Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
www.stadtrat.stadtluzern.ch

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Stellungnahme zum 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
Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 510 vom 24. Juni 2026

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 22. Oktober 2026 entgegen dem Antrag des Stadtrates erheblich erklärt

Ausgangslage

Die Postulantinnen und Postulanten weisen darauf hin, dass die Situation am Bahnhofplatz für den Veloverkehr unbefriedigend ist und insbesondere die Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden soll. Sie schlagen die Realisierung eines Zweirichtungsradwegs vor. Im Sinne einer Erläuterung des Anliegens wurde dem Postulat zudem nachfolgende Skizze beigelegt. Die Postulantinnen und Postulanten bitten den Stadtrat, auf dem Bahnhofplatz einen solchen Zweirichtungsradweg unabhängig vom Durchgangsbahnhof und so schnell wie möglich zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob und auf welche Weise ein Zweirichtungsradweg realisiert werden kann. Aus Sicht der Postulantinnen und Postulanten braucht es bereits heute eine sichere, durchgehende und baulich getrennte Velolösung über den Bahnhofplatz.



Erwägungen

Der Stadtrat teilt die Analyse der Postulantinnen und Postulanten insofern, als diese die nicht zufriedenstellende Situation für den Veloverkehr am Bahnhofplatz betrifft. Dies hat er auch in seinen Stellungnahmen vom 3. September 2025 zum Postulat 61 «Mehr Sicherheit und Attraktivität für die Luzerner Velostation» und vom 26. November 2025 zum Postulat 84 «Ein neuer Fussgänger*innensteg für mehr Sicherheit für Velofahrende auf der Seebrücke» ausgeführt. Es handelt sich um einen komplexen Knoten mit hohem Verkehrsaufkommen und Lichtsignalanlagen. Zu berücksichtigen sind die Bedürfnisse des Autoverkehrs auf einer kantonalen Hauptachse, der Verknüpfungspunkt des Bussystems der Agglomeration Luzern, ein sehr hohes Fussverkehrsaufkommen sowie die Bedürfnisse des Veloverkehrs. Der mit dem Postulat geforderte Zweirichtungsradweg ist jedoch mit Herausforderungen verbunden.

Verkehrsplanerische Herausforderungen

- Mit der Umsetzung der im Postulat geforderten Massnahmen würde eine Zufahrtsspur vom KKL zur Kantonsstrasse abgebaut. Der heute stark belastete Knoten würde damit weiter geschwächt und die Leistungsfähigkeit des Bahnhofplatzes als Ganzes beeinträchtigt.
- An mehreren Punkten (Höhe KKL, Bahnhofstrasse und Fahrtrichtung Bahnhofplatz sowie Zentralstrasse) müsste der Zweirichtungsradweg wieder auf zwei separate und richtungsgetrennte Veloführungen aufgeteilt werden. Es wäre zu klären, wo und wie diese Aufteilung erfolgen soll, und es besteht das Risiko, dass mit diesen neuen Querungen wieder neue Gefahrenstellen geschaffen werden.
- Gemäss den Postulantinnen und Postulanten soll der geforderte Zweirichtungsradweg auch die heutige Veloführung vor dem Taxistand und dem Hauptausgang des Bahnhofs ersetzen. Damit entstünden zumindest für den Veloverkehr aus Richtung Zentralstrasse auf den Bahnhofplatz nicht nur Umwege, sondern auch neue Gefahrenstellen im Kreuzungsbereich insbesondere mit den aus den Haltekanten ausfahrenden Bussen.
- Die Kante Z ist heute die letzte Reisebushaltekante im direkten Umfeld von Bahnhof, KKL und Schifffahrt. Sie hat zudem eine hohe Bedeutung in den Bahnersatzszenarien. Diese Haltekante stünde im Konflikt mit dem Zweirichtungsradweg. Ein Ersatzstandort im Nahbereich wäre kaum zu finden.
- Der Standort der Taxistandplätze ist aus Sicht des Stadtrates unbestritten. Das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen prüfen derzeit verschiedene Optimierungen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Taxistandplätze. Direkt anschliessend an diese Situation ist mit dem Umbau der Kiss-and-Ride-Plätze zur neuen Bushaltekante Y bereits ein Umbau erfolgt, der eine Verbesserung für den Veloverkehr mit sich brachte.

