Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
www.stadtrat.stadtluzern.ch

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Bericht und Antrag 35
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Neugestaltung Tribschenstrasse

– Sonderkredit für die Projektierung

Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 657 vom 18. September 2024

Vom Grossen Stadtrat mit zwei Protokollbemerkungen beschlossen am 14. November 2024

Politische und strategische Referenz

Politischer Grundauftrag

Projektplan
I414213.01 Neugestaltung Tribschenstrasse

In Kürze

Die Tribschenstrasse gehört zum übergeordneten Strassennetz und ist eine der wichtigsten Verbindungsachsen der Stadt Luzern. Sie ist mit ihren zahlreichen Gewerbenutzungen, Läden und Einrichtungen ein zentraler Bestandteil des lebendigen Wohn- und Arbeitsquartiers. Es fehlt jedoch an attraktiven Aufenthaltsräumen und einer komfortablen sowie sicheren Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr. Insbesondere die Veloinfrastruktur ist unzureichend und entspricht nicht den Anforderungen an eine Velohauptroute. Der öffentliche Raum ist stark durch den motorisierten Verkehr geprägt und trennt das Quartier in zwei Hälften. Für den Fuss- und den Veloverkehr ist die Strasse eher undurchlässig und unattraktiv. Aufgrund der Verkehrsbelastung, des hohen Versiegelungsgrades und der Lärmbelastung weist die Tribschenstrasse zudem eine ungenügende stadträumliche Qualität auf. Der öffentliche Verkehr wird bereits im Bestand durch diverse Massnahmen priorisiert und soll für eine nachhaltigere Mobilität weiter gefördert werden. Entlang der Tribschenstrasse sind zudem vier Bushaltestellen vorhanden, die nicht hindernisfrei ausgebaut sind. Auch weite Teile der Strassen sind aufgrund des schlechten Allgemeinzustands sanierungsbedürftig.

Gemäss Stadtraumstrategie (Bericht und Antrag [B+A] 3 vom 16. Januar 2019: «Stadtraumstrategie: Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums») soll die Tribschenstrasse als zentraler Lebensraum des Tribschenquartiers attraktiver gestaltet werden. Die Neugestaltung der Tribschenstrasse und der angrenzenden Strassenräume bildet dabei ein Teilprojekt aus dem Entwicklungskonzept linkes Seeufer (B+A 18 vom 2. Juni 2021: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen II. Umsetzungsprojekte»). Für die Aufwertung der öffentlichen Strassenräume wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Mit dem BGK konnte aufgezeigt werden, wie ein qualitätsvoller und lebenswerter Strassenraum entstehen kann. Auch mit der Neugestaltung bleibt jedoch die Funktion der Tribschenstrasse als Verbindungsachse erhalten. Gleichzeitig wird mehr Platz für anderweitige Nutzungen geschaffen. Mit gezielten Massnahmen soll die Situation für den öffentlichen Verkehr weiter verbessert werden. Hierzu sollen die Bushaltestellen hindernisfrei ausgebaut und das Prinzip «Bus als Pulkführer» eingeführt werden. Das bedeutet konkret, dass die Bushaltebuchten entfallen und der Bus nicht mehr überholt werden kann. Somit fährt der Bus dem restlichen motorisierten Verkehr voraus und gibt die Reisegeschwindigkeit vor. Um die Anforderungen an eine Velohauptroute zu erfüllen, werden durchgehende und baulich getrennte Velowege vorgesehen. Auch in den grossen Knotenbereichen kann durch abgesetzte und separat geführte Velowege die Verkehrssicherheit massgeblich verbessert werden. Der Fussverkehr profitiert von mehr Bewegungsfläche und der besseren Verknüpfung der beiden Strassenseiten durch eine bessere Lage sowie neue Zebrastreifen. Zudem ermöglichen neue kleinflächige Aufenthaltsräume eine vielfältigere Nutzung des Strassenraums. Als Beitrag zur klimaverträglichen Stadtentwicklung wird die Tribschenstrasse klimatisch aufgewertet und erhält deutlich mehr Grünflächen. Es wird eine möglichst durchgehende Grünachse mit Bäumen vorgesehen, welche eine flächigere direkte Beschattung ermöglicht (Schattenachse). Durch die Verringerung des Versiegelungsgrades und den gezielten Einsatz von Schwammstadtelementen wird die Verdunstung gefördert, die Hitzebelastung in den Sommermonaten reduziert und die negativen Auswirkungen von Starkregenereignissen eingeschränkt.

Gestützt auf die Grobkostenschätzung aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorstudie) von 27,2 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/–30 Prozent) beantragt der Stadtrat mit dem vorliegenden

Bericht und Antrag einen Sonderkredit von 2,2 Mio. Franken für die Projektierung des Bauprojekts «Neugestaltung Tribschenstrasse». Die Realisierung des Projekts ist aus heutiger Sicht ab 2027 vorgesehen.

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Ausgangslage 5

1.1 Projekthistorie ... 5

1.2 Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribschenstrasse ... 5

1.3 Städtebauliche Situation ... 6

2 Zielsetzungen 7

3 Rahmenbedingungen 8

4 Betriebs- und Gestaltungskonzept 9

4.1 Projektperimeter ... 9

4.2 Verkehr ... 10

4.3 Aufenthaltsqualität ... 15

4.4 Klimaangepasste Stadtentwicklung ... 16

5 Auswirkungen auf das Klima 17

6 Terminplan 17

7 Ressourcenbedarf 18

7.1 Finanzen und Folgekosten ... 18

8 Kreditrecht und zu belastendes Konto 18

9 Politische Würdigung 19

10 Antrag 19

Beilage

– Betriebs- und Gestaltungskonzept vom 4. Juli 2024 (inkl. Anhänge)

