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

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Bericht und Antrag 51
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sanierung und Neubau Lidostrasse
– Sonderkredit

Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 898 vom 03. Dezember 2025

Vom Grossen Stadtrat mit einer Protokollbemerkung beschlossen am 29. Januar 2026

Politische und strategische Referenz

Politischer Grundauftrag

Projektplan
I414083.02 Sanierung und Neubau Lidostrasse

In Kürze

Die Lidostrasse ist im Gegenvorschlag zur Veloinitiative (B+A 39 vom 20. Oktober 2021: «Initiative ‹Luzerner Velonetz jetzt!›: Gegenvorschlag mit Sonderkredit») als Velohauptroute ausgewiesen. Zudem ist sie Bestandteil des Entwicklungskonzepts Würzenbach (B+A 22 vom 28. Juni 2023: «Entwicklungskonzept Würzenbach. Zukunftsbild und Umsetzungsstrategie. Antrag der Baukommission. Haltung des Stadtrates»), welches für die Lidostrasse das Zielbild einer durchlässigen und aufgewerteten Flaniermeile definiert. Das Verkehrshaus der Schweiz (VHS) hat ebenfalls das Bedürfnis nach einer Umgestaltung und Attraktivierung seiner Vorzone. Im Projektperimeter sind zudem diverse Mängel an der Infrastruktur vorhanden. Der Belag ist stellenweise in einem schlechten Zustand, die Strassenentwässerung ist bei Starkregenereignissen unterdimensioniert, und die Beleuchtung ist veraltet. Teile des Strassenraums sind mit Provisorien beleuchtet. ewl (energie wasser luzern) muss zudem die bestehende Wasserleitung erneuern. Mit dem Gesamtprojekt «Sanierung und Neubau Lidostrasse» sollen all diese Bedürfnisse in einem koordinierten Bauprojekt umgesetzt werden. Zusätzlich sind in diesem Raum mit der See-Energie-Zentrale rechtes Seeufer, der Renaturierung des Würzenbachs und der Trottlibucht sowie dem Erschliessungs- und Parkierungskonzept weitere Projekte in der Planungs- und Entwicklungsphase. Die Projekte werden laufend abgeglichen und koordiniert.

Das Konzept für die Neugestaltung der Lidostrasse zielt darauf ab, die bestehende städtebauliche Struktur zu optimieren und die zerschneidende Wirkung der Strasse zu entschärfen. Durch eine zeitgemässe Neuinterpretation des öffentlichen Raums soll eine verbesserte Integration in das lokale Stadtbild erreicht werden. Die Neugestaltung sieht die Schaffung von sogenannten «Shared Spaces» im Bereich von VHS, Strandbad Lido und Tennisclub Lido vor. Ziel der «Shared Spaces» ist es, die Linearität der Strasse zu durchbrechen und den Raum zu öffnen sowie attraktive Aufenthaltsorte zu schaffen. Charakteristisch für «Shared Spaces» ist dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen zu verzichten. Die Gestaltung der Vorzone des VHS wurde durch dasjenige Planerteam erarbeitet, welches auch das Strassenprojekt entworfen hat. Dadurch entstand ein stimmiges Gesamtprojekt und eine parzellenübergreifende Gestaltung. Insgesamt können mit der Neugestaltung zirka 4’250 m^2 Strassenraum entsiegelt werden. Zudem werden in der neu gestalteten Lidostrasse rund 84 zusätzliche Bäume gepflanzt.
Nach einer umfassenden Prüfung hat sich gezeigt, dass das bestehende Verkehrsregime mit Tempo 30 im Mischverkehr auch für die zukünftige Nutzung und Gestaltung am zielführendsten ist. Das Projekt sieht eine Fahrbahnbreite von 5 m vor. Die schmale Fahrbahn sowie die auffällige Gestaltung der «Shared Spaces» begünstigen eine angepasste und aufmerksame Fahrweise. Das Strassenabwasser soll, wo immer möglich, in den neu geschaffenen Grünflächen versickern. Durch die Bündelung der Parkplatzzufahrten im Bereich des Strandbads Lido und die Aufhebung der öffentlichen, nicht mehr bewilligungsfähigen Parkfelder, welche senkrecht zur Lidostrasse stehen, kann insbesondere die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht werden. Mit dem Projekt werden zusätzlich 400 Veloabstellplätze und 12 Motoabstellplätze geschaffen, während 178 von heute 758 Autoabstellplätzen aufgehoben bzw. umgenutzt werden.

Für das vorliegende Projekt wurden die «Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz» (SNBS) konsequent angewendet. Der Kriterienkatalog SNBS, welcher in vier Hauptbereiche (Transversale Themen, Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) eingeteilt ist, bewertet die Nachhaltigkeit eines Infrastrukturprojekts

mittels 75 Kriterien. Dies ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung der Thematik Nachhaltigkeit. Durch die konsequente Überprüfung des Projekts nach jeder Planungsphase wird sichergestellt, dass das Thema Nachhaltigkeit im Fokus des Projektteams bleibt und kontinuierlich Verbesserungen erzielt werden können.

Zusammen mit den vorhin genannten Arbeiten sollen mit vorliegendem Projekt auch weitere bereits anderweitig finanzierte Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden. Durch die Umsetzung von zwei Massnahmen aus dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) wird die Kapazität der Strassen-entwässerung erhöht. Diese Massnahmen finanzieren sich über den bewilligten B+A 5 vom 28. März 2018: «Massnahmen Genereller Entwässerungsplan 1. Etappe». Mit dem Projekt wird ebenfalls der Zustand der privaten Hausanschlüsse an die Kanalisation überprüft. Notwendige Sanierungsarbeiten sollen zusammen mit dem Strassenprojekt ausgeführt werden. Die Kosten tragen die Eigentümerinnen und Eigentümer der Liegenschaften. Die Erneuerung der Wasserleitung wird durch ewl finanziert.

Mit der Umgestaltung und dem Neubau der Lidostrasse kann ein erster wichtiger Impuls zur Umsetzung des Entwicklungskonzepts Würzenbach gegeben werden. Mit der gesamtheitlichen Gestaltung, welche über die Perimetergrenzen hinaus erfolgt, kann ein attraktiver Raum geschaffen werden, der zum Verweilen und Flanieren einlädt. Neben der Aufenthaltsqualität wird mit dem Projekt auch die Verkehrs-sicherheit erhöht. Die Gestaltung fördert eine langsame Fahrweise, und durch die Behebung von diversen Verkehrssicherheitsdefiziten kann neu auch eine weitere attraktive Velohauptroute angeboten werden. Die grossflächigen Entsiegelungsmassnahmen sowie die Neupflanzung von zusätzlich 84 Bäumen leisten zudem einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern. Der Stadtrat beantragt deshalb dem Grossen Stadtrat, für das Gesamtprojekt «Sanierung und Neubau Lidostrasse» einen Sonderkredit von 7,34 Mio. Franken zu bewilligen.

