



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 24. April 2013 (StB 274)

B+A 7/2013

Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“

**Von den Stimmberechtigten
angenommen am
22. September 2013**

**Vom Grossen Stadtrat mit einer
Protokollbemerkung und Änderung
beschlossen am 27. Juni 2013
(Protokollbemerkung und definitiver
Beschluss des Grossen Stadtrates am
Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2013–2017

Leitsatz Gesellschaft

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

Stossrichtungen

- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern.

Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

Stossrichtungen

- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen.

Politikbereich Verkehr

Fünfjahresziel 6.2 Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Der Mehrverkehr wird durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011 bis 2014 sind umgesetzt.

Fünfjahresziel 6.3 Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind die (flankierenden) Massnahmen zum Grossprojekt Bypass/Spangen festgelegt. Sie entlasten die Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr.

Politikbereich Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume ist mit einem Konzept definiert und liegt dem Parlament vor. Die öffentlichen Räume sollen partizipativ, unter Einbezug und in Kooperation mit der Bevölkerung gestaltet werden. Erste Massnahmen sind umgesetzt.

Projektplan

162002 Umgestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz

Übersicht

Im November 2011 hat ein Initiativkomitee, welches sich vor allem aus Kreisen der SP Stadt Luzern rekrutierte, die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ eingereicht. Diese verlangt, dass die Stadt Luzern unverzüglich mit der Projektierung einer attraktiven, wenn immer möglich autofreien Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke beginne. Für die Projektierung und attraktive Ausführung soll ein angemessener Ausführungskredit gesprochen werden. Die Neugestaltung soll in einem partizipativen Verfahren, unter Einbezug aller wichtiger Anspruchsgruppen, erfolgen.

Die Bahnhofstrasse ist heute eine zweispurige Gemeindestrasse mit beidseitigem Trottoir. Die Bahnhofstrasse liegt in der Tempo-30-Zone Kleinstadt; im Bereich des Luzerner Theaters hat das Tiefbauamt 2006 eine Begegnungszone eingeführt. Das Bild und die Nutzung der Bahnhofstrasse werden heute durch Parkplätze geprägt: Auf der südlichen Strassenseite sind 33 Autoparkplätze und 4 IV-Parkfelder markiert, auf der reussseitigen Strassenseite bilden die über 200 Velo- und Moto-Abstellplätze, welche zwischen den Bäumen angeordnet sind, einen für Fussgängerinnen und Fussgänger fast undurchdringbaren Riegel.

Aus stadträumlicher Sicht weist die gegenwärtige Situation an der Bahnhofstrasse grosse Mängel auf, deren Behebung mit einer Neugestaltung als prioritär erachtet wird. Wie der Europaplatz, der Mühlenplatz oder auch das rechte Reussufer befindet sich die Bahnhofstrasse an zentraler Lage und müsste städtebaulich entsprechend behandelt werden. Die durch den Verkehr dominierte Nutzung ist unbefriedigend und verhindert die notwendige Stadtraumqualität, welche dieser Bereich als grosses Potenzial in sich trägt.

Die Bahnhofstrasse und deren Gestaltung gaben schon verschiedentlich Anlass zu politischen Vorstössen. Der Stadtrat hat dabei immer betont, dass er der Neugestaltung und der Prüfung einer Verkehrsreduktion auf der Bahnhofstrasse positiv gegenüberstehe. Er hat denn auch ein entsprechendes Projekt in seine strategische Planung aufgenommen, sich aufgrund der aktuellen Finanzlage der Stadt Luzern aber nicht auf einen verbindlichen Realisierungszeitpunkt festgelegt. Der Stadtrat rechnet damit, dass alleine für die Durchführung einer entsprechenden Planung, inklusive des dazu notwendigen Konkurrenzverfahrens, ein Betrag von zirka Fr. 800'000.– bereitgestellt werden muss.

Der Stadtrat ist bereit, die Initiative für eine Neugestaltung der Bahnhofstrasse entgegenzunehmen und diese den Stimmberechtigten der Stadt Luzern zur Annahme zu empfehlen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Die Initiative	5
1.1 Materielles	5
1.2 Rechtliches	6
2 Bisherige politische Vorstösse	7
3 Haltung des Stadtrates	8
4 Bahnhofstrasse und Theaterplatz	9
4.1 Istzustand	9
4.1.1 Die Bahnhofstrasse heute	9
4.1.2 Analyse des Istzustandes	10
4.1.3 Gliederung der Bahnhofstrasse	11
4.2 Städtebauliches Potenzial	12
5 Wettbewerb	13
6 Zeitplan	14
7 Kosten und Finanzierung	14
7.1 Finanzierung	15
8 Anträge	16

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Die Initiative

1.1 Materielles

Im November 2011 hat ein Initiativkomitee, welches sich vor allem aus Kreisen der SP Stadt Luzern rekrutierte, die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ eingereicht.

