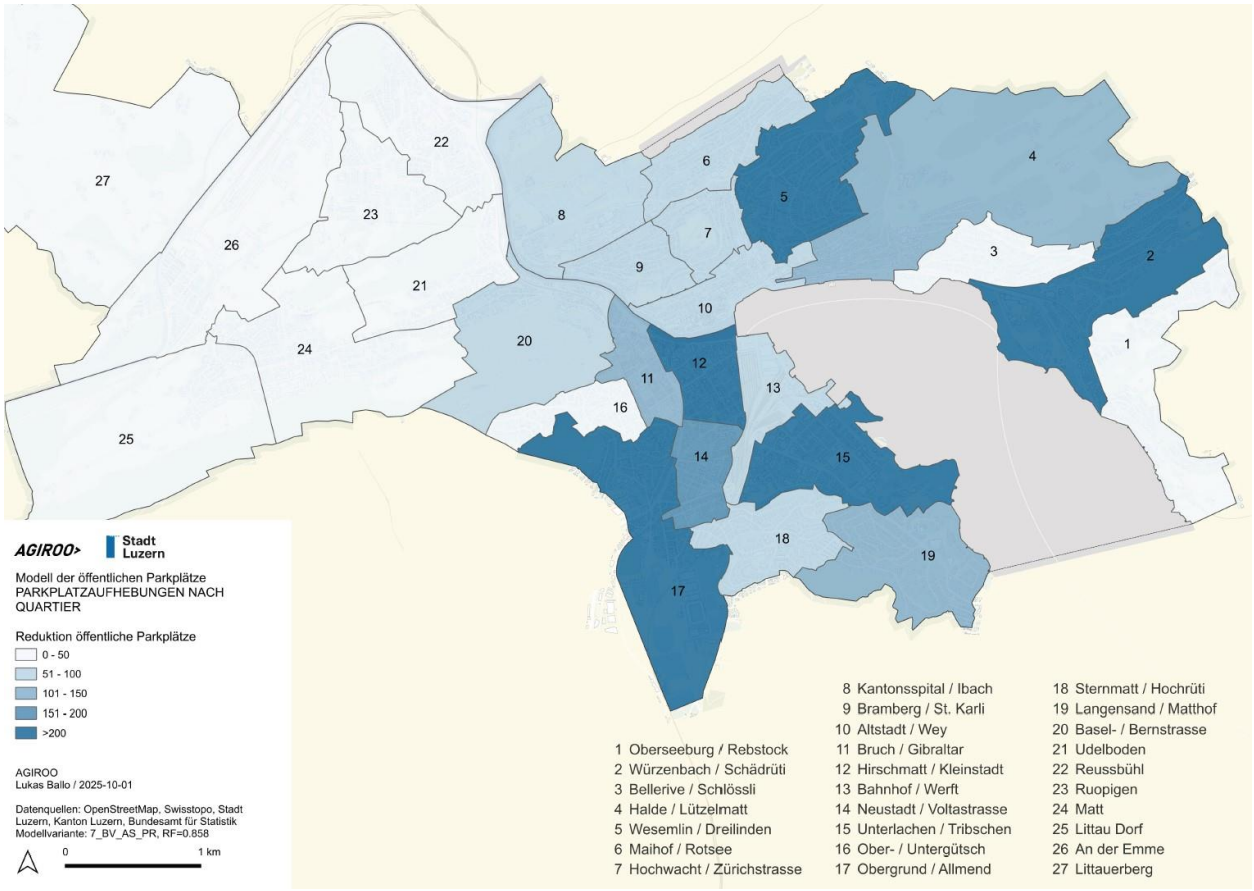


Abb. 3: Modellierung der Parkplatzaufhebungen nach Quartier gemäss Tabelle 3

4.5.2 Auswirkung des Parkplatzabbaus in Bezug auf die Bevölkerung und die Beschäftigten

Um die Auswirkung der Parkplatzaufhebungen auf die Quartiere besser zu verstehen, wurde das Parkplatzangebot der Bevölkerungsdichte und der Anzahl an Beschäftigten bzw. Vollzeitäquivalent-Stellen gegenübergestellt. Parkplätze für Kundschaft oder Gäste sind in der Statistik nicht separat ausgewiesen. Die folgende Tabelle zeigt den Zustand nach Modellierung bzw. nach 2040. Die Berechnung zeigt, dass insbesondere die Aussenquartiere (meist typische Wohnquartiere mit wenig Beschäftigten und vielen Einwohnenden) über ein gutes Parkplatzangebot verfügen.

Die Innenstadt ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, und die Wege für Zufussgehende sowie Velofahrende sind kurz. Geschäfte und Wohnungen sind entsprechend sehr gut erschlossen. Das Platzangebot in der Innenstadt ist knapp und soll gemäss den politischen Zielen der Stadt (siehe Kapitel 3.2) möglichst qualitätsvoll gestaltet werden. Entsprechend ist das Angebot an Parkierungsmöglichkeiten in diesem Perimeter deutlich geringer.

In den Quartieren Sternmatt/Hochrüti und Basel-/Bernstrasse sind zwar im Verhältnis zum Total aller Parkplätze nur wenige von der Modellierung als unzulässig eingestuft worden. Beides sind typische Wohnquartiere und verfügen im Verhältnis zu den Einwohnenden und Beschäftigten über eher wenige Parkplätze im Vergleich zu anderen Wohnquartieren. In der Projektierung muss dort speziell geprüft werden, ob nicht konforme Parkplätze durch Umplanung oder Verschieben beibehalten werden können.

