

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom
Kantonsratspräsidentin

29. Juni 2026
Widmer Reichlin Gisela

A 524 Anfrage Irniger Barbara und Mit. über die Veloverbindung Luzern Nord / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Barbara Irniger ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Barbara Irniger: Es freut mich, dass der Regierungsrat die hohe Bedeutung des Abschnitts Luzern Zentrum und Luzern Nord für das Velonetz sieht und die Veloverbindung in diesem Gebiet gezielt weiterentwickeln will. Die kantonale Verwaltung hat mit der Vernehmlassung des Velonetzplans die neuen Standards für den Fuss- und Veloverkehr veröffentlicht. Das ist eine sehr wichtige Grundlage, weil dort die Grundsätze für die Velonetzplanung definiert werden. Diese Standards werden heute zwischen dem Bahnhof Luzern und dem Seetalplatz auf verschiedenen Abschnitten nicht annähernd eingehalten. Die Verbindung beziehungsweise die fehlende direkte und sichere Verbindung ist schon seit sehr vielen Jahren ein Thema. Schon vor mehr als zehn Jahren sind bei Pro Velo immer wieder Meldungen von Gefahrenstellen, aber auch von heiklen Situationen genau auf diesem Abschnitt eingegangen. Häufig war die Antwort, dass es zu wenig Platz gibt und dass die Umsetzung schwierig ist. Mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu) und mit dem Ziel, den Veloverkehr auf 15 Prozent zu steigern, geht das definitiv nicht mehr. Im angesprochenen Abschnitt ist der Platz für Velos auch schon aktuell zu klein. Mit der Steigerung des Veloverkehrs wird das noch dringlicher. Gerade wegen der hohen Frequentierung und der zunehmenden Wichtigkeit durch den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord wird der Veloverkehr auf diesem Abschnitt deutlich zunehmen. Der aufliegende Velonetzplan zeigt gemäss Regierungsrat, wie Luzern Zentrum mit dem Seetalplatz für Velofahrende verbunden werden soll. Das ist jetzt aber nur bedingt der Fall, weil in diesem Abschnitt noch Korridorstudien erarbeitet werden müssen. Ich war sehr erfreut zu lesen, dass das bis Ende 2026 erfolgen soll. Das Veloweggesetz fordert nämlich bis 2027 behördenverbindliche Pläne, die öffentlich zugänglich sind. Ich bin sehr gespannt auf die Korridorstudie zwischen dem Luzerner Bahnhof und dem Seetalplatz und auf die Lösungsideen vom Bahnhof Luzern bis zur Dammstrasse. Ich freue mich jetzt schon auf die Umsetzung, die hoffentlich eine massive Verbesserung für die Velofahrenden bringen wird.

Caroline Rey: Die Fragen wurden schlüssig, wenn auch eher kurz und knapp beantwortet. So wird auf eine laufende Planung, Korridorstudien oder den Entwurf des Velonetzplans verwiesen, ohne dass bereits konkrete Streckenführungen oder Massnahmen dargelegt werden können. Der Handlungsbedarf bei den erfragten Streckenabschnitten wird erkannt, und das ist erfreulich. Die genauere Definition der ausgeschriebenen Korridore haben wir in der Vernehmlassung entsprechend erwähnt und hoffen auf eine Präzisierung.

Bernhard Steiner: Luzern Nord wächst, und selbstverständlich braucht es dort sichere Verkehrswege. Das bestreitet niemand. Aber aus Sicht der SVP-Fraktion darf das berechtigte Sicherheitsanliegen kein politischer Blankocheck für immer mehr neue Velovorzugsrouten werden. Gerade die vorliegende Anfrage zeigt das Problem sehr deutlich. Der Kanton verfolgt mit seiner 4V-Strategie ausdrücklich eine Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Damit geht es nicht nur um Sicherheit, sondern um eine ideologisch geprägte Verkehrspolitik. Beim Nordpol werden bereits heute 3000 Velos pro Tag gezählt. Der Regierungsrat anerkennt den Handlungsbedarf, insbesondere zwischen der Pfistergasse

und der Dammstrasse. Aber wo sind die konkreten Kosten? Wo ist die ehrliche Abwägung der Folgen für die Autofahrer, die Anwohner, das Gewerbe und den Lieferverkehr? Wo ist der Nachweis, dass die neue Vorzugsroute tatsächlich das drängendste Verkehrsproblem lösen kann? Der Regierungsrat verweist selber auf die laufenden Planungen, auf den Entwurf des Velonetzplans und auf weitere Korridorstudien. Mit anderen Worten: Vieles ist noch offen, und genau da ist jetzt Zurückhaltung statt eine vorgefestigte Pseudolösung angezeigt. Für die SVP-Fraktion ist klar, dass die Sicherheit verbessert und gefährliche Engstellen gezielt beseitigt werden sollen. Wir wollen aber keine einseitige Umverteilung des knappen Strassenraums, keine Benachteiligung des MIV und keine Infrastrukturpolitik auf Vorrat. Wir verlangen zuerst eine saubere Entscheidungsgrundlage mit Kosten, Nutzen, Alternativen und klaren Auswirkungen auf die Bevölkerung und auf die Wirtschaft. Erst dann können wir seriös entscheiden.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich verweise auf unsere Antworten und insbesondere auf die Vernehmlassung der Sachpläne, die für die Velorouten in den Richtplan kommen, aber natürlich auch auf die Änderungen des Weggesetzes. Es ist ein grosser Schritt, dieses komplette Velonetz für den ganzen Kanton anzugehen. Wir waren noch nicht in der Lage, das alles strecken- oder plangenaue zu definieren, auf welchen Grundstücken diese Velowege ganz genau zu liegen kommen, insbesondere dort, wo die räumlichen Verhältnisse sehr knapp sind, und das ist typischerweise im urbanen Zentrum der Fall. Daher wurden teilweise Korridore und die Velohauptroute festgelegt, sei es auf bestehenden Strassen oder auf Wegen, die angepasst werden können, oder auf neuen. Es ist klar, dass es eine Herausforderung wird, das zu bauen. Wenn man weiss, wo gebaut wird, werden auch wieder Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen betroffen sein. Zudem braucht es entsprechende Infrastrukturprojekte, die Kosten auslösen. In diesem Sinn nehme ich die Diskussion zur Kenntnis und wir werden diese wieder führen, spätestens im Herbst beim Thema Velo im Rahmen des Richtplans oder beim Weggesetz, das wir in der Vernehmlassung hatten. Dabei geht es auch um das Thema der Kosten und der Finanzierung dieses Velowegnetzes. In diesem Sinn freue ich mich auf die nächsten Diskussionen, es bleibt spannend. Wir nehmen das sicher mit und nehmen das auch ernst. Aber es gibt noch nicht überall detaillierte Lösungen.