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Ausgangslage 6

1.1 Drittprojekte ... 7
1.1.1 Siedlungsentwässerung ... 7
1.1.2 Wasserleitung ... 7

2 Zielsetzungen 8

3 Rahmenbedingungen 8

3.1 Politische Aufträge ... 8

3.2 Angrenzende Projekte ... 8
3.2.1 See-Energie-Zentrale rechtes Seeufer ... 9
3.2.2 Revitalisierung Würzenbach ... 9
3.2.3 Parkierungs- und Erschliessungskonzept Lido/Brüelmoos ... 9
3.2.4 Seeufer-Revitalisierung Trottlibucht ... 9

4 Vorhaben 9

4.1 Gestaltung ... 9
4.1.1 Gestaltungsabsicht ... 9
4.1.2 Gestaltungskonzept ... 10
4.1.3 Vegetationskonzept ... 11
4.1.4 Materialisierungskonzept ... 12

4.2 Strassensanierung ... 12
4.2.1 Verkehrsregime und Strassenquerschnitt ... 12
4.2.2 Strassenentwässerung und Schwammstadtmassnahmen ... 13
4.2.3 Verkehrssicherheit ... 13
4.2.4 Parkplätze ... 13
4.2.5 Öffentliche Beleuchtung ... 14

4.3 Drittprojekte ... 15
4.3.1 Siedlungsentwässerung ... 15
4.3.2 Wasserleitung ... 15
4.3.3 Vorzone Verkehrshaus ... 15

4.4 Terminplan ... 16

4.5 Bauablauf ... 16

4.6 Kommunikation und Mitwirkung ... 17

5 Auswirkungen auf das Klima 17

6 Ausgabe 18

6.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit ... 18

6.2 Berechnung der Gesamtausgabe ... 19

6.3 Kosten Drittprojekte.....20

7 Finanzierung und zu belastendes Konto 20

8 Abschreibung von politischen Vorstössen 20

9 Würdigung 21

10 Antrag 21

Beilagen

1 Übersichtsplan Strassenbau

2 Übersichtsplan Gestaltung Teil 1

3 Übersichtsplan Gestaltung Teil 2

4 Normalprofile

5 Übersicht Parkplatzumnutzung und Abbau

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

Die Lidostrasse ist im Gegenvorschlag zur Veloinitiative (B+A 39/2021) als Velohauptroute ausgewiesen. Von März 2022 bis Herbst 2023 wurde in der Folge für die Lidostrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Dieses BGK wurde im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts mit dem mittlerweile durch den Grossen Stadtrat verabschiedeten Entwicklungskonzept Würzenbach (B+A 22/2023) abgeglichen. Die Planung erfolgte unter der Prämisse, den gesamten Raum einzubeziehen und die Grenzen zwischen Strassenraum und den angrenzenden Flächen verschmelzen zu lassen. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den Hauptanspruchsgruppen (Verkehrshaus der Schweiz, Minigolf Lido, Strandbad Lido, Camping Lido und Tennisclub Lido) an der Lidostrasse entwickelt. Dadurch entstand ein Projekt, welches diverse Kernpunkte aus dem Entwicklungskonzept Würzenbach sowie weiterer Strategien der Stadt Luzern integriert und umsetzt.

Betrachtungs- und Projektperimeter
Das vom Grossen Stadtrat am 28. September 2023 verabschiedete Entwicklungskonzept Würzenbach gibt für die Lidostrasse das Zielbild vor, dass die Strasse als verbindendes Element zwischen den verschiedenen Nutzungen entlang des Seeufers dienen soll. Im Optimalfall sollen sich die angrenzenden Nutzungen zur Strasse hin öffnen. Um dieses Zielbild und eine möglichst ganzheitliche Gestaltung zu erreichen, wurde der Betrachtungsperimeter während der Projektierung über den Strassenraum hinaus erweitert. Der Raum wurde in den Bereichen der publikumsintensiven Anlagen wie dem Verkehrshaus, Minigolfanlage, Strandbad, Campingplatz und Tennisclub von Fassade zu Fassade oder bis zum Seeufer gedacht.



Abb. 1: Betrachtungsperimeter

Gestaltung
Die Lidostrasse erschliesst diverse Räume und Orte, welche von grossem öffentlichem Interesse sind. So sind das Verkehrshaus der Schweiz, die Bühlermatte (Lidowiese), das Strandbad Lido, das Minigolf Lido, der Camping International Lido und der Tennisclub Lido mit dem dazugehörigen öffentlichen Restaurant «Seehaus Grill» über die Lidostrasse erschlossen. Die Lidostrasse weist heute eine Gestaltung auf, welche dieser Nutzung und diesem Raum nicht gerecht wird. Sie hat eine stark zerschneidende Wirkung. Die entlang der Lidostrasse verlaufenden Senkrechtparkplätze sind aus Sicherheitsgründen nicht mehr bewilligungsfähig und versperren den Zugang und die Sicht auf die Lidowiese. Die lineare und geradlinige Gestaltung fördert zudem überhöhte Geschwindigkeiten. Mit vorliegendem Projekt soll die Lidostrasse so umgestaltet werden, dass sie neben der Erschliessungsfunktion auch als attraktive Flaniermeile mit hoher Aufenthaltsqualität dienen kann.

Strassensanierung
Der Zustand der Lidostrasse ist stark heterogen. So ist die Strasse im Bereich von der Haldenstrasse bis zum Strandbad Lido in einem schlechten Zustand. Es sind viele Grabenflicke zu erkennen, und der Belag weist ein raues Erscheinungsbild auf. Es sind zudem diverse Risse erkennbar, und die Randabschlüsse entsprechen zumeist nicht den heutigen Normen. Vom Campingplatz bis zum Tennisclub weist die Lidostrasse einen allgemein guten Zustand auf. Vom Tennisclub bis zur Seeburgstrasse wiederum sind diverse Grabenflicke sowie Risse erkennbar. Um den Zustand der Strasse genauer definieren zu können, wurden Bohrkerne untersucht und Tragfähigkeitsmessungen gemacht. Die gemessenen Werte unterschreiten die Tragfähigkeit gemäss aktuellen Normen. Visuell sind vor Ort jedoch keine flächendeckenden strukturellen Schäden (Netzrisse, Senkungen) erkennbar. Dieser Umstand zeigt auf, dass die Fundation für die aktuelle und auch zukünftige Belastung der Strasse ausreichend standfest ist. Zusätzlich konnten Strukturwertberechnungen ebenfalls aufzeigen, dass die verbaute Fundation eine genügende Tragfähigkeit aufweist. Im Sinne der Nachhaltigkeit wurde deshalb entschieden, dass kein flächendeckender Fundationsersatz erfolgt.

Beleuchtung
Die Beleuchtung an der Lidostrasse ist veraltet. Teile des Strassenraums sind nur mit Provisorien beleuchtet. Deshalb soll im Rahmen des Projekts die Beleuchtung modernisiert und der neuen Gestaltung entsprechend angepasst werden.

Nachhaltigkeit
Das Projekt «Lidostrasse» dient als Pilotprojekt zur Anwendung des Kriterienkatalogs der Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS). Das Projekt wird deshalb in jeder Projektphase systematisch anhand der definierten Kriterien überprüft.

1.1 Drittprojekte

1.1.1 Siedlungsentwässerung
Im Projektperimeter ist der Abfluss des Regenwassers seit jeher problematisch. Aufgrund der Nähe zum See und des dadurch hohen Grundwasserspiegels ist die Versickerungsfähigkeit beschränkt. Auch sind die Regenwasserleitungen, welche in den See münden, oft eingestaut, und deren Kapazität ist zu klein. Deshalb sollen mit vorliegendem Projekt zwei Massnahmen aus dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) umgesetzt werden. Zudem weist die Kanalisation lokal Schadstellen auf. Diese sollen mit vorliegendem Projekt ebenfalls behoben werden.

1.1.2 Wasserleitung
Die Wasserleitung vom Verkehrshaus bis zur Seeburgstrasse ist in einem schlechten Zustand und muss deshalb durch ewl erneuert werden. In diesem Zusammenhang werden auch gewisse Hausanschlüsse saniert.

2 Zielsetzungen

Rund um die Lidostrasse gibt es bereits heute attraktive Räume wie die Lidowiese und die Minigolfanlage sowie Institutionen wie das Verkehrshaus und das Strandbad Lido, welche ein hohes Besuchsaufkommen generieren. Mit der neuen Lidostrasse entsteht ein verbindendes Element zwischen den bestehenden Attraktionen, was dieses urbane Umfeld zu einem lebenswerten und zweckmässigen Stadtraum mit einer sehr hohen Qualität macht.

