



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 26. November 2014 (StB 869)

B+A 32/2014

Neugestaltung Grendel-Löwengraben

**Vom Grossen Stadtrat mit einer
Änderung und drei
Protokollbemerkungen beschlossen
am 5. März 2015
(Protokollbemerkungen am Schluss dieses
Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2015–2019

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendigen und sicheren Quartieren mit starken Freiwilligenstrukturen,
- attraktiven öffentlichen Räumen und einem vielfältigen Wohnraumangebot,
- einem qualitativ hochstehenden Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebot,
- flexiblen und effizienten Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangeboten,
- integrativen Massnahmen für Menschen mit anderem kulturellem oder sozialem Hintergrund.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die zusätzliche Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt.

Verkehr

Fünfjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV 41 Prozent, ÖV 45 Prozent, Velo 2 Prozent, zu Fuss 9 Prozent, übrige 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV 36 Prozent, ÖV 47 Prozent, Velo 4 Prozent, zu Fuss 11 Prozent und übrige 2 Prozent.

Fünfjahresziel 6.4 Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist mit einem gesamtstädtischen Konzept definiert und liegt dem Parlament vor; erste Massnahmen sind umgesetzt. In der Innenstadt sind Bahnhofstrasse, Grendel und Hirschmattquartier aufgewertet.

Projektplan

I62096 Grendel bis Löwengraben, Neugestaltung

Übersicht

Der Grendel beschäftigt die Bevölkerung bereits seit Langem. Die Umgestaltung, die im Anschluss an die im Jahr 2001 eingeführte Fussgängerzone (Grendel, Grabenstrasse und Teilen des Löwengrabens) vorgesehen war, löste eine Reihe von Diskussionen aus. So ist es in der Vergangenheit nicht gelungen, die Vielzahl von Anspruchsgruppen mit unterschiedlichen – teilweise auch divergierenden – Interessen für ein gemeinsames Projekt zu gewinnen. In der Zwischenzeit zeigten Abklärungen bei den Werkleitungen einen dringenden Sanierungsbedarf auf. Mit den Sanierungsmassnahmen konnte nicht mehr zugewartet werden. Die Leitungssanierung wird seit Anfang 2014 umgesetzt; die Arbeiten werden voraussichtlich Mitte 2016 abgeschlossen sein. Vor diesem Hintergrund wurden die Eckwerte zum weiteren Vorgehen betreffend Oberflächengestaltung überarbeitet. Diese werden im vorliegenden Bericht erläutert, und für die daraus resultierenden Kosten wird der entsprechende Kredit beantragt.

Mit dem Projekt Neugestaltung Grendel–Löwengraben werden folgende Ziele verfolgt:

- Die Achse Grendel–Löwengraben erfährt eine stadträumliche Aufwertung:
 - Die Aufenthaltsqualität wird durch die stadträumliche Aufwertung verbessert.
 - Die Nutzungsflexibilität in der Zukunft wird ermöglicht.
- Die Neugestaltung entspricht dem Verkehrsregime und erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie der Verkehrssicherheit:
 - Verkehrsregime und Strassenraumgestaltung sind aufeinander abgestimmt.
 - Der Strassenraum erfüllt die gesetzlichen Vorgaben für die Behindertengerechtigkeit.
 - Die Verkehrssicherheit ist erhöht.
- Die Veloparkierungssituation ist optimal gelöst:
 - Veloparkierungsmöglichkeiten sind in genügender Anzahl vorhanden.
 - Veloparkierungsmöglichkeiten sind mit den anderen Nutzungen des Stadtraums verträglich angeordnet.
 - Die Veloparkierungssituation im Gebiet Grendel–Löwengraben entspricht dem städtischen Veloparkierungskonzept.

Die Gesamtkosten für das Projekt Neugestaltung Grendel–Löwengraben setzen sich aus Projektierungs- und Realisierungskosten in der Höhe von Fr. 3'374'000.– sowie den bereits separat bewilligten Planungskrediten in der Höhe von Fr. 326'000.– zusammen. Insgesamt belaufen sich damit die Kosten auf 3,7 Mio. Franken. Mit dem Modell fixe Kostenvorgabe („Design to Cost“) bietet sich die Gelegenheit, das Gesamtprojekt in einem frühen Stadium mit dem Parlament zu diskutieren.

Aufgrund des ursprünglichen Projekts „Grossstadtgraben“ des Wettbewerbs Neugestaltung Grendel–Löwengraben vom Januar 2001 soll eine einfache funktionale und dem Stadtbild würdige Lösung für die Neugestaltung gefunden werden. Die Ausführungsplanung geht davon aus, dass die Baumeisterarbeiten jeweils vom Frühling bis Herbst 2018 und 2019 ausgeführt werden.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
1.1 Rückblick	6
1.2 Perimeter	7
1.3 Handlungsbedarf 2014	8
2 Zielsetzung	9
2.1 Stadträumliche Aufwertung	10
2.2 Übereinstimmung von Gestaltung und Verkehrsregime in Abstimmung mit dem BehiG und der Verkehrssicherheit	10
2.3 Verbesserung Veloparkierung	11
3 Grundlagen	11
3.1 Projekt Grosstadtgraben	11
3.1.1 Beschreibung der einzelnen Abschnitte	12
3.2 Veloparkierungskonzept Innenstadt	14
3.3 Mobilitätsstrategie	14
3.4 Denkmalpflegerische Bedeutung der Altstadt	15
3.5 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	15
4 Projektbeschreibung – aktueller Stand	16
4.1 Kostenvorgabe („Design to Cost“)	16
4.2 Erkenntnisse aus dem Planungsprozess	16
4.3 Visualisierung in Form von Symbolbildern	17
4.4 Verkehrsregime	19
4.5 Nutzungen	20
4.6 Ausstattung, Stadtmöblierung	20
4.7 Beleuchtung	20
4.8 Schnittstellen zu den Projekten Parkhaus Musegg und Metro/Parkhaus Reussegg	20
5 Projektorganisation	21

6 Terminplanung	21
7 Kommunikation	22
8 Kosten und Finanzierung	23
8.1 Übersicht der Investitionskosten	23
8.2 Finanzierung durch die Stadt Luzern	24
8.3 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastende Konti	25
9 Parlamentarische Vorstösse	25
10 Gesamtwürdigung	26
11 Antrag	28

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Bereits im Frühjahr 1992 beschloss der Stadtrat, den Grendel, die Grabenstrasse und einen Teil des Löwengrabens in die Fussgängerzone Altstadt einzubeziehen. Nach einem jahrelangen Beschwerdeverfahren konnte das neue Verkehrsregime am 1. November 2001 eingeführt werden. Die grosse Bedeutung dieser Verkehrsanordnung manifestierte sich auch in verschiedenen parlamentarischen Vorstössen zu diesem Thema. Zudem gab es verschiedene Aktivitäten eines breit abgestützten Initiativkomitees, welches mit der Initiative „Für eine Fussgängerzone Grendel“ einen Vorschlag für die bauliche Umgestaltung der Achse Schwanenplatz–Grendel–Grabenstrasse–Löwengrabens forderte. Bis zum heutigen Zeitpunkt konnte die geforderte Umgestaltung aus verschiedensten Gründen noch nicht realisiert werden. Es liegt nun ein neues Projekt vor. Im vorliegenden Bericht und Antrag geht es darum, den benötigten Kredit für die stadträumliche Aufwertung, Behindertengerechtigkeit und Verkehrssicherheit einzuholen.

1.1 Rückblick

Die im Anschluss an die Einführung der Fussgängerzone (Grendel, Grabenstrasse und Teile des Löwengrabens) vorgesehene Umgestaltung der neuen Fussgängerachse löste eine lange Reihe von Diskussionen über deren Planung, Finanzierung und Umsetzung aus. Der nachfolgende Überblick über die wichtigsten Projektvorschläge zeigt, dass eine Umgestaltung der Oberfläche im Gebiet Grendel–Löwengrabens aufgrund der zentralen Lage ein komplexes Vorhaben darstellt. So ist es in der Vergangenheit nicht gelungen, die Vielzahl von Anspruchsgruppen mit unterschiedlichen – teilweise auch divergierenden – Interessen für ein gemeinsames Projekt zu gewinnen.

Die Neugestaltung am Grendel–Löwengrabens wurde auch politisch intensiv begleitet und diskutiert. Aktuell sind fünf Vorstösse vom Parlament an den Stadtrat zur Bearbeitung überwiesen worden, welche sich mit Aufwertungsmassnahmen und Projektplanungen im Gebiet Grendel–Löwengrabens befassen.

Seit 2001 wurden konkret folgende vier Projektvorschläge erarbeitet:

- **Projekt Neugestaltung (2001–2003)**
Ausgehend von einem Projektwettbewerb wurde der beantragte Baukredit für die Neugestaltung des Strassenraums im Frühling 2003 vom Stimmvolk knapp abgelehnt.

