

Vereinbarung betreffend Rahmenbedingungen und das weitere Vorgehen zum Verkehrssystem im Raum Bahnhof Luzern

(Vereinbarung Raum Bahnhof Luzern)

vom 18. Mai 2026, revidiert am 10. Juni 2026

zwischen

1. dem Kanton Luzern

vertreten durch den Regierungsrat, nachfolgend «Kanton Luzern» und

2. der Stadt Luzern

vertreten durch den Stadtrat, nachfolgend «Stadt Luzern»

Präambel

Der Kanton Luzern ist ein prosperierender Lebens- und Wirtschaftsraum, sei es als Wohnstandort, als Wirtschaftsstandort oder als Freizeit- und Tourismusstandort. Dank leistungsfähiger und direkter Verbindungen auf Schiene und Strasse in die angrenzenden Räume sowie der Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote nutzt der Kanton Luzern seine zentrale Lage in der Schweiz ideal. Die Stadt Luzern als Kantonshauptort und wichtigstes Zentrum hat eine herausragende Bedeutung und unterstützt die Entwicklung des gesamten Kantons.

Vor diesem Hintergrund haben Kanton und Stadt Luzern ihre Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren im Bereich der Mobilitäts- und Raumentwicklung weiter vertieft. Grundlage hierfür bilden insbesondere die Absichtserklärung «Schlüsselprojekte für die künftige Mobilität im Raum Luzern» vom 10. Januar 2022 sowie die Projektvereinbarung betreffend die Erarbeitung eines «Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern» vom 1. Juli 2024. Mit dem Zusatz zur Projektvereinbarung vom 22. Oktober 2024 wurden diese Grundlagen weiter konkretisiert.

Die vorliegende Vereinbarung baut auf diesen bestehenden Grundlagen auf und regelt die koordinierte Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Bahnhofsumfeld Luzern («Raum Bahnhof Luzern») unter Berücksichtigung der aktuellen Herausforderungen sowie der langfristigen verkehrlichen und räumlichen Entwicklung, insbesondere im Hinblick auf die Bundesprojekte «Gesamtsystem Bypass Luzern» und «Durchgangsbahnhof Luzern».

I. Ausgangslage

1. Bedeutung des Raums Bahnhof Luzern

Der Bahnhof Luzern wird aktuell täglich von rund 150'000 Personen genutzt (Reisende, Kundenschaft und Passanten). Mit über 100'000 Ein- und Aussteigenden pro Tag ist er der drittgrösste Bahnhof der Schweiz und die bedeutendste Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz.

Dem Bahnhofsumfeld sowie weiteren Nutzungen mit regionaler, kantonaler und nationaler Ausstrahlung – wie dem Kultur- und Kongresshaus Luzern (KKL), der Universität Luzern, der Hochschule Luzern und den Gesundheitseinrichtungen – kommt eine strategisch bedeutende Funktion zu. Diese ist im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonalen Bedeutung festgelegt.

Zudem kommt den Kantons- und Gemeindestrassen im Bahnhofsumfeld als Verkehrsträger für den Bus-, Velo- und motorisierten Individualverkehr eine zentrale Rolle zu.

2. Handlungsbedarf und Herausforderungen

Im Agglomerationsraum Luzern überlagern sich nationale und regionale Verkehrsströme. Sowohl die Autobahn als auch das Schienennetz stammen aus den Pionierzeiten des Verkehrsinfrastrukturbaus in der Schweiz. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten übersteigt das Verkehrsaufkommen die vorhandenen Kapazitäten.

Die Autobahn, welche auch als Umfahrung des Stadtzentrums dient, ist in der Hauptverkehrszeit überlastet. Mit dem bestehenden Kopfbahnhof und der Bahnhofszufahrt ist am Bahnknoten Luzern kein Angebotsausbau mehr möglich. Der motorisierte Individualverkehr und die Busse des öffentlichen Verkehrs verkehren grösstenteils im Mischverkehr. Dies führt zu verlängerten Reisezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden sowie zu Anschlussbrüchen im öffentlichen Verkehr. Die Sicherheit für Velofahrende ist insbesondere im Stadtzentrum teilweise nicht gewährleistet, wie die Statistik der Unfallschwerpunkte zeigt.