Schnittstellen zu laufenden Projekten

- Ab Dezember 2026 resultieren aus dem Projekt «Durchmesserperrons» neue Fahrwege für die aus den Haltestellen ausfahrenden Busse. Mit der Vereinfachung der Fahrwege ergeben sich ein flüssigerer Betriebsablauf und weniger Störungen im Busbetrieb. Diese Verbesserungen für den Busverkehr sind mit dem vorgeschlagenen Zweirichtungsradweg nicht kompatibel und bedingen eine erneute Umgestaltung der Situation für den Busverkehr (Haltekanten, Fahrwege). Das betrifft vor allem die Ausfahrt der Busse von den Haltekanten westlich des Torbogens Richtung Seebrücke. Zudem ist zu erwarten, dass für eine Umsetzung der vorgeschlagenen Veloführung erneut Anpassungen an den Trolleybusfahrleitungen erforderlich wären. Die im Postulat aufgezählten Befürchtungen hinsichtlich einer verschlechterten Situation für den Veloverkehr durch die optimierten Bushaltekanten am Bahnhofplatz teilt der Stadtrat nicht, da Busse und Velos unterschiedliche Zufahrten zum Bahnhofplatz haben, die durch die Lichtsignalsteuerungen getrennt sind.
- Mit dem Postulat 84 «Ein neuer Fussgänger*innensteg für mehr Sicherheit für Velofahrende auf der Seebrücke» (parallel auch beim Kanton Luzern [Postulat 459] eingegeben) wurde die Prüfung einer zusätzlichen Brücke oder eine Verbreiterung der Seebrücke für die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs in Aussicht gestellt. Dies würde die Situation vor Ort nochmals stark verändern und hätte erheblichen Einfluss auf die im vorliegenden Postulat geforderten Massnahmen.
- Es wurden gemeinsam mit dem Kanton Luzern bereits Sofortmassnahmen im Bereich Bahnhof erarbeitet und umgesetzt (Verlängerung Velosack Zentralstrasse). Weitere Arbeiten sind in Prüfung (beispielsweise Velopiktogramme) und sind in Abstimmung mit den vom Kanton im Rahmen der Vereinbarung «Raum Bahnhof Luzern» vorgesehenen Busbeschleunigungsmassnahmen ab 2027 umzusetzen. Somit sind erste Planungen auf Kantonsstrassen gestartet und werden im Kantonsrat auch politisch gefordert (Postulat 818), um die Velosicherheit und die Veloführung zu verbessern.
- Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse ist abgeschlossen. Auch in diesem Projekt konnten für den Veloverkehr einige Verbesserungen erreicht werden. Beispielsweise ist das indirekte Linksabbiegen auf den Bahnhofplatz möglich, was die Sicherheit für Velofahrende erhöht. Das bedeutet, dass die Velofahrenden von der Seebrücke zum Bahnhof statt links einspuren zu müssen, sich neu auch von der rechten Spur der Seebrücke via Bahnhofstrasse bei der Hauptpost aufstellen können und dort mit der Grünphase aus der Bahnhofstrasse geschützt zum Bahnhof oder in die Zentralstrasse gelangen können. Mit den geforderten Massnahmen müsste auch hier kurz nach Fertigstellung erneut umgebaut werden.

- Die Arbeiten am Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und am Masterplan Raum Bahnhof Luzern laufen weiterhin auf Hochtouren. Das mit dem Postulat geforderte Provisorium wäre nur wenige Jahre in Betrieb, bis mit der Baustelle DBL die Verkehrsführung am Bahnhofplatz umfassend neu organisiert werden muss. Der Stadtrat beurteilt daher die Zweckmässigkeit des im Postulat geforderten Zweirichtungsradwegs gemessen an Aufwand, Kosten und Nutzen auch ohne vertiefte Prüfung bereits als sehr kritisch und sieht unter den aktuellen Umständen kein Potenzial in dieser Massnahme.