- **Umgestaltungsprojekt ab 2008 und Sistierung 2009**
Ausgelöst durch politische Vorstösse und durch Anliegen der Anstösser wurde ab 2008 ein neues städtisches Projekt für die Umgestaltung im gleichen Perimeter gestartet. Aus Spargründen beschloss der Stadtrat ein Jahr darauf, auf eine Parallelplanung zu verzichten und den Ideenwettbewerb des inzwischen von privater Seite lancierten Projekts „Walk of Watches“ (siehe nächsten Punkt) abzuwarten.
- **„Walk of Watches“ – „Lauf der Zeit“ (2008–2010)**
Ab 2008 entwickelte die IG Grendel die Vision eines „Walk of Watches“, welcher die Bedeutung des Ortes für die Uhrenindustrie aufzeigen sollte. Uhrenproduzenten haben in Aussicht gestellt, sich mit einem substanziellen finanziellen Beitrag an den Kosten der Neugestaltung zu beteiligen. Das aus dem Ideenwettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt „Lauf der Zeit“ wurde 2009 der Stadt übergeben. Dieser Vorschlag vermochte jedoch insbesondere in städtebaulicher Hinsicht nicht zu überzeugen und wurde von der Stadtbaukommission abgelehnt.
- **„Walk of Watches“ – PPP-Projekt (2010–2013)**
Im Anschluss an eine Aussprache zwischen den zahlreichen Beteiligten und Betroffenen wurde die Erarbeitung eines neuen Projekts unter der Federführung des Tiefbauamts der Stadt Luzern beschlossen. Die Idee des „Walk of Watches“ sollte im Rahmen eines Public-Private-Partnership-Projekts mit Einbezug weiterer Anspruchsgruppen weiterverfolgt werden. Nach dem Vorliegen des Vorprojekts wurde die Planung jedoch im August 2012 aufgrund der hohen Kosten und der mangelnden Reife des Projekts durch den Stadtrat sistiert. Nachdem die IG Grendel den Stadtrat Mitte März 2013 über eine geänderte Absicht bezüglich der Gestaltung informiert hatte, teilten die Anrainergeschäfte im Juni 2013 ihren definitiven Ausstieg aus dem Projekt „Walk of Watches“ mit.

In der Zwischenzeit zeigten Abklärungen bei den Werkleitungen den dringenden Sanierungsbedarf auf. Mit diesen Massnahmen konnte nicht länger zugewartet werden. Das Oberflächengestaltungsprojekt wurde vom Leitungssanierungsprojekt entkoppelt. Die Leitungssanierung wird seit Anfang 2014 umgesetzt; die Arbeiten werden voraussichtlich Mitte 2016 abgeschlossen sein. Vor diesem Hintergrund wurden die Eckwerte zum weiteren Vorgehen betreffend Oberflächengestaltung überarbeitet. Diese werden im vorliegenden Bericht erläutert, und für die daraus resultierenden Kosten wird der entsprechende Kredit beantragt.

1.2 Perimeter

Der Perimeter des Projekts „Grendel–Löwengraben“ liegt inmitten der Luzerner Altstadt. Er umfasst den Löwengraben, die Grabenstrasse, den Falkenplatz und den Grendel inkl. Falkengasse. Der gesamte Abschnitt hat eine Länge von rund 530 Metern und umfasst eine Fläche von ungefähr 6'105 Quadratmetern.



Abb. 1: Perimeter Löwengraben–Grendel

Zur Abgrenzung des Perimeters wurden Gespräche mit verschiedenen Anspruchsgruppen sowie auch mit der Verkehrs- und der Stadtbaukommission geführt. Insbesondere wurde diskutiert, ob der Schwanenplatz in die Gestaltungsüberlegungen mit einbezogen werden soll. Bereits in den ehemaligen Projekten wurde der Schwanenplatz bewusst ausgeklammert, da dieser im Wettbewerbsperimeter der Neugestaltung des Schweizerhofquais lag. Die Neugestaltung des Schweizerhofquais ist inzwischen abgeschlossen. Am Schwanenplatz besteht erst dann ein Handlungsbedarf zur Neugestaltung, wenn die heutige Nutzung als Carparkplatz verändert wird.

1.3 Handlungsbedarf 2014

Die bestehenden Werkleitungen von REAL, ewl, Siedlungsentwässerung und Dritten sind alt und teilweise in sehr schlechtem Zustand. Aufgrund der Dringlichkeit der Erneuerung der Werkleitungen werden diese im Untergrund des Planungsperimeters unabhängig vom Gestaltungsprojekt seit März 2014 saniert. Diese Arbeiten dauern voraussichtlich bis im Juni 2016. Der Stadtrat will daher die Chance nutzen, im Anschluss an die Werkleitungssanierungen die Neugestaltung Grendel–Löwengraben zu realisieren. Darüber hinaus zeigt sich im Perimeter konkreter Handlungsbedarf in den nachfolgenden Bereichen:

- **Die stadträumliche Gestaltung wird der Bedeutung des Ortes nicht gerecht**
Die Achse Grendel–Löwengraben ist eine wichtige Verbindung vom Schweizerhofquai/Schwanenplatz durch die Altstadt bis zum Mühlenplatz. Die heutige Gestaltung stammt noch aus der Zeit, als die Strasse für den motorisierten Individualverkehr unbeschränkt zugänglich war und teilweise auch als Durchfahrtsstrasse genutzt wurde. Somit wird diese wichtige Achse ihrer stadträumlichen Bedeutung nicht gerecht. Insbesondere

ist der Grendel mehr denn je eine wichtige Zugangsachse für Bewohnerinnen und Bewohner als auch Besucherinnen und Besucher zur inneren Altstadt und ist ein Zentrum des Uhren- und Schmuckverkaufs. Ausgehend vom Schwanenplatz, dem hinsichtlich Lage repräsentativsten Eingang zur Altstadt, bildet der Strassenraum des Grendels gewissermassen das Foyer der Altstadt, ein Ort des Ankommens, der Begegnung und des Verweilens. Auch auf der Seite des Mühlenplatzes, der vor einiger Zeit eine sehr gelungene Aufwertung erfuhr, löst der Löwengraben den Anspruch an einen zeitgemäss gestalteten Stadtraum längst nicht mehr ein.

- **Verkehrsregime und Gestaltung stimmen nicht überein, es besteht ein Verkehrssicherheitsdefizit, und die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sind nicht erfüllt**

Seit 2001 gehört der Strassenbereich Grendel bis zum Wendeplatz Löwengraben zur Fussgängerzone. Bisher ist jedoch keine Umgestaltung zur Fussgängerzone erfolgt. Die heutige Strassenraumgestaltung entspricht nicht der aktuellen Nutzung.

Im Abschnitt Löwengraben besteht ein Verkehrssicherheitsdefizit. Ein sicheres und übersichtliches Wenden ist nicht möglich. An zwei Stellen (Löwengraben 14 und 20/22) ist zudem eine Unfallhäufung festgestellt worden.

Die heutige Verkehrsfläche erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BeHiG) nicht. Dieses Gesetz ist seit 2004 in Kraft und hat zum Zweck, Benachteiligungen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Es gilt für öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, für die eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung der öffentlich zugänglichen Bereiche erteilt wird.

- **Die Situation der Veloparkierung ist unbefriedigend**

Im Grendel und in der Grabenstrasse bestehen heute je rund 90 Veloabstellplätze, im Löwengraben zirka 75 Velo-/Motorradabstellplätze. Problematisch ist einerseits aus Sicht der Velofahrenden die unzureichende Anzahl und mangelnde Ausstattung der bestehenden Abstellplätze. Andererseits gibt es auch Stimmen, die sich an den zahlreichen (und teilweise unordentlich) parkierten Velos insbesondere entlang des Grendels stören.

2 Zielsetzung

Das Projekt Neugestaltung Grendel–Löwengraben bündelt im Rahmen einer Gesamtbetrachtung die im Perimeter anstehenden Bedürfnisse und strebt eine ganzheitliche Lösung an. Konkret werden folgende Ziele verfolgt:

- Die Achse Grendel–Löwengraben erfährt eine stadträumliche Aufwertung:
 - Die Aufenthaltsqualität wird durch die stadträumliche Aufwertung verbessert.
 - Die Nutzungsflexibilität in der Zukunft wird ermöglicht.

- Die Neugestaltung entspricht dem Verkehrsregime und erfüllt die Anforderungen des BehiG sowie der Verkehrssicherheit:
 - Verkehrsregime und Strassenraumgestaltung sind aufeinander abgestimmt.
 - Der Strassenraum erfüllt die gesetzlichen Vorgaben für die Behindertengerechtigkeit.
 - Die Verkehrssicherheit ist erhöht.
- Die Veloparkierungssituation ist optimal gelöst:
 - Veloparkierungsmöglichkeiten sind in genügender Anzahl vorhanden.
 - Veloparkierungsmöglichkeiten sind mit den anderen Nutzungen des Stadtraums verträglich angeordnet.
 - Die Veloparkierungssituation im Gebiet Grendel–Löwengraben entspricht dem städtischen Veloparkierungskonzept.

