

Stellungnahme zum Postulat 84

Ein neuer Fussgänger*innensteg für mehr Sicherheit für Velofahrende auf der Seebrücke

Adrian Häfliger und Judit Aregger namens der GRÜNE/JG-Fraktion, Anna-Sophia Spieler und Mark Buchecker namens der FDP-Fraktion, Marta Lehmann und Maël Leuenberger namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Daniel Lütolf vom 27. Mai 2025

Antrag des Stadtrates: Erheblicherklärung, StB 871 vom 26. November 2025

Mediensperrfrist: 5. Dezember 2025, 11.00 Uhr

Ausgangslage

Die Postulanten und Postulantinnen beziehen sich auf die Seebrücke als einen der zentralen Verkehrsknotenpunkte der Stadt Luzern und weisen auf die mangelnde Verkehrssicherheit für Velofahrende hin. Selbst für erfahrene Velofahrende sei dieser Abschnitt eine Herausforderung und mit den Bauarbeiten rund um den Durchgangsbahnhof verschärfe sich die Situation zusätzlich.

Obwohl die Seebrücke in die Zuständigkeit des Kantons fällt, wird die Stadt Luzern aufgefordert, selbst aktiv zu werden, um die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen. Die Postulanten und Postulantinnen schlagen einen zusätzlichen Steg für Zufussgehende über die Reuss vor. Dieser würde neue Handlungsspielräume eröffnen, um mit dem freigespielten reussseitigen Trottoir auf der Seebrücke Raum für sichere Velospuren zu schaffen. Sie bitten den Stadtrat, die Machbarkeit eines solchen neuen Stegs über die Reuss zwischen der Seebrücke und der Kapellbrücke zu prüfen.

Die Seebrücke in Luzern gehört zum übergeordneten Strassennetz und liegt als Kantonsstrasse im Kompetenzbereich des Kantons. Das Anliegen der Postulanten und Postulantinnen wurde als [Postulat 459](#) Estermann Rahel und Mit. über eine sichere Seebrücke für Velos und mehr Platz für Fussgänger*innen am 16. Juni 2025 ebenfalls im Kantonsrat eingereicht. Die Antwort des Regierungsrates auf das Postulat 459 erfolgt voraussichtlich im Frühjahr 2026.

Erwägungen

Die Seebrücke und der Schweizerhofquai gehören zu denjenigen Strassen in der Stadt Luzern, die von allen Verkehrsträgern am stärksten frequentiert werden. Im Jahr 2024 wurde die Seebrücke täglich von durchschnittlich knapp 32'000 motorisierten Fahrzeugen, 6'500 bis 10'000 Fahrrädern, 40'000 Buspassagieren und rund 30'000 bis 40'000 Personen zu Fuss überquert.

Die Seebrücke weist vier Fahrspuren auf, je zwei stadteinwärts (Richtung Bahnhof) und stadtauswärts (Richtung Meggen, Adligenswil, Ebikon und Emmen). Busverkehr und motorisierter Individualverkehr teilen sich die Fahrspuren. Neben jeder Fahrspur verläuft ein Radstreifen mit je einer Breite von zirka 1,25 bis 1,5 m. Insbesondere die mittleren Velostreifen werden von vielen Velofahrenden als gefährlich empfunden. Auf den besagten Abschnitten gilt Tempo 50. Die Trottoirs weisen eine Breite von zirka 4 m auf. Bei Anlässen und Veranstaltungen weichen Zufussgehende teilweise auf die Fahrbahn aus.

Der Schweizerhofquai und die Seebrücke sind Kantonsstrassen (K 2) und gehören zum übergeordneten Strassennetz der Stadt Luzern. Das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat im Jahr 2019 eine umfassende Machbarkeitsstudie für diesen Abschnitt gestartet. Auslöser war insbesondere das Postulat 81, Simon

Roth und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Marco Müller namens der GRÜNE/JG-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion sowie András Özvegyi und Judith Wyrtsch namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017: «Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen». Mit dem Postulat wurde der Stadtrat aufgefordert, die Situation mit dem Kanton zu analysieren und Massnahmen zu treffen. Die Stadt solle dem zuständigen Kanton anhand einer Machbarkeitsstudie die Möglichkeiten aufzeigen, wie die Situation verbessert werden kann.