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat einen Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

„Die Stadt Luzern beginnt unverzüglich mit der Projektierung einer attraktiven, wenn immer möglich autofreien Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke. Für die Projektierung und attraktive Ausführung wird ein angemessener Ausführungskredit gesprochen. Die Stadt gestaltet in einem partizipativen Verfahren, unter Einbezug aller wichtigen Anspruchsgruppen, zwischen Jesuitenkirche, Reuss, Luzerner Theater und Seebrücke ein neues Herzstück für die Stadtbevölkerung und ihre Besucher und Besucherinnen.“

Zur Erläuterung des Begehrens führt das Initiativkomitee weiter aus:

„Endlich attraktiver Stadtraum beidseitig der Reuss

Bisher entfaltet der Stadtraum an der Reuss nur einseitig seine Qualitäten. Eine attraktive, autofreie Bahnhofstrasse von der Jesuitenkirche bis zur Seebrücke, mit dem Theaterplatz zwischen Jesuitenkirche und Luzerner Theater, bietet die einmalige Chance, die Aufenthaltsqualität in diesem Raum für Luzernerinnen und Luzerner, aber auch für Touristinnen und Touristen auf ein neues Niveau zu heben. Als gutes Beispiel für eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums zeigt sich heute der Mühlenplatz.

Ein Gewinn für alle: Attraktiv – Autofrei – Sicher

Die heutige Gestaltung der Bahnhofstrasse als Begegnungszone wird seit deren Einführung immer wieder sehr kritisch diskutiert. Die Bahnhofstrasse ist nicht attraktiv und sie ist für die Benutzerinnen und Benutzer mit Gefahren verbunden. FussgängerInnen, Velofahrende und Autofahrende sind durch die ungenügende Signalisation und Gestaltung verunsichert und

immer wieder Gefahren ausgesetzt. Die autofreie Bahnhofstrasse bietet genügend Platz für sichere und attraktive Lösungen für FussgängerInnen und Velofahrende.

Partizipative Erarbeitung mit allen Anspruchsgruppen

Die autofreie Bahnhofstrasse wird von der Stadt Luzern in einem partizipativen Prozess erreicht. Anwohnende, Gewerbetreibende, weitere wichtige Player im engeren Umfeld der Bahnhofstrasse sowie Institutionen, die sich für FussgängerInnen und Velofahrende einsetzen, werden in den Prozess einbezogen. Auch hier gilt der Prozess am Mühlenplatz als Beispiel: Trotz Widerständen zu Beginn, konnten am Schluss mit allen Involvierten gute Lösungen erarbeitet werden.

Leitlinien für die Attraktivierung der Bahnhofstrasse

- Die Kosten für die Projektierung und die Ausführung sollen sich in einem angemessenen Rahmen bewegen.
- Mögliche räumliche Veränderungen beim Luzerner Theater sollen beobachtet und im Projektverlauf aufgenommen werden.
- Beim Eingang zum Bahnhof vor der Hauptpost sollen die Veloabstellplätze ausgebaut werden.
- FussgängerInnen und Velofahrende sollen gemeinsam mit Rücksichtnahme und in Sicherheit die Bahnhofstrasse nutzen können.“

1.2 Rechtliches

Am 8. November 2011 hat ein Initiativkomitee die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ mit 886 Unterschriften, wovon 816 gültig und 70 ungültig, eingereicht.

Der Stadtrat hat mit Erwahrungsentscheid vom 9. November 2011 (StB 994) das Zustandekommen des Volksbegehrens festgestellt. Gemäss § 39 Abs. 2 des Gemeindegesetzes bzw. Art. 8 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern (GO) überweist der Stadtrat seinen Bericht und Antrag zu einer zustande gekommenen Initiative innert zwölf Monaten seit Einreichung dem Grossen Stadtrat. Diese Frist kann um maximal sechs Monate erstreckt werden (§ 41 Gemeindegesetz); in Gemeinden mit Gemeindeparlamenten ist dafür das Parlament zuständig (§ 43 Gemeindegesetz).

Der Stadtrat ist in seiner Beurteilung des Anliegens der Initiative zum Schluss gekommen, dass diese einen Bezug zu verschiedenen verkehrlichen Brennpunkten im unmittelbaren Umfeld der Bahnhofstrasse hat. Konkret zu erwähnen gilt es den Bahnhofplatz (Vorprojekt Tiefbahnhof), den Bearbeitungsperimeter des Gesamtverkehrskonzepts, den Car-Anhalteplatz Schwanenplatz und die Veloparkierung Altstadt und Bahnhof. Da die Erkenntnisse aus den laufenden Arbeiten an diesen verkehrlichen Brennpunkten im Umfeld der Bahnhofstrasse und die

Analyse und Beurteilung der in den nächsten Jahren in der Stadt Luzern anstehenden Investitionen für den Stadtrat eine wichtige Voraussetzung für die Erarbeitung des Berichtes und Antrages zur Initiative waren, hat er mit B+A 35/2012 vom 24. Oktober 2012 dem Grossen Stadtrat beantragt, die Frist zur Überweisung des entsprechenden Berichtes und Antrages um sechs Monate zu verlängern. Der Grosse Stadtrat hat mit Beschluss vom 20. Dezember 2012 diesem Antrag zugestimmt und die Frist bis zum 8. Mai 2013 verlängert. Innert dieser Frist unterbreitet der Stadtrat dem Grossen Stadtrat den vorliegenden Bericht und Antrag.