2.1 Stadträumliche Aufwertung

Das Altstadtquartier hat einen ausgesprochen urbanen Charakter. Das Quartier erlebt eine intensive Nutzung – sowohl in den Tages- wie Nachtstunden – durch Restaurants, Bars und Ladengeschäfte. Die Anliegen und Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner, der Touristen, der Gewerbetreibenden sowie von Hotels und Restaurants sind sehr vielfältig und oft auch kontrovers. Im Rahmen der Neugestaltung Grendel–Löwengraben wird angestrebt, möglichst viele Anliegen und Bedürfnisse durch eine stadträumliche Aufwertung zu bündeln und einer Lösung zuzuführen. Es soll eine einfache funktionale und der zentralen Lage entsprechend würdige Lösung gefunden werden. Damit wird auch vom Grendel bis zum Löwengraben die in den letzten Jahren durchgeführte Verbesserung der Oberflächengestaltung von Gassen und Plätzen in der Altstadt fortgesetzt.

Durch die Neugestaltung entsteht ein qualitativ hochwertiger Stadtraum, der vielfältige Nutzungen zulässt. Damit gewinnt der Altstadtbereich Grendel–Löwengraben an Attraktivität, und es werden andere Plätze in der Altstadt entlastet.

2.2 Übereinstimmung von Gestaltung und Verkehrsregime in Abstimmung mit dem BehiG und der Verkehrssicherheit

Bei der Neugestaltung sollen Nutzung und Strassenraumgestaltung in Einklang gebracht werden. Es wird insbesondere im Abschnitt Grendel, Grabenstrasse und oberer Löwengraben eine gestalterische Anpassung an das Verkehrsregime der Fussgängerzone, welches seit 2001 gilt, angestrebt.

Im Abschnitt Löwengraben soll ein übersichtliches, sicheres Wenden möglich sein. Mit dem Projekt sollen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie der Verkehrssicherheit erfüllt werden.

2.3 Verbesserung Veloparkierung

Das Velo als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität und soll dies noch vermehrt leisten. Es ist daher dem Stadtrat ein Anliegen, dieses Verkehrsmittel konsequent zu fördern. Das im Herbst 2010 vom Stimmvolk beschlossene Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität sowie die vom Grossen Stadtrat im Frühling 2014 verabschiedete Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern verlangen, den Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stetig zu erhöhen. Zur Veloförderung gehören auch genügend Abstellflächen für die Fahrräder an den wichtigsten Zielorten. Im Perimeter Grendel–Löwengraben soll daher in Abstimmung mit und unter Vorgabe des Veloparkierungskonzepts Innenstadt eine Lösung für die Veloparkierung gefunden werden, die für alle Beteiligten (Velofahrende wie auch Geschäfte und Anwohnerschaft) befriedigend ist. Mit einer geschickten Planung können Anreize geschaffen werden, damit auch Velofahrende einige Schritte mehr zu Fuss gehen und besonders stark frequentierte Bereiche nicht mit dem Velo befahren.

3 Grundlagen

Auf der Basis des ursprünglichen Projekts „Grossstadtgraben“ vom Januar 2001 und der Erkenntnisse aus dem langen Planungsprozess soll eine einfache funktionale und dem Stadtbild würdige Lösung für die Neugestaltung gefunden werden.

Warum soll auf den Ideen und Erkenntnissen des Projekts „Grossstadtgraben“ aufgebaut werden?

- Der Gestaltungsvorschlag ist breit abgestützt.
- Das Projekt sieht eine einfache funktionale und dem Stadtbild würdige gestalterische Lösung vor.
- Die Gestaltung ist auf die seit 2001 eingeführte Fussgängerzone angepasst (Kongruenz zwischen Gestaltung und Verkehrsregime).
- Eine erneute Wettbewerbsausschreibung benötigt viel Zeit und führt zu zusätzlichen Kosten.

3.1 Projekt Grossstadtgraben

Das Projektgebiet Grendel–Grabenstrasse–Löwengraben definiert die Peripherie der rechtsufrigen Altstadt, historisch betrachtet den ehemaligen Befestigungsring der „Grossstadt“. Dem neu zu gestaltenden Strassenabschnitt kommt daher in seiner Gesamtheit eine historische städtebauliche Bedeutung zu. Das Projekt „Grossstadtgraben 2001“ beinhaltete folgende Eckpunkte:

Ohne auf historische Anleihen zurückzugreifen, basiert das Gestaltungskonzept auf dem Grundgedanken, dass durch eine übergeordnete gesamtheitliche Gestaltungsauffassung der Strassenabschnitt Grendel–Löwengraben als wiedererkennbare Einheit auftreten muss.

Eine weitere Grundlage des Konzepts besteht in einer über das Projektgebiet hinaus betrachteten, übergeordneten Materialkonzeption. Diese sieht vor, die Natursteinpflasterungen innerhalb der „Grossstadt“ auch in Zukunft als charakteristisches Element anzuwenden, hingegen im Projektgebiet und in den darüber hinaus führenden Gassen, Strassen und Plätzen als Basismaterial künftig Asphalt einzusetzen. Die bereits sanierte Hertensteinstrasse zeigt diesen Belagswechsel auf und ist ein gutes Beispiel.

Diese beiden grundlegenden Zielsetzungen führen dazu, dass die fragmentarisch wirkende Natursteinpflasterung am Falkenplatz entfernt wird. Mit dem neuen, bereits eingeführten Verkehrskonzept verliert der Materialwechsel zudem seine verkehrsberuhigende Begründung.

Die Zielvorgabe des Projekts hinsichtlich der Nutzung bringt den Vorteil, dass eine hohe Nutzungsflexibilität für die Benutzer gewährleistet ist und künftige Nutzungsveränderungen und -entwicklungen aufgenommen werden können.

Im Sinne der gesamtheitlichen Gestaltungsauffassung sind im Projektperimeter die Gestaltungselemente so gewählt, dass sie den unterschiedlichen Nutzungen und räumlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Abschnitte Grendel, Falkenplatz, Grabenstrasse (Gericht bis Wendepplatz Löwengraben) und Löwengraben (Wendepplatz Löwengraben bis Mühlenplatz) in variablen Anwendungskombinationen gerecht werden.

Das Oberflächenmaterial der Strasse ist primär Belag. Die akzentuierenden Streifen, welche den Belag in Bezug zur Raumbreite strukturieren, sind aus hellem Granit, der eine gesägte/geflamte Oberfläche aufweist. Funktionell dienen die Granitstreifen der Führung des Meteorwassers sowie der Trennung der Verkehrsflächen.

3.1.1 Beschreibung der einzelnen Abschnitte

Die nachfolgenden Beschreibungen der einzelnen Abschnitte entsprechen dem Projekt „Grossstadtgraben“ vom Januar 2001.

Grendel/Falkengasse

Der Grendel als Einkaufs- und Flanierzone wird bestimmt durch zwei breite Granitstreifen. Im Mittelbereich ist der Schwarzbelag reliefmässig etwas tiefergelegt.

In der Falkengasse wird die Pflasterung gemäss dem Gesamtkonzept durch den Asphaltbelag ersetzt. Die Wasserführung erfolgt mit einem schmalen Granitstreifen als Wasserstein.

Falkenplatz

Der Einbezug des Falkenplatzes in die neue Gestaltung ist aus konzeptionellen und ästhetischen Gründen sinnvoll und zweckmässig. Aus den bereits erörterten Gründen soll die 1992 erstellte Natursteinpflasterung durch den Asphaltbelag ersetzt werden. Der Plattenbelag, der den ehemaligen Standort des Weggsturms markiert, soll erhalten bleiben. Zur Wasserführung ist auf der Seite Konditorei Heini bis zur Seite Dosenbach Schuhe und Sport ein schmaler Granitstreifen mit leichtem Anschlag notwendig. Die Lage der Telefonkabine bleibt unverändert. Die bestehenden Sitzelemente werden durch die bereits beim Grendel vorgesehenen Elemente ersetzt. Ebenfalls wird der kleine Brunnen durch einen dem neuen Gestaltungskonzept entsprechenden ausgetauscht.

Grabenstrasse

Dieser verhältnismässig schmale Abschnitt wird gestalterisch zusammengefasst: Die insgesamt attraktivere Seite ist begleitet durch einen breiten Granitstreifen, die gegenüberliegende durch einen schmaleren Granitstreifen, der auch die Wasserführung übernimmt. Auf Höhe der Mariahilfgasse ist der breite Granitstreifen unterbrochen, um auf die Einmündung aufmerksam zu machen. Im Rahmen des platzmässig Machbaren sind Auslagen der Geschäfte bzw. Strassenrestaurants erwünscht.