Die Bevölkerung des Kantons Luzern ist in den letzten Jahrzehnten gewachsen. Die Bevölkerungsszenarien des Bundes prognostizieren, dass der Kanton Luzern in den nächsten Jahren weiterwachsen wird. Mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern wird der nationale vom regionalen motorisierten Individualverkehr entflochten. Der Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht einen substanziellen Ausbau des öffentlichen Verkehrs im gesamten Kanton Luzern sowie in der Zentralschweiz. Der Bahnhof Luzern wird damit zu einer zeitgemässen Mobilitätsdrehscheibe mit häufigeren und schnelleren Verbindungen weiterentwickelt.

3. Strategischer Rahmen

Mit der Strategie «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu) hat der Regierungsrat die Grundlage für eine nachhaltige, differenzierte, einfach zugängliche und zuverlässige Mobilität geschaffen. Im urbanen Raum besteht ein dichtes Verkehrsnetz für alle Verkehrsmittel. Der öffentliche Verkehr soll häufig, schnell und zuverlässig verkehren. Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein attraktives, durchgängiges und sicheres Netz angestrebt. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Wirtschaftsverkehr gewährleistet. Diese Zielsetzungen von Zumolu stimmen mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität der Stadt Luzern (sRSL 6.4.1.1.2) überein.

II. Gegenstand der Vereinbarung

1. Ziel und Inhalt

Gegenstand dieser Vereinbarung ist die vorausschauende und koordinierte Weiterentwicklung des Verkehrssystems im strategisch bedeutenden Bahnhofsumfeld von Luzern.

Die vorliegende Vereinbarung legt die gemeinsamen Ziele, Grundsätze und Zuständigkeiten von Kanton und Stadt Luzern für die Planung und Umsetzung geeigneter Massnahmen fest.

2. Gemeinsame Ziele

Die Parteien verfolgen insbesondere folgende Ziele:

- Die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätsangebots für die Stadt Luzern, die Region, den Kanton sowie die ganze Zentralschweiz.
- Die Bereitstellung eines leistungsfähigen und zuverlässigen öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Buslinien auf den Zulaufstrecken zum Bahnhof Luzern.
- Die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Stadt- und Regionalzentrums mit dem motorisierten Individualverkehr.
- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die ihrer übergeordneten Bedeutung entsprechende Gestaltung der öffentlichen Räume im Bahnhofsumfeld.
- Die Abstimmung der kurz- und mittelfristigen Massnahmen mit der langfristigen Entwicklung im Zusammenhang mit den Bundesprojekten.
- Die ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsmittel sowie Nutzung von Synergien zwischen den Verkehrsträgern bei der Umsetzung von Massnahmen (u. a. mittels intelligenter Verkehrssteuerung und des Einsatzes von KI).

3. Grundsätze der Zusammenarbeit

Kanton und Stadt Luzern arbeiten eng und koordiniert zusammen. Sie stellen sicher, dass Planungen und Massnahmen frühzeitig abgestimmt und aufeinander ausgerichtet werden.

Dabei berücksichtigen sie insbesondere:

- die übergeordneten strategischen Zielsetzungen und Rahmenbedingungen von Bund, Kanton und Stadt Luzern
- die Anforderungen eines leistungsfähigen und stadtverträglichen Gesamtverkehrssystems
- die räumlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen im Bahnhofsumfeld.

III. Rahmenbedingungen Bundesprojekte

1. Gesamtsystem Bypass Luzern

Im Projekt «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» sind zur Beseitigung des Engpasses auf den Nationalstrassen A2 und A14 im Grossraum Luzern mehrere Teilprojekte vorgesehen. Ziel ist die Sicherstellung der Funktionalität der Nationalstrassen.

Der Bundesrat hat am 16. November 2016 das Generelle Projekt genehmigt. Das Bundesparlament hat der Finanzierung zugestimmt. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat das Ausführungsprojekt erarbeitet und im Sommer 2020 öffentlich aufgelegt.