Primäre Ziele

– Sichere und attraktive Velohauptroutenverbindung gemäss Standards Veloverkehr und Gegenvorschlag zur Veloinitiative auf der Lidostrasse
– Sichere und attraktive Fussverbindungen gemäss Standards Fussverkehr
– Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
– Verkehrliche und städtebauliche Abstimmung mit den Vorhaben des Verkehrshauses
– Aufwertung der Vorzone Verkehrshaus
– Nachhaltige Sanierung des Strassenraums, so weit wie möglich entsiegelt und begrünt.
– Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Modalsplit gemäss Mobilitätsstrategie
– Prüfung und Umsetzung von Schwammstadtelementen
– Umsetzung der GEP-Massnahmen 104 und 105
– Nutzung von Synergien mit notwendigen Belags-, Entwässerungs- und Werkleitungssanierungen
– Umsetzung des Entwicklungskonzepts Würzenbach

Weitere Ziele

– Implementierung Nachhaltigkeitskriterien bei Ingenieur- und Unternehmerausschreibung

3 Rahmenbedingungen

3.1 Politische Aufträge

Am 28. September 2023 verabschiedete der Grosse Stadtrat das Entwicklungskonzept Würzenbach (B+A 22/2023). Das Projekt «Sanierung und Neubau Lidostrasse» ist eines von insgesamt acht Projekten, welche für eine nachhaltige Quartierentwicklung in naher und mittlerer Zukunft umgesetzt werden sollen. Im Entwicklungskonzept wird für die Lidostrasse das Zielbild einer durchlässigen und aufgewerteten Flaniermeile definiert. Die Lidostrasse soll die bestehenden Nutzungen miteinander verbinden, und durch die Gestaltung von offenen Vorzonen sollen diese eine Adresse erhalten und im Strassenraum sichtbar werden. Die Koordination mit den restlichen Projekten aus dem Entwicklungskonzept Würzenbach ist in den nachfolgenden Unterkapiteln beschrieben.
Die Lidostrasse ist zudem im Gegenvorschlag zur Veloinitiative (B+A 39/2021) als Velohauptroute ausgewiesen. Vorliegendes Projekt nimmt die politischen Aufträge auf und setzt diese zusammen mit notwendigen Sanierungen an der Infrastruktur um.

3.2 Angrenzende Projekte

Im Raum Lido/Brüelmoos sind aufgrund des Entwicklungskonzepts Würzenbach und der geplanten See-Energie diverse weitere Projekte in Planung. Die Herausforderung hierbei ist, dass die angrenzenden Projekte sich noch in frühen Projektphasen befinden. Ein Abgleich ist somit nur bedingt möglich, wohl aber kann mit einer geschickten Gestaltung des Strassenprojekts sichergestellt werden, dass die Projekte grundsätzlich kompatibel sind und unabhängig voneinander realisiert werden können. Sollten sich im weiteren Planungsverlauf konkrete Synergien ergeben, so werden diese nach Möglichkeit genutzt. Nachfolgend wird dargelegt, wie die angrenzenden Projekte im Strassenprojekt mitgedacht wurden.

3.2.1 See-Energie-Zentrale rechtes Seeufer

Gemäss aktuellem Planungsstand (Stand Ende September 2025) ist im Bereich Lido/Brüelmoos eine See-Energie-Zentrale vorgesehen. Allen möglichen Standorten gemeinsam ist, dass die Energiezentrale selbst den Perimeter des Strassenprojekts nicht tangiert. Die möglichen Leitungsführungen von und zu den verschiedenen Standorten werden derzeit noch erarbeitet und sollten bis Ende 2025 definiert sein. Stand heute ist es unwahrscheinlich, dass die Leitungsführung über die Lidostrasse erfolgen wird. Lediglich die Hauptanschlüsse in den See werden die Lidostrasse queren. Diese sollen jedoch nach Möglichkeit mit grabenlosen Verfahren erstellt werden. Somit sind nach aktuellem Kenntnisstand das Projekt Lidostrasse und das Projekt See-Energie-Zentrale unabhängig voneinander realisierbar. Die Projektstände werden jedoch regelmässig abgeglichen werden müssen, um allfällige Synergiepotenziale nutzen zu können. Stand heute sind diese aber nicht erkennbar.

3.2.2 Revitalisierung Würzenbach

Die Vorstudie dieses Projekts sieht zurzeit eine Bestvariante für die Linienführung des Würzenbachs vor, welche über den Parkplatz Lido führt. Diese Linienführung wurde bei der Gestaltung der Vorzone des Strandbads Lido mitgedacht, sodass eine nachträgliche Realisierung der Revitalisierung möglich ist. Auch hier werden die beiden Projekte laufend abgeglichen, um allfällige Synergien nutzen zu können.

3.2.3 Parkierungs- und Erschliessungskonzept Lido/Brüelmoos

In welche Richtung sich das Parkierungs- und Erschliessungskonzept entwickelt, ist momentan nicht abschätzbar, da das Projekt noch nicht gestartet wurde. Ziel ist es, die heute an der Oberfläche angeordneten und platzintensiven Parkplätze konzentriert in Sammelparkierungsanlagen unterzubringen. Damit soll Platz geschaffen werden, um den Freizeit- und Erholungscharakter des Bereichs Lido/Brüelmoos sowohl für die Besuchenden als auch für das Quartier und die Stadtbevölkerung zu stärken. Das vorliegende Strassenprojekt ist so gestaltet und konzipiert, dass für eine Sammelparkierungsanlage sämtliche Optionen im Projektperimeter möglich bleiben.

3.2.4 Seeufer-Revitalisierung Trottlibucht

Das Projekt «Revitalisierung Trottlibucht» wird insofern durch das Strassenprojekt tangiert, als zwei neue Wegbeziehungen an die bestehenden Uferwege geplant sind. Diese haben für das Strassenprojekt jedoch eine untergeordnete Bedeutung und könnten im Bedarfsfall auch angepasst oder weggelassen werden. Die Koordination der Projekte findet laufend statt.

4 Vorhaben

4.1 Gestaltung

4.1.1 Gestaltungsabsicht

Das vorliegende Projekt für die Neugestaltung der Lidostrasse in Luzern zielt darauf ab, die bestehende städtebauliche Struktur zu optimieren und die zerschneidende Wirkung der Lidostrasse zu entschärfen. Durch eine zeitgemässe Neuinterpretation des öffentlichen Raums wird eine verbesserte Integration in das lokale Stadtbild angestrebt. Ziel ist es, nicht nur die ästhetische Qualität des öffentlichen Raums zu steigern, sondern auch eine funktionale und nachhaltige Umgebung zu schaffen. Diese soll aufwärtskompatibel und adaptierbar auch für zukünftige Projekte im Raum sein. Das Projekt strebt eine ganzheitliche und integrative Freiraumgestaltung an, die den Bedürfnissen der Gemeinschaft gerecht wird und die Identität der Lidostrasse als bedeutenden öffentlichen Raum in Luzern stärkt. Mit den neu geplanten Sitzgelegenheiten, der bereits bestehenden Street-Workout-Anlage und den neuen attraktiven Freiflächen werden die Möglichkeiten für ein niederschwelliges Sport- und Bewegungsangebot erweitert. Für die Gestaltung wurden die Direktanstösser und -anstösserinnen der Strasse von Anfang an in die Planung miteinbezogen. Somit konnte das Verkehrshaus der Schweiz, welches seit Längerem eine Umgestaltung seiner Vorzonen beabsichtigte, in der Projektierung integriert werden. Dadurch konnte eine Gestaltung erzielt werden, welche über die Parzellengrenzen hinweg gedacht wurde. Auch die weiteren

Anstösser und Anstösserinnen der Lidostrasse wurden wiederholt über den Zwischenstand der Projektierung informiert und konnten sich bezüglich der neuen Gestaltung einbringen. Ihre Impulse wurden bestmöglich in das Projekt integriert.