Löwengraben

Die gesamte Fläche im Bereich des Reisebüros inklusive des gegenüberliegenden Vorplatzes des Unterhaltsstützpunktes wird neu als ebener Wendeplatz ausgebildet. Die beidseitige Begrenzung durch Granitstreifen sowie eine runde Granitplatte im Wendemittelpunkt machen die Situation lesbar. Überfahrbare Bodenleuchten weisen bei Dunkelheit gestalterisch auf das Ende des allgemein befahrbaren Bereiches hin.

Die Gestaltung des Löwengrabens ist in Anbetracht seiner Bedeutung als Verkehrs- und Anlieferungszone (u. a. Coop), aber auch aufgrund seiner räumlichen Breite grosszügiger ausgebaut. Die Lage der beiden breiten Granitstreifen gewährleistet im Fahrbereich das Kreuzen der Fahrzeuge bzw. das Vorbeifahren an stehenden Lastwagen (Anlieferung). Die Fahrbahn ist gegenüber den Granitstreifen etwas tiefergelegt.

Massgebend für die asymmetrische Anordnung der Fahrbahn sind die Nutzungsanforderungen auf der Seite Jailhotel Löwengraben (Strassenrestaurant und Vorfahrt), die neu gestaltete Sammelstelle inklusive Mulde sowie die Abstellflächen für Velos und Motorräder.

Der Übergang vom St.-Karli-Quai in den Löwengraben ist niveaulos konzipiert, was eine geringe Absenkung der Fahrbahn Löwengraben zur Folge hat. Die Randsteine des St.-Karli-Quais und der Brüggligasse werden an die neue Situation angepasst.

Die Beschreibungen in diesem Kapitel 3.1 beziehen sich auf das ursprüngliche Projekt „Grossstadtgraben“. Die aktuelle Planung weicht jedoch in einzelnen Punkten davon ab. Diese Abweichungen werden in Kapitel 4.2 aufgezeigt.

3.2 Veloparkierungskonzept Innenstadt

Bereits heute sind in der Altstadt, im Gebiet der Kleinstadt, rund um den Bahnhof und im Hirschmattquartier die Veloabstellplätze sehr gut ausgelastet, zum Teil sogar überbelegt. An neuralgischen Punkten (wie etwa an der Bahnhofstrasse) ist die Nachfrage grösser als das Angebot. Der Veloordnungsdienst versucht, u. a. die Durchgänge und Notzufahrten von zum Teil „wild“ parkierten Velos frei zu halten. Der Druck nimmt aber stetig zu, Handlungsbedarf für mehr Abstellplätze ist offensichtlich. Der Stadtrat plant, die Bahnhofstrasse, das Hirschmattquartier und eben auch den Grendel städtebaulich aufzuwerten. Die heute bestehenden Veloabstellplätze insbesondere an der Bahnhofstrasse entlang der Reuss und im Grendel stehen teilweise im Konflikt zur städtebaulichen Attraktivierung und zum Platzbedarf für Fussgängerinnen und Fussgänger. Für die Planung dieser öffentlichen Aussenräume ist es sehr wichtig, den zukünftigen Bedarf und mögliche Lösungsansätze für die Veloparkierung zu kennen.

Unter der Federführung des Tiefbauamts wird derzeit ein Veloparkierungskonzept für die Innenstadt von Luzern erarbeitet. Dieses soll Anfang Jahr 2015 vorliegen und wird als Grundlage zu den weiteren Arbeiten für die Veloparkierung im Projekt Neugestaltung Grendel bis Löwengraben dienen.

3.3 Mobilitätsstrategie

Die Stadt soll auch in Zukunft attraktiv und für alle sicher erreichbar bleiben. In der Stadt Luzern mit ihren engen Grenzen werden in den nächsten Jahrzehnten kaum neue Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Deshalb will der Stadtrat auf den vorhandenen Verkehrsflächen zusätzliche Kapazitäten bereitstellen, indem er die Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten verlagert. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen umwelt- und energieeffiziente Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs. Für die Bewältigung der zukünftigen Mobilitätsnachfrage ist es daher notwendig, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr zu fördern. Der Stadtrat hat deshalb eine Mobilitätsstrategie formuliert, die aufzeigt, wie die steigende Mobilitätsnachfrage konkret bis 2035 bewältigt werden kann. Der Grosse Stadtrat hat die Strategie im Juni 2014 mit B 5/2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Aufwertung des Grendels ist Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie und in der Teilstrategie öffentlicher Raum als mittelfristige Massnahme mit Umsetzung bis ins Jahr 2020 aufgeführt. Mit dieser Teilstrategie wird die Aufwertung von Strassen und öffentlichen Räumen als Lebens- und Aufenthaltsräume angestrebt. Zudem ist in der Teilstrategie Veloverkehr festgehalten – ebenfalls als mittelfristige Massnahme mit Umsetzung bis ins Jahr 2020 –, im Raum Altstadt und Bahnhofplatz je eine Veloparkierungsanlage realisieren zu wollen.

3.4 Denkmalpflegerische Bedeutung der Altstadt

Die Achse Grendel–Löwengraben war Teil der ersten inneren Stadtbefestigung. Bereits kurz nach der Stadtgründung zur Zeit der Eröffnung des Gotthardpasses um 1220 entstand entlang dieser Linie ein turmbewehrter Mauerring um die sogenannte „Grossstadt“. Der heutige Grendel war ein Graben, der bis zum Falkenplatz mit Seewasser gefüllt war. Vom See her konnten Schiffe durch einen schiffbaren Durchgang (genannt Grendel) durch die mittelalterliche Luzerner Stadtbefestigung ins Innere der Grossstadt gelangen. Erst nach dem Sieg in der Schlacht bei Sempach erweiterte Luzern seine Befestigung und baute bis 1408 die Museggmauer.

Im 19. Jahrhundert wurde der innere Befestigungsring und seine Türme nach und nach abgebrochen. Am massivsten war der städtebauliche Eingriff beim Grendel, jenem letzten Stück Stadtgraben, das 1822 zugedeckt wurde. Eine Kloake verwandelte sich in eine Geschäftsstrasse. Das Sentitor und die Sentimauer wurden 1833 abgerissen, die Tore am Kapellplatz 1836 und der Lederturm am Grendel 1848. Seit den 1860er-Jahren verdrängten sechsgeschosige Wohn- und Geschäftshäuser die mittelalterliche Stadtrandbebauung. Bis in die 60er-Jahre des 19. Jahrhunderts wurden sämtliche Türme und Tore der Befestigung abgebrochen. Die wenigen Überreste des inneren Befestigungsringes auf der rechten Reussseite sind der Turm des Zur-Gilgen-Hauses sowie Reste des Mühltors am Gebäude der ehemaligen Münzstätte am Mühlenplatz (Mühlenplatz 9).

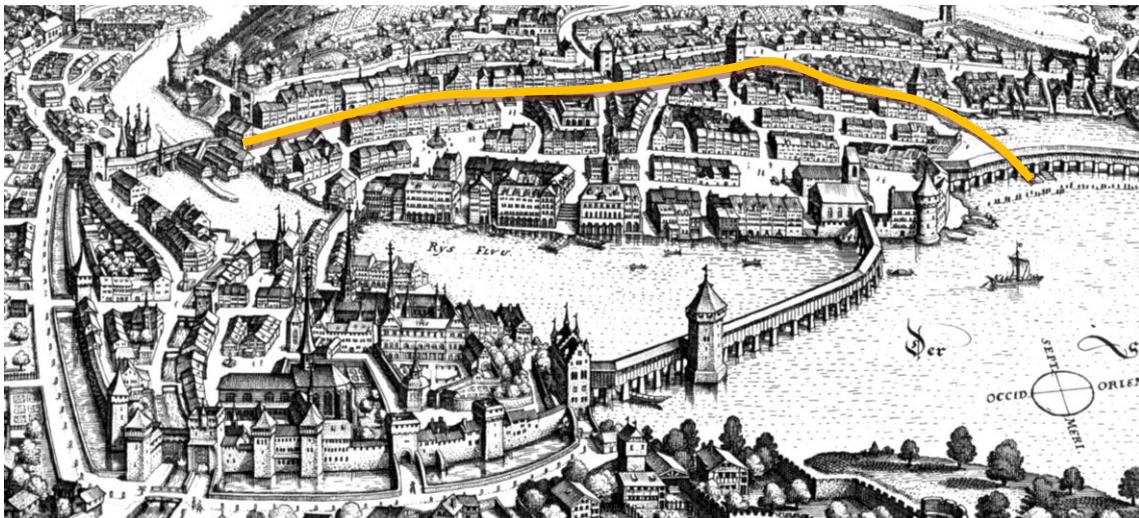


Abb. 2: Die Achse Grendel–Löwengraben als Teil des inneren Befestigungsringes (Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae. 1642)

3.5 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

Bestehende Bauten und Anlagen müssen spätestens bis 2023 behindertengerecht sein.

Aufgrund der Strategie des Tiefbauamtes sollen nach Möglichkeit in Projekten aller Art Synergien genutzt und die Vorgaben dieses Gesetzes laufend umgesetzt werden.

