

Luzern, 3. Februar 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 513**

Nummer: A 513
Protokoll-Nr.: 141
Eröffnet: 08.09.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Theiler Jacqueline über die Mobilität im Luzerner Stadtzentrum: Koordination statt punktueller Flickwerkpolitik

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen der städtischen Volksinitiative «Autofreie und begrünte Quartiere» auf die Gesamtstrategie der Grossprojekte? Auch mit Blick auf die Baustelle DBL und insbesondere die Hirschmattstrasse als zentrales Element des Masterplans Bahnhof Luzern?

Die beiden Generationenprojekte Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) sind unsere Schlüsselprojekte in der kantonalen Mobilitätsstrategie. Sie entlasten die Strasse und erhöhen die Kapazitäten auf den Schienen und sorgen so für ein attraktiveres Mobilitätsangebot. Die beiden Projekte werden im Auftrag des Bundes durch das ASTRA resp. die SBB projektiert. Der Bypass befindet sich in der Phase Plangenehmigung (resp. vor Bundesverwaltungsgericht). Für den DBL erarbeitet die SBB aktuell das Bau- und Auflageprojekt.

Stadt und Kanton haben in der aktuellen Phase die Möglichkeit ihre Anliegen an den Raum Bahnhof Luzern in die Projektierungsarbeiten der ersten Etappe DBL der SBB einzubringen. Im Rahmen des [Masterplans zum Raum Bahnhof Luzern](#) von Stadt und Kanton Luzern werden diese Anforderungen an den Bahnhofsräum und das Gesamtverkehrssystem für den Bauzustand und nach der Inbetriebnahme gemeinsam erarbeitet und definiert. Die Ergebnisse fliessen in das Bauprojekt erste Etappe DBL ein, das unabhängig von der städtischen Volksinitiative «Autofreie und begrünte Quartiere» – die am 28. September 2025 von rund 58.5 Prozent der Stadtluzerner Stimmbevölkerung abgelehnt wurde – durch die SBB erarbeitet wird. Unserem Rat ist die hohe Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof für alle Verkehrsteilnehmenden – also auch für den MIV – ein zentrales Anliegen (vgl. Antwort zu Frage 7).

Im Masterplan wird das verkehrliche Gesamtsystem betrachtet. Zu den zentralen Elementen gehören im engeren Perimeter nicht nur die Hirschmattstrasse, sondern insbesondere auch weitere umliegende Strassen, wie beispielsweise die Zentralstrasse, die Pilatusstrasse, der Knoten Monopol und der Bundesplatz. Für eine gesamtheitlich funktionierendes Verkehrssystem muss aber auch das Verkehrsnetz bis in die Agglomerationen mitberücksichtigt werden.

Zu Frage 2: Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass die Initiative ohne übergeordnete Abstimmung mit kantonalen Planungen – insbesondere im Umfeld des Bahnhofs Luzern – zentrale Grossprojekte behindern oder gar gefährden könnte? Welche Massnahmen ergreift der Kanton, um solchen Zielkonflikten frühzeitig entgegenzuwirken?

Die Massnahmen im Umfeld des Bahnhofs Luzern werden gemeinsam von der Stadt Luzern und dem Kanton Luzern in einem Masterplan geplant und festgehalten. Die Ziele von Stadt und Kanton sind dabei aufeinander abgestimmt und in der Projektvereinbarung festgehalten. Die Planungen basieren auf denselben Verkehrsgrundlagen sowie gemeinsam definierten Beurteilungskriterien und werden laufend abgestimmt. Dies stellt sicher, dass keine Zielkonflikte und widersprüchlichen Ergebnisse entstehen und gemeinsam Lösungen gefunden werden. Die beiden erwähnten Grossprojekte werden auf Bundesebene finanziert und bewilligt.