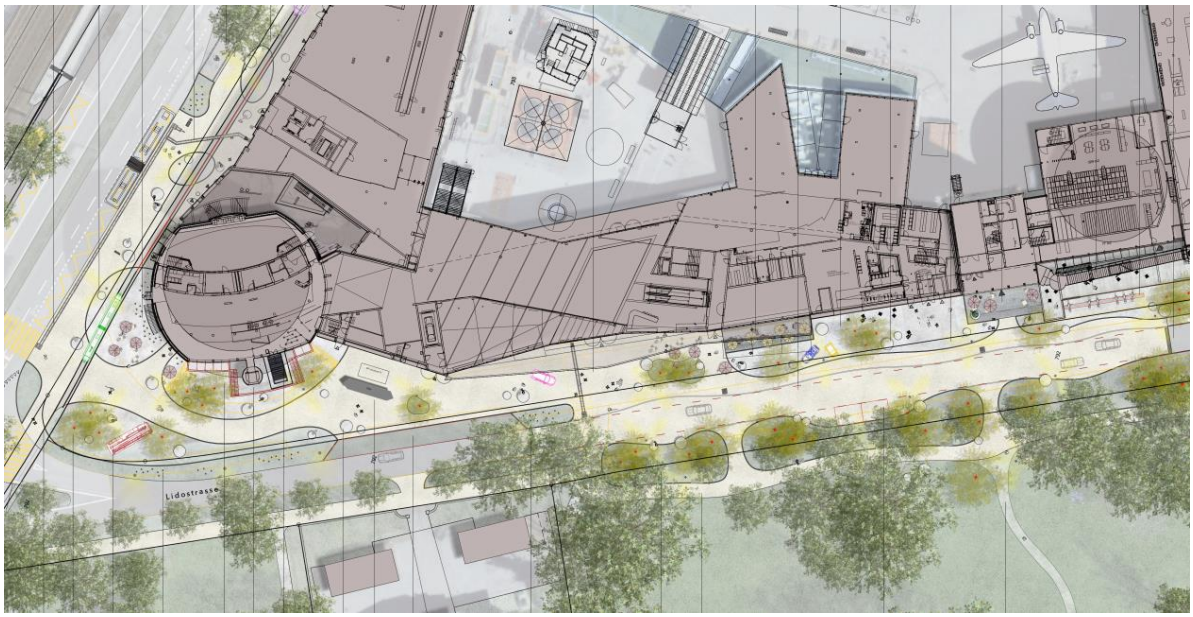


Abb. 2: Ganzheitliche Gestaltung im Bereich Verkehrshaus

4.1.2 Gestaltungskonzept

Die Lidostrasse ist eine Gemeindestrasse 3. Klasse und dient der Feinerschliessung des Quartiers. Sie erschliesst hauptsächlich diverse öffentliche Einrichtungen entlang der Strasse. Die Lidostrasse erhält mit der Neugestaltung ein einheitliches Erscheinungsbild. Den verschiedenen öffentlichen Einrichtungen wird jeweils ein dem Nutzen gerecht werdender «Shared Space» (siehe Infobox S. 11) zugesprochen. Die «Shared Spaces» beim Verkehrshaus der Schweiz, beim Tennisclub (TC) und beim Strandbad Lido variieren in der Ausdehnung und Funktionalität, erhalten dabei jedoch ein identisches Erscheinungsbild. Die «Shared Spaces» sollen die Linearität der Strasse durchbrechen und den Raum öffnen. So wird beim Verkehrshaus und beim TC Lido der Raum hin zum See geöffnet. Beim Strandbad soll der «Shared Space» als Ankunftsort und Treffpunkt dienen. Im Bereich der Minigolfanlage soll die neue Gestaltung dazu führen, dass der Aufenthalt in der bestehenden Buvette noch gemütlicher wird (siehe Abb. 3). Allfällige Erweiterungen oder Veränderungen der bestehenden Buvette müssen über den regulären Bewilligungsprozess bei Stadtraum und Veranstaltungen eingereicht und bewilligt werden. Die «Shared Spaces» werden durch eine andere Belagsfarbe hervorgehoben. Der Übergang vom angrenzenden Belag wird mit Bundsteinen aus Granit vor allem optisch und auch taktil erkennbar, womit eine Portalwirkung entsteht.

Das Erscheinungsbild dieser «Shared Spaces» gliedert zukünftig die Lidostrasse und gewährt einen hohen Wiedererkennungswert. Zwischen den «Shared Spaces» wird die Strasse als herkömmliche Fahrbahn mit Tempo 30 gestaltet. Die Differenzierung der Räume führt dazu, dass die Verkehrsteilnehmenden durch die Gestaltung intuitiv verstehen, wie sie sich zu verhalten haben. Die offene Gestaltung des «Shared Space» signalisiert den Verkehrsteilnehmenden, dass hier verschiedene Nutzende eine Verkehrsfläche teilen. Dies führt zu einem rücksichtsvollen Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden. Fahrzeuge auf der Fahrbahn werden ihre Geschwindigkeit verringern.



Abb. 3: Visualisierung Vorplatz Minigolfanlage inkl. möglicher Gestaltung der Buvette

Infobox «Shared Space»

Der «Shared Space» bezeichnet ein Planungskonzept, nach dem vom motorisierten Individualverkehr (MIV) dominierter öffentlicher Strassenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Charakteristisch ist dabei die Idee, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen in diesen Zonen möglichst zu verzichten. Dadurch sollen die Verkehrsteilnehmenden den Raum möglichst gleichberechtigt nutzen können, wobei die Vortrittsverhältnisse weiterhin Gültigkeit besitzen. Im Unterschied zur Begegnungszone sind jedoch nach wie vor die Verkehrsteilnehmenden auf der Strasse gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern bevorzugt. Durch die für den Strassenraum spezielle Gestaltung soll eine vorsichtigere, rücksichtsvollere und langsamere Fahrweise begünstigt werden.

Im vorliegenden Projekt wird dies vor allem durch den eingefärbten Belag wie auch durch den geschwungenen Strassenrand erreicht. Ebenfalls werden die Beleuchtung und die Bepflanzung dem Raum angepasst, sodass insgesamt ein platzartiger Charakter in diesen Bereichen entsteht. Durch das Aufbrechen der linearen Strassenführung wird dadurch das Tempo von allen Verkehrsteilnehmenden automatisch verlangsamt. Damit die Führung von Personen mit Sehbehinderung trotz dieser Gestaltung gewährleistet werden kann, wurde in Rücksprache mit Hindernisfrei Bauen Luzern (HBLU) auch im Bereich der «Shared Spaces» ein schräger Randstein mit 4 cm Anschlag geplant.

Ein sehr gelungenes Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung eines «Shared Space» ist die Ortsdurchfahrt in Attelens (FR). Die Umgestaltung des Dorfzentrums wurde 2023 mit dem «Flâneur d'Or» ausgezeichnet, der besonders gelungene Projekte für den Fussverkehr auszeichnet.

4.1.3 Vegetationskonzept

Das künftige Vegetationsbild der Lidostrasse unterscheidet sich zwischen den Bereichen ohne flächige Querungen und denjenigen der «Shared Spaces». Die Strasse wird, soweit möglich, von einer Allee gesäumt. Zum Teil ist aufgrund der aktuellen Gestaltung der angrenzenden Flächen nur eine Halballee möglich. Diese den Strassenraum begleitenden Bäume werden als Mischallee angelegt. In den «Shared Spaces» wird die Vegetation üppiger in Form von «Vegetationsinseln» angelegt (siehe Abb. 4). Diese

Inseln nehmen sowohl ökologisch wie auch gestalterisch für diese Bereiche eine essenzielle Funktion wahr und sollen mit einer intensiveren Bepflanzung angelegt werden. Dabei ist eine grossflächige Beschattung der umliegenden Flächen anzustreben. Die Bäume sollen ausreichend Raum für eine gesunde Entwicklung erhalten. Die offenen Baumgruben werden mit Mischpflanzungen begrünt. Mit dem Projekt werden insgesamt zirka 100 Bäume neu gepflanzt, wovon 77 auf öffentlichem Grund Platz finden. Im Rahmen der Umgestaltung müssen 14 Bäume auf öffentlichem Grund sowie 2 auf Privatparzellen gefällt werden, womit insgesamt immer noch ein Plus von 84 Bäumen resultiert. Das entwickelte Vegetationskonzept orientiert sich an den Grundsätzen des Labels «Grünstadt Schweiz» und berücksichtigt das städtische Biodiversitätskonzept.