4 Projektbeschreibung – aktueller Stand

4.1 Kostenvorgabe („Design to Cost“)

„Design to Cost“ (DTC) ist ein systematisches schrittweises Vorgehen mit dem Ziel, ein Projekt so zu steuern, dass für einen definierten Nutzen und vorgegebenen Zeitrahmen die gesetzten Kostenziele erreicht werden. Die maximalen Baukosten werden beim Projektbeginn festgelegt. Änderungen mit Zusatzkosten während der Planungs- und Bauphase müssen durch Einsparungen an anderer Stelle innerhalb des Projekts kompensiert werden, sodass die tatsächlichen Gesamtkosten bei der Fertigstellung dem geplanten Rahmen entsprechen.

Wieso soll nach dem Modell DTC vorgegangen werden?

- Abstimmung mit der angespannten Finanzlage und der Investitionsplanung der Stadt Luzern
- Erkenntnis aus langem Planungsprozess
- Konsequente Projektoptimierung auf der Kostenseite in der Projektierungs- und Realisierungsphase

Aufgrund der Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse und der Gesamterneuerung Hirschmatt hat der Stadtrat 600 Fr./m² als Grundlage für die maximalen Gesamtkosten von 3,7 Mio. Franken festgelegt (siehe Kapitel 8.2).

4.2 Erkenntnisse aus dem Planungsprozess

Nachdem am 18. Mai 2003 die Stadtluzerner Stimmberechtigten den Kredit für die Neugestaltung des Strassenraums auf der Achse Grendel–Löwengraben knapp abgelehnt hat, wurden weitere Projekte für diesen Strassenabschnitt erarbeitet, ohne jedoch zur Realisierung zu gelangen. Die Gründe für das Scheitern waren vielfältig. Im aktuell vorliegenden Projekt sind folgende Änderungen im Vergleich zum ursprünglichen, unter Punkt 3.1 beschriebenen Projekt „Grossstadtgraben“ vorgesehen:

- Bereich Grendel: Es sind keine Sitzbänke vorgesehen. Sitzgelegenheiten bestehen beim Falkenplatz sowie in den Boulevardrestaurants.
- Bereich Falkenplatz: Es ist keine Umgestaltung des Falkenplatzes geplant. Insbesondere wird die bestehende Pflasterung und der bestehende Brunnen beibehalten.

4.3 Visualisierung in Form von Symbolbildern

Im Folgenden illustriert je ein Symbolbild die zukünftige Situation im Vergleich zu heute in den zwei Abschnitten Grendel und Löwengraben. Die definitive Ausgestaltung wird im Rahmen der Detailplanung konkretisiert und kann aus Kostengründen vom Projekt „Grossstadtgraben“ und aufgrund neuer Erkenntnisse im Verlauf des Planungsprozesses von den Symbolbildern abweichen.



Abb. 3: Symbolbild Grendel heute



Abb. 4: Symbolbild Grendel morgen



Abb. 5: Symbolbild Löwengraben heute



Abb. 6: Symbolbild Löwengraben morgen

4.4 Verkehrsregime

An den heute gültigen Verkehrsanordnungen wird auch in Zukunft grundsätzlich festgehalten. Ausgenommen davon ist der Löwengraben: Dieser könnte bei einer entsprechenden Umgestaltung auch als Begegnungszone signalisiert werden. Dazu ist jedoch ein verkehrstechnisches Gutachten notwendig, in dem die Zweckmässigkeit einer solchen Signalisation nachgewiesen wird. Grundsätzlich ist eine Begegnungszone nur dort sinnvoll, wo ein häufiges flächiges Queren der Fahrbahn erwünscht ist. Dies ist heute im Löwengraben noch nicht der Fall, mit der weiteren Entwicklung des Löwengrabens könnte sich dies zukünftig aber ändern.

Auf der Achse Grendel–Falkenplatz–Grabenstrasse–Löwengraben verläuft eine bedeutende Veloachse durch die Innenstadt von Luzern. Diese ist sowohl im kantonalen wie auch im kommunalen Richtplan enthalten. Die Route ist für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar.

Der Abschnitt Grendel–Falkenplatz–Grabenstrasse ist als Fussgängerzone signalisiert. Die Grabenstrasse ist für den Güterumschlag nur als Einbahnstrasse vom Falkenplatz Richtung Löwengraben befahrbar, ausgenommen davon ist der Radverkehr. Der Löwengraben ist in beiden Richtungen befahrbar mit Wendemöglichkeit für PKWs beim Reisebüro Löwengraben.

Die Zufahrt zum Güterumschlag in der Fussgängerzone ist werktags in der Zeit von 6.00 bis 10.00 Uhr generell gestattet. Während der übrigen Zeit erteilt die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen von Fall zu Fall für Lieferfahrten, die unaufschiebbar in der Sperrzeit durchgeführt werden müssen, eine Zufahrtsbewilligung. In Ausnahmefällen kann dazu eine Jahresbewilligung erteilt werden.

Der Grendel, der Falkenplatz, der Löwengraben und die Grabenstrasse sind mit einem Zonenparkverbot signalisiert. Der Güterumschlag im Sinne des Gesetzes ist möglich. Die Fahrzeuge dürfen jedoch nicht verkehrsbehindernd oder sogar verkehrsgefährdend aufgestellt werden, indem die Durchfahrt für andere Fahrzeuge verunmöglicht wird.

Im Löwengraben sind heute drei Kurzzeitparkplätze beim Reisebüro mit einer maximalen Parkierungszeit von 30 Minuten signalisiert. Diese werden grundsätzlich beibehalten.

Um das Wenden beim Wendeplatz Löwengraben zu gewährleisten, ist in diesem Bereich ein Halteverbot signalisiert.

4.5 Nutzungen

Für Auslagen, Strassencafés usw. sollen auf dem öffentlichen Grund Zonen vorgesehen werden, die von Anstössern benutzt werden können. Grundsätzlich ist ein Lichtraumprofil von 6,00 m Breite und 4,50 m Höhe für Fussgänger, Velos und Motorfahrzeuge freizuhalten. Auf geeigneten Strecken darf dieses Lichtraumprofil bis auf 3,50 m Breite und 4,50 m Höhe (Mindestdurchfahrtsbreite für Feuerwehr) eingeschränkt werden. In Kurven sind die Schleppkurven der Lastwagen zu berücksichtigen. Die entsprechenden Nutzungsbereiche und Möblierungen sind mit der weiteren Planung vorzuschlagen. Bereitstellungsräume für die turnusmässige Entsorgung durch die öffentlichen Dienste sowie für private Zulieferer sind vorzusehen.

4.6 Ausstattung, Stadtmöblierung

- Es sind Strassenbeläge vorzusehen, die auch den Anforderungen und Belastungen des Lastwagenverkehrs (Anlieferung / Verkehrslastklasse 3) genügen. Die Beläge sollen fussgänger- und behindertenfreundlich sein.
- Die bestehenden Sammelcontainer wie auch die Entsorgungsmulde des Strasseninspektors beim Löwengraben sind wiederum in gleicher Grösse auf öffentlichem Grund einzuplanen. Dabei ist eine Standortverschiebung von maximal 200 Metern zulässig.
- Um die Stromversorgung für zukünftige Anlässe im Strassenraum sicherzustellen, sind voraussichtlich vier spezielle Stromversorgungsstellen wie beim Rathausquai vorzusehen. Die genaue Anzahl und die Lage muss im Rahmen der Projektierung mit Stadtraum und Veranstaltungen (STAV) sowie ewl geklärt werden.
- Generell ist eine „Übermöblierung“ der Strassen- und Platzräume zu vermeiden. Die Möblierung für Bänke, Leuchtmittel, Brunnen, Telefonkabinen usw. ist konkret vorzuschlagen.

4.7 Beleuchtung

Der Plan Lumière gilt als Leitbild für die Festlegung der Beleuchtung. Generell ist eine flexible Anordnung gewünscht. Das Lichtraumprofil für Lastwagen von mindestens 4,50 m Höhe ist einzuhalten.

4.8 Schnittstellen zu den Projekten Parkhaus Musegg und Metro/Parkhaus Reussegg

In der näheren Umgebung des Perimeters Grendel–Löwengraben sind zurzeit private Projekte in Abklärung: Parkhaus Musegg und Metro/Parkhaus Reussegg. Beide Projekte sind grundsätzlich mit der vorliegenden Planung zur Neugestaltung Grendel–Löwengraben kompatibel und haben keine Auswirkung auf die Terminplanung der Neugestaltung.

Soweit bekannt, würde man bei einem Parkhaus Musegg auf der untersten Parkebene zu Fuss durch eine nur 100 Meter lange Passage zwischen Amtsgericht und Café Heini auf den Falkenplatz gelangen. Dieser Ausgang wäre die einzige Schnittstelle/Anbindung zur Neugestaltung Grendel-Löwengraben, welche bauliche Anpassungen erfordert. Bei einer Metro, die das Parkhaus Reussegg mit dem Schwanenplatz verbindet, würden die Ein-/Ausstiegstellen ausserhalb des Perimeters Grendel-Löwengraben direkt am Schwanenplatz liegen, wodurch nicht mit einer Beeinträchtigung des neu gestalteten Gebiets Grendel-Löwengraben zu rechnen ist.