Nach § 145 des kantonalen Stimmrechtsgesetzes ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Gemäss Art. 6 Abs. 1 GO kann durch eine Initiative die Abstimmung über einen rechtsetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangt werden, die dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegen. Die als Anregung eingereichte Initiative verlangt, dass die Stadt Luzern unverzüglich mit der Projektierung einer attraktiven, wenn immer möglich autofreien Bahnhofstrasse vom Luzerner Theater bis zur Einmündung in die Seebrücke beginnt. Für die Projektierung und attraktive Ausführung soll ein angemessener Ausführungskredit beschlossen werden. Der Stadtrat hat die Möglichkeit, dem Grossen Stadtrat einen Kredit für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse zu beantragen. Der dafür zu beantragende Kredit wird dem fakultativen Referendum unterliegen, womit die entsprechende Voraussetzung der Gemeindeordnung erfüllt ist. Mit der im Initiativbegehren enthaltenen Beschränkung (Bahnhofstrasse wenn immer möglich autofrei) ist auch ein Verstoss gegen übergeordnetes Recht ausgeschlossen. Das heisst, dass die Bahnhofstrasse nur dann autofrei wird, wenn die entsprechende Verkehrsanordnung nach dem Strassenverkehrsrecht als zulässig und vom dafür zuständigen Stadtrat als angebracht beurteilt wird. Folglich ist die Initiative gültig. Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten ist auch grundsätzlich durchführbar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ gültig ist.

2 Bisherige politische Vorstösse

Die Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Theaterplatzes sowie das für diesen Bereich angemessene Verkehrsregime sind seit längerer Zeit Gegenstand von politischen Diskussionen. So wurden auch immer wieder parlamentarische Vorstösse eingereicht. Nachstehend wird ein Überblick über die letzten paar Jahre gegeben:

- Mit dem Postulat 161 vom 7. August 2006 verlangte Philipp Federer namens der G/JG-Fraktion die „Vergrösserung der Begegnungszone Bahnhofstrasse“. Dies führte in der Folge zum Bericht und Antrag „Konzept Begegnungszonen im Zentrum der Stadt Luzern“ (B+A 30/2009 vom 26. August 2009), welcher mit Beschluss des Grossen Stadtrates vom

29. Oktober 2009 ablehnend zur Kenntnis genommen wurde. Das heisst, das Parlament hat sich gegen eine Vergrösserung der Begegnungszone Bahnhofstrasse ausgesprochen.

- Das Postulat 409 vom 27. Mai 2008: „Sperrung der Bahnhofstrasse beim Luzerner Theater zur attraktiven Durchführung des Wochenmarktes am Dienstag“ von Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, Pius Suter namens der CVP-Fraktion und Hans Stutz namens der G/JG-Fraktion wurde vom Grosse Stadtrat überwiesen.
- Das Postulat 416 vom 6. Juni 2008: „Neugestaltung Bahnhofstrasse“ von Pius Suter namens der CVP-Fraktion, Josef Burri namens der FDP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion wurde vom Stadtrat entgegengenommen. Der Stadtrat hat jedoch darauf hingewiesen, dass aufgrund der Prioritätensetzung die Planung nicht sofort aufgenommen werden könne. Das Postulat wurde vom Grosse Stadtrat überwiesen.
- Das Postulat 301 vom 5. März 2012: „Mehr Veloabstellplätze an der Bahnhofstrasse“ von Nico van der Heiden, Melanie Setz und Dominik Durrer namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Ali R. Celik namens der G/JG-Fraktion wurde vom Grosse Stadtrat überwiesen.

3 Haltung des Stadtrates

Wie der Stadtrat schon bei seinen Stellungnahmen zu den vorstehend genannten politischen Vorstössen ausführte, ist er der Ansicht, dass der Bereich der Bahnhofstrasse und des Theaterplatzes tatsächlich einer Neugestaltung bedarf. Gegenüber der Forderung der Initiantinnen und Initianten nach einer partizipativen Erarbeitung des Projekts zieht der Stadtrat in diesem Fall den Einbezug der Anspruchsgruppen über das ähnliche kooperative Verfahren vor. Er ist auch gerne bereit, zu prüfen, ob die Bahnhofstrasse künftig verkehrsfrei sein soll. Das Teilprojekt „Verkehr und Umfeld“, welches Bestandteil des Gesamtprojekts „Tiefbahnhof Luzern“ ist, stützt dieses Bestreben. Die Projektverfasser kommen zum Schluss, dass eine vom motorisierten Durchgangsverkehr befreite Bahnhofstrasse die Neugestaltung des Bahnhofplatzes im Hinblick auf den künftigen Tiefbahnhof und auf die Bewältigung der zunehmenden Verkehrsnachfrage beim öffentlichen Verkehr begünstigen würde.