Die Stadt Luzern hat zur Wahrung ihrer Interessen Einsprache gemäss Art. 27d Nationalstrassengesetz (NSG) erhoben. Das UVEK hat dem ASTRA am 22. Februar 2024 die Plangenehmigung erteilt. Gegen diese Verfügung hat die Stadt Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben. Das Verfahren ist derzeit hängig.

2. Durchgangsbahnhof Luzern

Der Bundesrat beabsichtigt, das Bahnangebot schrittweise weiterzuentwickeln. An seiner Sitzung vom 28. Januar 2026 hat er die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Im Hinblick auf das Angebotskonzept mit Zeithorizont 2045 ist vorgesehen, ein erstes Los des Durchgangsbahnhofs Luzern (Kopftiefbahnhof und Dreilindentunnel) zu realisieren. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird bis Ende Juni 2026 eine Vernehmlassungsvorlage unterbreiten.

Das zweite Los (Neustadttunnel und Anschluss Gütsch) soll ohne Verzögerung mit der Botschaft 2031 folgen.

Die Planung des Durchgangsbahnhofs erfolgt durch die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV). Mit der Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts für das erste Los wurde im Jahr 2024 begonnen. Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) soll im Jahr 2027 gestartet werden. Für das zweite Los ist vorgesehen, dass das BAV bis Mitte 2026 die Weiterprojektierung auslöst.

IV. Schrittweises Vorgehen und Massnahmen

1. Grundsatz

Die Parteien stimmen ihre Planungen und Massnahmen im Bahnhofsumfeld Luzern eng aufeinander ab. Sie stellen sicher, dass kurzfristige Optimierungen mit den mittel- und langfristigen Entwicklungen – insbesondere im Zusammenhang mit dem «Gesamtsystem Bypass Luzern» und dem «Durchgangsbahnhof Luzern» – koordiniert erfolgen.

Die Umsetzung erfolgt unter Vorbehalt der verkehrsrechtlichen Anordnungen sowie der erforderlichen Genehmigungen.

2. Kurz- und mittelfristige Massnahmen

Kanton und Stadt Luzern prüfen und konkretisieren Massnahmen zur Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs, zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Veloverkehr (Übersicht vgl. Beilage 1). Die Massnahmen dienen primär der Verbesserung der Erreichbarkeit für den Gesamtverkehr, der Entlastung des motorisierten Individualverkehrs und der Effizienzsteigerung im Mobilitätssystem insgesamt.

In einem ersten Schritt werden dazu in zwei aufeinanderfolgenden Etappen in den Jahren 2026 und 2027 Sofortmassnahmen in den Bereichen Signalisation, Markierung und Verkehrstechnik sowie kleinere bauliche Anpassungen als Verkehrsversuche auf ausgewählten Kantonsstrassenabschnitten umgesetzt:

a) Sofortmassnahmen 1. Etappe [2026]

- Pilatusstrasse, Abschnitt Haltestelle Kantonalbank bis Pilatusplatz
- Zürichstrasse, Alpenstrasse und Schweizerhofquai, Abschnitt Löwenplatz bis Schwanenplatz, sowie Haldenstrasse, Abschnitt Haltestelle Haldensteig bis Haltestelle Luzernerhof
- Maihofstrasse, Haltestelle Weggismatt
- Seeburgstrasse, Haltestelle Seefeldstrasse
- Obergrundstrasse, Kreuzungen Eichhof, Paulusplatz und Moosegg

b) Sofortmassnahmen 2. Etappe [2027]

- Zentralstrasse, Bahnhofplatz, Seebrücke, Schwanenplatz und Schweizerhofquai, Abschnitt Einmündung Murbacherstrasse bis Haltestelle Luzernerhof
- Obergrundstrasse, Abschnitt Haltestelle Paulusplatz bis Haltestelle Moosegg
- (Luzernerstrasse, Abschnitt Haltestelle Kupferhammer bis Haltestelle Grosshofstrasse¹)

Im zweiten Schritt werden mittelfristig (Zeithorizont 2028-2034) Verkehrsanordnungen und betriebliche sowie bauliche Massnahmen auf den Kantonsstrassen geplant und realisiert. Wo betriebliche Massnahmen ausreichen, werden diese vor dem Baubeginn Bypass Luzern umgesetzt:

c) Mittelfristige Massnahmen [2028-2034]