5 Projektorganisation

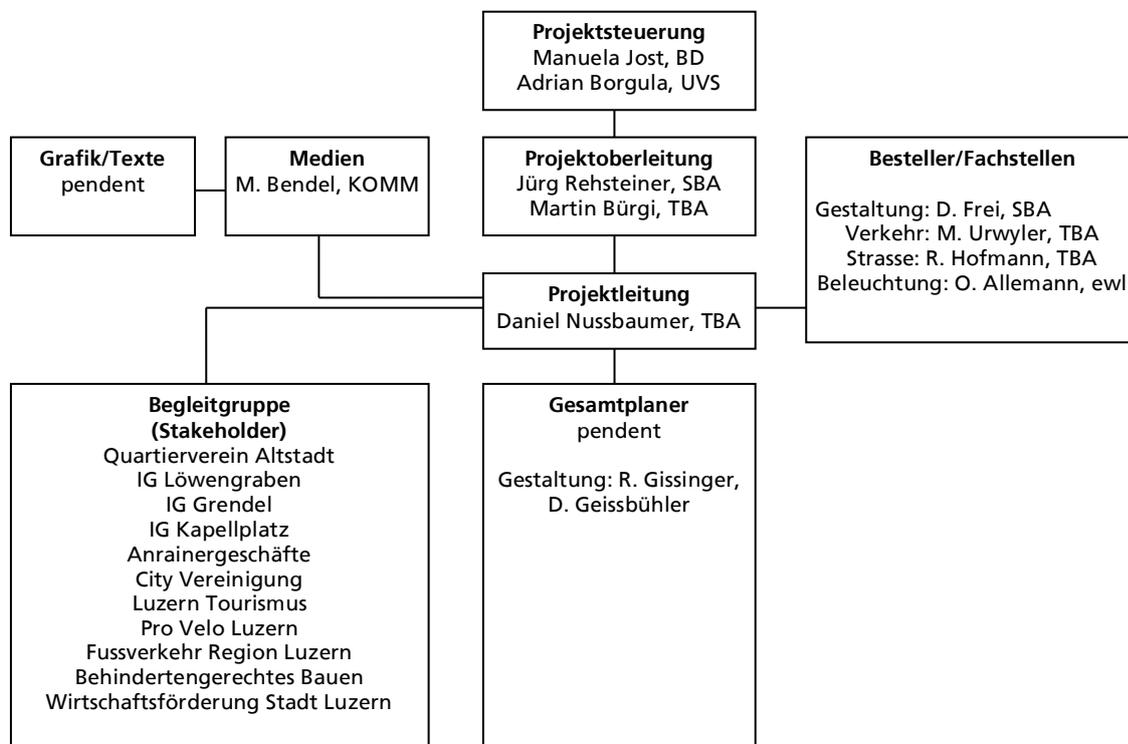


Abb. 7: Projektorganisation

6 Terminplanung

Die nachfolgende Grafik zeigt die Terminplanung des gesamten Neugestaltungsprojekts sowie die terminlichen Abhängigkeiten mit dem Leitungssanierungsprojekt und dem Veloparkierungskonzept.

Im Jahr 2015 sind neben der Kreditbewilligung in erster Linie Projektierungsarbeiten vorgesehen. Der vorliegende Kreditantrag unterliegt dem fakultativen Referendum. Eine allfällige Volksabstimmung müsste innert sechs Monaten nach Ablauf der Referendumsfrist durchgeführt werden.

Für 2016 sind das Projektbewilligungsverfahren sowie der Start der Baumeisterausschreibung und des Ausführungsprojekts geplant. Diese werden 2017 abgeschlossen, damit 2018 und 2019 die Ausführung erfolgen kann. Die Ausführungsplanung geht davon aus, dass die Baumeisterarbeiten jeweils vom Frühling bis Herbst ausgeführt werden.

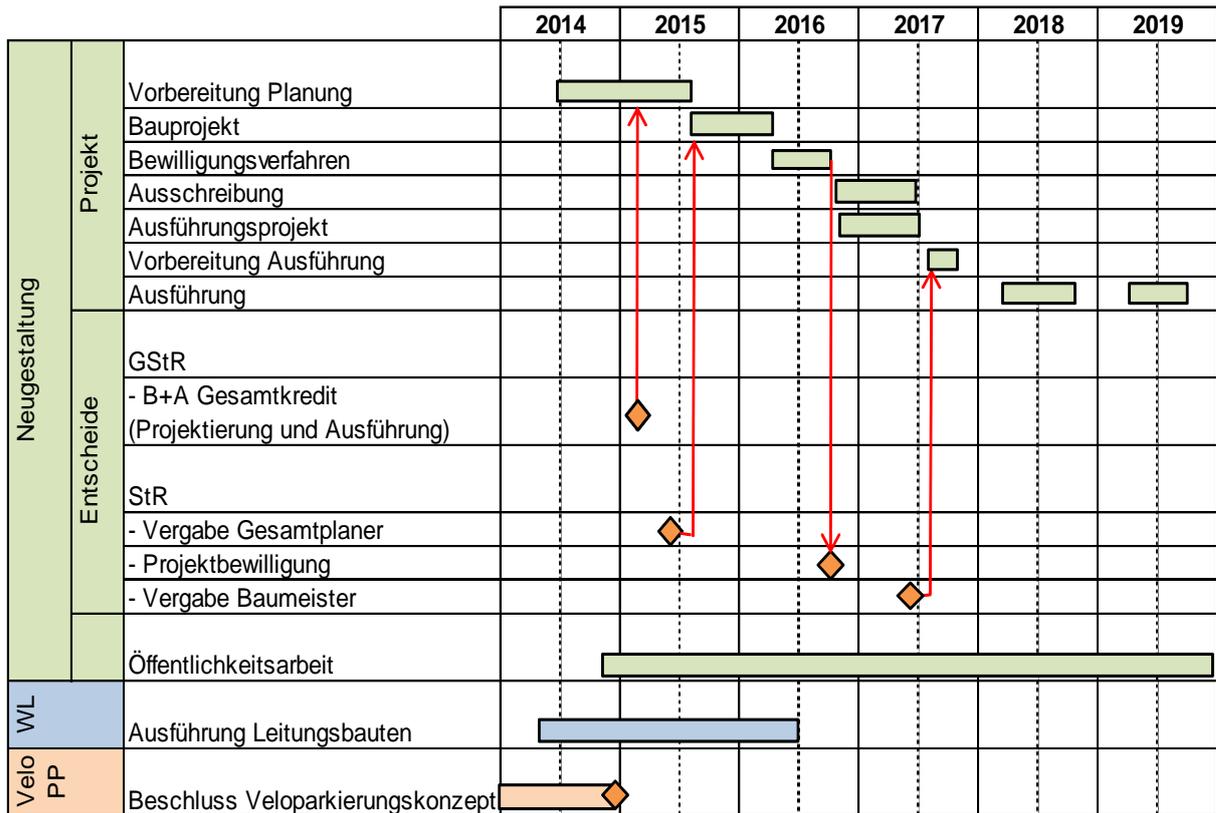


Abb. 8: Terminplanung

7 Kommunikation

Dem Bereich Grendel-Löwengraben wird von der Bevölkerung Luzerns, verschiedenen Interessengruppen, dem ansässigen Gewerbe und der Anwohnerschaft grosses Interesse entgegengebracht. Das Bedürfnis nach Information über die Planung ist nach der langen Vorgeschichte, dem negativen Volksentscheid 2003, den zahlreichen politischen Vorstössen und Medienberichten und nicht zuletzt nach dem Projekt „Walk of Watches“ sehr hoch. Diesem Bedürfnis soll Rechnung getragen werden, indem insbesondere die Begleitgruppe, die Verkehrskommission und die Baukommission des Grossen Stadtrates zielgerichtet über den Planungsfortschritt informiert werden.

8 Kosten und Finanzierung

8.1 Übersicht der Investitionskosten

Es wird ein Gesamtkredit für die Planungs- und Ausführungskosten beantragt. Aufgrund der in der Vergangenheit bereits erfolgten Planungsaktivitäten erreicht der Planungsaufwand insgesamt eine Höhe, die betragsmässig in der Kompetenz des Grossen Stadtrates liegt. Der Gesamtkredit wird beantragt, weil die aktuellen Eckwerte dank früherer Planungen die Vorgehensweise einer Kostenvorgabe für die Ausführung ermöglichen (siehe Kapitel 4.1). Damit kann das weitere Vorgehen in einem frühen Stadium mit dem Parlament diskutiert werden. Zudem gewährleistet diese Vorgehensweise auf der Zeitachse, dass die Neugestaltung der Oberfläche nach Abschluss der Leitungssanierungen in Angriff genommen werden kann.

