

Interpellation 144

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

Anna-Sophia Spieler namens der FDP-Fraktion vom 26. November 2025

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist eines der bedeutendsten Verkehrsprojekte der kommenden Jahrzehnte. Mit seiner Realisierung wird nicht nur der überlastete Bahnknoten Luzern entlastet, sondern auch der gesamte Stadtraum rund um den Bahnhofplatz neu gestaltet. Im Rahmen dieser Neugestaltung stellen sich grundlegende Fragen zur künftigen Erreichbarkeit des Bahnhofs für alle Verkehrsträger – insbesondere auch für den motorisierten Individualverkehr.

Gemäss den aktuellen Planungsgrundlagen sind im Bahnhofperimeter verschiedene Anpassungen der Verkehrsführung, der Anbindung sowie der Parkierung vorgesehen. Diese Veränderungen haben potenziell weitreichende Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs, die Verkehrssituation in den angrenzenden Quartieren und die Nutzung des öffentlichen Raums. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Bahnhof Luzern auch künftig die zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Region bleiben soll – erreichbar für alle Verkehrsmittel.

In der öffentlichen Diskussion wird dabei immer wieder die Frage gestellt, wie die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr künftig gewährleistet wird und ob das heutige Parkplatzangebot in etwa erhalten bleibt. Ebenso wird thematisiert, dass Umwegführungen über Quartiere die Verkehrsbelastung in diesen Gebieten erhöhen könnten. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass eine unzureichende Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr oder ein reduziertes Parkplatzangebot zu Akzeptanzproblemen oder gar Verzögerungen bei der Projektumsetzung führen könnten.

Vor diesem Hintergrund stellen sich für die Interpellantin folgende Fragen:

1. Kennt der Stadtrat die im Rahmen der aktuellen Planungsdiskussionen geäusserten Forderungen und Anliegen zur Anbindung des motorisierten Individualverkehrs und Parkierung rund um den Bahnhof Luzern?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Wichtigkeit, dass die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs auch beim neugestalteten Bahnhof zuverlässig funktioniert?
3. Wie beurteilt der Stadtrat die Wichtigkeit, dass das Parkplatzangebot direkt beim Bahnhof in etwa erhalten bleibt?
4. Wie hoch ist die jeweilige Auslastung der Parkhäuser P1, P2 und P3? Ist die Auslastung über die Jahre zu- oder abnehmend?
5. Wie ist die Auslastung des Parkhauses P1 über die verschiedenen Wochentage hinweg? Gibt es Unterschiede?
6. Hat der Stadtrat analysiert, wie sich die Aufhebung des Parkhauses P1 auf das umliegende Wirtschaftsgeschehen auswirkt?
7. Wie viele Parkplätze wären aufgrund der aktuellen Vorgaben rund um den Bahnhof Luzern bewilligungsfähig?
8. Wie wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den MIV während der Bauphase gewährleistet?

9. Beabsichtigt der Stadtrat die vollständige Anzahl Parkplätze, die durch die Aufhebung des Parkhauses P1 wegfallen, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Luzern zu kompensieren? Falls nein, in welchem Umfang (Parkplatzanzahl) soll eine Kompensation stattfinden?
10. Wie beurteilt der Stadtrat die Höhe des künftig entstehenden Parkplatz-Suchverkehrs bei einem Wegfall des P1 und der Reduktion der Hälfte der öffentlichen Parkplätze im Rahmen der Klima- und Energiestrategie in der Innenstadt?
11. Wie beurteilt der Stadtrat das Risiko, dass sich die Projektumsetzung verzögern könnte, falls die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem motorisierten Individualverkehr nicht zufriedenstellend gelöst wird und dies zu Einsprachen oder Verbandsbeschwerden führt?
12. Wie wichtig beurteilt der Stadtrat eine direkte MIV-Anbindung des Bahnhofs Luzern ohne Umwege über Quartiere, um diese verkehrlich nicht zusätzlich zu belasten?