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

1.1 Projekthistorie

Der Grosse Stadtrat bewilligte mit dem B+A 3 vom 8. Februar 2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen. Planungskredit» für die Durchführung einer Testplanung und für die Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts einen Kredit von Fr. 775'000.–. Das Ziel war es, die verschiedenen Räume in Bezug auf ihre Nutzung, Gestaltung und ihr Zusammenspiel zu analysieren und aufeinander abzustimmen. Durch attraktive Verbindungen sollten die Räume mit dem angrenzenden Quartier, dem Bahnhof und den übrigen Teilen der Stadt vernetzt werden. Die Testplanung zeigte, dass das linke Seeufer durch seine räumlich vielfältige Struktur bereits eine sehr hohe Qualität aufweist, welche weiter gestärkt werden soll. In der Zwischenzeit wurde im Raumentwicklungskonzept vom 29. Mai 2018 eine Quartierzentrenanalyse durchgeführt. Mit einem Quartierzentrum soll ein identitätsstiftender Begegnungsort entstehen und ein lebendiges Quartierleben gefördert werden. Innerhalb der Stadtraumstrategie (B+A 3 vom 16. Januar 2019: «Stadtraumstrategie: Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums») wurde zum ersten Mal das Gesamtprojekt zur Aufwertung der Tribschenstrasse benannt. Darin wurde als Ziel beschrieben, dass das Quartierzentrum Tribschen neu zu entwickeln und die Hauptverkehrsachse Tribschenstrasse als zentraler Lebensraum des Tribschenquartiers mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten ist. Mit Abschluss der Testplanung linkes Seeufer wurde ein Zukunftsbild für die Tribschenstrasse erarbeitet, eine Umsetzungsstrategie entwickelt, konkrete Umsetzungsprojekte definiert und die gesamten Ergebnisse im Entwicklungskonzept B+A 18 vom 2. Juni 2021: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen II. Umsetzungsprojekte» zusammengefasst. Darin enthalten sind konkrete Massnahmen bzw. Projekte am linken Seeufer, wie die Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Tribschenstrasse.

1.2 Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribschenstrasse

Damit die Erfahrungen sowie das lokale Wissen in die Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts einbezogen werden konnten, wurde Anfang 2022 eine breite Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt. Die Mitwirkung zur Bestands- und Potenzialanalyse ermöglicht die Bedürfnisse, die Erfahrungen sowie das lokale Wissen in die Planung einzubeziehen. Um die Interessen der unterschiedlichsten Anspruchsgruppen ausreichend abbilden zu können, wurde ein breites Mitwirkungsverfahren aufgegleist. Die Mitwirkung setzte sich daher aus insgesamt vier unterschiedlichen Formaten zusammen:
– Kindermitwirkung mit Workshop
– Jugendmitwirkung über Onlineumfrage
– Abendveranstaltung im Tribschenquartier mit Workshop
– Onlineumfrage auf der Plattform Dialog Luzern

Insgesamt haben sich rund 700 Personen beteiligt. Zusammenfassend wurden die folgenden Rückmeldungen für die Neugestaltung der Tribschenstrasse aufgenommen und in einem Mitwirkungsbericht detailliert beschrieben:
– Verbesserung des Stadtklimas durch mehr ökologisch wertvolle Grünflächen
– Erhöhung Verkehrssicherheit
– Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Aufenthaltsfläche mit bspw. Sitzgelegenheiten
– Farbenfrohere Gestaltung
– Sicherstellung einer hohen Qualität des ÖV mit komfortablem Ausbau der Bushaltestellen
– Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
– Entwicklung eines Quartierzentrums
– Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit mit Reduzierung des Lärms

Die Ergebnisse der Planung wurden Mitte 2024 im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Bevölkerung vorgestellt. Zusammenfassend wurde die Planung als sehr positiv bewertet, insbesondere da die Rückmeldung aus der Mitwirkungsveranstaltung zur Bestands- und Potenzialanalyse gut in die Planung aufgenommen wurde. Auch der Baukommission wurde das Projekt bereits im Frühjahr 2024 vorgestellt.

1.3 Städtebauliche Situation

Die Tribschenstrasse gehört zum übergeordneten Strassennetz der Stadt Luzern. Mit rund 17’000 Fahrzeugen pro Tag handelt es sich um eine der wichtigsten Verbindungsachsen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr. Die Tribschenstrasse ist mit ihren zahlreichen Gewerbenutzungen, Läden und Einrichtungen ein zentraler Bestandteil des lebendigen Wohn- und Arbeitsquartiers. Diese Nutzungen führen zu einem regen Fuss- und Veloverkehr. Jedoch fehlt es entlang der Tribschenstrasse an attraktiven Aufenthaltsräumen und einer komfortablen Infrastruktur für den Langsamverkehr. Insbesondere die Veloinfrastruktur entspricht derzeit nicht den Anforderungen an eine Velohauptroute, da die Velowege teilweise unsicher und schlecht ausgebaut sind. Der Aussenraum entlang der Tribschen- und der Werkhofstrasse ist stark durch den Verkehr geprägt, trennt das Quartier in zwei Hälften und ist somit für den Fuss- und den Veloverkehr eher undurchlässig und unattraktiv. Es fehlen vielseitig nutzbare, zugängliche und qualitätsvoll gestaltete öffentliche Räume, um die Lebensqualität in der Stadt gemäss Stadtraumstrategie (B+A 3/2019) zu erhöhen. Mit der hohen Versiegelung und der geringen Begrünung weist die Tribschenstrasse insgesamt eine unzureichende stadträumliche Qualität auf. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist auch die Lärmbelastung hoch und wirkt sich negativ auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität aus. Gastronomische Angebote sind punktuell bereits angesiedelt, grenzen sich jedoch stark von der Strasse ab. Weite Teile der Strassen befinden sich derzeit in einem schlechten Zustand. Somit ist nicht nur im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Tribschenstrasse eine Sanierung der Infrastruktur notwendig. Darüber hinaus weist die Tribschenstrasse zwar eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr auf, jedoch sind die vier Bushaltestellen entlang der Tribschenstrasse nicht hindernisfrei zugänglich und haben einen unzureichenden Komfort.

2 Zielsetzungen

Für die Neugestaltung der Tribschenstrasse sind ganzheitliche Massnahmen zur Aufwertung der Stadtraumqualität vorzusehen und der gesamte Strassenraum neu zu ordnen. Dazu sind die Nutzungsansprüche aller Anspruchsgruppen wie Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr zu prüfen und hinsichtlich des zur Verfügung stehenden Raums abzuwägen. Bei der Gestaltung des Stadtraums müssen insbesondere die Attraktivität der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel, die städtebaulichen Anforderungen und die gesellschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigt werden. Die Funktion als Verbindungsachse für den motorisierten Verkehr bleibt gewährleistet, um weiterhin die notwendige Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Der Stadtrat verfolgt mit der Neugestaltung der Tribschenstrasse die folgenden Ziele:

Verkehr
- Förderung flächen- und ressourceneffizienter Verkehrsmittel
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Sicherstellung der Leistungsfähigkeit für die Zukunft
- Beibehaltung der Funktion als wichtige Verbindungsachse

