

Postulat 158

Veloweg entlang dem Bahnhofplatz

Elena Wiss, Luzi Andreas Meyer und Roger Sonderegger namens der Mitte-Fraktion, Marta Lehmann namens der SP/JUSO-Fraktion, Chiara Peyer und Adrian Häfliger namens der GRÜNE/JG-Fraktion, Roland Z'Rotz namens der GLP-Fraktion sowie Mark Buchecker vom 14. Januar 2026

Das Veloweggesetz fordert seit dem 1. Januar 2023 durchgehende und sichere Velowege, welche frei befahren werden können. Der Bahnhofplatz ist für das Luzerner Velonetz zentral und kann nur schlecht umfahren werden. Viele Schüler*innen und Student*innen müssen den Bahnhofplatz mit dem Velo zwischen der Seebrücke resp. der Bahnhofstrasse und dem KKL queren. Auch die Velostation ist für viele nur über den Bahnhofplatz zu erreichen.

Die aktuelle Situation am Bahnhofplatz ist für den Veloverkehr eng und insgesamt sehr gefährlich. Die Velostreifen sind nicht durchgängig, nur 1,5 Meter breit und oft zwischen Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) angeordnet. Um zu ihrem Wartebereich zu kommen, müssen Taxis den Velostreifen queren und stehen manchmal auf dem Velostreifen. Zudem können sich unverhofft Autotüren Richtung Velofahrende öffnen. Die Doppelgelenkbusse für die neuen Halteketten (Durchmesserlinien) benutzen den ganzen Velostreifen in diesem Bereich. In Gegenrichtung muss mit dem Velo (in Richtung Bahnhofstrasse) in die mittlere Fahrbahn des MIV eingespurt werden, wo keine Veloinfrastruktur vorhanden ist, dies mit einem Car- und Busparkplatz rechts und drei MIV-/Busfahrspuren links.

Am 15. Mai 2022 wurde in der Stadt Luzern der Gegenvorschlag zur Veloinitiative mit über 71 Prozent angenommen. Innert 10 Jahren müssen sichere, direkte und durchgängige Velorouten realisiert werden. Der Bahnhofplatz ist ein sehr zentraler Abschnitt des Velohaupttroutennetzes. Auf die Baustelle des Durchgangsbahnhofs zu warten ist daher für eine sichere Veloinfrastruktur bis 2032 keine Option. Die Velostandards der Stadt Luzern fordern bei einer Verkehrsstärke von mehr als 15'000 Fahrzeugen pro Tag eine bauliche Trennung des Veloverkehrs. Auf dem Bahnhofplatz verkehren über 30'000 Fahrzeuge am Tag mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h.

Im Gegenvorschlag zur Veloinitiative wurde ein Provisorium mit einem Zweirichtungsradweg entlang von Schiffslände und KKL anstatt einer von drei MIV-/Busfahrspuren erwähnt. Die Idee soll so schnell wie möglich als langfristige Lösung umgesetzt werden. Die Anschlüsse dieses Zweirichtungsradwegs sind aufwärtskompatibel, da auch während der Durchgangsbahnhofs-Baustelle und langfristig ein Zweirichtungsradweg über den Bahnhofplatz geführt werden kann. Bei der Kreuzung mit der Kantonsstrasse südlich der Seebrücke braucht es eine eigene Fuss- und Veloverkehrsphase. Dies ist aufgrund der Lichtsignalphasen durchaus realistisch.

Für das Busnetz ist der Bahnhof Luzern entscheidend. Daher muss der Busverkehr beim Bahnhofplatz mit hoher Qualität funktionieren. Der MIV würde leicht Kapazität einbüßen, kann jedoch weiterhin sicher in beide Richtungen zwischen KKL und Seebrücke, Pilatusstrasse und Zentralstrasse verkehren. Die Aufenthaltsqualität bei der Schiffslände und dem KKL würde stark steigen. Fussgänger*innen erhielten zusätzlich nördlich des Zweirichtungsradwegs einen grosszügigeren Fussgängerstreifen über die Seebrücke zur Bahnhofstrasse und zur Kapellbrücke.

Wir bitten den Stadtrat, auf dem Bahnhofplatz einen Zweirichtungsradweg unabhängig vom Durchgangsbahnhof und so schnell wie möglich zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob und auf welche Weise ein Zweirichtungsradweg entlang des Bahnhofplatzes realisiert werden kann. Es braucht bereits heute eine sichere, durchgehende und baulich getrennte Velolösung über den Bahnhofplatz.