

Bericht und Antrag 10 an den Grossen Stadtrat von Luzern

Freigleisbrücke

– Sonderkredit für die Projektierung

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 231 vom 1. April 2026**

Mediensperfrist: 1. Mai 2026, 11.00 Uhr

Politische und strategische Referenz

Politischer Grundauftrag

In Kürze

Bereits 2021 wurde in Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Gegenvorschlags zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» eine Studie für eine Fuss- und Velobrücke über das Gleisfeld vom Freigleis zur Fruttstrasse erarbeitet. Des Weiteren hat sich die Stadt mit der Klima- und Energiestrategie zum Ziel gesetzt, den Einsatz fossiler Energieträger bis 2040 vollständig durch erneuerbare Energieträger zu substituieren. Aus dem Vierwaldstättersee gewonnene Wärme soll einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung des Heizbedarfs leisten. Zudem wird mit der Anergieleitung das Rückgrat der leitungsgebundenen Kälteversorgung realisiert. Die für das linke Seeufer notwendigen Energiezentralen sollen im Bruchquartier und im Bereich Kleinmatt-/Bireggstrasse erstellt und direkt mit Seewasser ab der Zentrale Wartegg gespeist werden. Die Planung der Leitungstrassen hat aufgezeigt, dass für die Überwindung des Gleisfeldes eine neue Brücke notwendig ist. Weder die Langensandbrücke noch der Geissensteinring können Rohre mit den notwendigen Durchmessern aufnehmen.

Mit einer Brücke für den Fuss- und Veloverkehr, die zeitgleich als Rohrbrücke genutzt werden kann, sollen Synergien genutzt werden. Es wurde ein Vorprojekt ausgearbeitet, das die technische Machbarkeit einer solchen Brücke bestätigt. Die Brücke muss stützenfrei das gesamte Gleisfeld, das im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) liegt, überspannen und ist aufgrund des Umfelds an fixe Brückenköpfe auf der Seite Fruttstrasse und Freigleis gebunden. Die Bestvariante sieht eine Linienführung vor, die am Steghof in der Flucht des Freigleises und auf der Gegenseite an der Fruttstrasse anschliesst. Auf der Seite Biregg-/Kleinmattstrasse wird mit der Weiterführung des Freigleises der Knoten Sternmattstrasse/Freigleis umgestaltet. Die Brücke wird eine sichere Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Freigleis und der Fruttstrasse ermöglichen.

Eine Fuss- und Velobrücke ist ebenfalls Teil des Schlüsselareals Steghof, welches im [Entwicklungskonzept Schlüsselareal Steghof vom 12. März 2010](#) definiert wird. Die Weiterentwicklung des Schlüsselareals zeigt, dass das Gebiet, das auch das Areal Kleinmatt-/Bireggstrasse und das «ewl Areal» umfasst, in drei Etappen entwickelt wird. Die erste Etappe ist bereits in Realisierung und umfasst die Areale Industriestrasse und das «ewl Areal». Die zweite Etappe ist für 2030 bis 2035 geplant und beinhaltet die Entwicklung des Areals Kleinmatt-/Bireggstrasse sowie die Errichtung der Fuss- und Velobrücke über die Gleise. Die dritte Etappe ist nach der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) vorgesehen und umfasst die Entwicklungsflächen entlang der Gleise, für die zu einem späteren Zeitpunkt eine Testplanung durchgeführt werden soll, um die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven auszuloten.

Die Planung und die Umsetzung der Freigleisbrücke müssen verschiedene Rahmenbedingungen berücksichtigen. Dazu gehören unter anderem der DBL und die S-Bahn-Station Steghof, deren Umsetzung jedoch erst nach der Inbetriebnahme des DBL möglich ist. Die Freigleisbrücke wurde bereits im Vorprojekt auf die Planungen des DBL abgestimmt und ist damit kompatibel. Weitere Rahmenbedingungen sind die Entwicklungen auf dem «ewl Areal», wo ein durchmischtes Quartier mit hoher ökologischer Qualität entsteht, sowie die Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse. Die Freigleisbrücke soll eine direkte, sichere und attraktive Verbindung zwischen dem Entwicklungsgebiet Kleinmatt-/Bireggstrasse und dem Tribschenquartier sowie dem Bahnhof ermöglichen.

Um die städtebauliche und denkmalpflegerische Eingliederung des Brückenbauwerks zu gewährleisten, soll ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden. Ein selektiver Wettbewerb nach SIA 142 soll die Gestaltungsqualität sicherstellen. Im Anschluss an das qualitätssichernde Verfahren soll die Projektierung des Siegerprojekts nahtlos vorangetrieben werden. Der Terminplan sieht die folgenden

Meilensteine vor: Wettbewerb (2026/2027), Projektierung (2027–2029), Ausschreibung (2029), Realisierung (2030–2032).

Der Stadtrat verfolgt mit der Freigleisbrücke mehrere Ziele, darunter die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Schliessung der Netzlücke für den Fuss- und den Veloverkehr und die Erschliessung des thermischen Netzausbaus. Konkret soll die Brücke die Verbindung zweier Velohaupttrouten sowie die thermische Erschliessung der Energiezentralen Kleinmatt und Bruch ermöglichen. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Ziel der Klima- und Energiestrategie, den Einsatz fossiler Energieträger in der Stadt Luzern bis 2040 vollständig durch erneuerbare Energieträger zu substituieren. Zudem verbessert sie die lokale Vernetzung zwischen den Entwicklungsgebieten Kleinmatt-/Bireggstrasse und «ewl Areal»/Industriestrasse.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, für das qualitätssichernde Verfahren (0,55 Mio. Franken) und die Projektierung (1,2 Mio. Franken) «Freigleisbrücke» einen Sonderkredit von 1,75 Mio. Franken zu bewilligen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
1.1 Thermischer Netzausbau: See-Energie Luzern linkes Seeufer	6
1.2 Verkehrliche Situation	7
1.3 Städtebauliche Situation	9
2 Zielsetzungen	10
3 Rahmenbedingungen	11
3.1 Angrenzende Projekte	11
3.1.1 Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse	11
3.1.2 Gesamtprojekt Unterlachen	11
3.1.3 Durchgangsbahnhof Luzern	11
3.1.4 S-Bahn-Station Steghof	11
3.2 Raumplanung	12
3.2.1 ISOS und Nutzungsplanung	12
3.2.2 Denkmal-, Natur- und Landschaftschutz	12
3.2.3 Eigentumsverhältnisse	13
4 Vorhaben	13
4.1 Nutzungsanforderungen	14
4.1.1 SBB und Zentralbahn	14
4.1.2 «ewl Areal»	14
4.1.3 Nutzungsansprüche	14
4.2 Variantenstudium Linienführung	14
4.3 Bestvariante	15
4.4 Weiteres Vorgehen	17
4.4.1 Qualitätssicherndes Verfahren	17
4.4.2 Projektierung Vorprojekt bis Auflageprojekt	18
4.4.3 Terminplan	18
5 Auswirkungen auf das Klima	18
6 Ausgabe	19
6.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit	19
6.2 Berechnung der Gesamtausgabe	19
7 Finanzierung und zu belastendes Konto	19
8 Abschreibung von politischen Vorstössen	20

9 Würdigung **20**

10 Antrag **20**

Beilagen

- 1 Bericht Vorprojekt Rohr-, Fuss- und Velobrücke Fruttstrasse bis Freigleis
- 2 Kurzbericht Verfahrenswahl Freigleisbrücke

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

1.1 Thermischer Netzausbau: See-Energie Luzern linkes Seeufer

Mit dem [B+A 22 vom 30. Juni 2021](#): «Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern» hat die Stadt Luzern sich unter anderem zum Ziel gesetzt, den Einsatz fossiler Energieträger im Gebäudebereich bis 2040 vollständig durch erneuerbare Energieträger zu substituieren. Der Ausbau der Fernwärme- und See-Energie-Versorgung (Planung thermische Netze) soll einen wesentlichen Anteil zur Dekarbonisierung beitragen. Basierend auf der Planung thermischer Netze der Stadt Luzern und der «Strategie Erneuerbare Wärme» von ewl wurde gemeinsam festgelegt, dass ein Grossteil des linken Seeufers mit See-Energie erschlossen werden soll (vgl. den aktuellen Planungsstand auf

www.klimafreundlichheizen.ch). Parallel zur Überarbeitung der städtischen Klima- und Energiestrategie erarbeitete ewl 2021 die «Strategie erneuerbare Wärme». ewl setzt sich unter anderem zum Ziel, den Ausbau der Fernwärme- und See-Energie-Versorgung beschleunigt fortzusetzen, die Gasinfrastruktur gebietsweise stillzulegen und sich als Investorin für die erneuerbare Wärmeversorgung sowie als Dekarbonisierungspartnerin von Gemeinden, Arealen und der Industrie zu positionieren.