Klimaangepasste Stadtentwicklung
- Umgestaltung in eine begrünte Schattenachse
- Reduktion der Hitzebelastung durch Verbesserung des Mikroklimas
- Reduktion der negativen Auswirkungen von Starkregenereignissen
- Klimaangepasste Gestaltung des Strassenraums als Beitrag zum Arten- und Naturschutz bzw. Verbesserung der Biodiversität
- Förderung des lokalen Wasserkreislaufs durch Entsiegelung
- Erweiterung, Stärkung und Vernetzung ökologisch wertvoller Grünräume sowie Förderung der urbanen Biodiversität

Aufenthaltsqualität
- Attraktive Gestaltung des Strassenraums
- Schaffung neuer Aufenthaltsflächen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für alle Altersstufen und Bedürfnisse
- Berücksichtigung stadträumlicher Anforderungen und gesellschaftlicher Bedürfnisse bei der Gestaltung (z. B. Verkehr, Logistik, Aufenthalt, Stadtklima, Alltagsnutzungen, Veranstaltungen)

Zusammenfassend lassen sich die folgenden Ziele definieren:
- Attraktivität für die flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel erhöhen (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr)
- Verkehrssicherheit verbessern
- Flächen entsiegeln, ökologisch wertvolle Grünräume schaffen, Schattenachse erstellen
- Aufenthaltsqualität erhöhen und Begegnungsorte schaffen

3 Rahmenbedingungen

Übergeordnete Verkehrskonzepte
Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) erhält die Region Luzern die einmalige Chance, die Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz im Zulauf zum Bahnhof Luzern zu beseitigen. Er ermöglicht häufigere, schnellere und direktere Verbindungen auf allen Achsen des Schienenverkehrs – sowohl in der S-Bahn als auch im Fernverkehr. Der Durchgangsbahnhof wird das Rückgrat der verkehrlichen Erschliessung der ganzen Region bilden. Zudem ermöglicht er auch eine Veränderung des Modalsplits und schafft damit die Voraussetzung für das Erreichen der Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategien von Stadt und Kanton. Damit das Bahnprojekt bestmöglich auf das Umfeld abgestimmt werden kann, müssen zeitnah konkrete Vorstellungen für den Stadtraum entwickelt werden. Aus verkehrlicher Sicht ist die Neuorganisation des Strassenraums und des Busnetzes nötig. Diese Arbeiten werden durch die Projektpartner unter der Federführung von Stadt und Kanton Luzern im Rahmen der Arbeiten zum Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern in den nächsten zwei Jahren erarbeitet. Die Neuorganisation des Strassenraums und des Busnetzes haben voraussichtlich auch Auswirkungen auf das Projekt Tribschenstrasse. So führt die durch den Verkehrsverbund Luzern (VVL) geplante neue Busachse «Bahnhof Ost» über die Tribschen- und die Werkhofstrasse. Auch wird die Erschliessung des Bahnhofs Luzern in Zukunft über diese Achse möglich sein. Diese Veränderungen könnten zu Anpassung des Projekts führen und sind bei der weiterführenden Projektierung zu berücksichtigen. Das BGK wurde so entwickelt, dass auch die neue Verkehrsführung integriert werden kann.

Werkleitungen und Fahrleitungen
Auch unterirdisch bilden die Tribschenstrasse- und die Werkhofstrasse wichtige Achsen für eine Vielzahl an Ver- und Entsorgungsleitungen. Bereits heute weisen die Strassen eine sehr hohe Belegungsdichte auf. Zusätzlich plant ewl die Verlegung einer neuen Seeenergieleitung über die gesamte Länge der Tribschenstrasse. Auch die Siedlungsentwässerung sieht im Projektperimeter den Ausbau einer Regenwasserleitung und den Neubau eines Trennbauwerks vor. Die gesamten Bedürfnisse sollen in der nächsten Projektphase koordiniert und nach Möglichkeit gebündelt werden, sodass Synergien genutzt und mit dem Bauen verbundene Immissionen bzw. negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf minimiert werden können. In der weiterführenden Projektierung sind die Werkleitungen mit der gesamten Gestaltung und insbesondere mit den erforderlichen Wurzelräumen der Bäume und den Schwammstadtelementen abzustimmen. An der Oberfläche verlaufen die Fahrleitungen für die Trolleybusse. Die Fahrleitungen sind ebenfalls mit der geplanten Bepflanzung abzustimmen. Im Grundsatz sollen bestehende Werkleitungen nicht verschoben werden. Kann mit einer Umlegung von bestehender Infrastruktur aber ein relevanter Mehrwert geschaffen werden, wird eine Anpassung geprüft.

Altlasten
Im Rahmen der Vorstudie wurde bereits eine Strassenzustandsuntersuchung durchgeführt. Innerhalb der Untersuchung wurden keine augenscheinlichen Verunreinigungen des Fundationsmaterials bzw. des darunterliegenden Materials festgestellt. Im Kataster der belasteten Standorte des Kanton Luzern werden an den Randbereichen untersuchungsbedürftige Flächen entlang des Projektperimeters ausgewiesen. Vertiefte Untersuchungen der Belastungssituation sind im nächsten Schritt geplant.

Potenzialanalyse Schwammstadt Stadt Luzern
In der weiteren Projektbearbeitung werden die Ergebnisse der Potenzialanalyse Schwammstadt für eine nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung berücksichtigt.

Drittprojekte
Entlang der Tribschenstrasse und dem Teilabschnitt der Werkhofstrasse sind diverse Bauvorhaben (bspw. Erweiterung Hauptsitz CSS, «Gesamtprojekt Unterlachen», Überbauung «LOU»[1] an der Tribschen-strasse 54/56 usw.) geplant. Diese Projekte sind bestmöglich mit dem vorliegenden Projekt abzustimmen. Auch die verkehrlichen Auswirkungen durch eine veränderte Zu- und Wegfahrt o. Ä. sind in der

[1] Projektbezeichnung «LOU» gemäss Website HRS Real Estate AG.

Planung zu berücksichtigen. Die privaten Grundeigentümerinnen und -eigentümer müssen in der nächsten Projektphase eng eingebunden werden, sodass der gesamte Strassenraum möglichst ganzheitlich weiterentwickelt werden kann.