- Zürichstrasse, Einmündung Wesemlinstrasse bis Löwenplatz
- Obergrundstrasse und Hirschengraben, Abschnitt Pilatusplatz bis Haltestelle Hirzenhof
- Friedentalstrasse und Vallasterstrasse, Abschnitt Einmündung Spitalstrasse bis Maihofstrasse

Zudem werden die in den Verkehrsversuchen (Sofortmassnahmen der 1. und 2. Etappe) als wirksam und zweckmässig beurteilten Massnahmen definitiv geplant und umgesetzt.

¹ In Abstimmung mit der Standortgemeinde Kriens, nicht Gegenstand der Vereinbarung

3. Weiterführung Masterplan, Rahmenbedingungen

Im Rahmen von Vorstudien haben Kanton und Stadt Luzern ihre Vorstellungen für die Bahnhofsräume «Nord», «Ost» und «West» stufengerecht konkretisiert. Zudem wurden Lösungsansätze für den Gesamtverkehr sowie die Erschliessung des Bahnhofs erarbeitet.

Die Arbeiten im Rahmen der Projektvereinbarung «Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern» werden unter den darin festgelegten Rahmenbedingungen fortgeführt und voraussichtlich im Jahr 2027 abgeschlossen.

Die Massnahmen werden auf die Anforderungen des Plangenehmigungsverfahrens für den Durchgangsbahnhof Luzern sowie die terminlichen Vorgaben des Bundes abgestimmt. Sie umfassen insbesondere folgende Handlungsfelder:

a) Stadtraum und Fussverkehr

- Neugestaltung des Bahnhofplatzes als zentraler Ankunftsort, städtischer Platz und Zugang zum See, in Abstimmung mit dem Europaplatz
- Lückenschluss der Fussgängerpromenade zwischen Bahnhofstrasse und Europaplatz
- Stärkung und städtebauliche Aufwertung der Ankunftsorte Ost und West mit direktem Bahnzugang
- Sicherstellung einer guten fussläufigen Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Richtungen.

b) Öffentlicher Verkehr (Bus)

- Neuorganisation der Bushaltestellen im Bahnhofsumfeld
- Umstellung der Buslinien auf Durchmesserlinien zur effizienteren Raumnutzung und Beschleunigung der Haltevorgänge
- Etablierung zusätzlicher Bushubs «Bahnhof Ost» und «Bahnhof West» zur besseren Verteilung der Personenströme
- Schaffung priorisierter Buszufahrtsachsen zum Bahnhof Ost und Bahnhof West.

c) Veloverkehr und Parkierung

- Schrittweise Realisierung von Veloparkierungsanlagen mit rund 8'000 Abstellplätzen, verteilt auf die drei Bahnhofzugänge
- Klassierung und Realisierung der Velounterführung Süd als «Hauptverbindung» des Velowegnetzes Alltag gemäss kantonalem Richtplan (Stand öffentliche Auflage) zwischen Habsburgerstrasse und Robert-Zünd-Strasse.

d) Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

- Neuordnung der Verkehrsführung sowie der Zufahrten zu Parkierungsanlagen und Logistikflächen, einschliesslich der Querung des Bahnhofplatzes
- Aufrechterhaltung der Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr auf der Hirschmattstrasse und Gewährleistung der Verbindung zwischen Bahnhofplatz und Tribtschen

