

## Stadtratsbeschluss 794 vom 20. November 2024

### **B+A 35/2024: «Neugestaltung Tribschenstrasse»**

- Protokollbemerkungen der Baukommission
- Haltung des Stadtrates

#### **Ausgangslage**

An der Sitzung vom 18. September 2024 hat der Stadtrat den Bericht und Antrag 35: «Neugestaltung Tribschenstrasse» verabschiedet. An der Sitzung vom 31. Oktober 2024 hat die Baukommission das Geschäft behandelt und folgende Protokollbemerkungen zur Überweisung beantragt:

#### **Protokollbemerkung 1**

Zu Kapitel 2 «Zielsetzungen» auf S. 7

Es wird sichergestellt, dass die zusätzliche Belastung durch eine allfällige Führung des motorisierten Individualverkehrs über das Tribschenquartier zu einem künftigen Bahnhofparking und zum KKL trotz des wachsenden Verkehrsaufkommens ohne wesentliche Zeitverluste und quartierverträglich bewältigt werden kann.

#### **Erwägungen**

Die Stadt und der Kanton Luzern erarbeiten zurzeit gemeinsam den Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern. Dieser umfasst u. a. auch das Siedlungsgebiet östlich der Gleisfelder des Bahnhofs Luzern inklusive Tribschenstadt. Der Tiefbahnhof soll als Teil des Gesamtprojekts «Durchgangsbahnhof Luzern» in das Stadtgefüge integriert werden. Gleichzeitig wird auch die zukünftige Erschliessung des gesamten Gebiets und insbesondere des Bahnhofs geplant. Die damit einhergehende Veränderung der Verkehrsbelastung wird dabei im gesamtstädtischen Kontext betrachtet.

Derzeit werden sowohl die Machbarkeit wie auch die Auswirkungen von verschiedenen Varianten zur Erschliessung des Bahnhofgebiets und der Parkhäuser im Raum Bahnhof untersucht. Die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Luzern setzen sich dafür ein, dass der Bahnhof weiterhin mit allen Verkehrsmitteln zweckmässig erschlossen wird. Bei der Auswahl der weiterzuverfolgenden Variante werden die Aspekte der Quartierverträglichkeit und der kurzen Reisezeiten bestmöglich berücksichtigt. Die Ergebnisse dieser Prüfung sollen bis Mitte 2025 vorliegen und den zuständigen Entscheidungsträgern zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Der Protokollbemerkung 1 zur quartierverträglichen Verkehrslenkung wird nicht opponiert.

**Protokollbemerkung 2**

Zu Kapitel 3 «Rahmenbedingungen» auf S. 8 f.

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.

**Erwägungen**

Auch für den Stadtrat ist es sehr wichtig, dass die Erschliessung des Bahnhofs für alle Verkehrsmittel zukünftig sichergestellt wird. Die Stadt und der Kanton arbeiten zurzeit gemeinsam am Masterplan Stadt- raum Bahnhof Luzern. Eine veränderte Erschliessung und die damit einhergehende mögliche Verlage- rung des Verkehrs wird dabei im gesamtstädtischen Kontext beurteilt. Die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Luzern setzen sich dafür ein, dass der Bahnhof weiterhin mit allen Verkehrsmitteln zweckmäs- sig erschlossen wird. Die Ergebnisse der Prüfung sollen bis Mitte 2025 vorliegen und den zuständigen Entscheidungsträgern zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Der Protokollbemerkung 2 zur Gesamtsicht der Erschliessung des Bahnhofs Luzern wird nicht opponiert.

**Protokollbemerkung 3**

Zu Kapitel 4.1 «Projekperimeter» auf S. 9

Der Betrachtungs- und Planungssperimeter für die Neugestaltung Tribschenstrasse soll bis und mit Ab- zweiger Warteggstrasse (Erschliessungsstrasse Schulhaus Wartegg / Tribschenbadi) ausgeweitet und für die weiteren Planungsphasen geprüft werden.