Für die Versorgung des Gebiets linkes Seeufer der Stadt Luzern wurden diverse Standorte für die dafür notwendigen See-Energie- und Energiezentralen geprüft. Für das Gebiet des linken Seeufers gibt es gemäss aktuellem Planungsstand drei mögliche Standorte: See-Energie-Zentrale Wartegg, Energiezentrale Bruch und Energiezentrale Kleinmatt. Um die Energiezentralen Bruch und Kleinmatt an die See-Energie-Zentrale Wartegg anzuschliessen, verläuft das Hauptleitungsnetz durch die Warteggstrasse, Tribschenstrasse, Fruttstrasse und muss das Gleisfeld zwischen dem Tunnelportal Hubelmatt und dem Bahnhof Luzern überwinden, um auf der westseitigen Gleisseite in Richtung Obergrund weitergeführt zu werden. Die beiden Leitungen (Vor- und Rücklauf) weisen einen Rohrdurchmesser von je 80 cm auf. Hinzu kommen Fernwärmeleitungen und Kommunikationskabel, die eine vollständige Versorgung des Gebiets Unterlachen ab der Energiezentrale Kleinmatt sicherstellen. Für die Überwindung des Gleisfeldes führte ewl eine Machbarkeitsstudie zur Querung des Gleisfeldes durch. Diese hat ergeben, dass die einzige Möglichkeit, das Gleisfeld zu überwinden, in einer Rohrbrücke besteht. In der Machbarkeitsstudie wurden diverse Leitungsführungen untersucht (vgl. Abbildung 1). Die Linienwahl über die Langensandbrücke ist aufgrund verschiedener Aspekte nicht möglich. Einerseits werden der Bau der Leitungen im laufenden Betrieb sowie die Einschränkungen für den Bahnverkehr seitens SBB als zu riskant erachtet, andererseits ist die weiterführende Linienführung der Leitungstrassen ab dem Brückenkopf am Bundesplatz nicht möglich. Aufgrund der Standortgebundenheit der Energiezentrale Kleinmatt müssten die Werkleitungen durch die Neustadtstrasse geführt werden. In der Neustadtstrasse ist die Werkleitungsdichte allerdings zu hoch, um Leitungen mit diesem Durchmesser unterbringen zu können. Dasselbe gilt im Geissensteinring und in der Werftstrasse. Auch eine Bohrung unter dem Gleisfeld ist nicht kompatibel mit der Linienführung des Durchgangsbahnhofs und somit nicht bewilligungsfähig. Der Krienbachkanal verläuft in der Obergrundstrasse oberflächennah. Querungen sollen im Gesamtprojekt des thermischen Netzausbaus aufgrund ihrer baulichen Komplexität auf ein Minimum beschränkt werden. Sämtliche Varianten im Untergrund wurden unter anderem aufgrund des hohen Platzbedarfs der See-Energie-Leitungen, des bereits dicht bebauten Untergrundes, der Standortgebundenheit der (See-)Energiezentralen und Drittprojekten (z. B. Durchgangsbahnhof) verworfen. Eine Gleisquerung der Rohrleitung ist für den Anschluss der Gebiete Kleinmatt-/Bireggstrasse, Hirschmatt, Neustadt, Sternmatt und Bruch mit See-Energie unabdingbar. Unabhängig von einem kombinierten Bauwerk als Rohr-, Fuss- und Velobrücke muss das Gleisfeld bis 2031/2032 mittels Rohrleitungen gequert werden.

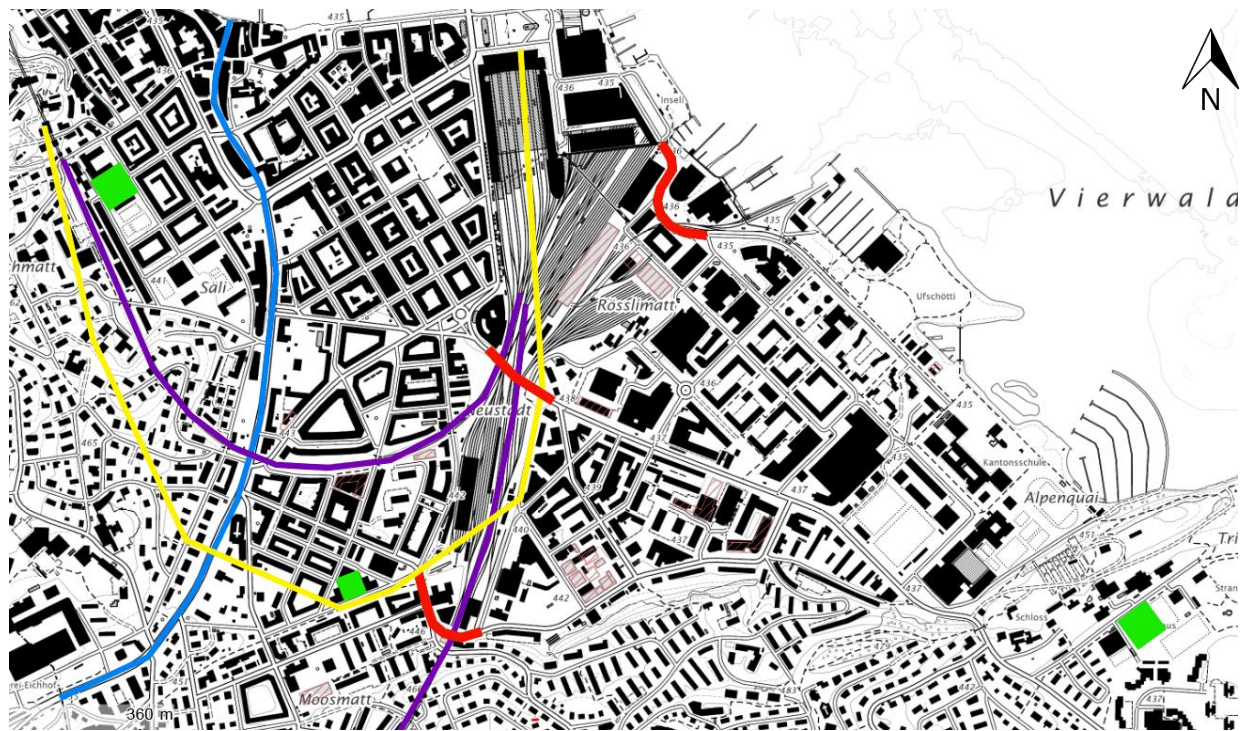


Abb. 1: Rot: Werttestrasse, Langensandbrücke, Geissensteinring; grün: (See-)Energiezentralen; gelb: Durchgangsbahnhof Linienführung Neustadtunnel; violett: Zentralbahn, Bahnhofzufahrt; blau: Krienbachkanal