4 Betriebs- und Gestaltungskonzept

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wurde eine ausgewogene Gestaltungsvariante erarbeitet, welche den hohen und teils gegenläufigen Ansprüchen gerecht wird. Dieser im Betriebs- und Gestaltungskonzept als Variante 1 bezeichnete Vorschlag (vgl. Beilage) vereinbart die Anforderungen an den Strassenraum und die Zielsetzungen am besten. Dabei wurde die zur Verfügung stehende Fläche auf die unterschiedlichen Nutzungen neu aufgeteilt, sodass der gesamte Raum für die unterschiedlichen Nutzungen optimal genutzt werden kann.

4.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter erstreckt sich entlang der Tribschenstrasse, von der Langensandbrücke bis zum Kreuzungsbereich zwischen der Langensand- und der Bodenhofstrasse. Zusätzlich wurde die Werkhofstrasse bis und mit dem Kreisverkehr aufgenommen. Die Elemente des Projektperimeters sind städtebaulich und verkehrstechnisch eng miteinander verknüpft. In der nachfolgenden Abbildung kann der Projektumfang nachvollzogen werden.

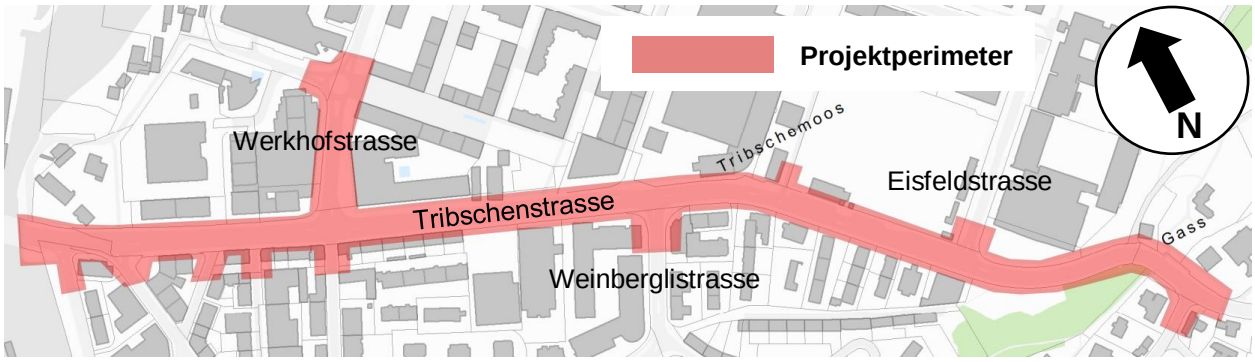

Abb. 1: Projektperimeter «Neugestaltung Tribschenstrasse»

Grundsätzlich werden alle Knotenbereiche entlang der Tribschenstrasse einbezogen, sofern sie von der Neugestaltung bzw. durch die Anpassung der Knotenform betroffen sind. Im gesamten Verlauf der Tribschen- sowie der Werkhofstrasse soll stets der komplette Querschnitt von Fassade zu Fassade betrachtet werden. So kann das gesamte Potenzial zur Neugestaltung der Tribschenstrasse ausgeschöpft werden. Das ist jedoch nur durch einen direkten Einbezug der betroffenen privaten Eigentümerschaften möglich. Hierzu sind die umliegenden Projekte (z. B. Durchgangsbahnhof Luzern) und die privaten Bauvorhaben (bspw. Erweiterung CSS, Überbauung «LOU» an der Tribschenstrasse 54/56, Hotel Tribschenstrasse 9 usw.) miteinzubeziehen.

4.2 Verkehr

Für die Stadt Luzern wird mit einem Bevölkerungswachstum von über 20 Prozent bis 2050 gerechnet (LUSTAT Statistik Luzern, Stand 14. Dezember 2023). In einer wachsenden Stadt steigen auch die Mobilitätsbedürfnisse. Somit ist zukünftig mit einer wesentlichen Bedarfszunahme an Mobilität zu rechnen. Gleichzeitig setzt sich die Stadt Luzern dafür ein, dass die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr, gemäss Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2), bis 2040 gegenüber dem Stand von 2010 um 15 Prozent gesenkt wird. Das bedeutet, dass gemäss Mobilitätsstrategie (B+A 7 vom 6. März 2024: «Mobilitätsstrategie 2024–2028. Kenntnisnahme Planungsbericht. Sonderkredit für zusätzliche Stellenprozente») der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stetig steigen soll. Deshalb ist es wichtig, flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel zu fördern und auszubauen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Die Tribschenstrasse ist eine der wichtigsten Verbindungsachsen in der Stadt Luzern. Daher muss auch zukünftig gewährleistet bleiben, dass der MIV stadtverträglich abgewickelt werden kann. Somit sollte im Rahmen der Neugestaltung der Tribschenstrasse für den MIV eine ausreichende Fläche zur Verfügung gestellt werden, um auch zukünftig leistungsfähig zu bleiben. So müssen bspw. zwischen der Langensandbrücke und der Brünigstrasse ausreichend Fahr- und Abbiegespuren vorgesehen werden, um den Verkehr verträglich abwickeln zu können und keine Behinderungen zu erzeugen. Durch eine Reduktion der Fahrbahnbreite kann die Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht und mehr Gestaltungsspielraum geschaffen, sodass u. a. dem Velo- und dem Fussverkehr mehr Raum zur Verfügung steht.

Abb. 2: Planausschnitt: Abschnitt Langensandbrücke bis Brünigstrasse

Zukünftig soll eine ausgewogene Fläche für den MIV bereitgestellt werden. Durch die Optimierungen der Abbiegespuren, der Knotenpunkte und des Strassenverlaufs sollen jedoch Flächen für anderweitige Nutzungen freigespielt werden. Insbesondere im Bereich des Kreisels entlang der Werkhofstrasse werden weiterführende bauliche Anpassungen vorgenommen. Hier soll der Kreisverkehr entfallen und mit einer durchgehenden Erschliessungstrasse ersetzt werden. Hierdurch werden die Aussenräume der Strasse gestärkt und die Verkehrsfläche verringert. Zudem können für den Fuss- und den Veloverkehr direkte Wegverbindungen geschaffen werden.