Bei der Stellungnahme zum Postulat 416 hielt der Stadtrat fest, dass die Neugestaltung für ihn nicht höchste Priorität hätte. Grund dafür war die Finanzlage der Stadt Luzern, die sich in der Zwischenzeit weiter verschlechtert hat. Trotz der dargelegten Finanzlage der Stadt Luzern ist der Stadtrat aber bereit, dem Parlament und den Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Initiative zur Annahme zu empfehlen. Er will die Planung der Aufwertung in einem kooperativen Verfahren angehen und in diesem Prozess auch die Auswirkungen auf den Verkehr und die an die Bahnhofstrasse angrenzenden Ladengeschäfte prüfen.

Da der Stadtrat der Ansicht ist, dass es sich beim Projekt Bahnhofstrasse um ein zentrales Projekt im Zusammenhang mit der Attraktivierung der Innenstadt handelt, ist er auch bereit, dem Parlament mit dem vorliegenden Bericht und Antrag einen Planungs- und Wettbewerbskredit zum Beschluss zu unterbreiten (siehe dazu die Kapitel „Kosten und Finanzierung“ sowie „Anträge“). Der Stadtrat ist sich bewusst, dass dies nicht als Umsetzung der Initiative gelten kann, weil es sich vorerst nur um einen Planungs- und Wettbewerbskredit handelt, der zudem nicht dem Referendum unterliegt. Die Umsetzung wäre nur mit dem Unterbreiten einer Bauvorlage gegeben. Das von den Initianten geforderte partizipative Planungsverfahren und der aus Sicht des Stadtrates notwendige Wettbewerb, welcher Voraussetzung für die Erarbeitung eines Bauprojekts ist, nehmen aber wesentlich mehr Zeit in Anspruch, als dem Stadtrat bis zur Erarbeitung einer Vorlage zur Verfügung steht. Aus diesem Grunde hat der Stadtrat das im vorliegenden Bericht und Antrag aufgezeigte Vorgehen gewählt.

Wie bereits erwähnt, ist der Stadtrat in seiner Beurteilung des Anliegens der Initiative zum Schluss gekommen, dass diese einen Bezug zu verschiedenen verkehrlichen Brennpunkten im unmittelbaren Umfeld der Bahnhofstrasse hat, so zum Bahnhofplatz (Vorprojekt Tiefbahnhof), zum Bearbeitungssperimeter des Gesamtverkehrskonzepts, zum Car-Anhalteplatz Schwanenplatz sowie zur Veloparkierung Altstadt und Bahnhof. Innerhalb der durch das Parlament gewährten Fristerstreckung von sechs Monaten war es dem Stadtrat zwar nicht möglich, in all diesen Fragestellungen zu abschliessenden Resultaten zu gelangen; es konnten aber für das Projekt Bahnhofstrasse wesentliche Rahmenbedingungen geklärt oder konkretisiert werden. So zeigt sich heute, dass eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Bahnhofstrasse aus Sicht des Vorprojekts Tiefbahnhof zu begrüssen wäre. Im Teilprojekt „Verkehr und Umfeld“ des Vorprojekts Tiefbahnhof ist auch die Bedeutung einer zusätzlichen Velostation im Bereich des Bahnhofplatzes erkannt worden. Diese könnte in der heutigen Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz liegen und wird als separates Projekt weiter konkretisiert werden.

4 Bahnhofstrasse und Theaterplatz

4.1 Istzustand

4.1.1 Die Bahnhofstrasse heute

Die Bahnhofstrasse ist heute eine zweispurige Gemeindestrasse mit, je nach Abschnitt, unterschiedlicher Breite und einem beidseitigen Trottoir. Entlang dem reussseitigen Trottoir verläuft in der gesamten Länge der Strasse vom Theaterplatz bis zur Einmündung in den Bahnhofplatz eine Baumreihe, welche im Trottoirbereich liegt. Beinahe auf der ganzen Länge der Strasse werden zwischen den Bäumen Velos und Motorräder abgestellt (insgesamt 218 Velo- und Moto-Abstellplätze). Auf der gegenüberliegenden Strassenseite weist die Bahnhofstrasse 33 (Auto-)Parkplätze auf, welche mit Parkuhren bewirtschaftet werden. Die maximale

Parkzeit beträgt 60 Minuten. Im Bereich vor der Hauptpost befinden sich auf der südlichen Strassenseite 115 Veloabstellplätze und 14 Abstellplätze für Motorräder. Ergänzt wird das Angebot an Parkplätzen durch 4 IV-Parkplätze, welche beim Theater und bei der Hauptpost befinden. Vis-à-vis vor dem Haupteingang des Luzerner Theaters befinden sich zudem noch 5 Taxiabstellplätze und 12 Abstellplätze für Velos und Motorräder.