Im Quartier Kantonsspital/Ibach gibt es im Verhältnis zur ständigen Wohnbevölkerung viele Beschäftigte. Für Beschäftigte und Besuchende stehen insbesondere auf dem Areal des Kantonsspitals und im Gewerbegebiet Ibach viele Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Nr.	Quartier	Ständige Wohnbevölkerung (2023)	Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten VZA (2022)	Total ständige Wohnbevölkerung und Beschäftigte in VZA	Total Parkplätze (1.6.2025)	Total Parkplätze nach dem geplanten Abbau +/– 20 %	Parkplatz pro Einwohnende und VZA (1.6.2025)	Parkplatz pro Einwohnende und VZA, nach dem geplanten Abbau
	Total Stadt Luzern	**85’534**	**61’144**	**146’677**	67’525	64’998		
	Abzgl. nicht zuteilbare EW	–449						
	Abzgl. Spezialparkplätze				–509	–509		
	Total exkl. Spezialparkplätze	85’085	61144	146’229	**67’016**	64’489	**0.46**	**0.44**
1	Oberseeburg/Rebstock	2’744	184	2’928	2’105	2’100	0.72	0.72
2	Würzenbach/Schädrüti	4’719	1’089	5’808	4’319	4’091	0.74	0.70
3	Bellerive/Schlössli	1’141	180	1’321	1’132	1’093	0.86	0.83
4	Halde/Lützelmatt	2’751	3’001	5’752	3’242	3’116	0.56	0.54
5	Wesemlin/Dreilinden	5’156	868	6’024	2’745	2’500	0.46	0.42
6	Maihof/Rotsee	3’772	1’715	5’487	2’494	2’412	0.45	0.44
7	Hochwacht/Zürichstrasse	2’275	852	3’127	1’469	1’380	0.47	0.44
8	Kantonsspital/Ibach	709	5’676	6’385	2’507	2’437	0.39	0.38
9	Bramberg / St. Karli	2’418	408	2’826	1’417	1’325	0.50	0.47
10	Altstadt/Wey	2’198	7’419	9’617	1’587	1’518	0.17	0.16
11	Bruch/Gibraltar	3’879	3’311	7’190	2’303	2’170	0.32	0.30
12	Hirschmatt/Kleinstadt	3’157	10’924	14’081	2’326	2’119	0.17	0.15
13	Bahnhof/Werft	421	5’341	5’762	2’228	2’173	0.39	0.38
14	Neustadt/Voltastrasse	6’572	1’731	8’303	2’284	2’106	0.28	0.25
15	Unterlachen/Tribschen	4’344	7’257	11’601	4’432	4’186	0.38	0.36
16	Ober-/Untergütsch	2’222	260	2’482	1’151	1’118	0.46	0.45
17	Obergrund/Allmend	3’339	2’978	6’317	4’294	4’081	0.68	0.65
18	Sternmatt/Hochrüti	4’895	424	5’319	2’030	1’939	0.38	0.36
19	Langensand/Matthof	6’181	752	6’933	3’453	3’352	0.50	0.48
20	Basel-/Bernstrasse	3’530	694	4’224	1’738	1’672	0.41	0.40
21	Udelboden	3’153	235	3’388	1’812	1’767	0.53	0.52
22	Reussbühl	3’242	1’353	4’595	3’049	3’006	0.66	0.65
23	Ruopigen	3’786	727	4’513	2’942	2’921	0.68	0.65
24	Matt	4’096	1’563	5’659	3’626	3’596	0.64	0.64
25	Littau Dorf	1’991	410	2’401	1’786	1’766	0.74	0.74
26	An der Emme	2’180	1’727	3’907	4’290	4’290	1.10	1.10
27	Littauerberg	214	65	279	255	255	0.91	0.91

Tab. 4: Modellierung Parkplatzabbau in Bezug auf die Bevölkerung und die Beschäftigten nach Quartieren

Insgesamt stehen nach dem geplanten Abbau in der Stadt Luzern 0,44 Parkplätze pro Bewohnende und Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten zur Verfügung.

Fazit

Vergleicht man den Parkplatzbestand pro Einwohnende und Beschäftigte zum heutigen Zeitpunkt mit dem Zustand nach 2040, lassen sich folgende Hauptaussagen treffen:

– Das Parkplatzangebot im Verhältnis zur Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte ist in der Innenstadt am tiefsten und steigt zu den Randquartieren an. Das ist bereits heute so und bleibt auch nach 2040 bzw. nach dem Parkplatzabbau bestehen. Das tiefere Verhältnis in der Innenstadt ist aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und dem Veloverkehr konsequent und vertretbar.
– Die geplanten Parkplatzaufhebungen haben einen geringen Einfluss auf das gesamte Parkplatzangebot. Einzelne Quartiere sind stärker von den Aufhebungen betroffen als andere. Entsprechend ist dort in der Projektierung ein spezielles Augenmerk auf den Erhalt von öffentlichen Parkplätzen zu legen.

Die konkreten Auswirkungen aus dem Zustand vor und nach der Modellierung können im Anhang detailliert betrachtet werden.

4.6 Weiteres Vorgehen

Der Leitfaden öffentliche Parkierung dient den Projekten als behördenverbindliche Arbeitshilfe. Die weiteren Grundsätze fliessen in der Projektierung jeweils mit ein. Da die zeitlichen Treiber unterschiedliche Auslöser und Abhängigkeiten besitzen, sollen die konkreten Projekte, wenn sinnvoll, unabhängig voneinander umgesetzt werden.

4.6.1 Interessenabwägung, Partizipation und Kommunikation

Für die Umsetzung der konkreten Strassenprojekte, die einen Abbau von Parkplätzen zur Folge haben, benötigt es eine Interessenabwägung der Grundsätze. In der Projektierung sind Bedürfnisse und Anforderungen der Beteiligten zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere:
– (Verkehrs-)Infrastrukturprojekte, inkl. Leitungsausbau See-Energie
– Projekte zur Aufwertung des Stadtraums, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung von Grün-, Frei- und Erholungsräumen
– Massnahmen zur Klimaanpassung, Entsiegelung und Begrünung
– Städtischen Unterhalt und Blaulichtorganisationen
– Veranstaltungen, für die Parkplätze temporär genutzt werden (etwa Märkte oder Quartierfeste)

Die Interessenabwägung bei grösseren Eingriffen ist unter Einbezug der Quartierbevölkerung und des lokalen Gewerbes vorzunehmen. Kommunikation und Partizipation – abgestimmt auf die Grösse des jeweiligen Projekts – sind deshalb wesentlich, um bei den Betroffenen Verständnis und Akzeptanz für die Umsetzungsmassnahmen zu erreichen.

4.6.2 Notwendige Überarbeitung von Reglementen

Die Umnutzung und Aufhebung von 50 Prozent der öffentlichen Parkplätze bis 2040 hat grossen Einfluss auf zusammenhängende Themen. Durch die Verknappung der öffentlichen Strassenparkplätze steigt der Nutzungsdruck auf die verbliebenen weiter an. Parallel zu den Parkplatzaufhebungen ist eine Überarbeitung der Reglemente, die die Parkierung regeln, notwendig. Unter anderem sind die Zoneneinteilung sowie die Kriterien für die Vergabe, die Bepreisung und das Kontingent an Dauerparkkarten zu überprüfen.

Folgende Reglemente sind auf die neuen Rahmenbedingungen zu prüfen:
- Reglement über private Fahrzeugabstellplätze vom 12. November 2020 (Parkplatzreglement; sRSL 7.2.2.1.1);
- Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3);
- Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement; sRSL 6.3.1.1.1);
- Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes vom 28. Oktober 2010 (sRSL 1.1.1.1.1)

Die Arbeiten hierzu und die Untersuchung der finanziellen Auswirkungen werden voraussichtlich ab Mitte 2026 gestartet.

Neben den Reglementen sollen auch weitere zusammenhängende Themen wie die Mehrfachnutzung von Parkplätzen sowie eine optimierte Nutzung von bestehenden Sammelparkierungsanlagen weiterbearbeitet werden. Konkrete Umsetzungen werden im Rahmen von Pilotprojekten getestet, analysiert und bei erfolgreicher Durchführung in den Regelbetrieb übergeführt.

5 Auswirkungen auf das Klima

Gemäss Relevanzcheck im Tool Klimafolgenabschätzung der Stadt Luzern ist das Geschäft klimarelevant. Das heisst, dass durch das Projekt verschiedene Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind. Mit dem Tool wurden daher weitere Einschätzungen vorgenommen.