1.2 Verkehrliche Situation

Kommunale Richtpläne Fuss- und Veloverkehr

Heute können Velofahrende vom Freigleis herkommend die Innenstadt und die westliche Seite des Bahnhofs relativ direkt und komfortabel über die Velostrasse Neustadtstrasse und künftig über den Radweg Neustadt-/Zentralstrasse erreichen. Eine gleichwertige Verbindung zur östlichen Seite des Bahnhofs sowie zu grossen Teilen des linken Seeufers fehlt. Dies ist auch im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan leichter Zweiradverkehr von 2009 der Stadt Luzern festgehalten. Im Entwurf des überarbeiteten Richtplans Veloverkehr, der 2026 vom Kanton geprüft wird, wird die Verbindung sogar als Haupttrouten-Netzlücke ausgeschieden (vgl. Abbildung 2). Im Entwurf des Richtplans Fussverkehr (Stand 2025) wird der Abschnitt N.1 Freigleis–Fruttstrasse als Netzlücke Haupttrouten Alltag ausgeschieden (vgl. Abbildung 3). Bei Netzlücken handelt es sich um fehlende Wegverbindungen bzw. fehlende Querungsstellen zwischen Gebieten von hohem öffentlichem Interesse. Diese Lücken verhindern, dass das Haupttroutennetz des Alltags- und/oder Freizeitverkehrs durchgängig begehbar ist. Sie zu schliessen, hat oberste Priorität. Einerseits kann eine lokale Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr geschlossen werden, andererseits dient das Freigleis heute als übergeordnete Verbindung der Stadt Luzern mit den Nachbargemeinden Horw und Kriens.

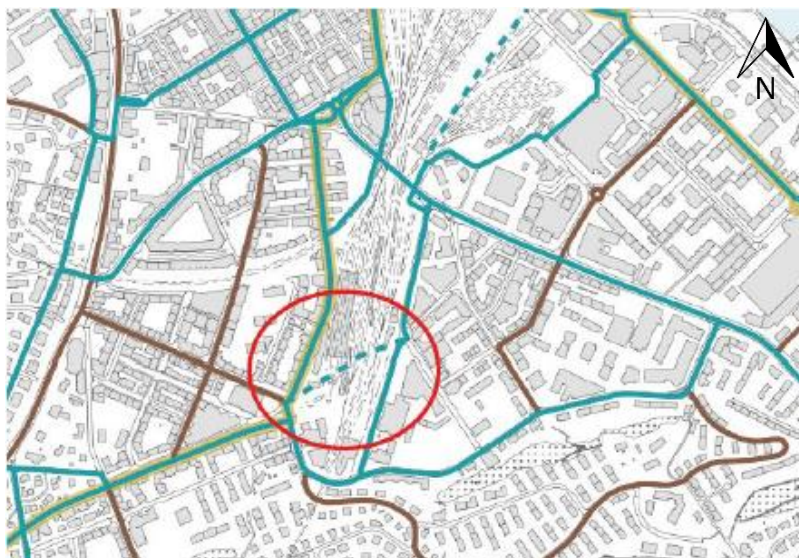


Abb. 2: Entwurf neuer Richtplan Veloverkehr Hauptroute Netzücke (Stand März 2025)



Abb. 3: Entwurf Richtplan Fussverkehr Hauptachse Alltag Netzücke (Stand März 2025)

Studie Fuss- und Velobrücke 2021

Bereits im Jahr 2021 wurde in Zusammenhang mit der Netzplanung zum [B+A 39 vom 20. Oktober 2021: «Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»: Gegenvorschlag mit Sonderkredit»](#) eine Brückenstudie einer Fuss- und Velobrücke als Verlängerung des Freigleises hin zur Fruttstrasse geprüft. Sowohl das Freigleis als auch die Fruttstrasse sind Bestandteil dieses Velohauptroutennetzes. Ersteres gehört zu den meistbefahrenen Abschnitten des Luzerner Velonetzes. Zählstellen registrierten im Juli 2023 und 2025 Spitzenwerte von mehr als 3'000 Velos pro Tag. Der Anschluss an die Velohauptroute entlang der Fruttstrasse sollte optimiert werden. Aufgrund der Entwicklung des «ewl Areals» und möglicher Konflikte mit der künftigen Ausfahrt von Blaulichtorganisationen auf die Fruttstrasse wurde das Projekt 2021 auf Stufe Vorstudie sistiert. Bereits zu diesem Zeitpunkt war klar, dass die Idee des Brückenelements als Schliessung der Netzücke trotzdem aufrechterhalten bleiben soll und bei nächster Gelegenheit ein optimiertes Projekt zu erarbeiten ist. Die Netzücke für den Fuss- und Veloverkehr befindet sich weiterhin in den überarbeiteten städtischen Richtplänen für den Fuss- und Veloverkehr. Der [B+A 7 vom 6. März 2024: «Mobilitätsstrategie 2024-2028. Kenntnisnahme Planungsbericht. Sonderkredit für zusätzliche Stellenprozente»](#) sieht unter Schwerpunkt 2 die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vor und hält fest, dass diese Förderung des Fuss- und Veloverkehrs über den Gegenvorschlag zum «Velohauptroutennetz 2033» hinausgeht und, dass aus den überarbeiteten Richtplänen für den Fuss- und Veloverkehr weitere Massnahmen entstehen werden. Auch gemäss Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität setzt sich die Stadt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Veloroutennetz ein.

1.3 Städtebauliche Situation

Die Projektierung der Freileisbrücke ist im Gesamtkontext zur Entwicklung des Gebiets Steghof zu verorten. Bereits im [Raumentwicklungskonzept](#) 2008 wurde der Bereich Steghof mit der Industriestrasse, dem «ewl Stammareal» und dem Hallenbad sowie dem Feuerwehrareal als prioritäres Schlüsselareal definiert. Aus diesem Grund wurde 2010 das [Entwicklungskonzept](#) Schlüsselareal Steghof erarbeitet, welches das Gebiet in einer Gesamtbetrachtung untersuchte und Planungsgrundsätze für dessen weitere Entwicklung festhält. Gemäss [Raumentwicklungskonzept 2018](#) soll im Steghof (Industriestrasse, Areal Kleinmatt-/Bireggstrasse, «ewl Areal») ein gemischtes, urbanes Gebiet entstehen. Bis zum Jahr 2010 gab es während 113 Jahren bereits eine Bahnbrücke der an der Oberfläche geführten Brünigbahn/Zentralbahn von der Böschung des Steghofs in das Gleisfeld (vgl. Abbildung 4).



Abb. 4: Gleisbrücke Zentralbahn

Durch die laufenden Planungen auf den einzelnen Arealen wurde das Entwicklungsgebiet Steghof kontinuierlich konkretisiert und weiterentwickelt. Die Entwicklung des Gebiets Steghof lässt sich in drei Etappen unterteilen:

Erste Etappe: in Realisierung

Die erste Etappe der Realisierung umfasst das Areal Industriestrasse und das «ewl Areal». Das Areal [Industriestrasse](#) wird derzeit etappenweise bebaut. Insgesamt entstehen 151 Wohnungen mit breiter Vielfalt. Auf dem «ewl Areal» entsteht ein durchmischtes Quartier mit Arbeits- und Wohnnutzungen ([B+A 3 vom 17. Januar 2024](#)). ewl und die bereits ortsansässigen städtischen Dienstabteilungen erhalten neue Büroräumlichkeiten. Ausserdem sollen künftig die Feuerwehr Stadt Luzern, die Zivilschutzorganisation Pilatus und der Rettungsdienst des Luzerner Kantonsspitals sowie Wohnungen und Gewerbe auf dem Areal angesiedelt werden. Innerhalb des Wohnangebots sind 92 gemeinnützige Wohnungen durch die allgemeine Baugenossenschaft Luzern (abl) sowie 57 Alterswohnungen geplant. Ziel ist es, die Überbauung 2032 fertigzustellen.