Die Bahnhofstrasse dient vielfältigen Nutzungen. Hauptsächlich ist sie eine Erschliessungsstrasse für die an sie angrenzenden Liegenschaften, welche Ladengeschäfte, Büros und Wohnungen beherbergen. Daneben dient sie auch dem Durchgangsverkehr, welcher aus dem Raum Pilatusplatz zum Bahnhofplatz gelangen will. Die Bahnhofstrasse hat aber auch für den Langsamverkehr eine grosse Bedeutung: Über die Strasse verlaufen wichtige innerstädtische, regionale, kantonale und nationale Radrouten. Für den Fussverkehr ist die Bahnhofstrasse ebenfalls von grosser Bedeutung. Sie dient als Verbindung zwischen den Fussgängerzonen der Buobenmatt und der Altstadt und wird als solche von vielen Fussgängerinnen und Fussgängern auf ihrem Weg zur Arbeit oder auf ihrem Einkaufsbummel begangen. Vielen Touristinnen und Touristen, welche die Kapellbrücke mit dem Wasserturm besuchen, dient die Bahnhofstrasse als Aufenthaltsort. Zweimal wöchentlich, am Dienstag- und am Samstagmorgen, werden entlang der Bahnhofstrasse auch die Stände des Wochenmarktes aufgestellt. Der Wochenmarkt hat sich bei der Bevölkerung von Stadt und Agglomeration zu einem sehr beliebten Einkaufsort und Treffpunkt entwickelt und ist aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Bis zur geplanten Umsetzung der Wochenmarktausschreibung wird als kurzfristige Massnahme der Perimeter des Wochenmarktes neben dem Rathausquai auf den Raum Jesuitenplatz–Theaterplatz–Bahnhofstrasse bis Höhe Seidenhofstrasse ausgeweitet. Daneben wird die Bahnhofstrasse immer wieder für diverse innerstädtische Anlässe gesperrt, sei es für die Fasnacht, den Luzerner Stadtlauf oder das Luzerner Fest, um nur die wichtigsten zu nennen.

4.1.2 Analyse des Istzustandes

Aufgrund ihrer Bedeutung für den Langsamverkehr gilt auf der Bahnhofstrasse auf der ganzen Länge Tempo 30. Im Abschnitt Theaterplatz ist 2006 eine Begegnungszone eingerichtet worden. Leider konnte aus finanziellen Gründen der Strassenraum nicht gleichzeitig umgestaltet werden, was tendenziell dazu führt, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger immer noch primär die Trottoirs benutzen, wenn sie sich im Bereich der Begegnungszone bewegen. Dennoch kann infolge der vielen Fussgängerbewegungen quer zur Strasse von einer gut funktionierenden Begegnungszone gesprochen werden. Während des Wochenmarktes am Samstagmorgen wird die Bahnhofstrasse im Abschnitt Theaterplatz bis Theaterstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Durch die Nutzung der Bahnhofstrasse für Märkte ergeben sich Konflikte mit dem Veloverkehr (Radrouten).

Da die Bahnhofstrasse die kürzeste Verbindung zwischen dem Hirschengraben und dem Bahnhofplatz ist, wird sie immer wieder vom Durchgangsverkehr zur Umfahrung der Lichtsignalanlagen auf der Pilatusstrasse benutzt.

Als eigentliche Verkehrserzeuger in der Bahnhofstrasse wirken heute die 33 Parkplätze, welche sich wie alle öffentlichen Strassenparkplätze in der Innenstadt von Luzern einer hohen Beliebtheit erfreuen und dementsprechend eine hohe Belegung aufweisen. Die entsprechenden Manöver der ein- und ausparkenden Fahrzeuge führen hin und wieder zu gefährlichen Situationen, insbesondere mit Radfahrenden. Auf der Bahnhofstrasse haben sich in den letzten fünf Jahren im Bereich der Begegnungszone fünf Unfälle ereignet. Alle Unfälle waren Kollisionen zwischen Personenwagen und Fussgängern, wobei die Fussgänger leicht verletzt wurden. Im Bereich der Tempo-30-Zone zwischen Seidenhofstrasse und Bahnhofplatz haben sich im gleichen Zeitraum zwölf Unfälle ereignet. Bei all diesen Unfällen waren keine Fussgänger beteiligt. Bei drei dieser Unfälle mussten leicht verletzte Personen registriert werden. Erfreulich ist hingegen die Tatsache, dass auf der ganzen Bahnhofstrasse kein einziger Unfall mit Velofahrenden registriert wurde.

Als problematisch erweist sich auch die heutige Anordnung der Velo- und Motorradparkplätze zwischen den Bäumen. Die attraktive Fussgängerfläche auf dem reussseitigen Trottoir wird von den Velos und Motorrädern in Beschlag genommen. Die infolge der Nähe zum Bahnhof Luzern und zum „Einkaufszentrum Altstadt“ hohe Belegung der Parkplätze führt dazu, dass Fussgängerinnen und Fussgänger beim Überqueren der Bahnhofstrasse kaum eine Lücke finden, um auf das reussseitige Trottoir zu gelangen. Standen früher noch einzelne Sitzbänke am Reussufer zwischen den Baumreihen zur Verfügung, so sind diese infolge des hohen Parkierungsdrucks der Zweiräder in Bahnhofsnähe nach dem Entfernen des Schwanengeheges vor einigen Jahren entfernt worden. Dies führt auch immer wieder zu Reklamationen seitens der Bevölkerung, wobei besonders ältere Personen diese Ruhebänke vermissen.