Der Planungsbericht basiert auf einer Massnahme aus der Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021). Durch die Reduktion des öffentlichen Parkplatzangebots sinkt die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dadurch reduziert sich die Anzahl der MIV-Fahrten, der Verbrauch fossiler Treibstoffe geht zurück, und flächen- und energieeffizientere Verkehrsmittel nehmen an Bedeutung zu. Eine allfällige kurzfristige Zunahme des Suchverkehrs kann im Kontext des erwarteten Wandels im Mobilitätsverhalten vernachlässigt werden. Ein Rückgang des MIV im Stadtgebiet reduziert zudem die Schadstoff- und die Lärmbelastung und entlastet die Verkehrsinfrastruktur. Letzteres kann zu einer verlängerten Lebensdauer der Strassendeckbeläge führen und den Bedarf an Ersatz oder Sanierung verringern. Materialien und Ressourcen verbleiben dadurch länger im Nutzungskreislauf. Da die Aufhebungen und Umnutzungen meist im Kontext anderer Projekte stattfinden, werden Synergien genutzt und dadurch auch der Energieverbrauch für die Umsetzung minimiert.

Die aufgehobenen Parkflächen sollen gezielt umgenutzt werden: zur Förderung des Fuss-, des Velo- oder des öffentlichen Verkehrs, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur Erhöhung der Biodiversität und zur Umsetzung von Klimaanpassungsmassnahmen. Die Parkplatzaufhebungen und die umgenutzten Flächen werden sich also im Sinne der Klima- und Energiestrategie wie auch der Klimaanpassungsstrategie positiv auswirken.

Der Bericht leistet einen Beitrag zum Verständnis der Gründe und Auswirkungen von Parkplatzaufhebungen und versachlicht damit den öffentlichen Diskurs zur städtischen Verkehrsplanung. Damit schafft er Transparenz und erhöht die Akzeptanz für die Massnahmen.

6 Ausgabe

Für das in diesem Planungsbericht beschriebene Vorhaben wird kein Sonderkredit benötigt.

6.1 Mindereinnahmen bei den Parkplatzgebühren

Die Umnutzung von gebührenpflichtigen Parkplätzen reduziert die Einnahmen aus Parkgebühren. Die Mindereinnahmen müssen nicht über den vorliegenden Planungsbericht bewilligt werden. Transparenzhalber wird dennoch vereinfacht aufgezeigt, wie sich der geplante Parkplatzabbau auf die Einnahmen aus Parkgebühren auswirkt und mit welchen Mindereinnahmen bis 2040 gerechnet werden muss. Sonstige negative oder positive Einflüsse auf die Einnahmen werden hier nicht berücksichtigt: beispielsweise aufgrund allfälliger zukünftiger Reglementsanpassungen (etwa Anzahl und Tarife der

Dauerparkkarten), blockierter Parkplätze aufgrund langfristiger Baustellen oder auch der steigenden Auslastung der verbleibenden Parkplätze.
Die Berechnung der Mindereinnahmen erfolgte als Näherungswert, basierend auf den gegenwärtig bekannten und in der Modellierung berücksichtigten Massnahmen und Treibern (Abbau aufgrund Strassenunterhalt, Velohauptrouten, See-Energie-Perimeter inkl. Zeitschiene und die wesentlichen laufenden Projekte). Diese wurden mit einem Durchschnittswert der generierten Einnahmen nach Tarifzone ausgewertet.

6.1.1 Tarifzonen

Gebührenpflichtige Parkplätze sind in drei Tarifzonen eingeteilt:

- Die Tarifzone 1 umfasst die Strassenparkplätze mit Zentrumsfunktion. Das sind Parkplätze in der intensiv genutzten Innenstadt mit ihrem attraktiven Mix aus Kultur, Ladenlokalen, Geschäften und Gastronomie. Diese 621 Parkplätze liegen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof oder zu Fussgängerzonen. Die Parkplätze in der Zone 1 sind täglich während 24 Stunden gebührenpflichtig und kosten Fr. 3.– pro Stunde.
- Die Tarifzone 2 erstreckt sich über die zentrumsnahen Quartiere sowie über die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebiete mit einem publikumsintensiven Freizeitangebot, z. B. die Allmend, das Verkehrshaus/Lido und das Gebiet Ufschötti/Eissportzentrum. Die 1’925 Parkplätze in der Tarifzone 2 sind täglich während 24 Stunden gebührenpflichtig und kosten Fr. 2.– pro Stunde.
- Die Tarifzone 3 grenzt an die Zonen 1 und 2 an. Der grösste Teil aller Parkfelder in der Zone 3 ist gebührenfrei. 274 Parkfelder in der Tarifzone 3 sind aufgrund ihrer Funktion und unmittelbaren Nähe zu Freizeiteinrichtungen gebührenpflichtig. Die Parkgebühr der gebührenpflichtigen Parkplätze in der Zone 3 beträgt täglich zwischen 7 und 19 Uhr Fr. 1.– pro Stunde.

Gebühren	**Anzahl Parkplätze**	**Anteil in Prozent**	**Parkplätze von der Modellierung betroffen**
Zone 1: Fr. 3.– pro Stunde	621	22 %	305
Zone 2: Fr. 2.– pro Stunde	1’925	68 %	554
Zone 3: Fr. 1.– pro Stunde	274	10 %	125
Total	**2’820**	**100 %**	**984**
Gebührenfrei	2’768		1’543
Total	**5’588**		**2’527**

Tab. 5: Abgebaut werden 984 gebührenpflichtige und 1’543 gebührenfreie Parkplätze.

6.1.2 Einnahmen pro Tarifzone

Im Jahr 2024 wurden in der Stadt Luzern 6,38 Mio. Franken Parkgebühren bezahlt. Rund Fr. 300’000.– wurden auf Reisebusparkplätzen eingenommen. Der grösste Teil der Einnahmen – rund 6,08 Mio. Franken – stammt also aus Parkgebühren für öffentliche Strassenparkplätze. Eine Auswertung pro Parkplatz ist nicht möglich, weil die Parkplätze für das digitale Bezahlen in Gebieten zusammengefasst werden. Anhand von Stichproben wurden die durchschnittlichen Einnahmen pro Zone, Parkplatz und Jahr berechnet:

- Zone 1: Fr. 3’600.– pro Parkplatz und Jahr
- Zone 2: Fr. 1’900.– pro Parkplatz und Jahr
- Zone 3: Fr. 900.– pro Parkplatz und Jahr

Die Einnahmen können auf den verschiedenen Parkplätzen in den unterschiedlichen Zonen stark variieren. Wird jedoch der ermittelte Durchschnittswert mit der Anzahl Parkplätze pro Zone multipliziert, ergibt sich eine Näherung von 99 Prozent an den tatsächlichen Einnahmewert.

6.1.3 Geschätzte Mindereinnahmen bis 2040

Im Rahmen der Modellierung wurden die potenziellen Einnahmeneffekte durch den Abbau von Parkplätzen analysiert. Diese Schätzungen sind jedoch mit Vorsicht zu betrachten, vor allem was die zeitliche Komponente betrifft. Die Planungssicherheit vieler der aufgeführten Projekte ist noch gering, da sie erst skizziert und noch nicht detailliert geplant sind. Auch bei sich bereits in Planung befindenden Projekten kann es aufgrund von Einsprachen oder Beschwerden zu Verzögerungen kommen. In der Modellierung wurde ein provisorischer Planstand zum See-Energie-Ausbau von ewl vom August 2025 berücksichtigt (Projektperimeter und Zeitplan). Dieser Einfluss ist in Abbildung 4 rot dargestellt. Alle Aufhebungen aus Projekten ausserhalb des See-Wärme-Perimeters wurden für die Modellierung anteilsmässig und linear auf der Zeitachse bis 2040 verteilt (in Abbildung 4 blau markiert). Sobald Parkplätze in der Innenstadt betroffen sind, wirkt sich das aufgrund der höheren Stundentarife stärker auf die Mindereinnahmen aus. Im Modell ist dieser Rückgang 2030 und 2037 hinterlegt.