Zu Frage 3: Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen weiterer städtischer Einzelmassnahmen auf die kantonale Gesamtstrategie für Mobilität und Erreichbarkeit, so zum Beispiel das Siegerprojekt „Inseli bewegt“, mit geplantem Baustart ab 2030 und im Zusammenhang des geplanten Installationsplatz für die Baustelle DBL oder der systematische Abbau von Parkplätzen im Innenstadtbereich?

Unser Rat respektiert die Gemeindeautonomie wie im vorliegenden Fall. Grundsätzlich werden alle baulichen und verkehrlichen Massnahmen aufeinander abgestimmt, was insbesondere aufgrund des begrenzten Platzes im Raum Bahnhof relevant ist. Das Projekt «Inseli bewegt» wurde beispielsweise als Rahmenbedingung in die Planungen aufgenommen. Die Massnahmen aus der gesamtverkehrlichen Überprüfung richten sich danach aus.

Der Installationsplatz der SBB für die Baustelle des DBL und der dadurch verursachte Baustellenverkehr werden in der Verkehrsplanung für die Bauphasen des DBL in der Variantenbetrachtung mit den entsprechenden Verkehrsannahmen berücksichtigt.

Der Abbau öffentlicher Parkplätze in der Innenstadt ist eine Entscheidung der städtischen Stimmbürger. Unser Rat setzt sich konsequent für die hohe Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Luzern und Institutionen wie z.B. das KKL für alle Verkehrsteilnehmenden ein. Dazu gehören auch entsprechende Parkierungsmöglichkeiten.

Zu Frage 4: Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine koordinierte Gesamtstrategie einzusetzen, die verkehrliche, wirtschaftliche und städtebauliche Anforderungen zusammenführt und sich klar gegen unkoordinierte Einzelmassnahmen auszusprechen, welche zentrale Infrastrukturfunktionen gefährden könnten resp. Vereinbarungen mit der Stadt zu treffen?

Ja, mit strategischen Instrumenten wie dem Programm Gesamtmobilität (PGM), dem Agglomerationsprogramm (AP LU) und den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) werden verkehrliche, wirtschaftliche und städtebauliche Anforderungen im gesamten Kanton systematisch aufeinander abgestimmt. Auf Projektebene werden gemeinsam mit der Stadt Luzern aktiv Lösungen im Bereich Verkehr und Städtebau entwickelt – der Masterplanprozess im Umfeld des Bahnhofs ist ein aktuelles Beispiel dafür (vgl. Antwort zu Frage 2). Unabhängig davon behält der Kanton die Hoheit und Verantwortung über die kantonalen Achsen und sorgt für gesamtverkehrliche Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden unter Wahrung der Leistungsfähigkeit

dieser Strassen. Die Gemeinden hingegen sind für Planung, Bau, Unterhalt und Bewirtschaftung der kommunalen Strassen zuständig.

Zu Frage 5: Welche Rolle spielt der Bypass in der Verlagerung von Verkehrsströmen? Und: Welche Auswirkungen hat eine Verzögerung des Bypasses zum Beispiel bei der Sanierung des Reussporttunnels auf das ganze Verkehrssystem?

Der Bypass übernimmt eine wichtige Funktion im Gesamtverkehrssystem der Stadt Luzern. Er lenkt einen Teil des Verkehrs um das Stadtgebiet herum und reduziert den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf zentralen Verkehrsachsen. Diese Reduktion schafft wertvolle Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr – insbesondere im Hinblick auf die geplante Einführung durchgehender Busspuren. Bei der Verzweigung Rotsee treffen die Verkehrsströme der A2 (aus dem Norden/Süden) und A14 (aus Richtung Zürich – Zug) aufeinander. Aktuell überlagern sie sich auf der Stadtautobahn mit lokalem Ziel- und Quellverkehr. Dies führt zu starken Überlastungssituationen auf der Autobahn, mit Auswirkungen bis ins Stadtzentrum Luzern. Die heutige A2-Strecke zwischen Verzweigung Rotsee und Anschluss Luzern-Kriens wird mit der Inbetriebnahme des Bypasses zur Stadtautobahn umgewidmet und hauptsächlich für regionalen und lokalen Verkehr genutzt. Der lokale Durchgangsverkehr kann die Stadtautobahn nutzen, wodurch der Binnen-, Quell- und Zielverkehr aus der Stadt und Region sicherer und schneller abgewickelt werden kann. Die Redundanz im Falle von Unfällen oder Wartung wird zusätzlich deutlich verbessert.