Abb. 3: Visualisierung im Kreuzungsbereich Werkhofstrasse/Rösslimattstrasse in Blickrichtung Confiserie Bachmann

Weiterhin muss die Tribschenstrasse eng in das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern eingebunden werden, da das Verkehrsmanagement im gesamtstädtischen Zusammenhang zu betrachten ist. Wie bereits im Bestand vorhanden, ist zukünftig eine stadteinwärts gerichtete Zuflussregelung vorgesehen. Durch die Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) kann der MIV dosiert werden, um im Bedarfsfall das Stadtzentrum zu entlasten. In der weiteren Planung ist konkreter auf die Auswirkungen des Bundesplatzes und die zukünftigen Veränderungen aufgrund der Ergebnisse der übergeordneten Verkehrsplanung des Kantons (vgl. Kapitel 3) einzugehen. Auch sind die privaten Grundstückszufahrten genauer zu prüfen, um die Erschliessung der anliegenden Grundstücke sicherzustellen.

Öffentlicher Verkehr

Die Stadt Luzern rechnet in den nächsten Jahren mit einer steigenden Nachfrage nach Mobilität. Da gleichzeitig der MIV reduziert werden soll, muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht und gefördert werden. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und den darauf abgestimmten Anpassungen am Busnetz des Verkehrsverbundes, welches u. a. die Einführung einer neuen Busachse Ost über die Werkhofstrasse vorsieht, werden die Voraussetzungen dafür geschaffen.

Die Tribschenstrasse bildet für den öffentlichen Verkehr bereits heute eine sehr wichtige und zentrale Verbindungsachse. Zudem befindet sich im Kreuzungsbereich der Weinberglistrasse mit der Tribschenstrasse das Busdepot der vbl. Von hier aus startet ein Grossteil der eingesetzten Fahrzeugflotte, um die Linien im gesamten städtischen Busnetz zu bedienen. Auf der Achse entlang der Tribschenstrasse fahren drei städtische Hauptbuslinien 4, 7 und 8 sowie die Linie 21 und bedienen insgesamt vier Haltestellen mit insgesamt acht Haltekanten. Bereits in der Vergangenheit wurde der öffentliche Verkehr entlang der Tribschenstrasse durch diverse Massnahmen gefördert. Weiterhin sollen diese Priorisierungsmassnahmen bei der Umgestaltung der Tribschenstrasse beibehalten werden. Wie bisher wird eine Busspur vom Busdepot bis zum Bundesplatz vorgesehen. Hiermit wird gewährleitstet, dass trotz der engen Taktdichte der gesamte Busverkehr in Richtung Stadtzentrum weitestgehend ungehindert fahren kann. Zudem bleiben die Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen weiterhin ansteuerbar, um die Grünschaltung zu beeinflussen. Zusätzlich zu den bestehenden Massnahmen soll ausserhalb des Abschnitts mit der Busspur das Prinzip «Bus als Pulkführer» eingeführt werden. Das bedeutet, dass der Bus die Reisegeschwindigkeit vorgibt und dem Verkehr auf der Fahrbahn vorausfährt. In dem Zusammenhang werden keine Bushaltebuchten, sondern ausschliesslich Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Der Bus kann so im Verlauf der Tribschenstrasse nicht mehr vom motorisierten Verkehr überholt werden. Für die Velofahrenden werden Möglichkeiten wie bspw. eine Haltestellenumfahrung geschaffen, um die Busse weiterhin überholen zu können.

Die Haltestellen erfüllen derzeit nicht die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und müssen für einen hindernisfreien Zugang baulich angepasst werden. Zudem werden die Haltestellen aufgewertet und attraktive Personenunterstände mit Sitzgelegenheiten vorgesehen. Teilweise ist die Position der Haltekanten zu verschieben. Insbesondere in den Kurvenbereichen ist eine parallele Anfahrt an eine hindernisfreie Haltekante für den niveaugleichen Ein- und Ausstieg nicht möglich. Hier besteht die Gefahr, dass das Spaltmass zwischen der Haltekante und dem Fahrzeug zu gross ist oder die Busse beschädigt werden. So muss die Kante der Haltestelle Weinbergli (stadtauswärts) vor die Kreuzung mit der Weinberglistrasse verschoben werden. Aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse ist hier auch eine Umfahrung für die Velos durch eine separate Velospur möglich.

Abb. 4: Visualisierung auf der Höhe der Migros mit Blickrichtung Stadtzentrum – Haltestelle Weinbergli mit Veloumfahrung

Fussverkehr

Die Tribschen- und die Werkhofstrasse bilden zusammen ein lebendiges Wohn- und Arbeitsquartier. Entlang dieser Strassen gibt es viele Geschäfte, Läden und Restaurants, die für viel Fussverkehr sorgen. Auch Bildungseinrichtungen wie die Kantonsschule Alpenquai tragen zu einem intensiven Fussverkehrsaufkommen von Schülerinnen und Schülern bei. Bisher wirkt die Tribschenstrasse für den Fussverkehr unattraktiv. Wegen der stark trennenden Wirkung braucht es sinnvolle und direkte Übergänge, um die beiden Strassenhälften miteinander zu verbinden. Im Rahmen der Neugestaltung der Tribschenstrasse werden die Positionen der Zebrastreifen angepasst, sodass weniger Umwege entstehen. Zudem werden zusätzliche Fussverbindungen vorgesehen. So soll bspw. im Kreuzungsbereich der Tribschenstrasse mit der Eisfeldstrasse ein neuer Übergang entstehen.

Abb. 5: Visualisierung Kreuzung Tribschenstrasse/Eisfeldstrasse, Blickrichtung Stadtzentrum – neuer Übergang

Auch die Bewegungsqualität entlang der Tribschen- und der Werkhofstrasse soll durch ausreichend breite und komfortable Fusswege verbessert werden. Hierzu sind Konfliktstellen aufgrund unzureichender Verkehrssicherheit zu lösen. In Kreuzungsbereichen und bei Parkplätzen kann oftmals die Sichtweite nicht eingehalten werden. Daher sollen die Parkplätze überprüft und entsprechende Anpassungen an den Knotengeometrien vorgenommen werden.

Veloverkehr

Die Achse der Tribschenstrasse ist Teil des städtischen Velonetzes und stellt als Velohauptroute eine Hauptverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Osten der Stadt dar. Die Veloroute entlang der Tribschenstrasse bildet einen Teil der Massnahmen im Rahmen des Gegenvorschlags der Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» (B+A 39 vom 20. Oktober 2021: «Initiative ‹Luzerner Velonetz jetzt!›: Initiative ‹Luzerner Velonetz jetzt!›. Gegenvorschlag mit Sonderkredit»). Die Veloführung erfolgt zukünftig mit durchgehenden und strassenbegleitenden Velowegen. Grösstenteils werden die Wege vom motorisierten Verkehr und dem Fussverkehr durch einen Vertikalversatz bzw. eine unterschiedliche Höhe baulich getrennt. Mit einer Mindestbreite von 1,80 m können attraktive und sichere Veloverbindungen geschaffen werden.