Zweite Etappe: 2030–2035

Mit dem Umzug der Feuerwehr ins «ewl Areal» ab 2032 kann die bauliche Realisierung im Areal Kleinmatt-/Bireggstrasse gestartet werden. Das Areal soll im gesamten Schlüsselgebiet Steghof eine identitätsstiftende Quartierzentrumsfunktion übernehmen, sich durch eine vielfältige Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Arbeiten und Kultur auszeichnen und gleichzeitig eine hohe Freiraumqualität bieten.

Weiter ist als zentrales Element für die Entwicklung des Gebiets Steghof die Weiterführung des Freigleises als Fuss- und Velobrücke vorgesehen. Damit wird eine Stadt der kurzen Wege gestärkt, indem die verschiedenen Quartierteile und Freiräume verknüpft sowie die unterschiedlichen Nutzungen sinnvoll aufeinander abgestimmt werden. Zudem schafft dieses Vorhaben die notwendigen Voraussetzungen, um zentrale Infrastrukturprojekte für die Klima- und Energiewende koordiniert umzusetzen und zugleich zur Aufwertung sowie zum Mehrwert des Stadtraums beizutragen.

Dritte Etappe: nach Abschluss der Arbeiten am Durchgangsbahnhof

Die letzte Etappe umfasst die Entwicklungsflächen entlang der Gleise. Diese werden frühestens nach der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs und dem Rückbau aller Bauinstallationsflächen sowie der Werkstätten frei. Erst dann kann der letzte Entwicklungsschritt angestossen werden, der das Gebiet Steghof nochmals stark verändern wird. Wie im [B+A 15 vom 16. Mai 2022](#) «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2. Städtische Aufgaben» festgehalten, sieht die Stadt zusammen mit den Grundeigentümerschaften SBB und ewl eine Testplanung für dieses Gebiet vor. Dabei sollen die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven, insbesondere hinsichtlich einer verträglichen Höhenentwicklung, ausgelotet und definiert werden. Gleichzeitig ist die räumliche Einbettung und Anbindung an die vorgesehenen Arealentwicklungen West und Ost sicherzustellen. Zudem ist eine mögliche S-Bahn-Station Steghof im Rahmen der weiterführenden Abklärungen zu vertiefen. Grundlage für die Testplanung bilden die Ergebnisse aus der Masterplanung Bahnhof Luzern sowie die Bauplanung zum Durchgangsbahnhof Luzern.

Die Realisierung der Freigleisbrücke ist mit dem thermischen Netzausbau sowie der verkehrlichen und städtebaulichen Situation optimal abgestimmt. Das Bauwerk unterstützt die jeweilig angestrebten Entwicklungen.

2 Zielsetzungen

Mit der Freigleisbrücke wird die bestehende Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr geschlossen und die notwendige Grundlage für den thermischen Netzausbau im Gebiet linkes Seeufer geschaffen. Die kombinierte Bauweise einer Rohr-, Fuss- und Velobrücke weist hohes Synergiepotenzial aus. Im Umfeld sind unter anderem die Nutzungsansprüche von Anspruchsgruppen wie Fuss- und Veloverkehr, Blaulichtorganisationen, Gebietsentwicklungen, SBB/zb und ewl zu berücksichtigen und abzuwägen. Der Stadtrat verfolgt mit der Freigleisbrücke die folgenden Ziele:

Mobilität

- Förderung flächen- und ressourceneffizienter Verkehrsmittel
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Schliessung der Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr gemäss kommunaler Richtplanung
- Optimierung und Attraktivierung der fussläufigen Vernetzung der Entwicklungsgebiete Kleinmatt-/Bireggstrasse und «ewl Areal»/Industriestrasse
- Verbindung zweier Velohaupttrouten (Freigleis und Fruttstrasse) gemäss Standards Veloverkehr

Thermischer Netzausbau

- Erschliessung der Energiezentralen Kleinmatt und Bruch und dadurch der Teilperimeter Kleinmatt/Biregg/Moosmatt, Hirschmatt, Neustadt/Himmelrich, Baselstrasse, Pfistergasse, Steinhof, Kleinstadt und Bruch/Gibraltar
- Notwendiger und massgebender Beitrag zum Ziel der Klima- und Energiestrategie, den Einsatz fossiler Energieträger in der Stadt Luzern im Bereich Gebäude bis 2040 vollständig durch erneuerbare Energieträger zu substituieren

Qualitätssicherung, städtebauliche Eingliederung

- Förderung Vernetzung zwischen den Entwicklungsgebieten Kleinmatt-/Bireggstrasse und dem Gebiet Unterlachen
- Qualitätsvolle Einbettung in den bestehenden Stadtraum; Berücksichtigung städtebaulicher und denkmalpflegerischer Anforderungen
- Kompatibilität mit den geplanten Ausbausritten in Etappen gemäss Kapitel 1.3

3 Rahmenbedingungen

3.1 Angrenzende Projekte

3.1.1 Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse

Die Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse und die Projektierung der Freigleisbrücke stehen in räumlichem Zusammenhang. Im [Schlussbericht zum Dialogverfahren](#) Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse vom 9. Februar 2026 wird ein qualitätssicherndes Verfahren für die «Freigleispromenade» angezeigt. Das Verfahren betreffend «Freigleispromenade» ist räumlich eng mit dem selektiven Wettbewerb der Freigleisbrücke abzustimmen, hat aber zeitlich nicht dieselbe Dringlichkeit. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens zum Freigleis wird die gestalterische Anbindung an den Steghof ausgearbeitet und der im Zielbild der Gebietsentwicklung verankerte Stadtplatz ausgestaltet, während sich der selektive Wettbewerb zur Freigleisbrücke auf die städtebauliche Integration der Brücke über das Gleisfeld konzentriert.

3.1.2 Gesamtprojekt Unterlachen

In Zusammenhang mit den Arealentwicklungen im Gebiet Unterlachen (Kooperation Industriestrasse und «ewl Areal») werden auch die Strassenräume Fruttstrasse, Geissensteinring, Brünigstrasse, Unterlachenstrasse und Industriestrasse neu gestaltet. Die Rohr-, Fuss- und Velobrücke ist mit dem Vorhaben [B+A 43 vom 29. November 2023](#): «Gesamtprojekt «Unterlachen». Sonderkredit für die Bauausführung» koordiniert. Der Werkleitungsbau im Gesamtprojekt Unterlachen sieht in der Fruttstrasse bereits das Hauptleitungsnetz für den Ausbau der See-Energie vor. Die Anschlüsse an die Gleisquerung sind sichergestellt und führen unter anderem zur Standortgebundenheit des Brückenkopfes Fruttstrasse.

3.1.3 Durchgangsbahnhof Luzern

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 bei den S-Bahnen als auch im Fernverkehr. Der Durchgangsbahnhof wird das Rückgrat der verkehrlichen Erschliessung der ganzen Region bilden. Damit ist er eine Schlüsselinfrastruktur, die es braucht, um eine Veränderung des Modalsplits und die Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategien von Stadt und Kanton zu erreichen. Die Studie Verkehr '45 der ETH Zürich misst den Zentralschweizer Schlüsselprojekten Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und Zimmerbergbasistunnel II eine hohe Priorität bei. Aus diesem Grund bildete und bildet der DBL eine Rahmenbedingung für die Planung und Projektierung der Freigleisbrücke. Das ausgearbeitete Vorprojekt der Rohr-, Fuss- und Velobrücke ist auf die Planungen des DBL abgestimmt und damit kompatibel.