- Sicherstellung eines angemessenen Angebots von jederzeit mindestens 500 Parkplätzen für Personenwagen im direkten Bahnhofsumfeld, insbesondere für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung als Zugang zum öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus und Schiff) sowie für weitere Nutzungen von übergeordneter Bedeutung, wie das Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL) und Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen
- Teilersatz wegfallender Kapazitäten – verursacht durch den Rückbau des Parkhauses P1 infolge des Durchgangsbahnhofs – im Umfang von 200 bis 250 Parkplätzen, unter folgenden Bedingungen:
 - wenn immer möglich sind die Ersatz-Parkplätze vor Baubeginn des Durchgangsbahnhofs zu erstellen
 - das Bewilligungsverfahren des Durchgangsbahnhofs darf nicht verzögert werden
 - die Kapazitäten auf den Zufahrtsstrassen können bereitgestellt werden
 - Synergien zum Veloverkehr / zur Veloparkierung werden genutzt
 - die Finanzierung und die Realisierung erfolgen durch eine private Trägerschaft und in Abhängigkeit zum Projekt Durchgangsbahnhof
 - die Stadtverträglichkeit im Bahnhofsumfeld bleibt auch während der Bauzeit gewahrt
- Unterstützung der Betriebsorganisation bei der Etablierung eines Betriebsmanagements für die Sammelparkierungsanlagen im Bahnhofsumfeld
- Schaffung von ausreichend Kiss-&-Ride- und Taxistellplätzen sowie Stellplätzen für zukünftig vergleichbare Bedürfnisse am «Bahnhof Ost» und am «Bahnhof West», ausgehend von der heutigen Anzahl von rund 15 Kiss-&-Ride- und 20 Taxistellplätzen.

4. Vorgehen im Zusammenhang mit dem Bypass Luzern

Der übergeordnete Durchgangsverkehr wird mit dem Bypass Luzern von den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen auf die künftig als Stadtautobahn genutzte Autobahn A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Kriens verlagert.

Zur Stabilisierung des Verkehrssystems bis zur Inbetriebnahme des Bypass Luzern werden die kurz- und mittelfristigen Massnahmen gemäss Abschnitt IV, Ziffer 2 umgesetzt. Langfristig stellt die Gesamtheit der getroffenen Massnahmen sicher, dass die Verlagerungswirkung dauerhaft ist.

Mit der Unterzeichnung der vorliegenden Vereinbarung verpflichtet sich die Stadt Luzern, ihre Beschwerde gegen die Plangenehmigung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. März 2024 betreffend das Ausführungsprojekt «N02/14 Gesamtsystem Bypass Luzern» innerhalb einer Woche nach erfolgter Publikation der Verkehrsanordnung zu den Sofortmassnahmen der ersten Etappe zurückzuziehen.

Sofern zu diesem Zeitpunkt bereits ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vorliegt, verpflichtet sich die Stadt Luzern, auf einen Weiterzug an das Bundesgericht zu verzichten.

V. Organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen

1. Zuständigkeiten

Die Parteien regeln die Zuständigkeiten für die Planung und Umsetzung der Massnahmen wie folgt:

a) Kurz- und mittelfristige Massnahmen

Für die Planung und Umsetzung der Sofortmassnahmen der 1. und 2. Etappe und der mittelfristigen Massnahmen wird unter Federführung des Kantons Luzern eine gemeinsame Projektorganisation eingesetzt. Diese umfasst eine Projektsteuerung (Dienststelle vif, ASTRA, Stadt Luzern, Verkehrsverbund Luzern) sowie eine fachliche Begleitgruppe (zusätzlich Verkehrsbetriebe Luzern und PostAuto).

Die Projektsteuerung legt die fachlichen Parameter fest, bestimmt die Massnahmen und deren zeitliche Abfolge und ist für deren Überprüfung und Evaluation verantwortlich. Sie entscheidet nach Abschluss der Testphase auf Grundlage vorgängig festgelegter fachlicher Kriterien über die definitive Beibehaltung der Massnahmen.

b) Langfristige Massnahmen, Weiterführung Masterplan

Die Zuständigkeiten für die langfristigen Massnahmen sowie die Weiterführung des Masterplans zum Raum Bahnhof Luzern richten sich nach den bestehenden Projektvereinbarungen und den jeweiligen Zuständigkeiten der beteiligten Akteure.

Kanton und Stadt Luzern stellen die enge Koordination mit den Bundesvorhaben Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern sicher.

2. Grundsätze der Finanzierung

Die Finanzierung folgt grundsätzlich entlang der bestehenden Zuständigkeiten der beteiligten Parteien. Wo beidseitige Interessen bestehen – wie etwa bei der geplanten Velounterführung Süd –, werden partnerschaftliche Finanzierungslösungen unter Einbezug aller betroffenen Akteure getroffen.