Abb. 6: Visualisierung des neuen Fuss- und Veloübergangs auf der Höhe des Wirtshauses zum Unterlachenhof an der Einmündung Brünigstrasse mit Blickrichtung stadtauswärts – abgesetzte Velowege

Auch in den grossen Kreuzungsbereichen der Tribschenstrasse mit der Werkhofstrasse bzw. mit der Weinberglistrasse soll das Abbiegen für Velofahrende durch eine Umfahrung der Knoten erleichtert werden. Insbesondere im Kreuzungspunkt mit der Werkhofstrasse kommt es derzeit zu einer Häufung von Unfällen mit Velobeteiligung. Mit der neu geplanten Velowegführung müssen sich die Velofahrenden zum Abbiegen nicht mehr über mehrere Fahrspuren in den fliessenden motorisierten Verkehr einordnen, sondern werden sicher und komfortabel um die Kreuzung geführt.

Abb. 7: Visualisierung der Kreuzung Tribschenstrasse/Werkhofstrasse – sichere Veloumfahrung um die Kreuzung

Geschwindigkeitsregime

Entlang der Tribschenstrasse und auf dem Teilabschnitt der Werkhofstrasse soll Tempo 30 eingeführt werden. Dadurch kann die trennende Wirkung der Tribschenstrasse reduziert, der Verkehrsfluss vergleichmässigt, die Verkehrssicherheit verbessert und die Lärmemission deutlich verringert werden. Zudem ermöglicht es einen grösseren Gestaltungsspielraum zugunsten des flächen- und ressourceneffizienten Verkehrs und für die Aufwertung durch bspw. Begrünung. Analysen für die Fahrzeiten des

öffentlichen Verkehrs haben bereits gezeigt, dass die Verlustzeiten aufgrund der Reduktion der erlaubten Fahrgeschwindigkeit verhältnismässig sehr klein sind und auf dem kompletten Abschnitt nur wenige Sekunden betragen.

4.3 Aufenthaltsqualität

Die Tribschenstrasse ist stark durch den Strassenraum geprägt und trennt das Quartier in zwei Hälften. Durch den hohen Anteil an motorisiertem Verkehr wirkt der gesamte Verkehrsraum heute unattraktiv. Ausserdem fehlt es entlang der Achse an attraktiven Aufenthaltsbereichen, in denen man sich treffen, zurückziehen und verweilen kann. Zusätzlich weist die Strasse einen hohen Versiegelungsgrad, wenig Grün und somit insgesamt eine unzureichende städtebauliche Qualität auf. Für eine bessere Verknüpfung der Quartierhälften soll die Trennwirkung der Tribschen- und der Werkhofstrasse verringert werden. Hierzu sind direktere Verbindungen zwischen den Strassenseiten insbesondere für den Fuss- und den Veloverkehr geplant. Durch die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 und die Anpassungen am Strassenraum sollen die Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Erhaltung der Funktion reduziert und die beiden Strassenseiten wieder enger zusammengeführt werden. Die Geschwindigkeitsreduktion hat auch signifikante Auswirkungen auf die Lärmemissionen des Verkehrs. Bereits 2007 wurde mit einem Lärmgutachten festgestellt, dass die Lärmbelastung teilweise über den Grenzwerten liegt. Aufgrund der Verhältnismässigkeit und des damaligen Kenntnisstandes zur Wirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung wurden keine Massnahmen im Strassenraum vorgesehen. Mit den umfangreichen baulichen Anpassungen und den notwendigen Sanierungsarbeiten an der Strassenfläche soll die erlaubte Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 herabgesetzt und zusätzlich ein lärmarmer Belag eingebaut werden. So wird eine deutliche Verbesserung der Aufenthalts- sowie Wohnqualität erreicht.

Durch die Reduktion und die Neuaufteilung der Fahrbahnfläche wird im Aussenraum mehr Platz für den Fuss- und den Veloverkehr freigespielt. Die Aussenräume beruhigen sich und werden gestärkt. Es sollen entlang der Tribschenstrasse kleinräumige Aufenthaltsräume mit Sitzgelegenheiten entstehen. Für die Gestaltung wurden neben den städtebaulichen Analysen auch die Resultate aus den partizipativen Prozessen einbezogen. Ziel ist eine bedürfnisorientierte Strassenraumentwicklung. Die Bevölkerung wünscht sich eine deutliche Reduktion des MIV und den Ausbau der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel. Zudem sollen mehr Rückzugsmöglichkeiten mit Sitzplätzen und mehr Grün entstehen.

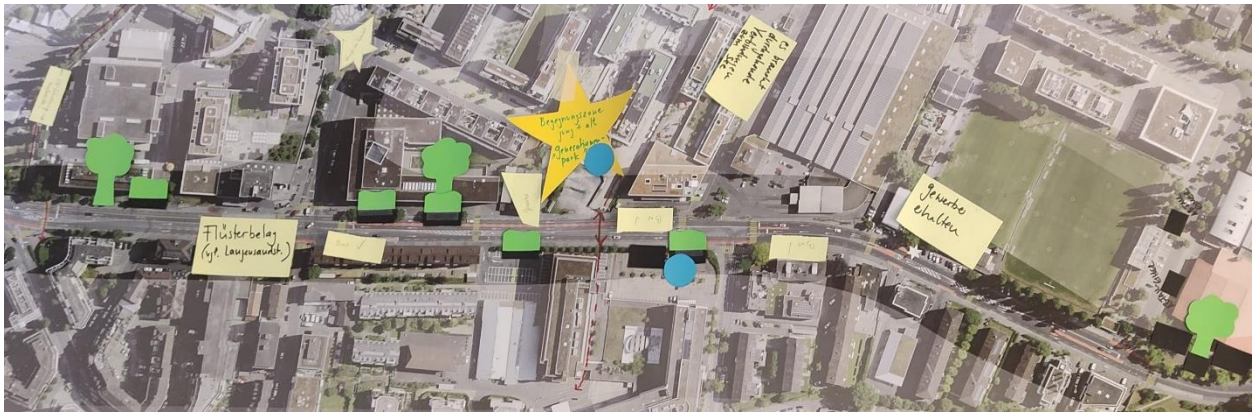

Abb. 8: Mitwirkungsveranstaltung – Ergebnisse einer Gruppenarbeit zu Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Im Rahmen der Neugestaltung der Tribschenstrasse sollte ursprünglich auch ein Quartierzentrum Tribschen neu entwickelt werden. Unter Quartierzentrum wird gemäss dem Raumentwicklungskonzept vom 29. Mai 2018 ein Schnittpunkt im Quartier verstanden, an dem wesentliche Funktionen wie Mobilität, Versorgung mit Gütern des täglichen oder wöchentlichen Bedarfs sowie gastronomische Einrichtungen zusammentreffen. Quartierzentren haben auch eine wichtige Funktion als Kommunikations-, Identifikations- und Begegnungsorte. Für die Suche nach einem Standort im Gebiet Tribschen wurde die Bevölkerung durch eine umfangreiche Partizipation eng eingebunden. Gemäss den Rückmeldungen soll ein Begeg-