Im Endzustand, sprich ab dem Jahr 2040, wird mit rund 2,3 Mio. Franken Mindereinnahmen pro Jahr gerechnet. Die Aufschlüsselung nach Jahr zeigt, dass dreimal mit einem grösseren Einnahmenrückgang zu rechnen ist, nämlich dann, wenn viele Parkplätze in der Innenstadt betroffen sind. Der erste grössere Sprung bei den Einnahmenminderungen findet 2026 statt. Es ist davon auszugehen, dass es speziell bei den Ausbauetappen des See-Energie-Netzes noch verschiedene Änderungen der aktuellen Planung geben wird, die einen wesentlichen Einfluss auf den Zeitpunkt des Abbaus haben. Die konkreten Einnahmeneffekte sind deshalb im Rahmen der jährlichen Finanzplanung laufend zu überprüfen und zu aktualisieren.

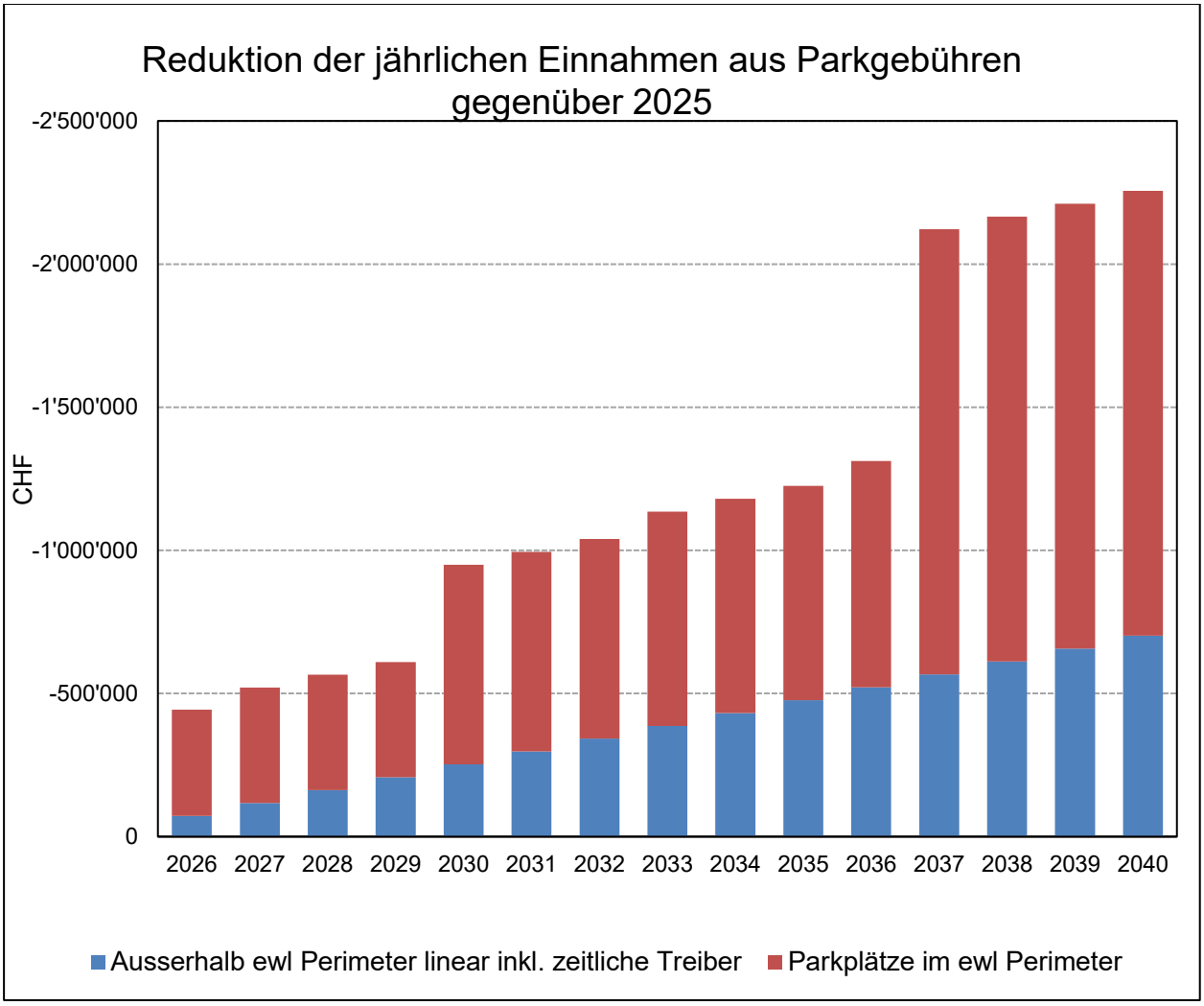


Abb. 4: Geschätzte Mindereinnahmen zwischen 2026 und 2040. Sobald Parkplätze in der Innenstadt betroffen sind, wirkt sich das stärker auf die Mindereinnahmen aus. Im Modell ist dieser Rückgang 2030 und 2037 hinterlegt.

Aus der Modellierung gehen Ertragseinbussen von total 18,73 Mio. Franken bis 2040 hervor. Es handelt sich um einen theoretischen, approximativen Wert, der eine Grössenordnung angibt, die jährliche Budgetierung aber nicht ersetzen kann. Im Budget 2026 wurden noch Einnahmen aus Parkgebühren für öffentliche Strassenparkplätze von 5,75 Mio. Franken budgetiert.

Jahr	Mindereinnahmen pro Jahr (Fr.)	Kumulierte Mindereinnahmen total (Fr.)
2026	–444’000	
2027	–520’000	–964’000
2028	–565’000	–1’529’000
2029	–610’000	–2’139’000
2030	–949’000	–3’088’000
2031	–994’000	–4’082’000
2032	–1’039’000	–5’121’000
2033	–1’135’000	–6’256’000
2034	–1’180’000	–7’436’000
2035	–1’225’000	–8’661’000
2036	–1’312’000	–9’973’000
2037	–2’121’000	–12’094’000
2038	–2’166’000	–14’260’000
2039	–2’211’000	–16’471’000
2040	**–2’256’000**	**–18’727’000**

Tab. 6: Geschätzte Ertragseinbussen bis 2040 pro Jahr sowie kumuliert

7 Finanzierung und zu belastendes Konto

Im Aufgaben- und Finanzplan 2026–2029 sind für das Vorhaben (Erfolgsrechnung) in der Aufgabe 414 Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen Ertragsminderungen von jährlich Fr. 168’000.– enthalten.

Die Mindererträge belasten das entsprechende Globalbudget bis ins Jahr 2040 im Umfang von 18,73 Mio. Franken. Die Mindereinnahmen belasten das Fibukonto 4240.03, Kostenträger ab dem Jahr 2026 4148112.