In der Machbarkeitsstudie wurde beim Abschnitt Bahnhofplatz bis Luzernerhof in mehr als zehn Varianten untersucht, welche Fahrspurbreiten und Spuranordnungen grundsätzlich möglich wären und wie die Führung des Veloverkehrs aufgrund der weiterführenden Situation beim Bahnhof und beim Knoten Luzernerhof aussehen könnte. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Verkehrssicherheitsüberprüfung durchgeführt (Road Safety Inspection). Abgeleitet von den Machbarkeitsstudien und den Ergebnissen aus der Road Safety Inspection wurde die Stadt Luzern im Jahr 2021 mit zwei Massnahmen bei der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vorstellig. Erstens sollte mit Tempo 30 als Sofortmassnahme die Verkehrssicherheit innert kurzer Zeit erhöht werden, und zweitens wurde der Planungsstart für die Bushaltekanten Schwanenplatz für die Umsetzungen der Behindertengleichstellung vorgeschlagen. Da die Lage der Velospuren am Schweizerhofquai direkt mit der Lage und Ausgestaltung der Bushaltekanten am Schwanenplatz verknüpft ist und gleichzeitig bearbeitet werden muss, kann die Verkehrssicherheit für Velofahrende mit beiden Massnahmen erhöht werden. Der Stadtrat setzt sich zusätzlich für möglichst durchgehende Busspuren in der Innenstadt ein, um die Zuverlässigkeit und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu stärken.

Mit dem Postulat wird ein zusätzlicher Steg für Zufussgehende über die Reuss zwischen Seebrücke und Kapellbrücke angeregt, der neue Handlungsspielräume eröffnet und durch die Umnutzung des reussseitigen Trottoirs für den Veloverkehr genutzt werden könne. Eine Umnutzung eines Trottoirs führt zwar zu einem Flächengewinn für den Verkehr über die Seebrücke. Herausfordernd bleibt die weitere (Velo-)Verkehrsführung in den Anschlussbereichen Bahnhofplatz und Schwanenplatz. Im Rahmen der Arbeiten zum Masterplan Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) wird von Kanton und Stadt Luzern die gesamte Verkehrsführung rund um den Bahnhof Luzern analysiert und geplant. Gleichzeitig wird auch dem Fussverkehr Rechnung getragen. Dabei wird sich zeigen, wie die Verkehrsströme in diesem Raum zukünftig bewältigt werden.

Zudem ist das Stadtzentrum von Luzern neben weiteren Arealen im Inventar der schützenswerten Ortsbilder ISOS eingetragen und als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingestuft. Für die Bewilligungsfähigkeit einer neuen zusätzlichen Brücke an dieser sensiblen Lage sind hohe Auflagen an das Stadtbild und den Gewässerschutz zu erfüllen. Unter anderem wird der Nachweis zu erbringen sein, dass ein solches Bauwerk an diesem Standort notwendig, zweck- und verhältnismässig ist. Insbesondere der Nachweis für die Standortgebundenheit für eine neue Fussgängerquerung über die Reuss zwischen zwei bestehenden (Fussgänger-)Brücken mit rund 100 m Abstand wird als äusserst schwierig eingeschätzt.

Im Postulat wird davon ausgegangen, dass Verbesserungen unter den gegebenen Umständen nicht möglich seien. Der Stadtrat ist dagegen überzeugt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen aus der Machbarkeitsstudie eine positive Wirkung auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit haben, und strebt nach wie vor an, diese Massnahmen gemeinsam mit dem Kanton anzugehen. In der [Vernehmlassungsbotschaft zum Programm Gesamtmobilität des Kantons](#) ist dazu ein Projekt zur Optimierung des Strassenraums, für die Förderung ÖV und Fuss- und Veloverkehr und die Sanierung Bushaltestellen BehiG im Abschnitt Pilatusstrasse–Schweizerhof enthalten.

Die Kosten für die Erarbeitung der im Postulat geforderten Machbarkeitsüberprüfung für einen neuen Fussgängersteg werden auf ungefähr Fr. 200'000.– geschätzt. Die Studie würde durch externe Planungsbüros erarbeitet. Gleichzeitig wäre eine zweite Studie durch den Kanton erforderlich, um die (Um-)Planung der Seebrücke und der Anschlüsse anzugehen. Die konkreten Zuständigkeiten, die notwendigen personellen Ressourcen und eine mögliche Kostenbeteiligung durch den Kanton sind im Rahmen des Projekts zu definieren.

Fazit

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit den aufgezeigten Verbesserungsmassnahmen aus der Machbarkeitsstudie und durch die Umsetzung des Projekts aus dem Programm Gesamtmobilität bereits eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation erzielt werden kann. Eine einfache und wirksame Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden könnte zudem durch die Einführung von Tempo 30 erzielt werden. Der Stadtrat sieht aber dennoch das Potenzial einer zusätzlichen Brücke, um insgesamt mehr Fläche auf der Seebrücke zu schaffen. Er ist daher bereit, die Idee eines Stegs parallel zur Seebrücke weiterzuverfolgen. Gleichzeitig will der Stadtrat die Antwort des Regierungsrates und den Entscheid des Kantonsparlaments zum Postulat 459 abwarten, um eine gemeinsame Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zu ermöglichen, falls sich auch der Kantonsrat dafür aussprechen sollte. Er beantragt dem Grossen Stadtrat daher die Erheblicherklärung des Postulats.