

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

eröffnet am 8. September 2025

Der Grosse Stadtrat der Stadt Luzern hat eine Initiative angenommen, die autofreie und begrünte Quartiere in zentralen Stadtteilen wie Hirschmatt, Bruch oder Kleinmatt fordert. Diese verlangt unter anderem Verkehrsberuhigungen, autofreie Strassen und einen Rückbau von Parkplätzen, unabhängig von bestehenden Planungen und übergeordneten Infrastrukturvorhaben. Die Abstimmung findet am 28. September 2025 statt.

Diese Forderungen betreffen ein Stadtzentrum, das bereits durch zwei grossangelegte Verkehrs- und Infrastrukturprojekte wesentlich verändert wird: Mit dem Bypass Luzern und dem Durchgangsbahnhof (DBL) stehen Entwicklungen an, die das Verkehrssystem des ganzen Kantons über Jahrzehnte prägen und zugleich grossflächige Baustellen im Raum Bahnhof mit sich bringen werden.

Aktuell wird im Rahmen des Masterplans Raum Bahnhof Luzern die künftige Organisation des Umfelds verkehrlich und städtebaulich neu gedacht. Diskutiert werden unter anderem die Sperrung der Zentralstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die Schliessung des Bahnhofparkings sowie eine alternative Erschliessung via Tribtschenstrasse.

Diese Prozesse zeigen: Eine langfristige und abgestimmte Gesamtstrategie ist unerlässlich. Einzelmassnahmen wie die genannte Initiative, der schrittweise Parkplatzabbau oder das Projekt «Inseli bewegt» (ab 2030, Investition 10 Mio. Fr.) entfalten ohne Koordination mit kantonalen Projekten eine unklare, potenziell widersprüchliche Wirkung. Für eine zukunftsorientierte, funktionierende und wirtschaftlich lebensfähige Stadt braucht es eine abgestimmte Mobilitäts- und Infrastrukturpolitik.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

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?
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?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen weiterer städtischer Einzelmassnahmen auf die kantonale Gesamtstrategie für Mobilität und Erreichbarkeit, so zum Beispiel des Siegerprojekts «Inseli bewegt» mit geplantem Baustart ab 2030, und im Zusammenhang

- mit dem geplanten Installationsplatz für die Baustelle DBL, oder der systematische Abbau von Parkplätzen im Innenstadtbereich?
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?
 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?
 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?
 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 usw.)?
 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?
 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?
 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?

Theiler Jacqueline