Für die Sanierung des Reussporttunnels prüft das Bundesamt für Strassen ASTRA auch Szenarien ohne Bypass analog zur damaligen Sanierung des Cityrings (Gesamterneuerung der A2 zwischen Reussegg und Grosshof). Die Auswirkungen einer Sanierung ohne in Betrieb stehendem Bypass auf das städtische Netz sind momentan nicht quantifizierbar. Es wäre aber mit deutlichem Mehrverkehr auf den umliegenden Achsen und Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Netz zu rechnen.

Zu Frage 6: Wie ist der Stand der Variantenprüfung im Rahmen des Masterplans Raum Bahnhof Luzern hinsichtlich folgender Punkte:

- Zukunft des Bahnhofparkings;
- Nutzung und Erschliessung der Zentralstrasse;
- Verkehrsführung und mögliche Verlagerung des MIV über das Tribschenquartier?

Mit dem Bau des DBL wird das Parkhaus P1 unter dem Bahnhofplatz aufgehoben; die weiteren Parkhäuser P2 und P3 bleiben in Betrieb. Der Masterplan befasst sich mit der Frage, ob und in welcher Form ein Ersatz für die wegfallenden Parkplätze geschaffen werden könnte. Unser Rat setzt sich für die hohe Erreichbarkeit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Luzern ein (vgl. Antwort zu Frage 3).

Die Zentralstrasse soll gemäss Zielbild 2040 als öV- und Fuss- und Veloverkehr genutzt werden. Die Zufahrt für Anlieferung, Umschlagsverkehr und Blaulichtorganisation soll weiterhin möglich bleiben.

Im Masterplan werden drei Varianten der Verkehrsführung zu den Parkhäusern P2 und P3 sowie der ostseitigen Anlieferungen geprüft:

1. über den Bahnhofsplatz,

2. über das Tribschenquartier,
3. über eine neue Verbindung ab Bundesplatz über die Gleisfelder.

Der Kanton steht hier in regelmässigem Austausch mit der Stadt Luzern, den Verkehrsverbänden, dem KKL, der SGV und weiteren Organisationen, um die Bedürfnisse abzuholen und gemeinsame Lösungen zu finden.

Zu Frage 7: Falls im Rahmen des Masterplans das Bahnhofparking ganz oder teilweise entfällt: Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine zeitgerechte, gleichwertige und funktionale Ersatzlösung am Stadtrand einzusetzen (z. B. Park+Ride mit ÖV-Anschluss, Parkhaus etc)?

Grundsätzlich ist die Parkierung Sache der Gemeinden. Wenn kantonale Interessen vorhanden sind – wie im vorliegenden Fall beim Bahnhof Luzern – kann der Kanton Einfluss nehmen. Unser Rat setzt sich für zeitgerechte, gleichwertige und funktionale Parkplatz-Ersatzlösungen ein und hat dies in der kantonalen Strategie (Zumolu) verankert. Gemäss dieser sollen Park+Ride-Anlagen (P+R) und Verkehrsdrehscheiben nahe an der Quelle der Fahrt und nicht am Ziel liegen. Am Agglomerationsrand sollen die P+R-Anlagen nahe bei einem Autobahnanschluss liegen und mit guter öV-Erschliessung an die Stadt angebunden sein. Parkhäuser am Stadtrand sind daher genau zu prüfen und sind nur bei einer guten öV-Erschliessung sinnvoll.