nungs- und Grünraum im Bereich der Rösslimatte und deren Anschluss an die Tribschenstrasse entstehen (vgl. Mitwirkungsbericht). Insbesondere die dort vorhandene Brache nördlich des alten Gewerbegebäudes wird besonders hervorgehoben. Dieser Bereich wurde in der Vergangenheit noch nicht definitiv ausgestaltet, da die Fläche im Zusammenhang mit der Erweiterung des CSS-Hauptsitzes und dessen Aussenraum steht. Jedoch wurde in der Zwischenzeit durch den Verein IG Tribschenstadt eine Zwischennutzung mit Spielplätzen und Sitzgelegenheiten eingerichtet. Diese Fläche wird vom Quartier sehr gut angenommen. Insgesamt wurde durch die Partizipation deutlich, dass es einen grösseren und ruhigeren Platzbereich für einen Begegnungs- und Grünraum bzw. Identifikationsort benötigt, als entlang der Tribschenstrasse zur Verfügung steht. Da sich die Fläche ausserhalb des Projektperimeters befindet und die Neugestaltung der Rösslimatte ein eigenständiges gestalterisches Konzept erforderlich macht, wird dies in einem separaten Prozess behandelt. So kann im Zusammenhang mit der Erweiterung des CSS-Hauptsitzes eine ganzheitliche Gestaltung vorgesehen werden. Die beiden Projekte werden weiterhin eng aufeinander abgestimmt.

4.4 Klimaangepasste Stadtentwicklung

Angesichts der Klimakrise stehen die Städte vor der Herausforderung, trotz steigender Hitzebelastung im Sommer weiterhin angenehme Lebensbedingungen für die Bevölkerung zu schaffen. Der Grosse Stadtrat der Stadt Luzern hat daher 2020 die Klimaanpassungsstrategie beschlossen (B+A 10 vom 1. April 2020: «Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern. Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaadaption)». Basierend auf diesen Zielsetzungen sollen im vorliegenden Projektperimeter Flächen entsiegelt und funktionale Grünräume geschaffen werden. Ziel ist ein grünes Band zu erstellen, welches Raum für Flora und Fauna bietet sowie neue Aufenthaltsflächen schafft. Für eine natürliche Beschattung ist eine durchgehende Grünachse mit hohen Bäumen entlang der Tribschenstrasse vorgesehen (Schattenachse). Auch in den Randbereichen sollen neue Grünflächen entstehen und die bestehenden Grünräume gestärkt werden. Durch die Integration von Schwammstadtelementen ist das Niederschlagswasser in den natürlichen Wasserkreislauf zurückzuführen. Mit den gesamten Grünmassnahmen wird die Aufheizung in den Sommermonaten reduziert werden und zu einem besseren Stadtklima beitragen.

Abb. 9: Übersicht Begrünung (neue Begrünung ist hellgrün dargestellt)

Die Tribschenstrasse durchschneidet heute den ökologisch bedeutenden Grünzug Weinbergli–Wartegg–Tribschenhorn. Gemäss B+A 25 vom 17. Oktober 2018: «Biodiversitätsförderung Stadt Luzern» sind Massnahmen zur Reduktion der Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung (z. B. Grünbrücke) zu prüfen. Daher wird die grundsätzliche Machbarkeit innerhalb eines separaten Projekts überprüft. Mögliche Synergien, insbesondere hinsichtlich der Realisierung allfälliger Massnahmen, werden genutzt.

5 Auswirkungen auf das Klima

Mit der Neugestaltung der Tribschenstrasse wird auch ein Beitrag zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele der Stadt Luzern geleistet (B+A 10/2020). Durch die Entsiegelung und die geplanten Begrünungsmassnahmen können die negativen Auswirkungen der Klimakrise reduziert und eine klimaangepasste Infrastruktur bereitgestellt werden. Gemeinsam mit der Tempo- und Lärmreduktion wird somit die Lebens- und Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessert. Mit dem Projekt wird die Attraktivität der flächen- und klimafreundlichen Mobilität gefördert. Dabei werden die Veloverbindungen ausgebaut und weitere Massnahmen zur Priorisierung des ÖV vorgesehen. Somit soll der Modalsplitanteil des MIV langfristig reduziert werden. Die Funktion als wichtige Verbindungsachse wird weiterhin gewährleistet. Für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden Parkplätze überprüft und teilweise wie in der Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern (B+A 22 vom 30. Juni 2021: «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern») vorgesehen abgebaut. Somit wird mehr Fläche für eine klimaangepasste Stadtentwicklung bereitgestellt. Für einen schonenden Umgang mit Ressourcen sollen der Landverbrauch und der Materialeinsatz durch eine zielgerichtete Planung so gering wie möglich gehalten werden, um möglichst viel Grünfläche zu schaffen und gleichzeitig den energetischen Aufwand beim Herstellungsprozess der Baumaterialien zu minimieren.

6 Terminplan

Der Terminplan für die Neugestaltung der Tribschenstrasse sieht die folgenden Meilensteine vor.