Abb. 4: «Shared Space» im Bereich des Strandbads Lido mit Blick Richtung Verkehrshaus

4.1.4 Materialisierungskonzept

Den Bodenbelägen wird eine äusserst wichtige Rolle zugesprochen. Sei dies, um die unterschiedlichen Bereiche zu differenzieren oder den technischen Anforderungen gerecht zu werden. Die befahrenen Flächen werden mit einem konventionellen Asphaltbelag projektiert. In den «Shared Spaces» wird der bituminöse Belag eingefärbt. Die chaussierten Flächen werden mit Brechsand abgestreut. Die Randabschlüsse werden mit Granit erstellt. Durch den Kontrast werden die verschiedenen Bereiche sichtbar getrennt. Gegenüber Vegetationsflächen wird soweit möglich auf einen Randabschluss verzichtet. Die Umgestaltung des Projektperimeters hatte zum Ziel, möglichst viele Flächen zu entsiegeln. Insgesamt kann mit dem Projekt eine totale Fläche von zirka 4’250 m^2 entsiegelt werden. Die entsiegelten Flächen werden je nach Ort und Funktion als Schotterrasen, Chaussierung, Grünbeete mit Baumpflanzungen oder Rasengittersteinen ausgestaltet.

4.2 Strassensanierung

4.2.1 Verkehrsregime und Strassenquerschnitt

Im Rahmen der Vorstudie wurde das Verkehrsregime der Lidostrasse abschnittsweise überprüft, und verschiedenste Varianten wurden einander gegenübergestellt. Ein Einbahnregime wurde primär aufgrund der notwendigen Umwegfahrten zur Erreichung des Parkplatzes Lido verworfen. Die Einführung von Begegnungszonen im Bereich der publikumsintensiven Anlagen wurde ebenfalls geprüft und letztlich

verworfen, da dies eine unstete Verkehrsführung zur Folge hätte. Eine Begegnungszone über einen längeren Strassenabschnitt wird zudem als nicht kompatibel mit den Ansprüchen an eine Velohauptroute angesehen. Als Bestvariante bestätigt hat sich das heutige Verkehrsregime mit Tempo 30 und Mischverkehr, ergänzt um die lokalen «Shared Spaces» bei den öffentlichen Einrichtungen wie dem Verkehrshaus.
Sowohl das Verkehrsregime als auch die Breite des Strassenquerschnitts wurden anhand des gemessenen Verkehrsaufkommens bestimmt. Messungen aus dem Jahr 2022 zeigen einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 2'300 Fahrzeugen im Bereich des Verkehrshauses und zirka 900 Fahrzeugen im Bereich des Campingplatzes und des TC Lido. Der Querschnitt wurde im Verlauf der Projektierung bewusst minimiert, um das Tempo zu drosseln. Es wird eine Fahrbahnbreite von 5 m vorgesehen. Die Fahrbahnbreite von 5 m wird grundsätzlich im ganzen Projektperimeter angewendet. Die Ausnahme bildet die Zufahrt zum Campingplatz. Um die Zu- und Wegfahrt zu gewährleisten, wird eine Fahrbahnbreite von 6 m angewandt.

4.2.2 Strassenentwässerung und Schwammstadtmassnahmen

Ein Anteil des anfallenden Wassers soll vor Ort versickern. Dies geschieht über die Grünflächen und Baumgruben. Um das Wasser von der Strasse in die Baumgruben zu führen, sind Unterbrüche im Randstein vorgesehen. Die Baumgruben sind als Mulden ausgeführt, und das Wasser kann sich aufstauen. Um zu verhindern, dass sich das Wasser bis auf die Fahrbahn aufstaut, sind Einlaufschächte in den Baumgruben vorgesehen. Mit dieser Schwammstadtmassnahme kann sichergestellt werden, dass der Spitzenabfluss gedrosselt wird und möglichst viel Wasser vor Ort versickern kann. Wo keine Ableitung in die Grünflächen oder Baumgruben möglich ist, werden neue Einlaufschächte erstellt. Das gefasste Strassenabwasser wird in die Hauptleitung in der Strasse geführt, welche über bestehende Einleitungen in den See entwässert wird. Weitere Informationen zur Entwässerung finden sich im Kapitel 4.3.1.

4.2.3 Verkehrssicherheit

Die Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) sind ein Set von Werkzeugen, die dazu dienen, die Sicherheit von Strasseninfrastrukturen zu analysieren, zu bewerten und zu verbessern. Im vorliegenden Fall wurden die bestehenden Defizite mit einer «Road Safety Inspection» (RSI) erhoben und das Projekt mittels «Road Safety Audit» (RSA) auf die Einhaltung der Normen überprüft. Abweichungen zur Norm werden von Fachleuten auf ihre Relevanz hin beurteilt. Eine wesentliche Verbesserung kann mit der Bündelung der Ein- und Ausfahrt beim Parkplatz Lido erreicht werden. Diese Massnahme erhöht die Übersichtlichkeit, da nur noch eine seitliche Einfahrt gequert wird. Vor allem Velofahrende auf der Lidostrasse profitieren von dieser Massnahme. Aus Gründen der Verkehrssicherheit werden sämtliche 78 öffentlichen Parkplätze, welche senkrecht zur Lidostrasse angeordnet sind, aufgehoben. Bei den privaten Parkfeldern, welche senkrecht zur Lidostrasse angeordnet sind, wurde mehr Sicherheitsraum eingeplant, sodass rückwärtsmanövrierende Autos herannahenden Verkehr besser erkennen können.

4.2.4 Parkplätze

Im Rahmen des Projekts wurde die Parkplatzsituation im Perimeter geprüft und optimiert. Mithilfe des Parkplatzreglements und der dazugehörenden Berechnungshilfe der Stadt Luzern wurde der Bedarf an Parkplätzen im Perimeter bestimmt. Die Berechnungen haben gezeigt, dass heute viel zu wenig Velo- und Motoabstellplätze vorhanden sind. Deshalb werden mit vorliegendem Projekt zirka 400 neue Veloabstellplätze und 12 neue Motoabstellplätze geschaffen. Aufgrund der Umgestaltung und aufgrund verkehrssicherheitstechnischer Überlegungen werden im Gegenzug 178 der heute 758 vorhandenen Autoabstellplätze aufgehoben. 71 Autoabstellplätze werden aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen und aufgrund des Aufwertungs- sowie Begrünungspotenzials entlang der Lidostrasse aufgehoben. Weitere 85 Autoabstellplätze entfallen im Bereich der Vorzone beim Strandbad Lido. Mit der attraktiven Gestaltung und der Bündelung der Parkplatzzu- und -wegfahrt können die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die restlichen 22 Parkplätze werden im Rahmen der Gestaltung der Vorzone bei der Minigolfanlage aufgehoben, womit dort viele Veloabstellplätze sowie eine attraktive Vorzone generiert werden können. Mit 580 Autoabstellplätzen werden im Perimeter immer noch 222 Autoabstellplätze mehr angeboten, als gemäss Parkplatzreglement notwendig. Es werden wie bis

anhin 9 IV-Parkplätze im Perimeter angeboten. Es wird 2 Elektroschnellladestationen geben, und zusätzlich sollen weitere 8 Parkplätze mit Elektroladestationen mit mittleren Ladeleistungen ausgestattet werden. Die Parkplätze sollen im Rahmen der Konzessionsvergabe für öffentliche Ladeinfrastruktur ausgeschrieben werden. Anstelle von 2 bestehenden Taxiplätzen wird neu noch einer angeboten. Eine Übersicht über die Umnutzung und den Abbau der Autoabstellplätze ist in Beilage 5 ersichtlich.



