

**E-Mail**

---

Medien Stadt Luzern

Luzern, 1. Mai 2026

**Medienmitteilung****Freigleis-Verlängerung: Neue Brücke für die See-Energie und den Fuss- und Veloverkehr**

**Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat einen Sonderkredit von 1,75 Mio. Franken für das qualitätssichernde Verfahren und die Projektierung einer neuen Brücke. Das vorerst «Freigleisbrücke» genannte Bauwerk überspannt das Gleisfeld zwischen dem Freigleis beim Neubad und der Fruttstrasse beim ewl Areal. Die Brücke schliesst eine zentrale Netzlücke im Fuss- und Veloverkehr. Gleichzeitig ist sie unverzichtbar für den Ausbau der See-Energie, da sie wichtige Leitungen über das Gleisfeld führt.**

Das Freigleis gehört zu den meistbefahrenen Abschnitten des Luzerner Velonetzes. Zählstellen registrierten im Juli 2023 und 2025 Spitzenwerte von mehr als 3'000 Velos pro Tag. Eine direkte Weiterführung in Richtung Tribschenquartier und den östlichen Bahnhofsbereich fehlt bisher. Sowohl im überarbeiteten Richtplan Veloverkehr als auch im Richtplan Fussverkehr ist der Abschnitt Freigleis – Fruttstrasse als prioritäre Netzlücke ausgewiesen. Die Freigleisbrücke schliesst diese Netzlücke. Sie ist sowohl auf die Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse als auch auf die zukünftigen Entwicklungen und Nutzungen des ewl-Areals abgestimmt. Die geplante Fuss- und Veloverbindung fördert die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsformen und eine Stadt der kurzen Wege.

**Rückgrat der See-Energie-Versorgung**

Die Brücke ist aber auch für die Umsetzung der städtischen Klima- und Energiestrategie von grosser Bedeutung. Denn nur mit dieser Brücke können die Energiezentralen Bruch und Kleinmatt an die See-Energie-Zentrale Wartegg angeschlossen werden (siehe auch [Mitteilung vom September 2025](#)). Grund: Die beiden Leitungen – Vor- und Rücklauf – weisen je einen Rohrdurchmesser von rund 80 Zentimeter auf. Weder die Langensandbrücke noch der Geissensteinring/die Sternmattstrasse können Leitungen dieser Grösse aufnehmen. Eine Unterquerung des Gleisfeldes ist aufgrund der Planungen rund um den Durchgangsbahnhof Luzern nicht möglich. Ohne die Überquerung des Gleisfeldes können Teile der Gebiete Obergrund, Sternmatt, Neustadt, Hirschmatt, Säli und Bruch nicht mit erneuerbarer See-Energie erschlossen werden. Das Ziel, fossile Heizungen bis 2040 vollständig zu ersetzen, wäre gefährdet.

**Technisch anspruchsvoll, städtebaulich hochwertig**

Die Brücke muss das gesamte Gleisfeld stützenfrei überspannen. Eine Konstruktion mit Abstützung im Gleisfeld ist aus Sicht der SBB nicht bewilligungsfähig – insbesondere im Hinblick auf die künftige Baustelle des Durchgangsbahnhofs Luzern. Das Bauwerk liegt zudem im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS). Um die städtebauliche und denkmalpflegerische Eingliederung zu gewährleisten, führt die Stadt ein qualitätssicherndes Verfahren in Form eines Wettbewerbs durch. Das denkmalgeschützte Barrierenwärterhäuschen aus dem Jahr 1931 an der Sternmattstrasse bleibt erhalten.

Marco Baumann, Stadtrat und Umwelt- und Mobilitätsdirektor, ist vom Projekt überzeugt: «Mit der Freigleisbrücke schlagen wir zwei Fliegen mit einer Klappe: Wir fördern die sichere, nachhaltige Mobilität und bauen mit der See-Energie gleichzeitig das Rückgrat für die fossilfreie Wärmeversorgung aus.»

### **Kosten und Zeitplan**

Der beantragte Sonderkredit von 1,75 Mio. Franken umfasst 0,55 Mio. Franken für den selektiven Wettbewerb und 1,2 Mio. Franken für die Projektierung. Die Gesamtkosten werden auf rund 8 Mio. Franken geschätzt. ewl energie wasser luzern beteiligt sich anteilmässig an Projektierung und Realisierung. Der Grosse Stadtrat (das Stadtparlament) behandelt das Geschäft voraussichtlich am 11. Juni 2026. Der Terminplan sieht anschliessend folgende Meilensteine vor: Wettbewerb 2026/2027, Projektierung 2027 bis 2029, Baubeginn 2030, voraussichtliche Inbetriebnahme 2031.