3.1.4 S-Bahn-Station Steghof

Der Stadtrat verfolgt, wie im [B+A 15 vom 4. Mai 2022](#) ausgeführt, eine S-Bahn-Station Steghof weiter. Im Auftrag des Verkehrsverbunds Luzern und der Zentralbahn AG (zb) wurde im Jahr 2019 die Machbarkeit einer neuen S-Bahn-Station Steghof untersucht. Die Realisierung der Station Steghof hat eine grössere Anpassung der Führung der Zentralbahngleise und somit eine Umstellung auf dem gesamten Gleisfeld zwischen der Langensandbrücke und dem Portal des Hubelmatttunnels zur Folge. Bis nach dem Bau des Durchgangsbahnhofs bleibt die Gleissituation zwischen Langensandbrücke und Brünigdepot bzw. Tunnelportal so bestehen, wie sie heute vorliegt. Somit kann eine künftige S-Bahn-Station Steghof erst

nach der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs realisiert werden. Nichtsdestotrotz soll die Freigleisbrücke aufwärtskompatibel zu einer Erschliessung einer allfälligen, künftigen S-Bahn-Station Steghof sein.

3.2 Raumplanung

3.2.1 ISOS und Nutzungsplanung

Das Gleisfeld mit Lokdepots zwischen Tribtschen und Neustadt (Nr. XLII) ist gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) als Erhaltungsziel b kategorisiert und wichtig für die Stadt- und Quartiergliederung. Für die Bewilligungsfähigkeit des Brückenbauwerks wird ein qualitätssicherndes Verfahren vorausgesetzt. Das Brückenbauwerk wird bei aktuellem Planungsstand nach kantonalem Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (PBG; SRL Nr. 735) inklusive der notwendigen Sonderbewilligungen nach Art. 18 Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) bewilligt werden.

Gemäss Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern befindet sich ein Teil des Perimeters in der Wohn- und Arbeitszone F (Ordnungsnummer 50) mit Gestaltungsplanpflicht, Beitragspflicht für eine allfällige S-Bahn-Station Steghof, Art. 78, Gesamthöhe höchstens 45 m (Hochhausstandort) und einer Überbauungsziffer von 0.6. Zudem sind entlang der Neustadt- und Sternmattstrasse publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorgeschrieben. In den Schwerpunkten des Gestaltungsplans sind die Verlängerung des Freigleises sowie die S-Bahn-Station Steghof festgehalten.

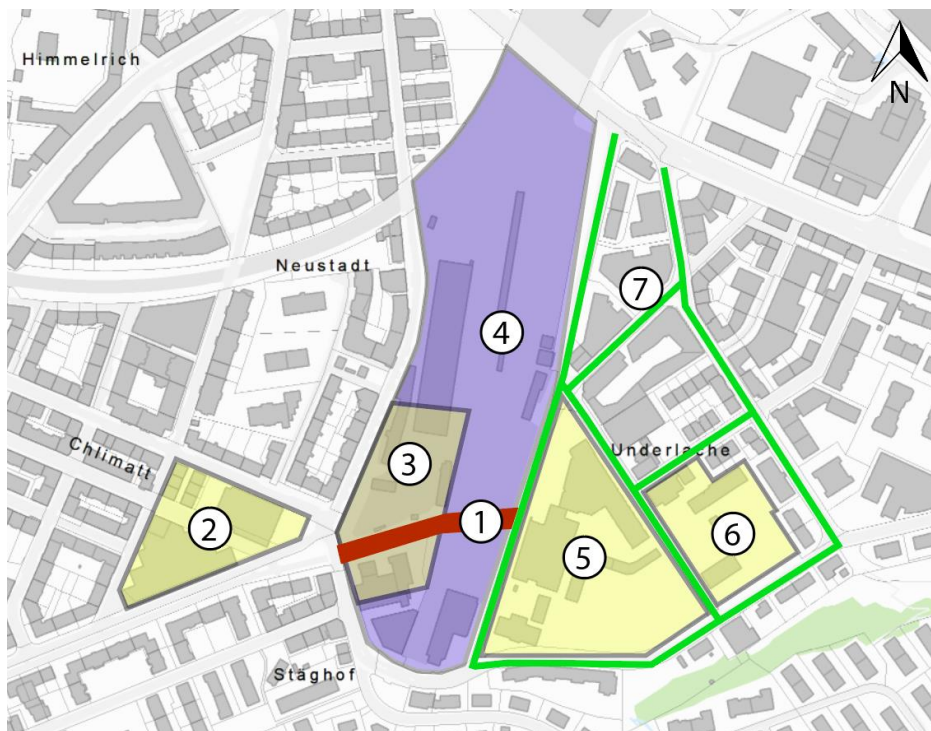


Abb. 5: 1: Freigleisbrücke, 2: Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse, 3: Wohn- und Arbeitszone F, 4: ISOS-Perimeter, 5: «ewl Areal»/Projekt Rotpol, 6: Kooperation Industriestrasse; 7: GP Unterlachen

3.2.2 Denkmal-, Natur- und Landschaftschutz

Das denkmalgeschützte Barrierenwärterhäuschen aus dem Jahr 1931 darf durch die Freigleisbrücke nicht tangiert werden. Es ist gemäss Bauinventar des Kantons Luzern als schützenswert deklariert und wird folgendermassen beschrieben: «Das Funktion und Form verbindende Barrierenwärterhaus Alfred Ramseysers, des Vorstehers des Luzerner SBB-Hochbaubüros, hat sich nicht nur bauzeitlich erhalten, sondern ist auch der letzte Bauzeuge der ehemals oberirdisch geführten Brünigbahnlinie. Das Kleinobjekt steht freistehend und städtebaulich sehr prägnant an der Kreuzung von Sternmatt-, Biregg- und Neustadtstrasse.» Für den Bau des Widerlagers der Freigleisbrücke wird im Bereich Steghof ein Teil des Naturobjekts von lokaler Bedeutung «Bahnböschung Neustadtstrasse/Geissensteinring/Zentralbahn»

beansprucht. Der Eingriff soll sich auf das baulich notwendige Minimum beschränken. Die erforderlichen Schutz-, Wiederherstellungs-, und Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG; SR 451) werden vorgesehen, und wo immer möglich wird der Aspekt der stadtklimafreundlichen Planung (Entsiegelung, Begrünung, Schwammstadtelemente usw.) integriert.

3.2.3 Eigentumsverhältnisse

In Abbildung 6 sind die Grundeigentumsverhältnisse im Projektperimeter aufgezeigt. Die grün eingefassten Flächen sind öffentlicher Grund im Eigentum der Stadt Luzern. Die rot umrahmten Flächen gehören der SBB, die blau eingefassten Flächen sind im Besitz von ewl, und die violett eingefassten Flächen gehören verschiedenen Privaten. Die betroffenen Grundeigentümerschaften sind über das Projekt informiert und stehen dem Vorhaben positiv gegenüber. Entsprechende Absichtserklärungen und Vereinbarungen werden zurzeit ausgearbeitet, um den für die Realisierung der Brücke notwendigen Land- und Dienstbarkeitserwerb vorgängig zu regeln.



Abb. 6: Grundeigentumsverhältnisse im Projektperimeter

4 Vorhaben

Um das Synergiepotenzial (Energieversorgung und Fuss- und Veloverkehr) nutzen zu können, entschied der Stadtrat aufbauend auf den Erkenntnissen zur Rohrbrücke (Abklärungen durch ewl), die technische Machbarkeit einer kombinierten Brücke für die See-Energie-Leitungen und die Bedürfnisse seitens Stadt in einem Vorprojekt zu erarbeiten. Neben den städtischen Dienst- und Fachstellen wurde für die Erarbeitung des Vorprojekts selbstverständlich ewl eng eingebunden. Die Querung des Gleisfeldes an diesem Ort ist für den thermischen Netzausbau des linken Seeufers zwingend. Die in der Brücke enthaltenen Anergieleitungen schliessen die Energiezentralen Bruch und Kleinmatt an die See-Energie-Zentrale Wartegg an. Dadurch können die Gebiete Kleinmatt/Biregg/Moosmatt, Hirschmatt, Neustadt/Himmelrich, Baselstrasse, Pfistergasse, Steinhof, Kleinstadt und Bruch/Gibraltar mit See-Energie erschlossen werden.