Abb. 5: «Shared Space» im Bereich des VHS. Die aus Sicherheitsgründen entfernten Senkrechtparkplätze wurden durch eine Platzgestaltung und mehr Grünflächen ersetzt.

4.2.5 Öffentliche Beleuchtung

Mit dem Projekt wird auch die Beleuchtung der Lidostrasse erneuert. Das Projekt sieht vor, Leuchten aus dem bestehenden Leuchtenportfolio der Stadt Luzern zu verwenden. Somit kann ein Wiedererkennungswert in der Stadt geschaffen, die Unterhaltskosten können minimiert und die ökologischen und energetischen Vorgaben des städtischen Plan Lumière berücksichtigt werden. Im Bereich der Fusswege und Vorplätze sind Leuchten vom Typ «Rondo Park» und «Rondo City» vorgesehen, für die Hauptverkehrsachsen «Luma Mini». Im Bereich der «Shared Spaces» sind zur besseren Erkennbarkeit Mastleuchten vorgesehen. Diese sollen mit der Spotbeleuchtung den Platzcharakter stärken. Sämtliche Leuchten werden mit einer «esave-Steuerung» ausgestattet. Damit kann die Helligkeit der Leuchten je nach Tages- und Nachtzeit individuell eingestellt werden.



Rondo Park	Rondo City	Luma Mini	Mastleuchte
Fusswege / Vorplätze	Fusswege / Vorplätze	Hauptverkehrsachse	Shared Space

Abb. 6: Beispielbilder Beleuchtung

4.3 Drittprojekte

4.3.1 Siedlungsentwässerung

Im gesamten Gebiet Lidostrasse und Haldenstrasse ist die Hochwasserproblematik bei Starkregenereignissen hinlänglich bekannt. Deshalb sind weit über den vorliegenden Projektperimeter hinaus grossräumige Projekte in Erarbeitung, um die Situation zu verbessern. Mit vorliegendem Projekt sollen in der Lidostrasse zwei Massnahmen aus dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) umgesetzt werden. Ziel ist es, die Abflusskapazität zu erhöhen. Hierfür wurden umfangreiche hydraulische Berechnungen durchgeführt. Diese haben gezeigt, dass es sinnvoll ist, die Entwässerung der Lidostrasse und der angrenzenden Flächen neu zu organisieren. Wie bis anhin werden alle Flächen, die sich westlich des Würzenbachs befinden, im Bereich der Bühlermatte in den Vierwaldstättersee geleitet. Um einen besseren Abfluss zu gewährleisten, werden die Leitungen partiell vergrössert. Alle Flächen, die sich östlich des Würzenbachs befinden, werden bei der bestehenden Seeeinleitung im Bereich des Tennisclubs Lido eingeleitet. Auch diese Leitungen werden partiell vergrössert.
Kanal-TV-Aufnahmen der Schmutzwasserleitung haben gezeigt, dass aufgrund des drückenden Grundwassers zum Teil undichte Stellen vorhanden sind, an denen das Grundwasser in die Kanalisation eindringt. Eindringendes Grundwasser belastet die Kanalisation zusätzlich und erhöht die Abflussmengen, was nicht gewollt ist. Die Kanalisation soll deshalb lokal saniert werden.
Ebenfalls wurden TV-Aufnahmen der privaten Anschlussleitungen an die Kanalisation gemacht. Die Eigentümerschaften werden über nötige Sanierungsmassnahmen informiert. Den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern wird angeboten, dass die nötigen Sanierungsarbeiten zusammen mit dem Strassenprojekt ausgeführt werden können. Die Kosten gehen zulasten der Eigentümerschaften.

4.3.2 Wasserleitung

Mit dem Projekt wird durch ewl nahezu auf der gesamten Länge der Lidostrasse die Wasserhauptleitung ersetzt. Unter dem Würzenbach wird eine neue Querung erstellt. Ebenfalls werden die Hausanschlüsse zum Teil erneuert.

4.3.3 Vorzone Verkehrshaus

Das Verkehrshaus der Schweiz (VHS) hat mit dem neuen Mehrzweckgebäude entlang der Haldenstrasse einen repräsentativen Neubau geschaffen. Das VHS ist deshalb auch daran interessiert, die Vorzone entlang der Haldenstrasse sowie entlang der Lidostrasse über die Perimetergrenzen hinaus umzugestalten und aufzuwerten. Zusammen mit dem Projekt an der Lidostrasse wurde deshalb ebenfalls die Vorzone des VHS beplant. Das VHS hat hierbei dasselbe Planerteam engagiert, welches auch für das städtische Projekt verantwortlich ist. Zusammen konnte somit eine gesamtheitliche Gestaltung erzielt

werden. Auch auf der Parzelle des VHS werden neue Bäume gepflanzt, Flächen entsiegelt und Sickerbelag verbaut. Die Umsetzung der Arbeiten soll koordiniert mit dem städtischen Projekt erfolgen.



Abb. 7: Visualisierung Alfred-Waldis-Platz und Vorzone Verkehrshaus

4.4 Terminplan

Nachfolgend ist der Grobterminplan des Projekts dargestellt. Ziel ist es, mit dem Bau des Projekts Ende 2026 zu starten.

Phase SIA	Arbeitsschritte	2023				2024				2025				2026				2027				2028			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
2	Vernehmlassung Vorstudie																								
3	Projektauftrag Phase 31-53 erstellen u. genehmigen																								
	Ausschreibung Ingenieurleistungen																								
	Vorprojekt inkl. Vernehmlassung																								
	Bauprojekt inkl. Vernehmlassung																								
	Auflageprojekt																								
	Planerausschreibung für Phasen 41-53																								
	B+A für Ausführung erstellen																								
	Bewilligungsverfahren + Öffentliche Auflage																								
4	Ausschreibung und Vergabeantrag																								
5	Ausführungsprojekt																								
	Ausführung																								
	Inbetriebnahme																								

Abb. 8: Terminplan

4.5 Bauablauf

Es ist vorgesehen, das Projekt in sechs Bauphasen mit entsprechenden Unterphasen auszuführen. In den Phasen 1 und 2 werden die Werkleitungen erstellt. Hierbei wird in einem ersten Schritt die Entwässerungsleitung neu erstellt. Danach wird in einer zweiten Phase die Wasserleitung erstellt. Der Verkehr wird hierbei mittels Ampelanlage einspurig geführt. In den Phasen 3 bis 6 wird die Oberfläche gestaltet. In Phase 3 wird zuerst der Strassenraum von der Haldenstrasse bis hin zur Querung des Würzenbachs gebaut. Danach werden die Vorzone des Verkehrshauses, der Vorbereich der Minigolfanlage und die Umgestaltung beim Parkplatz Lido erstellt. Zum Schluss wird in Phasen 5 und 6

noch der Bereich vom Würzenbach bis zur Seeburgstrasse gebaut. In all den Phasen kann der Verkehr mittels Ampel im Baustellenbereich einspurig geführt werden. Auch die Verbindung für Zufussgehende ist zumindest auf einer Strassenseite jeweils durchgängig möglich. Die Zugänge zu allen Anlagen sind jederzeit für Zufussgehende, Velofahrende und auch den MIV möglich. Zum Schluss erfolgt der Deckbelagseinbau über den gesamten Perimeter. Für den Einbau des Deckbelags muss die Strasse jeweils auf Teilabschnitten für den Verkehr gesperrt werden.