Phasen und Projektschritte		**Endtermine**
3 Projektierung	31 Vorprojekt	2025
	32 Bauprojekt	2026
	33 Bewilligungsverfahren, Auflageprojekt	2027
Bericht und Antrag: Ausführungskredit (Ausgabenbewilligung)		2027
4 Ausschreibung	41 Beschaffung eines Bauunternehmens	2028
5 Realisierung	51 Ausführungsprojekt	2028/2029
	52 Ausführung	2030
	53 Inbetriebnahme, Abschluss	

7 Ressourcenbedarf

7.1 Finanzen und Folgekosten

Gestützt auf die Kostenschätzung aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorstudie) von 27,2 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/–30 Prozent) wird dem Parlament mit diesem Bericht und Antrag u. a. basierend auf der Honorarordnung SIA und den entsprechenden Leistungspaketen für die SIA-Phasen 31 (Vorprojekt) bis und mit Phase 33 (Auflageprojekt) ein Sonderkredit von 2,2 Mio. Franken beantragt. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Beschrieb	**Kosten inkl. MWST**
1. Honorare und technische Arbeiten	**Fr. 2’000’000.–**
Honorare Ingenieur/in, Bauherreneigenleistungen, technische Arbeiten (Prüfung Strassenabwasserbehandlungsanlage, geologische Untersuchungen usw.) und Nebenleistungen, Kommunikation	
2. Unvorhergesehenes	**Fr. 200’000.–**
Zirka 10 % der Gesamtkosten (z. B. zusätzliche Untersuchungen)	
Gesamtkosten	**Fr. 2’200’000.–**

Im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 sind für das Projekt I414213.01 Kosten von insgesamt Fr. 1’900’000.– enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestranchen: 2025: Fr. 500’000.–, 2026: Fr. 500’000.–, 2027: Fr. 500’000.–, 2028: Fr. 400’000.–. In den Jahren 2027 bis 2030 ist für die Realisierung ein Ausführungskredit (I414213.02) von 24 Mio. Franken berücksichtigt.

Das Programm der fünften Generation des Agglomerationsprogramms wird zurzeit erarbeitet und wird Mitte 2025 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Das Projekt zur Neugestaltung der Tribschenstrasse wurde als Massnahme aufgenommen. Der Förderbeitrag wird im Rahmen des Berichtes und Antrages zum Ausführungskredit überprüft und quantifiziert.

Die jährlichen Folgekosten, die durch die Neugestaltung der Tribschenstrasse entstehen, können erst mit dem Bauprojekt seriös abgeschätzt werden. Daher werden die Folgekosten im Bericht und Antrag für den Ausführungskredit ausgewiesen.

8 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Projektierung der «Neugestaltung Tribschenstrasse» Ausgaben in der Höhe von insgesamt 2,2 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimmbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum. Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigenden Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.03, Projekt I414213.01, zu belasten.

9 Politische Würdigung

Durch die Neugestaltung der Tribschenstrasse wird eine der wichtigsten Verbindungsachsen in der Stadt Luzern zu einem hochwertigen Stadtraum aufgewertet. Der Stadtrat ist überzeugt, dass durch die neue Aufteilung des Strassenraums und die vorgesehene Verkehrsführung ein wichtiger Schritt in Richtung nachhaltiger und klimaverträglicher Strassenraumgestaltung getan wird.

Auch in Zukunft wird der Bedarf an flächen- und ressourceneffizienter sowie emissionsarmer Mobilität steigen, daher wird der öffentliche Verkehr weiter priorisiert und gefördert. Zur Verbesserung der Zugänglichkeit und zur Steigerung des Komforts werden alle Haltestellen hindernisfrei ausgebaut. Trotz reduzierter Fläche für den motorisierten Individualverkehr soll gewährleistet bleiben, dass die Leistungsfähigkeit für das zukünftige Verkehrsaufkommen gesichert ist. Zudem werden auch die Velowege komfortabler und sicherer ausgestaltet und erfüllen zukünftig die Anforderungen an eine Velohauptroute.

Das Projekt wertet im Sinne der nachhaltigen Quartierentwicklung auch die Lebensqualität im Quartier auf. Die beiden Strassenseiten werden besser verknüpft und die Trennwirkung reduziert. Es werden direktere Verbindungen zwischen den Strassenseiten für den Fuss- und den Veloverkehr vorgesehen. Auch durch die geplante Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 und die Anpassungen an den Strassenraum sollen die beiden Strassenseiten wieder enger zusammengeführt werden. Gemeinsam mit dem Einbau eines lärmarmen Belags wird die Lärmbelastung signifikant verringert. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Aufenthalts- und der Wohnqualität erreicht. Die Aussenräume entlang der Tribschen- und der Werkhofstrasse beruhigen sich, und es können neue kleinteilige Aufenthaltsräume entstehen.

Für eine klimaangepasste Stadtentwicklung werden Flächen entsiegelt und funktionale Grünräume geschaffen. Somit kann der steigenden Hitzebelastung im Sommer entgegengewirkt werden. Mit den neuen Grünflächen und der geplanten Bepflanzung wird ein wichtiger Beitrag zur klimaverträglichen Stadtentwicklung geleistet.

Im nächsten Schritt soll die Planung weiter vertieft und mit den übergeordneten Verkehrskonzepten und den umliegenden Bauvorhaben abgestimmt werden. Dabei sind die Auswirkungen des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) und das damit zusammenhängende neue Buskonzept sowie die Planungen zum Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern zu berücksichtigen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem vorliegenden Projekt die Lebensqualität entlang der Tribschen- und der Werkhofstrasse dauerhaft gesteigert und wichtige Verkehrsmassnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität vorangetrieben werden. Somit kann auch in Zukunft eine funktionierende und nachhaltige Infrastruktur für die Luzerner Stadtbevölkerung sichergestellt werden.

10 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für die Projektierung «Neugestaltung Tribschenstrasse» einen Sonderkredit von 2,2 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 18. September 2024

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 35 vom 18. September 2024 betreffend

Neugestaltung Tribschenstrasse
– Sonderkredit für die Projektierung,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Für die Projektierung «Neugestaltung Tribschenstrasse» wird ein Sonderkredit von 2,2 Mio. Franken bewilligt.

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

Luzern, 14. November 2024

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Simon Roth
Ratspräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 35/2024 «Neugestaltung Tribschenstrasse. Sonderkredit für die Projektierung»

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 3 Rahmenbedingungen auf S. 8 f lautet:
«Das Thema der Erschliessung des Bahnhofs ist noch zu unklar. Es soll in der weiteren Planung eine Gesamtsicht der Erschliessung des Bahnhofs für alle Fortbewegungsmittel aufgezeigt werden.»

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 4.2 Verkehr auf S. 13 lautet:
«Wo möglich, sollen Abschnitte in der Spurbreite von 2,50 m geführt werden, damit sichere Überholungsmöglichkeiten für den Veloverkehr geschaffen werden können.»