8 Abschreibung von politischen Vorstössen

Motion 7 vom 21. September 2024: «Reglement zum Parkplatzabbaukonzept»
Mit der Motion 7, Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion, Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Senad Sakic-Fanger und Luzi Andreas Meyer namens der Mitte-Fraktion sowie Martin Huber namens der GLP-Fraktion vom 21. September 2024: «Reglement zum Parkplatzabbaukonzept», wurde der Stadtrat aufgefordert, ein Reglement zu erstellen, in dem festgelegt wird, wie, wo, wann und in welchem Umfang der Parkplatzabbau in den nächsten Jahren stattfinden wird. Die Motion wurde auf Antrag des Stadtrates anlässlich der Ratssitzung vom 24. Oktober 2024 teilweise überwiesen.

Mit dem vorliegenden Planungsbericht wird aufgezeigt, wie, wo und wann die Hälfte der öffentlichen Parkplätze für die Umsetzung der Massnahme M02 der Klima- und Energiestrategie aufgehoben wird. Durch den vorgelegten Planungsbericht kann das Parlament, wie vom Stadtrat in Aussicht gestellt, Aufträge zu Grundsätzen und Protokollbemerkungen mitgeben. Der Stadtrat sieht die Forderungen der teilweise überwiesenen Motion als erfüllt. Er wird deshalb dem Grossen Stadtrat im Rahmen des nächsten Berichtes und Antrages «Abschreibung von Motionen und Postulaten» beantragen, die Motion 7 als erledigt abzuschreiben.

Postulat 68 vom 16. April 2025: «Berechnung der abzubauenden Parkplätze»
Mit dem Postulat 68, Elias Steiner, Chiara Peyer und Judit Aregger namens der GRÜNE/JG-Fraktion vom 16. April 2025: «Berechnung der abzubauenden Parkplätze», wurde der Stadtrat aufgefordert, in der in Aussicht gestellten Strategie zum Parkplatzabbau das vom Volk beschlossene Ziel einer Reduktion öffentlicher Parkplätze um die Hälfte weiterhin zu verfolgen – auch mit aktualisierten Zahlen. Das Postulat wurde an der Sitzung vom 25. Juni 2025 vom Grossen Stadtrat überwiesen.

Mit dem vorliegenden Planungsbericht wurde auf die Forderung des Postulanten und der Postulantinnen eingegangen. Für die Berechnung des Zielwertes wurde der vorgeschlagene Abbauzielwert von 2’590 Parkplätzen verwendet. Die Forderung ist entsprechend erfüllt. Der Stadtrat wird deshalb dem Grossen Stadtrat im Rahmen des nächsten Berichtes und Antrages «Abschreibung von Motionen und Postulaten» beantragen, das Postulat 68 als erledigt abzuschreiben.

9 Würdigung

Mit dem vorliegenden Planungsbericht zeigt der Stadtrat detailliert auf, nach welchen Grundsätzen die in der Massnahme M02 der Klima- und Energiestrategie vorgesehene Reduktion der Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund umgesetzt werden soll. Damit kommt er der Forderung aus der Motion 7 nach und macht den vorgegebenen Abbau der öffentlichen Parkplätze nachvollziehbarer. Der Zeitpunkt des Wegfalls von Parkplätzen ist anhand der wichtigsten zeitlichen Treiber aufgezeigt. Diese beeinflussen das Tempo des Parkplatzabbaus. In der Erarbeitung des Planungsberichtes wurde einmal mehr deutlich, wie komplex die Fragen rund um die Nutzung des öffentlichen Raums auf Stadtgebiet sind, wie eng verwoben die verschiedensten Ansprüche und Abhängigkeiten sind und wie stark das Thema rund um Mobilität und Parkplatzabbau in der Stadt Luzern polarisiert. Dem Stadtrat ist es ein Anliegen, mit dem Planungsbericht alle relevanten Facetten zu beleuchten und damit die Diskussion auf eine sachlich-fachliche Ebene zu bringen.

Die Stadt Luzern steht vor grossen Herausforderungen, in der Mobilität, bei der Klimaanpassung, in der Stadtentwicklung – und bei vielen der damit verbundenen Projekte spielen die Fragen «Wie viel Parkfläche braucht es?» oder «Wo bekommen wir noch Fläche oder Raum her?» eine wichtige Rolle (erstellen von Fuss- und Velowegen, entsiegeln, begrünen, beschatten, Aufenthaltsqualität erhöhen usw.). Dem gegenüber stehen die berechtigten Mobilitätsansprüche von Gesellschaft und Wirtschaft. Dabei gibt der Stadtrat auch zu bedenken, dass nicht alle Mobilitätsansprüche auf öffentlichen Flächen abgewickelt werden können. Gerade bei Parkierungsfragen verfolgt die Stadt seit Jahren den Ansatz, dass die private Parkierung vermehrt auf Privatgrund stattfindet, um öffentlichen Raum freizuspielen.

Mit dem Planungsbericht «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» schafft der Stadtrat die notwendigen Rahmenbedingungen für die Planung des Parkplatzabbaus, für alle transparent und nachvollziehbar: Diese Planungssicherheit ist für das effiziente Arbeiten der Verwaltung notwendig und wichtig, nur so können die zahlreichen anstehenden Projekte ergebnisorientiert vorangetrieben werden.

Dem Stadtrat ist aber auch klar, dass dieser Planungsbericht für die Umsetzung der Massnahme M02 der Klima- und Energiestrategie nicht reicht. Neben den nun definierten Grundsätzen, die eine generelle Gültigkeit haben, müssen in der konkreten Projektplanung teils sich widersprechende Grundsätze gewichtet und gegeneinander abgewogen werden. Insbesondere bei grösseren Projekten soll dieser Prozess deshalb auch unter Einbezug der betroffenen Anspruchsgruppen durchgeführt werden. Der vorliegende Planungsbericht bildet die Basis dafür und schafft die Voraussetzungen, gemeinsam gute Lösungen zu finden.

10 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, den vorliegenden Planungsbericht «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 22. Oktober 2025

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes 48 vom 22. Oktober 2025 betreffend

Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern

– **Kenntnisnahme Planungsbericht,**

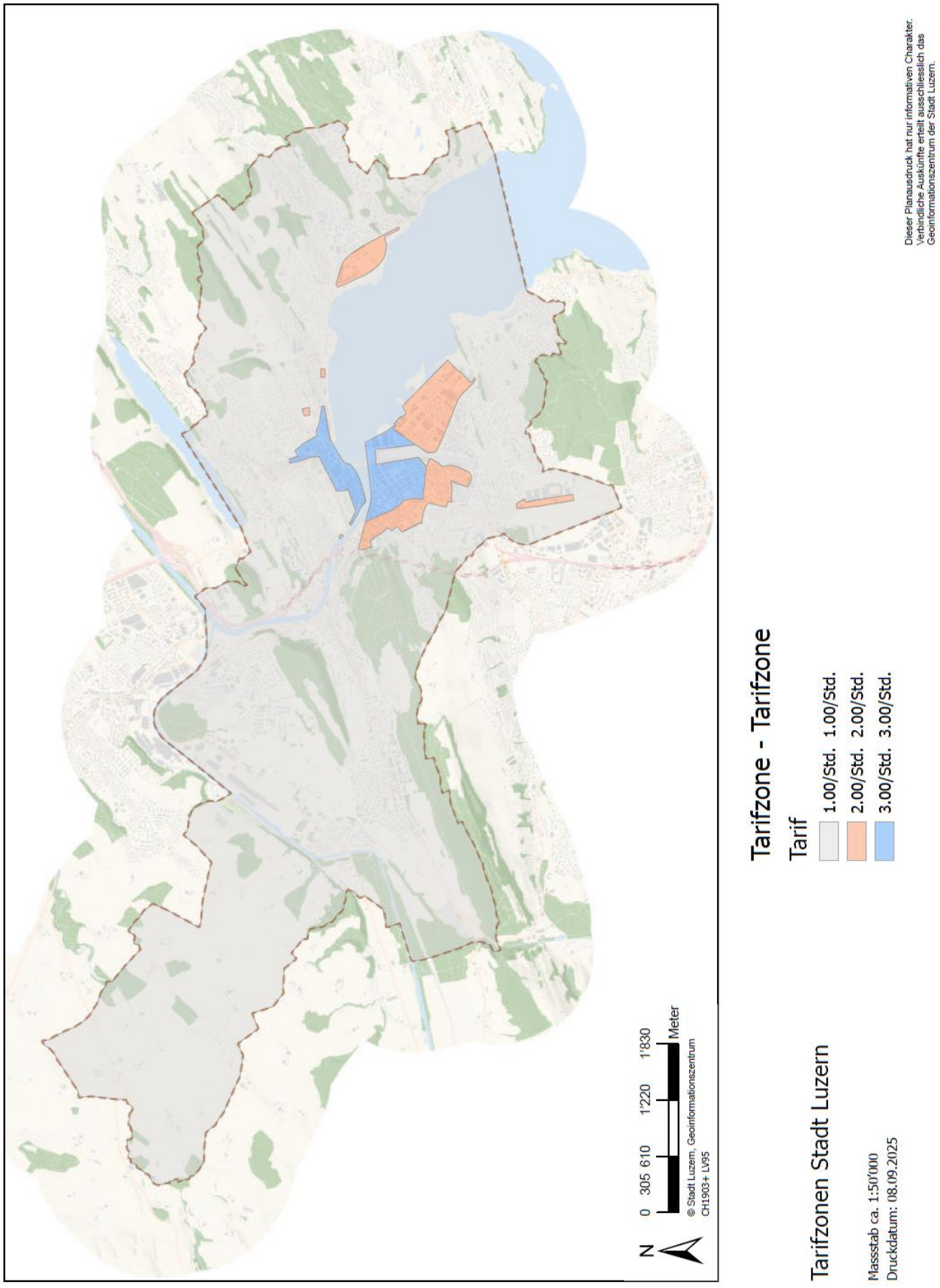
gestützt auf den Bericht der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

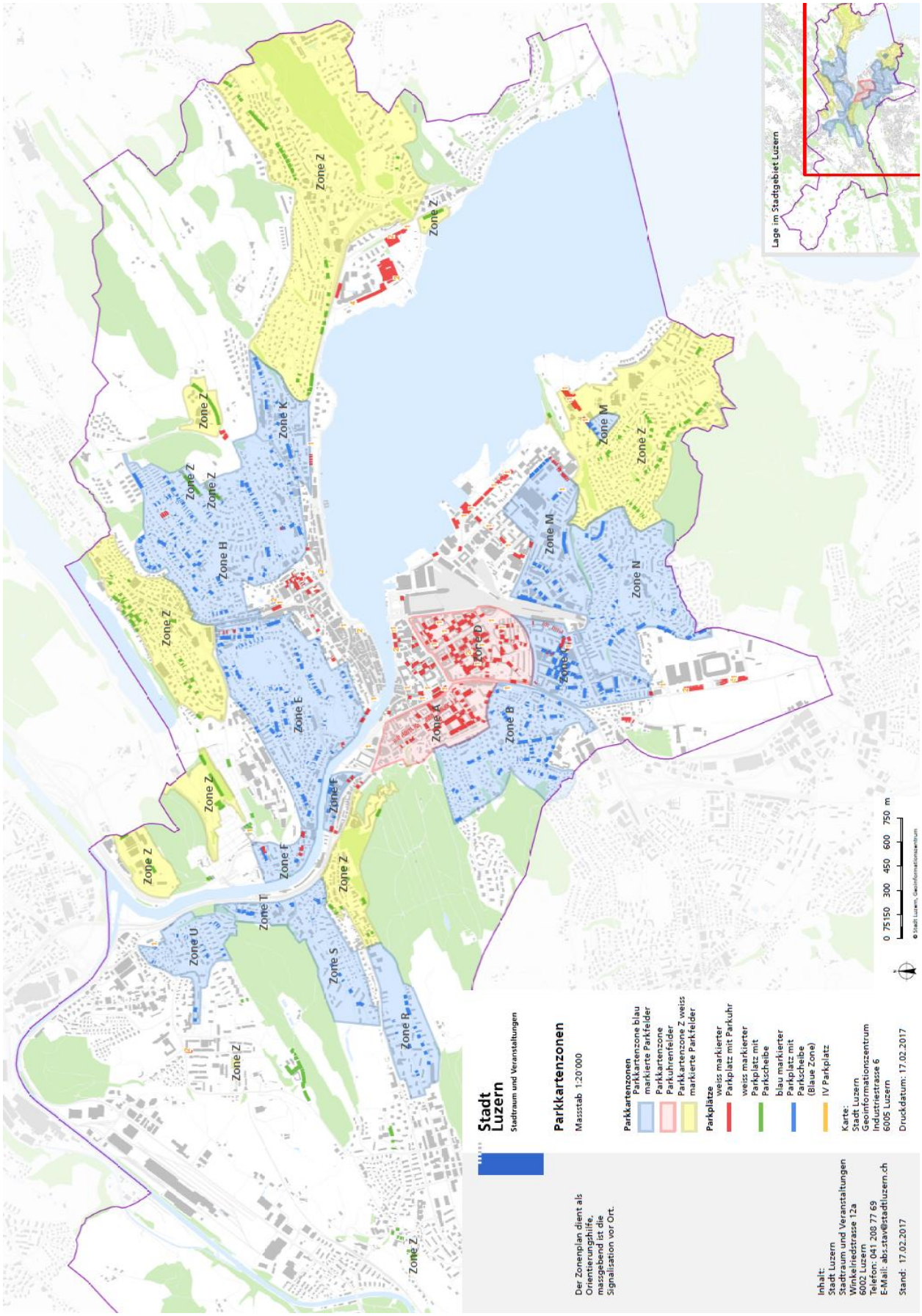
beschliesst:

Der vorliegende Planungsbericht «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