**Erwägungen**

Der Projektperimeter erstreckt sich entlang der Tribschenstrasse, von der Langensandbrücke bis zum Kreuzungsbereich zwischen der Langensand- und der Bodenhofstrasse. Zusätzlich wurde die Werk- hofstrasse bis und mit dem Kreisverkehr aufgenommen. Die Elemente des Projektperimeters sind städte- baulich und verkehrstechnisch eng miteinander verknüpft. Insgesamt umfasst das Projekt bereits einen Strassenabschnitt mit einer Länge von 1,2 km. Mit fortwährender Erweiterung erhöhen sich auch die Schnittstellen, die Projektrisiken und der Aufwand und können zu signifikanten Verzögerungen führen. Der Abschnitt der Langensandstrasse von der Bodenhofstrasse bis zum Abzweiger Warteggstrasse befindet sich bereits im übergeordneten Betrachtungssperimeter des Projekts. Insbesondere die Bus- haltestellenkante Wartegg stadtauswärts entlang der Langensandstrasse wird insofern im Projekt- perimeter berücksichtigt, als die Haltestellenkante neu zur Fussgängerüberführung Wartegg verschoben werden soll. Im Knotenbereich zwischen der Langensandstrasse und der Warteggstrasse bestehen noch grosse Unsicherheiten, da die Warteggstrasse voraussichtlich im Rahmen eines Gesamtprojekts opti- miert werden soll.

Die Erweiterung des Betrachtungs- bzw. Projektperimeters wird im Hinblick auf die Unsicherheiten als nicht zweckmässig bewertet. Die unterschiedlichen Zeithorizonte und damit verbunden auch Planungs- stände würden voraussichtlich zu wesentlichen Projektverzögerungen beim Gesamtprojekt zur Neu- gestaltung der Tribschenstrasse führen. Zudem wäre eine Erweiterung des Projektperimeters auch mit Kostenfolgen verbunden, welche im vorliegenden Kreditantrag nicht enthalten sind. Der Abschnitt der Langensandstrasse ab der Grenze des Projektperimeters bis und mit der Einmündung der Wartegg- strasse soll daher im Rahmen eines separaten Projekts «Strassenoptimierung Warteggstrasse» behan- delt werden.

Der Protokollbemerkung 3 zur Erweiterung des Projektperimeters wird opponiert.

**Protokollbemerkung 4**

Zu Kapitel 4.2 «Verkehr» auf S. 13 f.

Wo möglich, sollen Abschnitte in der Spurbreite von 2,50 m geführt werden, damit sichere Überholungsmöglichkeiten für den Veloverkehr geschaffen werden können.

**Erwägungen**

Die Veloführung erfolgt zukünftig mit durchgehenden und strassenbegleitenden Velowegen. Grösstenteils werden die Wege vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr durch einen Vertikalversatz baulich getrennt. Mit einer Mindestbreite von 1,8 m werden attraktive und sichere Veloverbindungen geschaffen. Innerhalb der Planung wurde bereits beim Aufstieg zwischen der Eisfeldstrasse und der Bodenhofstrasse ein 2,5 m breiter Veloweg vorgesehen, sodass hier die Möglichkeit zum Überholen besteht. In der weiterführenden Planung wird geprüft, ob weitere Aufweitungen der Velowege möglich sind, um auch auf anderen Abschnitten eine sichere Überholungsmöglichkeit zu schaffen.

Der Protokollbemerkung 4 zur Verbreiterung der Velowege wird nicht opponiert.

**Der Stadtrat beschliesst**

1. Der Protokollbemerkung 1 zur quartierverträglichen Verkehrslenkung wird nicht opponiert.
2. Der Protokollbemerkung 2 zur Gesamtsicht der Erschliessung des Bahnhofs wird nicht opponiert.
3. Der Protokollbemerkung 3 zur Erweiterung des Projektperimeters wird opponiert.
4. Der Protokollbemerkung 4 zur Verbreiterung der Velowege wird nicht opponiert.



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## Zustellung an

- Mitglieder des Grossen Stadtrates
- Medien (Abgabe anlässlich der Ratssitzung vom 28. November 2024)
- Öffentlichkeit (anlässlich der Ratssitzung vom 28. November 2024)
- alle Direktionen
- Tiefbauamt, Projekte