Der Kanton setzt sich als Träger der Agglomerationsprogramme Luzern im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Mitfinanzierung der Massnahmen durch den Bund ein.

Mit Dritten, insbesondere mit den SBB, werden entsprechende Projektvereinbarungen abgeschlossen.

Die Finanzierung der Planung und Umsetzung der Massnahmen steht unter Vorbehalt der dafür erforderlichen Beschlüsse.

VI. Schlussbestimmungen

1. Inkrafttreten und Dauer

Diese Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft. Sie gilt bis zur vollständigen Umsetzung der vereinbarten Massnahmen beziehungsweise bis zu ihrer einvernehmlichen Aufhebung oder Ersetzung durch eine neue Vereinbarung.

2. Anpassungen und Ergänzungen

Die vorliegende Vereinbarung widerspiegelt das aktuelle gemeinsame Verständnis von Kanton und Stadt Luzern in den relevanten Themenbereichen. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung, insbesondere bei veränderten Rahmenbedingungen durch Bundesprojekte, bedürfen der Schriftform und der Zustimmung beider Parteien.

3. Koordination mit übergeordneten Verfahren

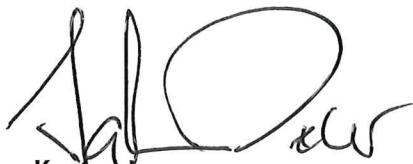
Diese Vereinbarung erfolgt unter Vorbehalt der jeweils zuständigen Entscheidungs- und Genehmigungsinstanzen sowie der laufenden Verfahren auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene.

4. Streitigkeiten

Die Parteien verpflichten sich, allfällige Meinungsverschiedenheiten im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung im gegenseitigen Einvernehmen zu klären.

VII. Unterschriften

Luzern, 19. Juni 2026



Kanton Luzern

Fabian Peter, Regierungsrat



Reto Wyss, Regierungsrat



Stadt Luzern

Korintha Bärtsch, Stadträtin



Marco Baumann, Stadtrat

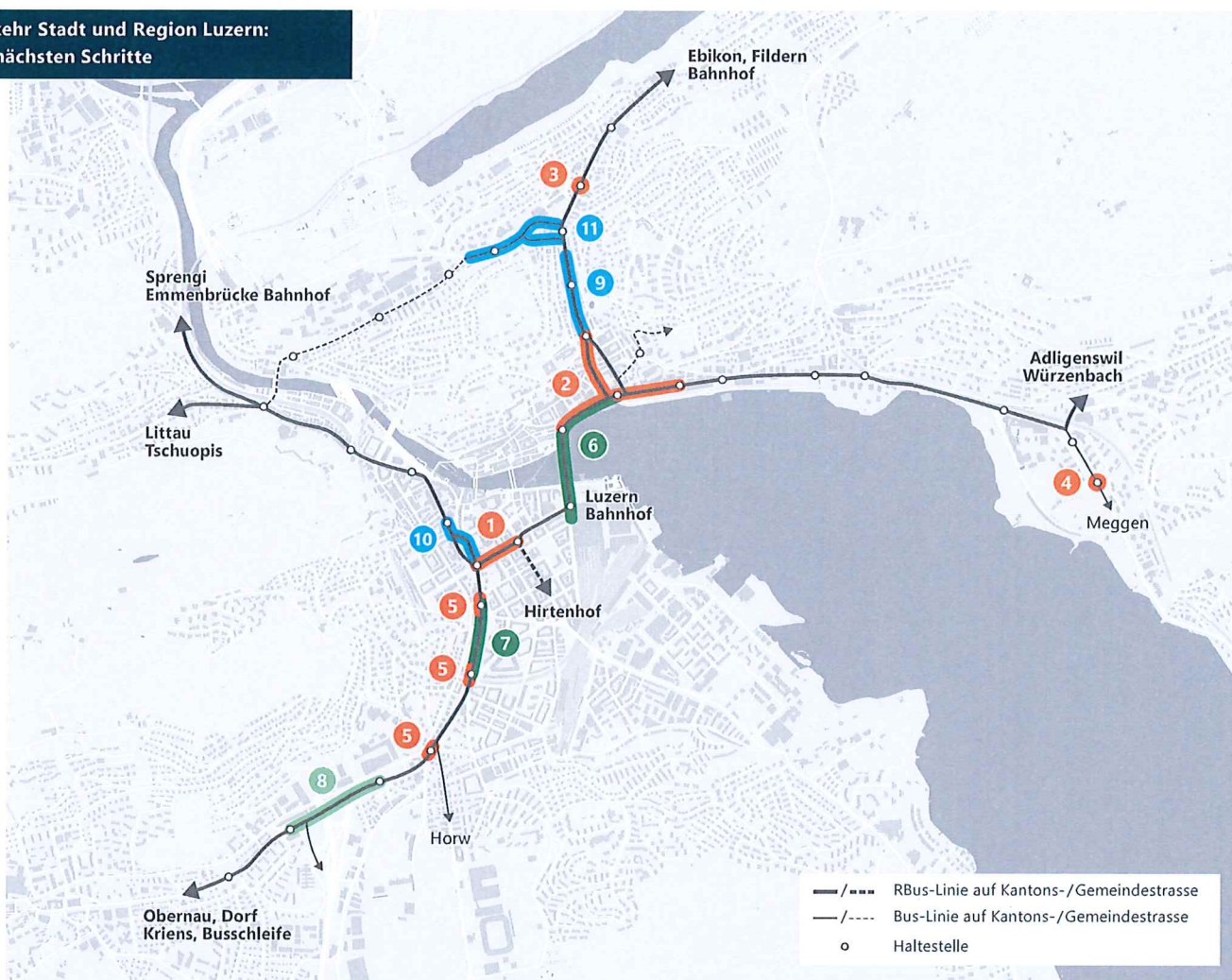
Beilage 1: Übersicht Strassenabschnitte kurz- und mittelfristige Massnahmen,
Stand vom 18. Mai 2026