Die Brücke erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion für den Fuss- und Veloverkehr. Um die räumliche Einbettung der Brücke bestmöglich auf die vorhandenen Vorhaben im Raum abzustimmen, wurden die ewl Areal AG, die Blaulichtorganisationen, die Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse und das Gesamtprojekt Unterlachen einbezogen. Das abgeschlossene Vorprojekt wurde für eine Einschätzung der Bewilligungsfähigkeit bei der SBB zur Vorprüfung eingereicht. Da das Brückenbauwerk im ISOS-Perimeter liegt, wurde auch die kantonale Denkmalpflege hinzugezogen.

4.1 Nutzungsanforderungen

4.1.1 SBB und Zentralbahn

Die Brückenkonstruktion muss stützenfrei das gesamte Gleisfeld überspannen. Weiter wird die minimale Höhenlage des Projekts hauptsächlich durch die Lichtraumprofile der Bahn festgelegt. Der Betrieb des Brünigdepots darf nicht eingeschränkt werden. Der Bauvorgang und die Brückenmontage sollen möglichst kleine oder gar keine Einschränkungen des Bahnverkehrs verursachen. Oberstes Ziel für den Montageablauf der Freigleisbrücke ist die minimale Beeinträchtigung des Bahnbetriebs. Das kann nur erreicht werden, indem die Brücke neben den Gleisen vormontiert und als Ganzes in ihre Endposition bewegt wird. So wird auch sichergestellt, dass auch für den Bauzustand keine Zwischenabstützungen oder anderweitige Hilfskonstruktionen im Gleisfeld notwendig werden.

4.1.2 «ewl Areal»

Mit dem Neubau des Projekts Rotpol entstehen neue Nutzungen. Die Zufahrten und Anschlüsse zum projektierten «ewl Areal» müssen in der Projektierung berücksichtigt werden. Dazu sind auch Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, damit ein Miteinander von Fuss-/Veloverkehr und der Feuerwehr auf der Fruttstrasse möglich ist. Aus diesem Grund muss der Brückenkopf auf der Seite Fruttstrasse an einer Stelle ansetzen, die im geringstmöglichen Konflikt zur Ausfahrt der Blaulichtorganisationen aus dem «ewl Areal» steht.

4.1.3 Nutzungsansprüche

Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) müssen sowohl mit der Linienführung und Höhenlage der Brücke als auch entlang der Sternmattstrasse/Fruttstrasse jederzeit eingehalten werden. Die Fuss- und Velobrücke soll den Standards für den Fuss- und Veloverkehr der Stadt Luzern entsprechen. Dabei sollen der Fuss- und der Veloverkehr mit den entsprechenden Breiten baulich voneinander abgetrennt werden. Für die in der Brückenkonstruktion vorgesehenen Anergieleitungen ist ein entsprechendes Tragwerk vorzusehen. Weiter muss die Freigleisbrücke in natürlichem Gefälle entwässert werden können, die Befahrbarkeit von Unterhaltsfahrzeugen zulassen und winterdiensttauglich sein.

4.2 Variantenstudium Linienführung

Unter Berücksichtigung der vielen und teilweise stark einschränkenden Rahmenbedingungen wurden mit dem Vorprojekt zur Rohr-, Fuss- und Velobrücke zwei Varianten untersucht (vgl. Abbildung 7). Die orange Variante beschreibt die Weiterentwicklung der Projektierung der reinen Rohrbrücke. Eine möglichst direkte Gleisquerung minimiert die Spannweite der Brücke, und die gerade Linienführung reduziert die Belastung der Konstruktion infolge von Torsion, wodurch auf Zwischenabstützungen im Gleisfeld verzichtet werden kann. Um ein breites Variantenstudium zu ermöglichen, wurde zusätzlich die Linienführung der Bestvariante gemäss Studie aus dem Jahr 2021 aufgenommen und untersucht (in Abbildung 7 in violetter Farbe dargestellt). Ziel war dabei, den Fuss- und Veloverkehr näher an den Knoten Frutt-/Brünig-/Industriestrasse heranzuführen. Die horizontale Linienführung und das Eigengewicht der Konstruktion erfordern eine Abstützung im Gleisfeld und eine Aufteilung in zwei Abschnitte mit je einer maximalen Spannweite von rund 40 m. Die Flächen für eine potenzielle Abstützung im Gleisfeld sind in Abstimmung mit dem DBL grün eingefärbt. Für die beiden Linienführungen/Varianten wurden ein mögliches Tragwerk sowie mögliche Knotengeometrien für den Anschluss an die Fruttstrasse entwickelt.

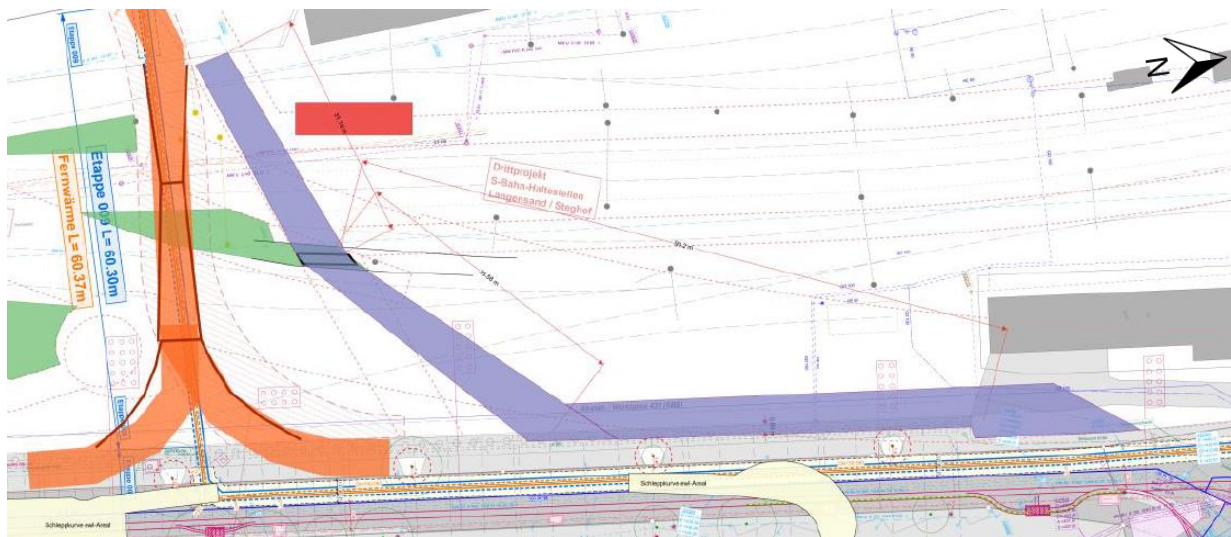


Abb. 7: Varianten Linienführung

Die Variante violett wurde letztlich verworfen. Aus Sicht der SBB ist eine Konstruktion mit Abstützung im Gleisfeld, insbesondere hinsichtlich der künftigen DBL-Baustelle und dem anschliessend an die Realisierung geplanten Umbau des Gleisfeldes, nicht bewilligungsfähig. Die stützenfreie Konstruktion war bereits bei der Langensandbrücke zwingende Voraussetzung seitens SBB. Es besteht weiter die Gefahr, dass die Abstützung im Zuge der Realisierung der künftigen S-Bahn-Station Steghof verschoben werden müsste, was einen massiven Umbau der Tragkonstruktion der Brücke über dem Gleisfeld unter Betrieb zur Folge hätte. Weiter wurde die Variante aufgrund von Nutzungskonflikten mit der Planung auf dem «ewl Areal» verworfen. Aufgrund der Lage des Anschlusses an die Fruttstrasse wurden Konflikte mit den Blaulichtorganisationen befürchtet. Die Linienführung der violetten Variante ist zudem im Bereich Fruttstrasse ausschliesslich nach Norden ausgerichtet.