4.6 Kommunikation und Mitwirkung

Die an die Lidostrasse angrenzenden Hauptnutzenden (Verkehrshaus, Minigolfanlage, Strandbad, Campingplatz und Tennisclub) wurden von Beginn an regelmässig über den Projektstand informiert und konnten ihre Anmerkungen einbringen. So wurden diese bereits ab der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts in den Planungsprozess involviert. Das Verkehrshaus (VHS) hatte seit Längerem den Wunsch, seine Vorzone umzugestalten und zu attraktivieren. Aufgrund der überzeugenden Gestaltung im Rahmen des Strassenprojekts konnte das VHS als Partner gewonnen werden, wodurch nun eine gemeinsame Gestaltung sowohl des Strassenraums als auch der Vorzone des VHS geplant werden konnte. Die Betreiber der Minigolfanlage sehen in der Aufwertung der Lidostrasse ebenfalls grosse Vorteile für die gesamte Brüelmoos-Halbinsel und begrüssen die geplanten Massnahmen. Das Strandbad wie auch der Campingplatz Lido sehen die Aufwertung und Umgestaltung ebenfalls als Chance, auch wenn sie daraus keinen direkten Nutzen erwarten. Gemäss aktuellem Planstand betrifft die Umgestaltung auch die durch die Stadt Luzern im Baurecht an den TC Lido abgetretene Parzelle. Die gestalterischen Massnahmen im Umfeld des TC Lido wurden positiv aufgenommen, müssen aber privat finanziert werden. Zurzeit ist noch offen, ob diese Finanzierung aufgebracht werden kann. Das Projekt kann mit Anpassungen auch ohne die Beteiligung seitens TC Lido umgesetzt werden.
Das Entwicklungskonzept Würzenbach wurde unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet. Mit vorliegendem Projekt wurden die Teilaspekte aus dem Entwicklungskonzept, welche die Lidostrasse betreffen, aufgenommen und umgesetzt. Das Vorprojekt konnte zudem im Rahmen eines vom Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen organisierten Infoanlasses einer breiten Bevölkerung bereits präsentiert werden. Aktuelle dem Projektstand entsprechende Informationen werden zudem auf der Projektwebsite gezeigt. Die weitere Kommunikation wird in enger Abstimmung mit dem VHS erfolgen. Für die Ausführung wird mit Informationsschreiben, der Projektwebsite und wo nötig und sinnvoll mit Medienmitteilungen gearbeitet werden.

5 Auswirkungen auf das Klima

Gemäss Relevanzcheck im Tool Klimafolgenabschätzung der Stadt Luzern ist das Geschäft klimarelevant. Das heisst, dass durch das Projekt verschiedene Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind. Dies hat insbesondere damit zu tun, dass mit der Sanierung der Strasse ein nicht zu vernachlässigender Ressourcenbedarf einhergeht. Es wurde deshalb im Projekt versucht, den Ressourcenbedarf zu minimieren und wo immer möglich eine stadtklimafreundliche Planung (Entsiegelung, Schwammstadtelemente usw.) zu integrieren. Nachfolgend werden die einzelnen Bausteine kurz erläutert.

Materialeinsatz
Für einen nachhaltigen und ressourcenschonenden Umgang mit den Baumaterialien wurden entlang des Projektperimeters diverse Strassenzustandsuntersuchungen durchgeführt. Dadurch konnte der genaue Sanierungsumfang ausgewiesen und unnötigem Materialverbrauch entgegengewirkt werden. Auf Grundlage der Strassenzustandsuntersuchungen wurde auch die Wiederverwertbarkeit des Asphaltbelags hinsichtlich der Schadstoffbelastung (PAK) überprüft. Der gesamte Asphaltbelag kann demnach als Recyclingmaterial wiederverwertet werden. In diesem Zusammenhang wird auch der maximal mögliche Recyclinganteil bei den unterschiedlichen Baumaterialen angewendet, um den Einsatz von Primärmaterial zu vermeiden bzw. bestmöglich zu reduzieren. Auch konnte durch die Untersuchungen

aufgezeigt werden, dass das Fundationsmaterial grundsätzlich den heutigen Anforderungen entspricht und somit nicht ersetzt werden muss. Falls beim Bau lokal eine schlechte Fundation festgestellt werden sollte, so soll diese nur punktuell ersetzt werden.

Klimaangepasste Stadtentwicklung
Die Potenzialanalyse Schwammstadt weist für den gesamten Projektperimeter die Priorität 3, also eine nachrangige Relevanz, aus. Sowohl der Bedarf als auch das Potenzial werden im Strassenperimeter als gering eingestuft. Bei der Umgestaltung des Projektperimeters wurde darauf geachtet, dass möglichst viel Grünfläche hinzugewonnen und möglichst viel Fläche entsiegelt werden kann. Wo immer möglich, soll das Regenwasser über die Schulter entwässert und versickert werden. Wo immer möglich und sinnvoll, wird ein Sickerasphalt verbaut. Insgesamt können im ganzen Perimeter 84 kleinere und grössere Bäume zusätzlich gepflanzt werden, während lediglich 16 kleinere Bäume aufgrund der Umgestaltung gefällt werden müssen. Sowohl die Entsiegelung von Flächen als auch das Pflanzen von neuen Bäumen erfolgt nicht ausschliesslich auf öffentlichem Grund. Durch die gemeinsame Planung und Umsetzung der Gestaltung mit dem Verkehrshaus kann auch diese Vorzone klimafreundlich ausgestaltet werden.

Projektsynergien
Durch die Koordinierung des Strassensanierungsprojekts und der Drittprojekte sowie des Gestaltungsprojekts des Verkehrshauses werden die Bedürfnisse und Kompetenzen gebündelt und eine effizientere Projektabwicklung ermöglicht. Hierdurch können finanzielle und personelle Ressourcen gespart, Schnittstellen und damit potenzielle Fehlerquellen vermieden und die Qualität des ausgeführten Bauwerks erhöht werden.

Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS)
Die Stadt Luzern verfolgt bei jedem Projekt das Ziel, dieses möglichst nachhaltig zu gestalten und auszuführen. Für vorliegendes Projekt wurden deshalb die «Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz» (SNBS) von Projektbeginn an konsequent angewendet. Der Kriterienkatalog SNBS bewertet die Nachhaltigkeit eines Infrastrukturprojekts mittels 75 Kriterien, welche in vier Hauptbereiche (Transversale Themen, Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) eingeteilt sind. Dies ermöglicht eine möglichst ganzheitliche Betrachtung der Thematik Nachhaltigkeit.

Bereits vor der Planerbeschaffung wurde definiert, auf welche Kriterien bei vorliegendem Projekt ein besonderes Augenmerk gelegt werden soll. Zusammen mit dem Planerteam wurde der Kriterienkatalog verfeinert und für jedes Kriterium ein Zielwert definiert. Daraus abgeleitet wurden Massnahmen definiert. Anhand des Kriterienkatalogs wurde das Projekt nach jeder Phase systematisch überprüft und bewertet, um zu beurteilen, ob Verbesserungen erzielt werden konnten. Die Bewertung erfolgte hierbei von einer nicht direkt im Projekt involvierten Fachperson sowie von der Projektleitung der Stadt Luzern. Nach jeder Projektbewertung werden weitere Massnahmen definiert, um das Projekt in punkto Nachhaltigkeit weiter zu verbessern. Die systematische Anwendung dieser Methode ist aufwendig und in dieser Ausprägung nur bei grösseren Projekten sinnvoll, hilft aber, die Thematik Nachhaltigkeit ganzheitlich zu betrachten.

6 Ausgabe

Für das in diesem Bericht und Antrag beschriebene Vorhaben wird die Bewilligung eines Sonderkredits beantragt. Es handelt sich um ein ausgabenrechtliches Finanzgeschäft im Sinne der Gemeindeordnung in der Kompetenz des Grossen Stadtrates und unterliegt dem fakultativen Referendum.

6.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für das Projekt «Sanierung und Neubau Lidostrasse» freibestimmbare Gesamtausgaben in der Höhe von insgesamt 7,34 Mio. Franken bewilligt werden.

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen.