Weitere Erwägungen

- Die Verantwortlichkeit bzw. die Federführung für einen Zweirichtungsradweg müsste mit dem Kanton geklärt werden, denn die wesentlichen Eingriffe wären der Umbau des Knotens am Brückenkopf sowie die Querung der kantonalen Hauptachse. Damit verbunden wären Anpassungen der Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr mit Verschiebung der Inseln, der Standorte der Lichtsignalanlagen sowie umfangreiche Fahrleitungsanpassungen der Trolleybusse.
- Eine Umsetzung des geforderten Zweirichtungsradwegs überschreitet aufgrund der grossen Eingriffstiefe den üblichen Rahmen eines Provisoriums deutlich. Vielmehr müsste auch aufgrund des komplexen Ortes ein «normales» Projekt mit entsprechendem Zeitrahmen in der Planung und Projektierung aufgegleist werden. In Kombination mit entsprechenden Risiken in der Projektbewilligung (Einsprachen, Gerichtsverfahren) ist ein Zeitraum von mehreren Jahren bis zur Umsetzung zu erwarten.

Zu erwartende Folgekosten bei einer Erheblicherklärung des Postulats

Die Arbeiten an einer Machbarkeitsstudie für einen Zweirichtungsradweg können nicht mit eigenen Ressourcen erfüllt werden. Es müsste dazu ein umfangreicher Planungsprozess mit externen Büros ausgelöst werden. Dieser wäre zudem eng mit dem Masterplan Raum Bahnhof Luzern zu koordinieren. Aufgrund des komplexen und hochbelasteten Knotens am Bahnhofplatz ist mit Kosten im Umfang von mindestens Fr. 200’000.– für eine fundierte Machbarkeitsstudie (bauliche Anpassungen, Verkehrsflusssimulationen, LSA-Programmierungen usw.) zu rechnen. Die Kosten und die Zeitdauer für die Projektierung und Umsetzung der Massnahmen hängen von der tatsächlich ausgewählten Lösung ab. Im Falle der vorgeschlagenen Lösung mit einem Zweirichtungsradweg ist mit Kosten im Umfang von mehreren Millionen Franken zu rechnen. Dies für eine Lösung, die wenige Jahre vor Baubeginn des Projekts «DBL» fertiggestellt und mit Baubeginn des DBL wieder wegfallen würde. Für die Erarbeitung des Planungsberichtes müssten zudem die Arbeiten an anderen Mobilitätsprojekten zurückgestellt werden.

Fazit

Der Stadtrat teilt die Auffassung der Postulantinnen und Postulaten, dass für den Veloverkehr im Bahnhofsumfeld Verbesserungen notwendig sind. Diese sind teilweise bereits in Planung und Umsetzung. Er weist zudem auf die aufgeführten Herausforderungen hin und betont, dass die Zweckmässigkeit der im Postulat geforderten Massnahme gemessen an Aufwand, Kosten und Nutzen nicht gegeben ist. Deshalb verzichtet er auf die vertiefte Prüfung des geforderten Zweirichtungsradwegs. Stattdessen erachtet er es als zielführend, im Rahmen der schon laufenden Projekte (siehe Abschnitt Schnittstellen) gemeinsam mit dem Kanton Sofortmassnahmen rund um den Bahnhof für die Velosicherheit umzusetzen und die Veloführung im Allgemeinen zu verbessern. Langfristig wird die gesamtverkehrliche Situation mit dem DBL und der Umsetzung des Masterplans «Raum Bahnhof Luzern» gemeinsam mit dem Kanton weiterentwickelt. Der Stadtrat beantragt das Postulat deshalb zur Ablehnung.