

Stellungnahme zum Postulat 180

Neue Mobilitätsformen im Masterplan Durchgangsbahnhof Luzern berücksichtigen

Lukas Blaser und Anna-Sophia Spieler namens der FDP-Fraktion vom 23. März 2026

Antrag des Stadtrates: Erheblicherklärung und gleichzeitige Abschreibung, StB 471 vom 10. Juni 2026

Mediensperrfrist: 19. Juni 2026, 11.45 Uhr

Mit dem vorliegenden Postulat wird der Stadtrat ersucht zu prüfen, wie im Rahmen des Masterplans Raum Bahnhof Luzern neben Veloverkehr, Fussverkehr, öffentlichem Verkehr und MIV auch neue Mobilitätsformen berücksichtigt werden. Dazu zählten insbesondere Ride-Hailing-Dienste wie Uber sowie zukünftige Angebote des automatisierten Fahrens.

Erwägungen

Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) wird sich das Mobilitätsangebot rund um den Bahnhof sowie in der gesamten Region wesentlich verändern. Stadt und Kanton erarbeiten im Hinblick auf diese Veränderung deshalb gemeinsam einen Masterplan Raum Bahnhof Luzern. Ziel dieser Planung ist es, die Funktion des Bahnhofgebiets als Verkehrsdrehscheibe im Hinblick auf die neuen Angebote mit dem DBL und die damit verbundenen Veränderungen der Verkehrswege und Personenströme anzupassen. Gleichzeitig ist eine funktional und gestalterisch überzeugende Eingliederung in das Stadtgefüge sicherzustellen. Dabei werden verkehrliche, städtebauliche, ökologische, stadtklimatische und soziologische Aspekte berücksichtigt.

Bereits bei der Erarbeitung des [B+A 15](#) vom 4. Mai 2022: «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2. Städtische Aufgaben» stellte sich die Frage nach der in Zukunft benötigten Zahl an Parkplätzen im Raum Bahnhof. Deshalb wurden die Studien «Bahnhof Luzern, Studie Parkierung» (B+A 15/2022, [Beilage 4](#)) und «Szenarien Parkraum Bahnhof Luzern» (B+A 15/2022, [Beilage 5](#)) erstellt. Diese beiden Studien fliessen als wichtige Grundlagen für die Themen Erschliessung und Parkierung in den Masterplan Raum Bahnhof Luzern ein.

Der Bericht «Szenarien Parkraum Bahnhof Luzern» beleuchtete unter anderem die Frage eines zusätzlichen oder verringerten Parkplatzbedarfs infolge selbstfahrender Fahrzeuge. Fachleute sind sich uneinig: Manche gehen davon aus, dass diese Fahrzeuge, sofern sie persönlich genutzt werden, weiterhin an einem Zielort parkiert werden. Andere sind der Ansicht, dass diese Fahrzeuge dauernd auf den Strassen unterwegs sein werden. Beide Varianten haben direkte Auswirkungen auf die Belastung des Strassennetzes. Hierzu wird es einerseits Regulatorien brauchen, die durch den Gesetzgeber erlassen werden, und andererseits wird das Verkehrsaufkommen lokal durch Massnahmen des Verkehrsmanagements beeinflusst.

Neben dem Parkplatzangebot in den Parkhäusern verfügt der Raum Bahnhof auch über Kurzzeit- und Anhalteplätze. Diese werden für Taxis und Kiss&Ride genutzt. Es ist unbestritten, dass künftig auch für Sharing-Angebote, die erwähnten Ride-Hailing-Dienste sowie das automatisierte Fahren Flächen zur Verfügung stehen müssen. Zurzeit gehen die Planenden davon aus, dass neue Mobilitätsformen und -dienste bisherige Angebote zumindest teilweise ersetzen oder ablösen werden. Beispiele dafür sind

Fahrdienste wie Uber, die teilweise die klassischen Taxis ersetzen werden, oder selbstfahrende Fahrzeuge, die auf den bestehenden Parkplätzen in Parkieranlagen abgestellt werden.

Der aktuelle Entwurf des Masterplans sieht für die Parkierung den Erhalt der Parkhäuser P2 und P3 vor. Unter Einbezug des Kantons und der SBB werden Möglichkeiten für einen Teilersatz der wegfallenden Parkplätze im Parkhaus P1 nochmals geprüft. Sich daraus ergebende Veränderungen der Parkplatzzahl würden in die bereinigte Fassung des Masterplans übernommen. Die entsprechenden Abklärungen stehen im Zusammenhang mit der im Juni 2026 kommunizierten Vereinbarung von Kanton und Stadt zu verkehrlichen Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des Bahnhofs.

Anhalteflächen sind im Masterplan auf allen Zubringerachsen vorgesehen. Im Hinblick auf die genannten Anforderungen und Dienste werden diese so ausgestaltet und angeordnet sein, dass sie den Bedürfnissen der unterschiedlichen künftigen Nutzenden entsprechen.

Ausführungen zu den zu erwartenden Folgekosten bei einer Erheblicherklärung des Postulats

Die Erheblicherklärung des Postulats verursacht keine Folgekosten. Neue Mobilitätsformen werden bei der Erarbeitung des Masterplans bereits berücksichtigt.

Fazit

Bei der Erarbeitung des Masterplans Raum Bahnhof Luzern werden, wie mit dem Postulat gefordert, neben Veloverkehr, Fussverkehr, öffentlichem Verkehr und MIV auch neue Mobilitätsformen berücksichtigt. Dazu zählen beispielsweise Ride-Hailing-Dienste wie Uber sowie zukünftige Angebote des automatisierten Fahrens. Insbesondere die Gestaltung der Anhalteflächen soll neben den aktuellen auch den zukünftigen Nutzungen dienen. Die entsprechenden Grundlagen dafür waren bereits Bestandteil des B+A 15/2022 und sind somit auch Grundlagen für die Erarbeitung des Masterplans. Das Postulat soll deshalb erheblich erklärt und gleichzeitig abgeschrieben werden.