6.2 Berechnung der Gesamtausgabe

Die Kosten für die Ausführung des Strassenprojekts können der nachfolgenden Aufstellung entnommen werden. Die Bauarbeiten für die GEP-Massnahmen sowie die Sanierung der Kanalisation werden mit separaten Krediten finanziert. Die Kosten für den Neubau der Wasserleitungen werden seitens ewl getragen. Die Umgestaltung des Vorplatzes beim Verkehrshaus wird durch das Verkehrshaus selbst finanziert. Sämtliche Kosten sind in Franken angegeben und enthalten die gesetzliche MWST von 8,1 Prozent. Beim Landerwerb, bei den Baukosten und den Honoraren sind 10 Prozent Reserve eingerechnet (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Juli 2025 mit Kostengenauigkeit +/–10 Prozent).

Beschrieb	**Kosten inkl. MWST**
1. Landerwerb	**Fr. 0.–**
Kein Landerwerb	
2. Baukosten	**Fr. 5’700’000.–**
Strassenbau (zirka Fr. 4’090’000.–), Strassenentwässerung (zirka Fr. 360’000.–), Strassenbeleuchtung (zirka Fr. 400’000.–), Bäume und Bepflanzung inkl. Möblierung (zirka Fr. 850’000.–)	
3. Honorare und technische Arbeiten	**Fr. 1’070’000.–**
Honorare Ingenieur, Bauleitung und Dokumentation (zirka Fr. 780’000.–), Bauherreneigenleistungen (zirka Fr. 160’000.–), technische Arbeiten und Nebenleistungen, Kommunikation, Vermessung (zirka Fr. 130’000.–)	
4. Unvorhergesehenes	**Fr. 570’000.–**
Zirka 10 % der Baukosten (z. B. Altlasten, zusätzlicher Fundationsersatz usw.)	
Gesamtkosten	**Fr. 7’340’000.–**

Nachfolgend sind die Gesamtkosten inkl. Projektierung des Projekts aufgezeigt:

a. Projektierung

Projektierung	0,50	Mio. Franken

b. Ausführung

Ausführung	7,34	Mio. Franken
Total	**7,84**	**Mio. Franken**

Investitionen

Bruttoinvestition	7,84	Mio. Franken
Abzüglich Investitionsbeiträge Bund, Kanton, Dritte	–0,21	Mio. Franken
Nettoinvestitionen	7,63	Mio. Franken

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm der fünften Generation (AP LU 5G) als Massnahme zur Förderung des Langsamverkehrs enthalten. Zahlungen aus dem AP LU 5G sind nur bei Projekten mit Baustart nach 2028 möglich. Daher soll das Projekt als Kompensationsmassnahme ins Agglomerationsprogramm der vierten Generation aufgenommen werden. Vorbehältlich der Genehmigung durch den Bund kann von einem Investitionsbeitrag in der Grössenordnung von Fr. 210’000.– ausgegangen werden.

6.3 Kosten Drittprojekte

Die Kosten für die Umsetzung der GEP-Massnahmen sowie der Sanierung der Kanalisation von 1,4 Mio. Franken werden über den bereits bewilligten Kredit I493006.01 getragen. Die Kosten für die Sanierung der Wasserleitung werden von ewl getragen und finanziert. Die Umgestaltung der Vorzone beim Verkehrshaus wird durch das VHS selbst finanziert.

7 Finanzierung und zu belastendes Konto

Im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 sind für das Projekt I414083.02 Investitionsausgaben von insgesamt 3,8 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in zwei Tranchen für die Jahre 2026 und 2027. Dieser Betrag wurde noch auf Basis der Kostenschätzung aus dem ursprünglichen Betriebs- und Gestaltungskonzept eingestellt. Seit Erarbeitung dieses Betriebs- und Gestaltungskonzepts wurde das Projekt anhand der Zielbilder aus dem Entwicklungskonzept Würzenbach komplett überarbeitet und der Perimeter erweitert. Durch die Erweiterung des Perimeters kann grosszügiger umgestaltet, entsiegelt und begrünt werden, weshalb auch die Gesamtkosten entsprechend angestiegen sind. Der erhöhte Finanzbedarf und die geänderten Jahrestranchen wurden bei der Erarbeitung des noch zu bewilligenden AFP 2026–2029 bereits in Teilen eingepflegt: 2026: 0,5 Mio. Franken, 2027: 2 Mio. Franken, 2028: 3,5 Mio. Franken.

Nachfolgend wird aufgezeigt, wie sich die neue Ausgabe gemäss Kapitel 6 auf das Globalbudget bzw. die entsprechenden Globalbudgets auswirkt: Aus dem in Kapitel 4 genannten Projekt/Vorhaben ergeben sich jährlich wiederkehrende Folgekosten im Umfang von neu rund 0,72 Mio. Franken, aufgeteilt auf die folgenden Positionen:

Nutzungsdauer: 30 Jahre		
Kapitalfolgekosten (Abschreibung/Verzinsung)	0,34	Mio. Franken
Betriebskosten	0,03	Mio. Franken
Mindererträge	0,35	Mio. Franken
Total Folgekosten	0,72	Mio. Franken

Die erhöhten Betriebskosten setzen sich zusammen aus den höheren Reinigungs- und Unterhaltskosten für das Strasseninspektorat im Bereich der chaussierten und begrünten Flächen. Diese Flächen müssen von Hand gereinigt werden, da eine maschinelle Reinigung nicht möglich ist. Das Strasseninspektorat rechnet mit einem Mehraufwand von Fr. 10’000.– pro Jahr. Stadtgrün Luzern rechnet zudem mit einem Mehraufwand von Fr. 20’000.– pro Jahr für die Pflege der zusätzlichen Grünflächen und Bäume. Pro Parkplatz in der Zone B wird mit jährlichen Einnahmen von Fr. 1’900.– gerechnet. Durch den Abbau von 178 Parkplätzen ergibt dies Mindererträge von 0,35 Mio. Franken jährlich.

Die höheren Folgekosten von 0,72 Mio. Franken belasten das Globalbudget des Tiefbauamts.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigenden Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.05, Projekt I414083.02 zu belasten.

8 Abschreibung von politischen Vorstössen

Mit diesem Bericht und Antrag werden keine politischen Vorstösse abgeschrieben.

9 Würdigung

Mit der Umgestaltung und dem Neubau der Lidostrasse kann ein erster wichtiger Impuls zur Umsetzung des Entwicklungskonzepts Würzenbach gegeben werden. Mit der gesamtheitlichen Gestaltung, die über die Perimetergrenzen hinaus erfolgt, kann ein attraktiver Raum geschaffen werden, der zum Verweilen und Flanieren einlädt. Neben der Aufenthaltsqualität wird mit dem Projekt auch die Verkehrssicherheit erhöht. Die Gestaltung fördert eine langsame Fahrweise, und durch die Behebung von diversen Verkehrssicherheitsdefiziten kann neu auch eine attraktive Velohauptroute angeboten werden. Die grossflächigen Entsiegelungsmassnahmen sowie die Neupflanzung von zusätzlich 84 Bäumen leisten zudem einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern.

10 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für das Gesamtprojekt «Sanierung und Neubau Lidostrasse» einen Sonderkredit von 7,34 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 3. Dezember 2025



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 51 vom 3. Dezember 2025 betreffend

Sanierung und Neubau Lidostrasse
– **Sonderkredit,**

gestützt auf den Bericht der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission,

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. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Für das Gesamtprojekt «Sanierung und Neubau Lidostrasse» wird ein Sonderkredit von 7,34 Mio. Franken bewilligt.

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

Luzern, 29. Januar 2026

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Mirjam Fries
Ratspräsidentin

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

Zu B+A 51/2025 «Sanierung und Neubau Lidostrasse. Aufwertung Strassenraum. Sanierung Infrastruktur. Entsiegelung und Begrünung. Sonderkredit für die Bauausführung»

Die **Protokollbemerkung** lautet:
«Es soll geprüft werden, ob auf dem Perimeter Lido/Brüelmoos eine Wohnnutzung realisiert werden kann.»