4.1.3 Gliederung der Bahnhofstrasse

Betrachtet man die Bahnhofstrasse heute, so lässt sie sich aufgrund des Strassenquerschnitts und der Nutzung in drei Bereiche unterteilen:

- den Abschnitt Theaterplatz, welcher durch die heutige Begegnungszone geprägt ist; zu diesem Abschnitt gehört auch die Grünfläche östlich der Jesuitenkirche;
- den Abschnitt Theaterstrasse–Seidenhofstrasse, in welchem die touristische Nutzung vorherrschend ist;
- und den Abschnitt Seidenhofstrasse–Bahnhofplatz, in welchem die verkehrliche Nutzung dominant ist.

Der genaue Perimeter einer allfälligen Planung, anschliessenden Neugestaltung und zweckmässigen Etappierung ist vor dem Konkurrenzverfahren (Wettbewerb), in einem kooperativen Verfahren unter Einbezug der wichtigsten Anspruchsgruppen, zu definieren. Im Moment ist der Perimeter gemäss nachstehender Abbildung vorgesehen.

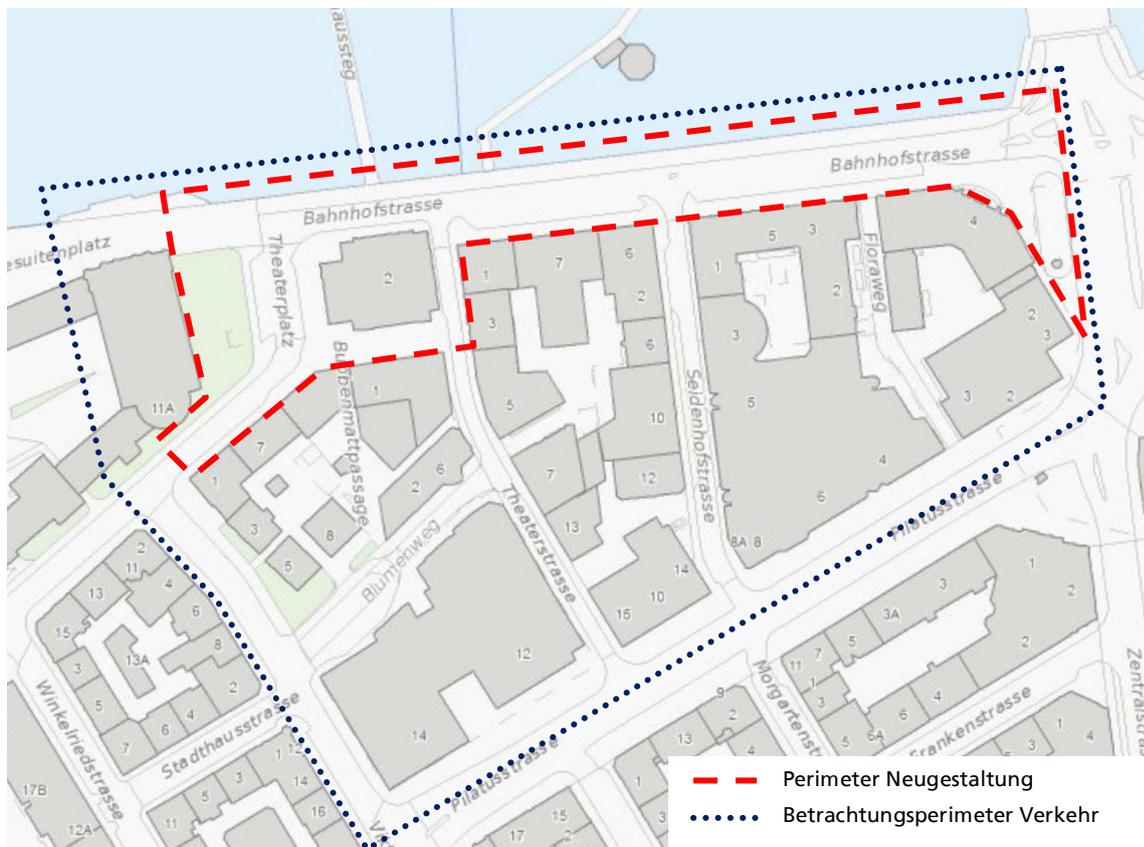


Abb. 1 Übersichtsplan mit möglichen Perimetern (Neugestaltung und Verkehr)

4.2 Städtebauliches Potenzial

Aus stadträumlicher Sicht weist die gegenwärtige Situation an der Bahnhofstrasse grosse Mängel auf, deren Behebung mit einer Neugestaltung als prioritär erachtet wird. Wie der Europaplatz, der Mühlenplatz oder auch das rechte Reussufer befindet sich die Bahnhofstrasse an zentraler Lage und muss städtebaulich entsprechend behandelt werden. Die durch den Verkehr dominierte Nutzung ist unbefriedigend und verhindert die notwendige Stadtraumqualität, welche dieser Bereich als Potenzial in sich trägt. Die provisorische Neugestaltung in eine Begegnungszone beim Luzerner Theater schafft durch die notwendige gegenseitige Rücksichtnahme eine „Sozialisierung“ aller Verkehrsteilnehmenden. Diese These wird dadurch unterstrichen, dass trotz einer gewissen Verunsicherung keine nennenswerten Unfälle passiert sind. Die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität konnte durch das Provisorium allerdings nicht gesteigert werden.