Im Rahmen der Masterplanung (vgl. Antwort zu Frage 6) werden bahnhofsnahe Ersatzparkplätze für die wegfallenden Parkplätze des Parkhauses P1 geprüft. Der Bahnhof Luzern ist die grösste Zentralschweizer Verkehrsdrehscheibe und muss auf engstem Raum gesamtheitlich funktionieren und vielfältigen Anforderungen genügen. Dazu gehört die zentrale Funktionalität einer Verkehrsdrehscheibe: Gute Umsteigemöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu bieten, aber auch Haltemöglichkeiten wie Kiss&Ride und Parkplätze. Die Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen oder auf Maximalforderungen zu beharren ist aus Sicht unseres Rates kontraproduktiv.

Zu Frage 8: Welche Standorte für Busachsen, Busbahnhöfe oder Umsteigeorte sind Bestandteil der geprüften Varianten, insbesondere im Hinblick auf reibungslose Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, Auto, Velo und Fussverkehr?

Das Zielbild 2040 für den DBL sieht eine umfassende Neugestaltung des Bahnhofsareals und des öV in Luzern und der Zentralschweiz vor. Grundlage bilden die von der Stadt Luzern durchgeführte Testplanung und die anschliessend vom Kanton erarbeitete gesamtverkehrliche Überprüfung der Testplanungsergebnisse. Diese sehen drei Umsteigepunkte oder Verkehrsdrehscheiben Nord (Bahnhofplatz), Ost (Inseli) und West (Zentralstrasse) vor. Neue Busachsen sind folglich auf der Zentralstrasse und östlich des Bahnhofs vorgesehen. Die genaue Lage der Haltestellen, die Verknüpfung von Radial- zu Durchmesserlinien beim Bus, die genaue Führung des Fuss- und Veloverkehrs, sowie die Veloabstellplätze werden im Rahmen des Masterplans im Detail geplant.

Zu Frage 9: Inwiefern bezieht der Regierungsrat die Auswirkungen städtischer Verkehrsentscheidungen auf die Erreichbarkeit und Attraktivität des Zentrums für Anwohner, Gewerbe, Tourismus und Dienstleister in seine Überlegungen mit ein, insbesondere während der jahrelangen Bauphase im Bahnhofraum?

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit und Attraktivität des Zentrums während der mehrjährigen Bauphase im Bahnhofraum ist ein zentrales Anliegen von Stadt und Kanton. Grundlage für die Planungen bilden die mit der Stadt Luzern und SBB gemeinsam erarbeitete Verkehrsplanung (vgl. Antwort auf Frage 4). Auf dieser Basis werden Bauphasen-, Verkehrs- und Kommunikationskonzepte entwickelt.

Zu Frage 10: Welche Anforderungen stellt der Regierungsrat an eine moderne und digitale Verkehrsplanung (z.B. Smart Mobility, datenbasierte Verkehrsflüsse, Parkraumbewirtschaftung), um unnötige Restriktionen und Ineffizienzen zu vermeiden?

Moderne und digitale Verkehrsplanung bewegt sich im Spannungsfeld zwischen wachsender Urbanisierung, den Anforderungen des Klimaschutzes, technologischer Innovation und sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen. Daraus ergeben sich hohe und vielfältige Anforderungen an Planung, Betrieb und Steuerung der Verkehrssysteme. Zeitgemässe Technologien leisten dabei einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsflusses. Auf Echtzeitdaten basierende Verkehrsmanagement-Massnahmen und -Systeme besitzen bereits heute ein grosses Potenzial, Engpässe – und damit verbundene unnötige Restriktionen oder Ineffizienzen – frühzeitig zu erkennen und gezielt zu steuern. Während aktuell vor allem dynamische, datenbasierte Steuerungen zum Einsatz kommen, wird künftig eine KI-gestützte, multimodale Verkehrsintelligenz die Integration aller Verkehrsträger verbessern, die Steuerung des Gesamtverkehrs resilienter und effizienter gestalten und zeitkritische Eingriffe ermöglichen.