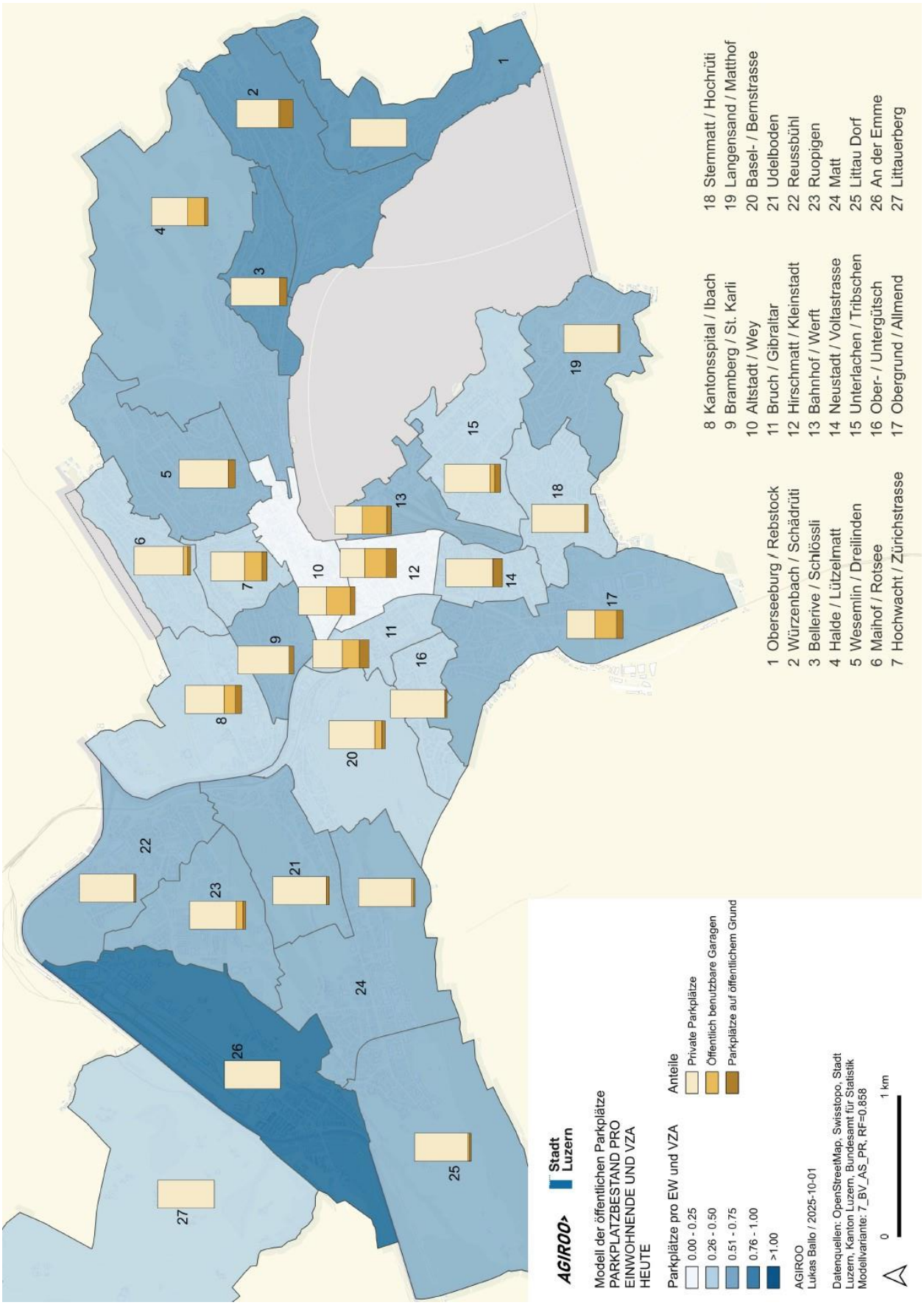
Anhang 1: Tarifzonen Stadt Luzern

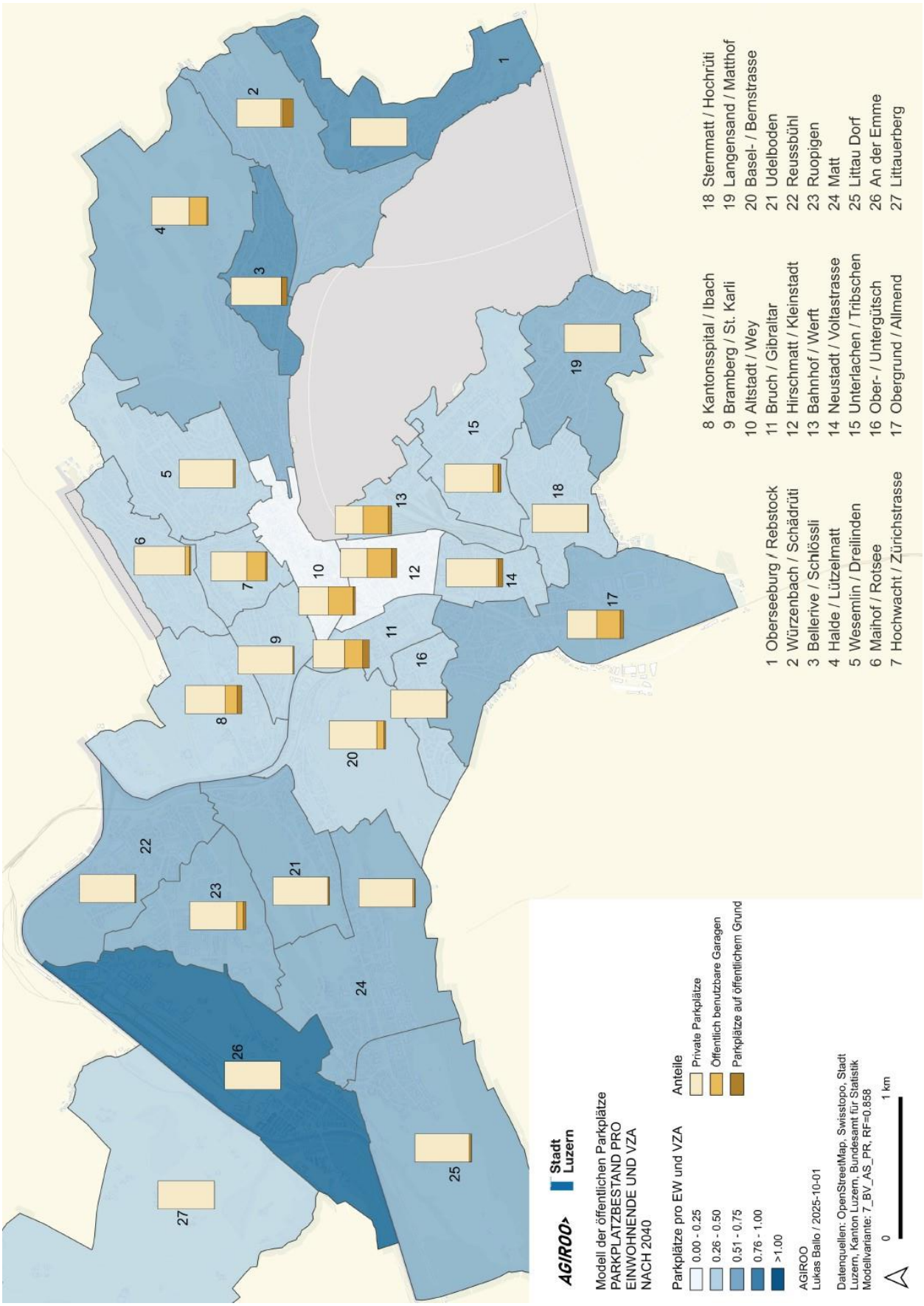


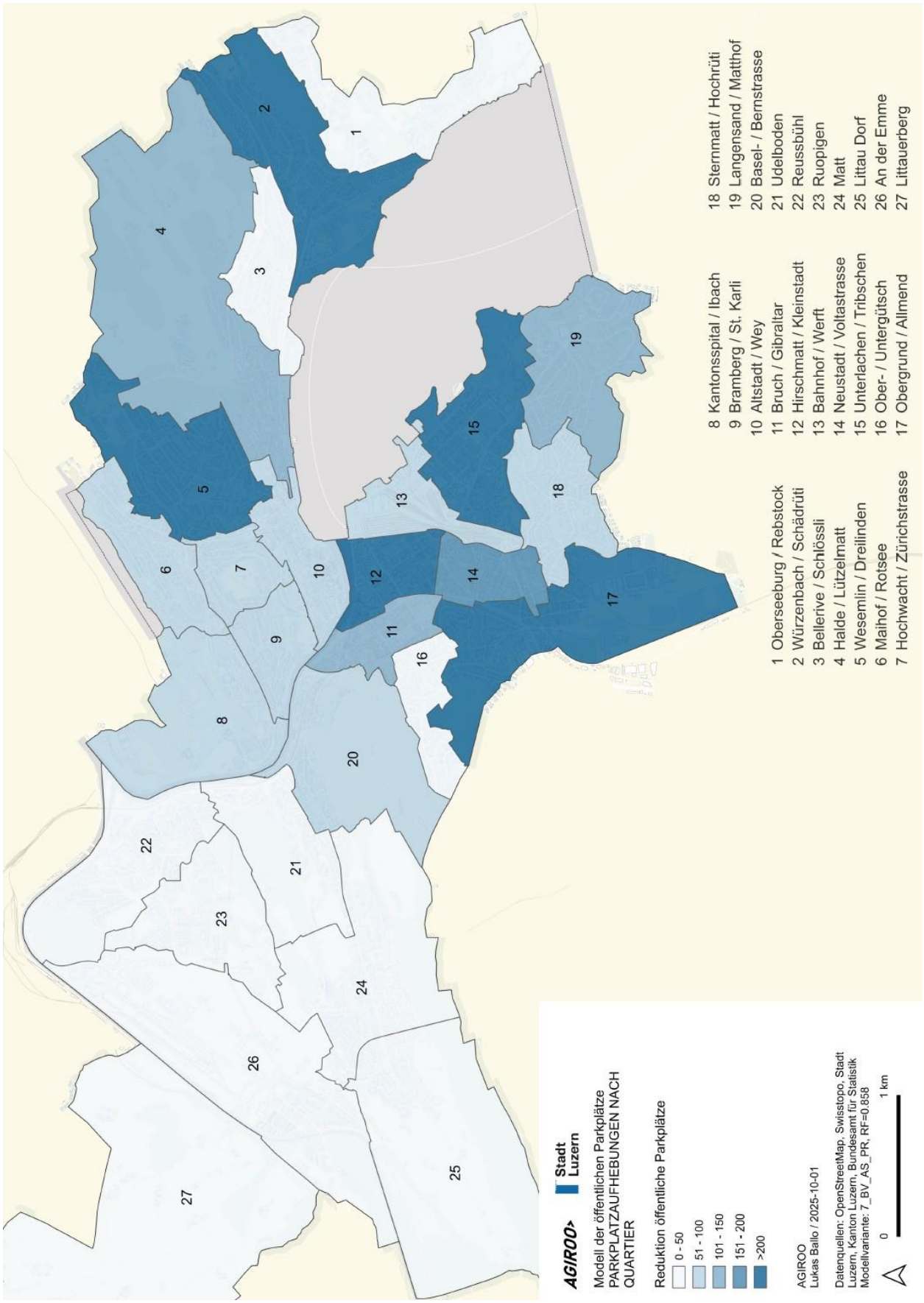
Anhang 2: Parkkartenzonen Stadt Luzern



Anhang 3: Übersichtskarten der Modellierung




1 Oberseeburg / Rebstock
2 Würzenbach / Schädrüti
3 Bellerive / Schlössli
4 Halde / Lützelmatt
5 Wesemlin / Dreilinden
6 Maihof / Rotsee
7 Hochwacht / Zürichstrasse
8 Kantonsspital / Ibach
9 Bramberg / St. Karli
10 Altstadt / Wey
11 Bruch / Gibraltar
12 Hirschmatt / Kleinstadt
13 Bahnhof / Werft
14 Neustadt / Voltastrasse
15 Unterlachen / Tribschen
16 Ober- / Untergütsch
17 Obergrund / Allmend
18 Sternmatt / Hochrüti
19 Langensand / Matthof
20 Basel- / Bernstrasse
21 Udelboden
22 Reussbühl
23 Ruopigen
24 Matt
25 Littau Dorf
26 An der Emme
27 Littauerberg
AGIROO
Stadt Luzern
Modell der öffentlichen Parkplätze
PARKPLATZBESTAND PRO
EINWOHNENDE UND VZA
NACH 2040
Parkplätze pro EW und VZA
0.00 - 0.25
0.26 - 0.50
0.51 - 0.75
0.76 - 1.00
>1.00
Anteile
Private Parkplätze
Öffentlich benutzbare Garagen
Parkplätze auf öffentlichem Grund