Aus städtebaulicher und stadtgestalterischer Sicht wird einer Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Theaterplatzes (gesamter Bereich zwischen Jesuitenkirche und Seebrücke) eine sehr hohe Priorität beigemessen. Mit einer Neugestaltung können im Zentrum der Stadt qualitativ hochstehend gestaltete Stadträume für vielfältige Nutzungen geschaffen und die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden: Der Theaterplatz kann als ge-

samer Platz von Fassade zu Fassade gestaltet und damit nutzbar gemacht und die Bahnhofstrasse als Flusspromenade vom Ufer zur Fassade aufgewertet werden. Zudem können die Platzverhältnisse für den Veloverkehr und der Fussgängerübergang vom Bahnhof zur Seebrücke und weiter zur Altstadt wesentlich verbessert werden. Grundvoraussetzung für die Realisierung dieses städtebaulichen Potenzials ist die Aufhebung der Autoparkplätze, die Schaffung eines für die Bahnhofstrasse angemessenen Erschliessungsregimes sowie die Verlagerung einer grossen Anzahl von Veloabstellplätzen an einen anderen Standort (z. B. in eine zusätzliche Velostation unterhalb des Bahnhofplatzes).

5 Wettbewerb

Aufgrund der öffentlichen Bedeutung von Bahnhofstrasse und Theaterplatz und des öffentlichen Beschaffungswesens ist für die Erarbeitung eines Gestaltungsprojekts ein Konkurrenzverfahren (Wettbewerb nach SIA 142) durchzuführen.

Die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens gliedert sich in der Regel in zwei wesentliche Phasen:

- Phase I: Vorbereitung Wettbewerb (Vorstudien, Prüfung Machbarkeit)
- Phase II: Durchführung Wettbewerbsverfahren

Die Initiative fordert ein partizipatives Verfahren für die Neugestaltung der Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse und der Theaterplatz sind zentrale öffentliche Räume für die Stadt Luzern, die wie der Bahnhofplatz, der Europaplatz und der Schweizerhofquai vielfältige städtische und verkehrliche Funktionen erfüllen müssen. Für die Planung und Neugestaltung von zentralen öffentlichen Räumen sind kooperative Verfahren, mit Einbezug der wichtigsten Anspruchsgruppen, besser geeignet als ein partizipatives Verfahren mit Einbezug der Bevölkerung.

Entscheidend für die Qualität des Resultats aus dem Wettbewerb und damit die Ausführbarkeit des prämierten Siegerprojekts ist die fundierte Klärung aller Rahmenbedingungen mit den Anspruchsgruppen (Phase I).

In der Phase I müssen folgende Themen geklärt werden:

- Verkehrsregime Theaterplatz/Bahnhofstrasse (Begegnungszone oder Fussgängerzone)
- Regime zur Anlieferung und Erschliessung bestehender Nutzungen und Parkhäuser
- (alternative) Standorte für Veloabstellplätze im Umfeld des Bahnhofs
- Streichung/Verlagerung Parkplätze
- allfälliger Standort für Car-Parkplätze
- Flusszugang
- Nutzungspotenzial auf öffentlichem Grund (Markt, Boulevard-Gastronomie, ...)

- Veränderungspotenzial bestehender Bauten entlang der Bahnhofstrasse (Erdgeschossnutzungen)
- Möglichkeit der Etappierung der Neugestaltung
- Perimeter definieren

Die Erarbeitung der obengenannten Rahmenbedingungen erfolgt stufengerecht und unter situativem Einbezug der wichtigen Anspruchsgruppen.

Basierend auf den Abklärungen in der Phase I wird in der Phase II die detaillierte Art des Konkurrenzverfahrens definiert und ein Pflichtenheft für den Wettbewerb erstellt. Es ist davon auszugehen, dass das Konkurrenzverfahren öffentlich ausgeschrieben und anonym durchgeführt wird. Am Wettbewerb werden sich Teams, bestehend aus Fachleuten aus den Disziplinen Landschaftsarchitektur, Architektur und Ingenieurwesen, beteiligen können.

6 Zeitplan

Die Grundlagenerarbeitung, die gross angelegte Mitwirkung und der Wettbewerb benötigen rund 3 Jahre. So wäre gemäss dem unten aufgeführten Zeitplan eine Ausführung erst im Jahre 2018 vorgesehen.

Grundlagenerarbeitung (Szenarien Verkehr)	2013
Mitwirkung/Kooperation, Vorbereitung Wettbewerb	2014
Wettbewerb	2015
Vorprojekt, Bauprojekt	2016
Planaufgabe/Bewilligungsverfahren/Volksabstimmung	2017
Ausführung	2018/2019

7 Kosten und Finanzierung

Die geschätzten Kosten für die Grundlagenerarbeitung, kooperativen Verfahren, Wettbewerb und Projektierung (bis und mit Auflageprojekt) sind aus der nachstehenden Kostensammenstellung ersichtlich.