Der Stadtrat hat maximale Gesamtkosten von 3,7 Mio. Franken inkl. Mehrwertsteuer ($600 \text{ Fr./m}^2 \times 6'105 \text{ m}^2 = \text{Fr. } 3'663'000.-$) vorgegeben. Die Kosten für das Projekt Neugestaltung Grendel–Löwengraben setzen sich wie folgt zusammen:

Kostenzusammensetzung	Grendel und Falkengasse <small>1'616</small>	Falkenplatz <small>698</small>	Grabenstrasse <small>1'306</small>	Löwengraben <small>2'485</small>	Total <small>6'105</small>	[Fr./m ²]	[%]
Landerwerb, Vermessung	30'000	20'000	60'000	30'000	140'000	23	4
Baukosten	613'000	254'000	453'000	943'000	2'263'000	371	61
Honorar und übrige Kosten	257'000	108'000	205'000	391'000	961'000	157	26
Diverses Unvorhergesehenes 10 %	90'000	38'000	72'000	136'000	336'000	55	9
Total (inkl. MWSt)	990'000	420'000	790'000	1'500'000	3'700'000	606	100

Abb. 9: Kostenzusammensetzung, Basis NPK-Index April 2014; 105,3 Punkte

Die Rubrik „Baukosten“ umfasst alle Baumassnahmen für die stadträumliche Aufwertung, die Behindertengerechtigkeit und die Veloabstellplätze (keine Velostation).

Die Rubrik „Diverses Unvorhergesehenes“ umfasst die im aktuellen Projektstand (Projektwettbewerb) noch nicht bestimmten Projektinhalte sowie das Unvorhergesehene bei der Bauausführung. Die Höhe von 10 Prozent entspricht den Gepflogenheiten und Erfahrungen bei Sanierungsprojekten im Tiefbau.

Die vier Abschnitte Löwengraben (blau), Grabenstrasse (rot), Falkenplatz (violett) sowie Grendel inkl. Falkengasse (gelb) können visuell wie folgt dargestellt werden:

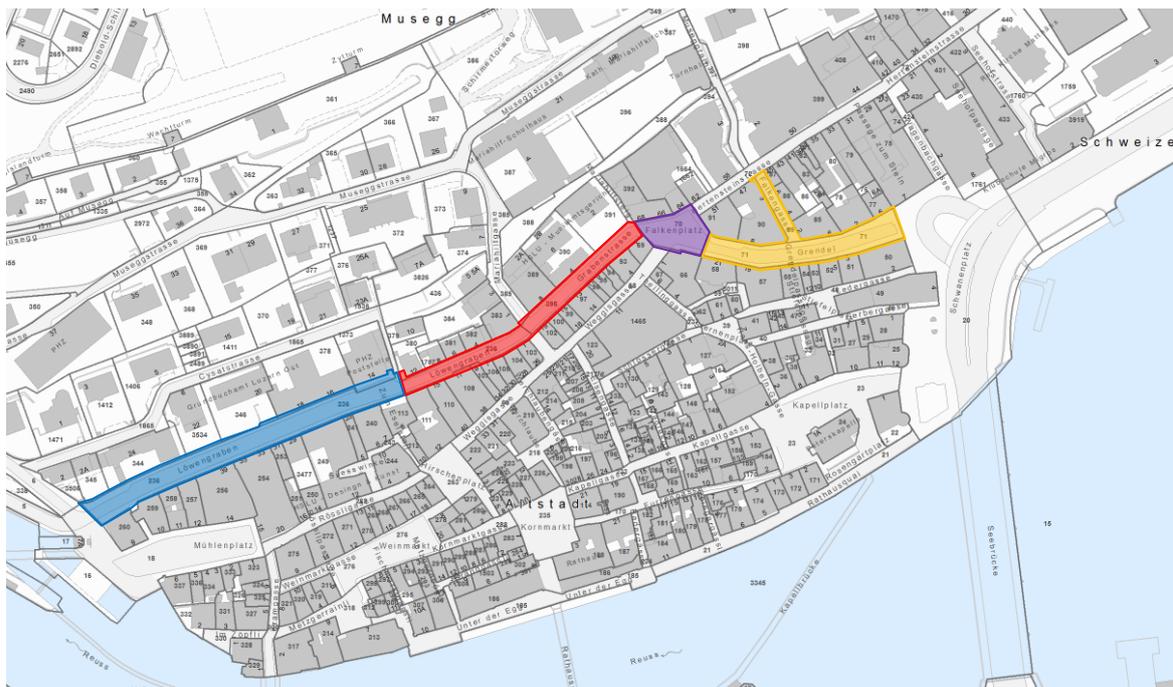


Abb. 10: Kostenperimeter Löwengraben–Grendel

Die Gesamtkosten für das Projekt Neugestaltung Grendel–Löwengraben setzen sich aus den mit diesem Bericht und Antrag beantragten Projektierungs- und Realisierungskosten von Fr. 3'374'000.– sowie aus den bereits separat bewilligten Planungskrediten in der Höhe von total Fr. 326'000.– zusammen. Insgesamt belaufen sich damit die Kosten auf 3,7 Mio. Franken.

8.2 Finanzierung durch die Stadt Luzern

Die Stadt Luzern als Bauherrin trägt die gesamten Kosten dieses Projekts von Fr. 3'700'000.–. Davon wurden im Jahr 2014 Fr. 70'000.– für Projektierungsleistungen ausgegeben (I62096.14) und für 2015 ein Planungskredit (I62096.15) im Umfang von Fr. 256'000.– mit dem Voranschlag 2015 bewilligt.

Die zu kreditierende Summe beträgt nach Abzug der bewilligten Kredite 3,374 Mio. Franken.

In der Gesamtplanung 2015–2019 sind für das Projekt (I62096) die beantragten Investitionsausgaben exklusive bereits bewilligter Planungskredite 2014 und 2015 von insgesamt 3,374 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2016: 0,23 Mio. Franken, 2017: 1,84 Mio. Franken, 2018: 1,30 Mio. Franken.

Folgekosten

Direkte Folgekosten ergeben sich aus diesem Bericht und Antrag nicht. Die durch das Tiefbauamt zu verantwortenden Flächen verändern sich nicht. Auch die Unterhaltsaufwendungen seitens des Strasseninspektorats sowie der Stadtgärtnerei bleiben unverändert. Da es sich beim beantragten Bauvorhaben überwiegend um Ersatzinvestitionen zum Ausgleich des Wertverlustes handelt, steigen der Wiederbeschaffungswert und folglich auch die notwendigen Kosten für den Ausgleich des Wertverlustes nicht an.

8.3 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastende Konti

Die beantragte Finanzierung ist in Form eines Sonderkredits nach Art. 61 Abs. 1 der Gemeindeordnung (GO) zu bewilligen. Gemäss Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2 in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO unterliegt der Beschluss dem fakultativen Referendum.

Die Aufwendungen für die Projektierung und Realisierung der Neugestaltung Grendel bis Löwengraben in der Höhe von Fr. 3'374'000.– werden in der Investitionsrechnung dem Konto 501.05, Projekt I62096.02, belastet.

9 Parlamentarische Vorstösse

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung Grendel–Löwengraben sind im Verlauf der vergangenen Jahre folgende politischen Vorstösse eingegangen und vom Grossen Stadtrat behandelt worden:

- Das Postulat 48 (2004/2008): „Für eine Begegnungszone im Löwengraben-West“ von Markus Mächler und Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion wurde am 3. November 2005 überwiesen. Die Überprüfung der Situation im Löwengraben West hat ergeben, dass zum heutigen Zeitpunkt die Vorgaben für eine Begegnungszone nicht erfüllt sind. Der Stadtrat will sich dem Anliegen jedoch nicht verschliessen und stellt daher in Aussicht, dass abhängig von der weiteren Entwicklung des Löwengrabens eine Begegnungszone in Zukunft durchaus möglich wäre.
- Die Motion 136 (2004/2008): „Grendel: Tor zum Marktplatz Altstadt im Umbruch“ von Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion wurde am 8. Februar 2007 vom Grossen Stadtrat überwiesen. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird die Forderung erfüllt, dem Parlament einen Vorschlag für ein neues Projekt am Grendel zu unterbreiten. Dieses Projekt soll den Grendel als wichtiges Tor zur Fussgängerzone Altstadt städtebaulich aufwerten, um dem Marktplatz Altstadt die nötige Unterstützung zukommen zu lassen. Diese städtebauliche Aufwertung wird mit dem vorliegenden Projekt angestrebt.
- Die Motion 380 (2004/2008) von Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion: „Planung Grendel/Löwengraben – eine Chance für die Luzerner Altstadt“ wurde am 25. September 2008 vom Grossen Stadtrat überwiesen. Darin wird verlangt, dass die Planung für dieses Projekt in der Altstadt in einer ge-

samthaften Planung der Achse Grendel–Löwengraben angegangen werden soll, um diesen Teil der Innenstadt touristisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich aufzuwerten. Mit dem nun vorliegenden Projekt wird dieser Forderung nachgekommen. Der Abschnitt Grendel–Löwengraben wird mit dem Ziel einer stadträumlichen Aufwertung gesamtheitlich geplant. Insbesondere die auch in der Motion nachgefragte Terminplanung und Projektorganisation liegen vor. Die Aufenthaltsqualität wird durch die stadträumliche Aufwertung verbessert. Die Nutzungsflexibilität wird durch neue Stromversorgungsstellen, geringere Anschlaghöhen der Randabschlüsse und die teilweise Verbreiterung der Gehwege ermöglicht. Die Begleitgruppe wird systematisch über den Planungsfortschritt informiert.