Verkehrssystem «Raum Bahnhof Luzern»

Übersicht Strassenabschnitte kurz- und mittelfristige Massnahmen

Massnahmen zur Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs,
zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs (Busbeschleunigung) und
zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden,
insbesondere für den Veloverkehr

**Verkehr Stadt und Region Luzern:
die nächsten Schritte**



a) Sofortmassnahmen 1. Etappe* [2026]

- ① Pilatusstrasse, Abschnitt Haltestelle Kantonalbank bis Pilatusplatz
- ② Zürichstrasse, Alpenstrasse und Schweizerhofquai, Abschnitt Löwenplatz bis Schwanenplatz, sowie Haldenstrasse, Abschnitt Haltestelle Haldensteig bis Haltestelle Luzernerhof
- ③ Maihofstrasse, Haltestelle Weggismatt
- ④ Seeburgstrasse, Haltestelle Seefeldstrasse
- ⑤ Obergrundstrasse, Kreuzungen Eichhof, Paulusplatz und Moosegg

b) Sofortmassnahmen 2. Etappe* [2027]

- ⑥ Zentralstrasse, Bahnhofplatz, Seebrücke, Schwanenplatz und Schweizerhofquai, Abschnitt Einmündung Murbacherstrasse bis Haltestelle Luzernerhof
- ⑦ Obergrundstrasse, Abschnitt Haltestelle Paulusplatz bis Haltestelle Moosegg
- ⑧ (Luzernerstrasse, Abschnitt Haltestelle Kupferhammer bis Haltestelle Grosshofstrasse**)

c) Mittelfristige Massnahmen [2028–2034]

- ⑨ Zürichstrasse, Einmündung Wesemlinstrasse bis Löwenplatz
- ⑩ Obergrundstrasse und Hirschengraben, Abschnitt Pilatusplatz bis Haltestelle Hirzenhof
- ⑪ Friedentalstrasse und Vallasterstrasse, Abschnitt Einmündung Spitalstrasse bis Maihofstrasse

* Einstieg mit Verkehrsversuch nach Art. 107 Abs. 2 bis SSV

** In Abstimmung mit der Standortgemeinde Kriens