Die orange Variante mündet bezüglich des «ewl Areals» näher am Punkt der Öffnung des Areals mit einem Durchgang zur Industriestrasse, was als Vorteil gewertet wurde. Weiter wurde diese Linienführung auf die Ein- und Ausfahrten der Blaulichtorganisationen abgestimmt und mit ihnen besprochen, um die Verkehrssicherheit zu optimieren und mögliche Konfliktpunkte zu minimieren. Die orange Variante zeichnet sich zudem durch eine direkte Linienführung für den Fuss- und Veloverkehr aus. Sie dient als übergeordnete Verbindung zwischen dem Freigleis und der Weiterführung der Velohaupttrouten in Richtung Tribschenquartier/Kantonsschule. Gleichzeitig stellt sie eine direkte Verbindung zwischen den Entwicklungsgebieten Kleinmatt-/Bireggstrasse sowie dem neuen «ewl Areal» und der Kooperation Industriestrasse her. Diese Variante ist im Vergleich zur violetten Variante stützenfrei konstruiert und erfüllt damit ein Hauptkriterium bezüglich Bewilligungsfähigkeit der SBB.

4.3 Bestvariante

Die Linienführung schliesst am Steghof in der direkten Flucht des Freigleises an und orientiert sich an der orangenen Variante (vgl. Kapitel 4.2). Gleichzeitig soll in Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse (vgl. Kapitel 1.3) der Knoten Sternmattstrasse/Freigleis definitiv umgestaltet werden. Mit dem Bau der Freigleisbrücke drängt sich eine optimierte Fuss- und Veloquerung der Sternmattstrasse vorgelagert bzw. abgestimmt auf den Realisierungsfortschritt der Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse auf.

Die Fahrbahn der Sternmattstrasse muss aufgeweitet werden, damit eine Mittelinsel erstellen werden kann, die ein etappiertes Queren für den Veloverkehr mit ausreichender Breite ermöglicht.

Beim Einmündungsbereich in die Fruttstrasse wird die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs mittels Randsteine verdeutlicht. Die vertikale Linienführung der Brücke bedingt unter Berücksichtigung der Lichtraumprofile der Bahn, dass das Trottoir der Fruttstrasse gegenüber seiner heutigen Lage um rund zwei Meter nach Osten verschoben wird. Dies erfordert die Aufhebung von fünf bestehenden privaten

Längsparkfeldern der SBB. Ein lokaler Ersatz im Umfeld des Brünigdepots wird in der weiteren Projektierung in Absprache mit der SBB vorgesehen.

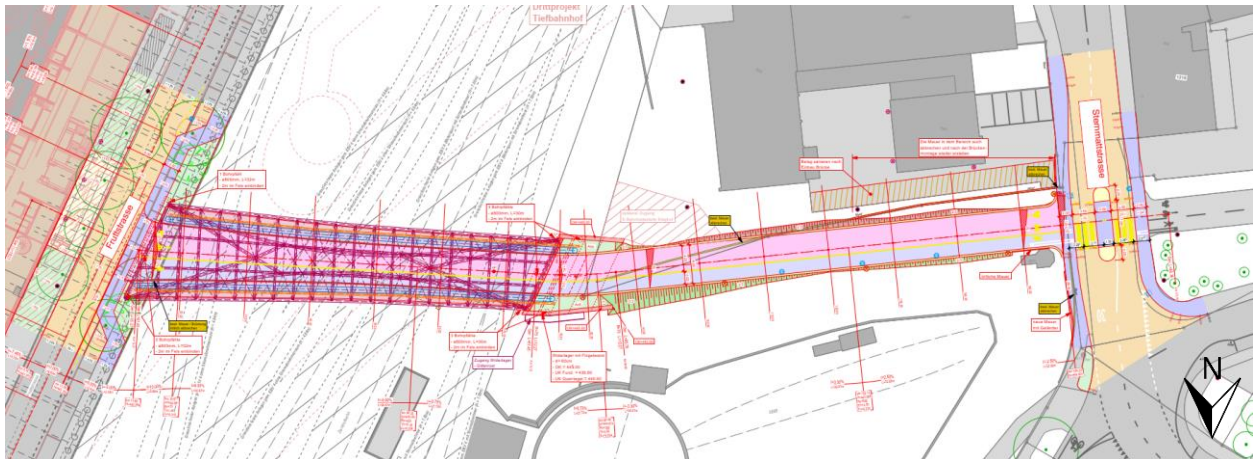


Abb. 8: Situation Linienführung Freileisbrücke (links Fruttstrasse / rechts Geissensteinring)

Um die städtebauliche Eingliederung des Brückenbauwerks sichtbar zu machen, wurden auf Grundlage des Vorprojekts Visualisierungen erstellt (vgl. Abbildung 9). Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es sich um die technische Visualisierung der Brücke handelt. Die konkrete Gestaltung der Brücke und der Tragwerkkonstruktion sowie deren städtebauliche und denkmalpflegerische Eingliederung wird mit dem qualitätssichernden Verfahren erarbeitet (vgl. Kapitel 4.4.1). Der Gestaltung der Brücke im Zusammenspiel mit ihrer Umgebung kommt höchste Bedeutung zu. Die technischen Rahmenbedingungen lassen jedoch ausschliesslich Konstruktionen mit einem oben liegenden Tragwerk zu. Die bogenförmige Silhouette des Entwurfs gemäss Vorprojekt nimmt die charakteristische Formensprache der ursprünglichen Bogenfachwerkbrücke der Brünigbahn/Zentralbahn auf (vgl. Abbildung 4). Die Leitungen werden nahezu unsichtbar innerhalb der Konstruktion integriert. Ein besonderes Augenmerk bei der Projektierung galt dem denkmalgeschützten Barrierenwärterhäuschen an der Sternmattstrasse. Das Bauwerk gewinnt durch den künftig vorbeiführenden Fuss- und Veloweg an städtebaulicher Präsenz. Das geeignete qualitätssichernde Verfahren für die Sicherstellung der städtebaulichen Qualität wurde gemeinsam mit der Stadtbaukommission besprochen. Die Stadtbaukommission begrüsst das Vorgehen bezüglich qualitätssichernden Verfahrens und stützt die Verfahrenswahl des selektiven Wettbewerbs.



Abb. 9: Visualisierung Freigleisbrücke Blickrichtung Freigleis/Pilatus

4.4 Weiteres Vorgehen

4.4.1 Qualitätssicherndes Verfahren

Um die städtebauliche und denkmalpflegerische Eingliederung des Brückenbauwerks zu gewährleisten, wird ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt. Ein qualitätssicherndes Verfahren nach Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) legt Standards für Qualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit in Bauprojekten fest. Aufgrund der im Vorprojekt klar ausgearbeiteten Rahmenbedingungen steht die Gestaltungsqualität im Vordergrund. Durch eine Eignungsprüfung und Präqualifikation kann sichergestellt werden, dass eine hohe Qualität an geeigneten, qualifizierten Teams mit kontrollierter Teilnehmendenzahl erreicht wird. Für die bestmögliche architektonische, ingenieurtechnische, ökologische, ökonomische, verkehrstechnische, sozialräumliche und städtebauliche Lösung ist ein selektiver Wettbewerb nach SIA 142 das anerkannte Standardverfahren. Er ist das optimale Werkzeug, um die klaren Rahmenbedingungen, den hohen gestalterischen und ingenieurtechnischen Anspruch sowie die direkte Realisierungsabsicht zu kombinieren. Weiter steht das Verfahren in einem guten Verhältnis zum Projektumfang bzw. zu den geschätzten Baukosten und ist somit ökonomisch und organisatorisch verhältnismässig. Das Verfahren stellt sicher, dass ein politisch gut nachvollziehbarer Entscheid gefällt werden kann und ein Projekt mit hoher Akzeptanz bei Bevölkerung und Stakeholdern resultiert.