AGIROO
Lukas Ballo / 2025-10-01
Datenquellen: OpenStreetMap, Swisstopo, Stadt
Luzern, Kanton Luzern, Bundesamt für Statistik
Modellvariante: 7_BV_AS_PR, RF=0.858
0
1 km


1 Oberseeburg / Rebstock
2 Würzenbach / Schädrüti
3 Bellerive / Schlössli
4 Halde / Lützelmatt
5 Wesemlin / Dreilinden
6 Maihof / Rotsee
7 Hochwacht / Zürichstrasse
8 Kantonsspital / Ibach
9 Bramberg / St. Karli
10 Altstadt / Wey
11 Bruch / Gibraltar
12 Hirschmatt / Kleinstadt
13 Bahnhof / Werft
14 Neustadt / Voltastrasse
15 Unterlachen / Tribschen
16 Ober- / Untergütsch
17 Obergrund / Allmend
18 Sternmatt / Hochrüti
19 Langensand / Matthof
20 Basel- / Bernstrasse
21 Udelboden
22 Reussbühl
23 Ruopigen
24 Matt
25 Littau Dorf
26 An der Emme
27 Littauerberg
AGIROO
Stadt Luzern
Modell der öffentlichen Parkplätze
PARKPLATZAUFHEBUNGEN NACH QUARTIER
Reduktion öffentliche Parkplätze
0 - 50
51 - 100
101 - 150
151 - 200
>200
AGIROO
Lukas Ballo / 2025-10-01
Datenquellen: OpenStreetMap, Swisstopo, Stadt Luzern, Kanton Luzern, Bundesamt für Statistik
Modellvariante: 7_BV_AS_PR, RF=0.858
0
1 km