- Das Postulat 1 (2012/2016): „Grendel: Die Planung soll zügig weitergehen“ von Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion wurde am 25. April 2013 überwiesen. Mit vorliegendem Bericht und Antrag soll die Neugestaltung Grendel–Löwengraben zügig vorangetrieben werden. Damit das Stadtparlament möglichst rasch entscheiden kann, ob die Stossrichtung der Planer stimmt, wurde der Design-to-Cost-Ansatz gewählt.
- Das Postulat 161 (2012/2016): „Aufwertung des Grendels zusammen mit Partnern“ von Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion wurde am 25. September 2014 teilweise überwiesen. Der Stadtrat war offen für eine ergänzende finanzielle Beteiligung Dritter, mit der ein gestalterischer Mehrwert hätte realisiert werden können. Da bis Ende Sommer 2014 jedoch keine konkreten Absichten auszumachen waren, wird das Projekt ohne Partner zügig weiterbearbeitet.

10 Gesamtwürdigung

Der Verkehr ist eines der vier prioritären Handlungsfelder der Gesamtplanung 2015–2019. Dabei soll der Massnahmenplan aus der Verkehrssicherheitsanalyse kontinuierlich umgesetzt werden, indem Werkleitungssanierungen, Verkehrssicherheitsmassnahmen, Massnahmen für ein behindertengerechtes Strassennetz und teilweise auch stadträumliche Aufwertungen zu kombinierten Projekten vermehrt zusammengefasst werden. Das schafft Synergien, sodass sich die Stadt trotz knappen Finanzen weiterentwickeln kann. Das Projekt Grendel–Löwengraben ist ein wesentliches Projekt, um diese Ziele aus der Gesamtplanung zu erreichen.

Der Stadtrat will die Chance nutzen, nach der Sanierung der Werkleitungen den Grendel und den Löwengraben aufzuwerten. Mit den vorgesehenen Massnahmen werden die Handlungsfelder zielführend angegangen. Es profitieren alle: die Bewohnerinnen und Bewohner, die Touristen, die Gewerbetreibenden und die Konsumentinnen und Konsumenten; das Quartier wird aufgewertet und kann in Zukunft vielfältiger genutzt werden.

Die Achse Grendel–Löwengraben erfährt eine stadträumliche Aufwertung

Die Aufenthaltsqualität wird durch die stadträumliche Aufwertung verbessert. Durch die Neugestaltung entsteht ein qualitativ hochwertiger Stadtraum, der vielfältige Nutzungen zulässt. Damit gewinnt der Altstadtbereich Grendel–Löwengraben an Attraktivität, und es werden andere Plätze in der Altstadt entlastet. Zudem soll mit einer geschickten Planung eine hohe Nutzungsflexibilität in der Zukunft ermöglicht werden können.

Die Neugestaltung entspricht dem Verkehrsregime und erfüllt die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie der Verkehrssicherheit

Die Stadt Luzern erhält eine Strasseninfrastruktur, die sowohl den Anforderungen der Verkehrssicherheit wie auch des Behindertengleichstellungsgesetzes entspricht. Die Verkehrssicherheit wird erhöht, und das Verkehrsregime sowie die Strassenraumgestaltung werden aufeinander abgestimmt.

Die Veloparkierungssituation ist optimal gelöst

Im Perimeter Grendel–Löwengraben können mit der Umsetzung dieser Neugestaltung in Abstimmung mit und unter Vorgabe des Veloparkierungskonzepts Innenstadt Lösungen für die Veloparkierung gefunden werden, die für alle Beteiligten (Velofahrende sowie auch Geschäfte und Anwohnerschaft) befriedigend sind.

Es soll eine einfache funktionale und der zentralen Lage entsprechend würdige Lösung gefunden werden. Damit setzt sich die in den letzten Jahren durchgeführte Verbesserung der Oberflächengestaltung von Gassen und Plätzen in der Altstadt auch vom Grendel bis zum Löwengraben fort. In Zeiten mit angespannter Finanzlage können mit dem Modell Kostenvorgabe („Design to Cost“) die vorgegebenen Ziele mit den beim Projektbeginn festgelegten maximalen Baukosten erreicht werden.

11 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb,

- für die Neugestaltung Grendel–Löwengraben einen Kredit von 3,374 Mio. Franken zu bewilligen;
- das Postulat 48, Markus Mächler und Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion, vom 4. April 2005: „Für eine Begegnungszone im Löwengraben-West“, als erledigt abzuschreiben;
- die Motion 136, Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion, vom 20. April 2006: „Grendel: Tor zum Marktplatz Altstadt im Umbruch“, als erledigt abzuschreiben;
- die Motion 380, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 11. April 2008: „Planung Grendel/Löwengraben – eine Chance für die Luzerner Altstadt“, als erledigt abzuschreiben;
- das Postulat 1, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 5. September 2012: „Grendel: Die Planung soll zügig weitergehen“, als erledigt abzuschreiben;
- das Postulat 161, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, vom 19. Februar 2014: „Aufwertung des Grendels zusammen mit Partnern“, als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 26. November 2014



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 32 vom 26. November 2014 betreffend

Neugestaltung Grendel–Löwengraben,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Für die Neugestaltung Grendel–Löwengraben wird ein Kredit von 3,374 Mio. Franken bewilligt.
- II. Das Postulat 48, Markus Mächler und Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion, vom 4. April 2005: „Für eine Begegnungszone im Löwengraben-West“, wird als erledigt abgeschlossen.
- III. Die Motion 136, Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion, vom 20. April 2006: „Grendel: Tor zum Marktplatz Altstadt im Umbruch“, wird als erledigt abgeschlossen.
- IV. Die Motion 380, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 11. April 2008: „Planung Grendel/Löwengraben – eine Chance für die Luzerner Altstadt“, wird als erledigt abgeschlossen.
- V. Das Postulat 1, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 5. September 2012: „Grendel: Die Planung soll zügig weitergehen“, wird als erledigt abgeschlossen.
- VI. Das Postulat 161, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, vom 19. Februar 2014: „Aufwertung des Grendels zusammen mit Partnern“, wird als erledigt abgeschlossen.
- VII. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern,
(unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderung)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 32 vom 26. November 2014 betreffend

Neugestaltung Grendel–Löwengraben,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Für die Neugestaltung Grendel–Löwengraben wird ein Kredit von 3,374 Mio. Franken bewilligt.
- II. Das Postulat 48, Markus Mächler und Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion, vom 4. April 2005: „Für eine Begegnungszone im Löwengraben-West“, wird ~~als erledigt~~ **abgeschrieben nicht** ~~abgeschrieben~~.
- III. Die Motion 136, Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion, vom 20. April 2006: „Grendel: Tor zum Marktplatz Altstadt im Umbruch“, wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Die Motion 380, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 11. April 2008: „Planung Grendel/Löwengraben – eine Chance für die Luzerner Altstadt“, wird als erledigt abgeschrieben.
- V. Das Postulat 1, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 5. September 2012: „Grendel: Die Planung soll zügig weitergehen“, wird als erledigt abgeschrieben.
- VI. Das Postulat 161, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, vom 19. Februar 2014: „Aufwertung des Grendels zusammen mit Partnern“, wird als erledigt abgeschrieben.

VII. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 5. März 2015

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Jörg Krähenbühl
Ratspräsident



Hans Büchli
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat



Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 32/2014 Neugestaltung Grendel-Löwengraben:

Die **Protokollbemerkung 1 zu Kapitel 2.1 auf Seite 10** lautet:

„Der Stadtrat beobachtet den Nutzungsmix am Grendel, an der Grabenstrasse und am Löwengraben und setzt sich gemeinsam mit ansässigen Betrieben für einen Nutzungsmix im Sinne der städtischen Bevölkerung ein.“

Die **Protokollbemerkung 2 zu Kapitel 4.4 auf Seite 19** lautet:

„Der Löwengraben ist gleichzeitig mit der Umgestaltung als Begegnungszone zu signalisieren.“

Die **Protokollbemerkung 3 zu Kapitel 6 auf Seite 21** lautet:

„Die Baukommission wird nach Abschluss des Bauprojekts erneut informiert.“