Vorabklärungen / Kooperatives Verfahren

Grundlagenerarbeitung	Fr.	100'000.–
▪ Verkehrsregime Umfeld Bahnhofstrasse		
▪ Standorte Veloabstellplätze		
▪ Diverse Abklärungen (z. B. Archäologie, Zugänglichkeit Reuss)		
Moderation kooperatives Verfahren mit Anspruchsgruppen	Fr.	50'000.–

Wettbewerbsverfahren

Durchführung Wettbewerb (inkl. externer Betreuung, Entschädigung Beurteilungsgremien, Preissumme, Öffentlichkeitsarbeit)	Fr.	350'000.–
--	-----	-----------

Projektierung

Projektierung (Vorprojekt bis Auflageprojekt)	Fr.	200'000.–
Projektleitung / Projektassistenz	Fr.	50'000.–
Kommunikation	Fr.	30'000.–
Rechtliche Abklärungen	Fr.	20'000.–

Total	Fr.	800'000.–
--------------	------------	------------------

Leistungen intern

Folgende Leistungen werden intern erbracht:

- Gesamtprojektleitung von „Vorabklärungen / Kooperatives Verfahren“ bis „Projektierung (Auflageprojekt)“ (phasengerecht durch Städtebau bzw. Tiefbauamt)
- Themenspezifische Grundlagenerarbeitung (Städtebau, Tiefbauamt, Stadtraum und Veranstaltungen und weitere)
- Expertentätigkeit im Wettbewerbsverfahren (Städtebau, Tiefbauamt, Stadtraum und Veranstaltungen und weitere)

7.1 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich durch die Stadt Luzern. Der dazu erforderliche Baukredit soll ungefähr im Jahre 2016 mit einem weiteren Bericht und Antrag dem Parlament vorgelegt werden.

Für die Neugestaltung der Belagsoberfläche von Bahnhofstrasse und Theaterplatz ist mit einem Grobkostenrahmen von rund 5–6 Mio. Franken zu rechnen. Dieser Kostenrahmen beinhaltet jedoch weder Sanierungsmassnahmen an Werkleitungen, allfällige Hochbauten für Gastronomie (wie z. B. Buvette am Schweizerhofquai), Infrastrukturanlagen für den Verkehr (Veloabstellplätze) noch Zugänge zur Reuss. Die Rahmenbedingungen für die Neugestaltung müssen erst noch geklärt werden. Ein verbindlicher Kostenrahmen lässt sich erst anhand eines Projekts, welches basierend auf den Rahmenbedingungen erarbeitet wurde, ermitteln.

8 Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat:

- die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ in eigener Kompetenz für gültig zu erklären;
- den Stimmberechtigten die Annahme der Initiative zu empfehlen;
- unter dem Vorbehalt der Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern: für die Erarbeitung der Verkehrs- und Wettbewerbsgrundlagen, die Durchführung eines kooperativen Verfahrens, die Durchführung eines Wettbewerbs zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse sowie die Projektierung bis und mit Auflageprojekt einen Planungskredit von Fr. 800'000.– zu bewilligen;
- das Postulat 416, Pius Suter namens der CVP-Fraktion, Josef Burri namens der FDP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 6. Juni 2008: „Neugestaltung Bahnhofstrasse“, als erledigt abzuschreiben, da dessen Anliegen mit der vorgesehenen Planung nachgekommen wird.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 24. April 2013



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 7 vom 24. April 2013 betreffend

Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie von Art. 10 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 und Art. 69 lit. a Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ wird zur Annahme empfohlen.
- III. Unter dem Vorbehalt der Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern:
Für die Erarbeitung der Verkehrs- und Wettbewerbsgrundlagen, die Durchführung eines kooperativen Verfahrens, die Durchführung eines Wettbewerbs zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse sowie die Projektierung bis und mit Auflageprojekt wird ein Planungskredit von Fr. 800'000.– bewilligt.
- IV. Das Postulat 416, Pius Suter namens der CVP-Fraktion, Josef Burri namens der FDP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 6. Juni 2008: „Neugestaltung Bahnhofstrasse“, wird als erledigt abgeschrieben.
- V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

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

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 7 vom 24. April 2013 betreffend

Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie von Art. 10 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 und Art. 69 lit. a Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ wird zur Annahme empfohlen.
- III. Unter dem Vorbehalt der Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern:
Für die Erarbeitung der Verkehrs- und Wettbewerbsgrundlagen, die Durchführung eines kooperativen Verfahrens und die Durchführung eines Wettbewerbs zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse sowie die Projektierung bis und mit Auflageprojekt wird ein Planungskredit von ~~Fr. 800'000.–~~ Fr. 410'000.– bewilligt.
- IV. Das Postulat 416, Pius Suter namens der CVP-Fraktion, Josef Burri namens der FDP-Fraktion und Dominik Durrer namens der SP-Fraktion, vom 6. Juni 2008: „Neugestaltung Bahnhofstrasse“, wird als erledigt abgeschrieben.

V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 27. Juni 2013

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Theres Vinatzer
Ratspräsidentin



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

zu B+A 7/2013 Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“

Die **Protokollbemerkung zu Kapitel 6 Zeitplan, Seite 14** lautet:

Eine Planung zur Nutzung und Umgestaltung der Bahnhofstrasse soll erst dann begonnen werden, wenn die die Bahnhofstrasse betreffenden Resultate des Gesamtverkehrskonzepts Innenstadt vorliegen.