Mit der Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse soll im heutigen Knotenbereich Neustadtstrasse/Sternmattstrasse/Bireggstrasse/Eschenstrasse/Freigleis ein Stadtplatz mit hoher Freiraum- und Aufenthaltsqualität entstehen. Hierfür wird zu gegebenem Zeitpunkt ein separates qualitätssicherndes Verfahren ausgelöst. Mit dem selektiven Wettbewerb in Zusammenhang mit der Freigleisbrücke soll die städtebauliche Integration der Brücke über das Gleisfeld erarbeitet werden. Der Anschluss der Freigleisbrücke an die Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse erfolgt abgestimmt auf den Realisierungsfortschritt der Gebietsentwicklung.

4.4.2 Projektierung Vorprojekt bis Auflageprojekt

Im Anschluss an das qualitätssichernde Verfahren soll die Projektierung des Siegerprojekts nahtlos vorangetrieben werden. Die Ausarbeitung der Vor-, Bau- und Auflageprojekte inklusive Bewilligungsverfahren soll zwischen 2026 und 2029 stattfinden (vgl. Kapitel 4.4.3). Die Kostenschätzung (+/- 20 %) von rund 1,2 Mio. Franken für die Projektierung bezieht sich dabei auf das Vorprojekt (vgl. Kapitel 4.2). Die technische Machbarkeit für eine Rohr-, Fuss- und Velobrücke wurde bereits auf Stufe Vorprojekt nachgewiesen, um den notwendigen Detaillierungsgrad für die Beurteilung der Machbarkeit zu gewährleisten. Für die weiterführende Projektierung nach dem qualitätssichernden Verfahren wird darauf aufbauend ein Vorprojekt erstellt, das als Grundlage für das Bauprojekt dient.

4.4.3 Terminplan

Der Terminplan für das qualitätssichernde Verfahren, die Projektierung und die Ausführung der Freigleisbrücke sieht die folgenden Meilensteine vor.

Phasen und Projektschritte		Endtermin
2 Vorstudien	Wettbewerb (selektiv)	2026/2027
3 Projektierung	31 Vorprojekt	2028
	32 Bauprojekt	2028
	33 Bewilligungsverfahren, Auflageprojekt	2028/2029
Bericht und Antrag: Ausführungskredit (Ausgabenbewilligung)		2029
4 Ausschreibung	41 Beschaffung eines Bauunternehmens	2029
5 Realisierung	51 Ausführungsprojekt	2030
	52 Ausführung	2031
	53 Inbetriebnahme, Abschluss	2031/2032

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. Grundsätzlich schliesst die Freigleisbrücke eine wichtige Netzlücke für den thermischen Netzausbau. Mit der Schliessung dieser Netzlücke hat die Freigleisbrücke einen massgebenden Einfluss auf das Erreichen der Ziele der Klima- und Energiestrategie und ist damit auch klimarelevant. Ohne die Querung des Gleisfeldes können die Energiezentralen Bruch und Kleinmatt nicht mit der notwendigen Anergie versorgt werden, die es braucht, um Grossteile des linken Seeufers mit erneuerbarer See-Energie zu erschliessen. Weiter kann durch die Nutzung der Synergien zwischen Energieversorgung und Fuss- und Veloverkehr eine gemäss Richtplanung zentrale Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr geschlossen werden. Dies fördert die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs und führt zu einer Veränderung des Modalsplits hin zu einer flächen- und ressourceneffizienten Mobilität.

Mit dem Neubau einer Brücke geht allerdings ein nicht zu vernachlässigender Ressourcenbedarf einher. In der weiteren Planung wird deshalb versucht, den Ressourcenbedarf zu minimieren und wo immer möglich den Aspekt der stadtklimafreundlichen Planung (Entsiegelung, Begrünung, Schwammstadtelemente usw.) zu integrieren. Bereits die Synergienutzung von Energieversorgung und Fuss- und Veloverkehr verringert den Ressourcenbedarf. Weiter wird das Themenfeld Nachhaltigkeit im Bauen im qualitätssichernden Verfahren bei den Brückenentwürfen als Entscheidungskriterium bewertet. Zudem wird Wert auf eine langlebige und unterhaltsarme Konstruktion gelegt.

6 Ausgabe

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

6.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Projektierung der Freigleisbrücke freibestimmbare Gesamtausgaben in der Höhe von insgesamt 1,75 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.

6.2 Berechnung der Gesamtausgabe

Gestützt auf die Kostenschätzung (+/- 20 %) aus dem Vorprojekt Rohr-, Fuss- und Velobrücke Freigleis bis Fruttstrasse, die von Gesamtkosten (Honorare, Baukosten und Nebenkosten) in der Grössenordnung von 8 Mio. Franken ausgeht, wird dem Parlament mit diesem Bericht und Antrag ein Sonderkredit für die Planung von 1,75 Mio. Franken beantragt. Dieser umfasst die Aufwendungen für das qualitätssichernde Verfahren und für die weitere Planung bis und mit Phase 53 (Auflageprojekt)

Beschrieb	Kosten inkl. MWST
1. Honorare und technische Arbeiten	Fr. 1'750'000.–
Honorare Ingenieur*in, Bauherreneigenleistung, technische Arbeiten und Nebenleistungen, Kommunikation, qualitätssicherndes Verfahren (Fr. 550'000.–)	

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

7 Finanzierung und zu belastendes Konto

Das Vorhaben ist im Aufgaben- und Finanzplan 2026–2029 noch nicht enthalten. Der Finanzbedarf für dieses neue Vorhaben wurde bei der Erarbeitung des noch zu bewilligenden AFP 2027–2030 wie folgt eingepflegt: 2027: Fr. 300'000.–, 2028: Fr. 600'000.–, 2029: Fr. 600'000.–. Damit die Projektierung zügig gestartet werden kann, werden erste Mittel bereits 2026 unterjährig beantragt werden. In den Jahren 2030 bis 2032 ist für die Realisierung ein Ausführungskredit (I414266.02) von 6,25 Mio. Franken berücksichtigt.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.03, Projekt I414266.01, zu belasten.

Das Projekt der Freigleisbrücke ist Teil des Agglomerationsprogramms der fünften Generation. Der Förderbetrag wird im Rahmen des Berichtes und Antrages zum Ausführungskredit überprüft und quantifiziert. Aufgrund der hohen Abhängigkeiten vom thermischen Netzausbau wird sich ewl anteilmässig an der Projektierung und Realisierung der Freigleisbrücke beteiligen.

8 Abschreibung von politischen Vorstössen

Mit diesem Bericht und Antrag werden keine politischen Vorstösse abgeschrieben. In der Stellungnahme zum Postulat 132, Jona Studhalter und Martin Abele namens der GRÜNE/JG-Fraktion, Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion und Nico van der Heiden namens der SP-Fraktion vom 28. September 2021: «Freie Fahrt für Freigleisvelos – «Neubadkreuzung» umgestalten», hat der Stadtrat aufgezeigt, dass die Betrachtung des umliegenden Strassenraums in Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse erfolgt. Mit den vorgelagerten Anpassungen in Zusammenhang mit der Freigleisbrücke wird die «Neubadkreuzung» nicht bzw. nur mit kleinen Eingriffen angepasst. Aus diesem Grund kann das Postulat erst in Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse abgeschrieben werden.

9 Würdigung

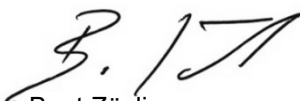
Der Stadtrat begrüsst das Vorhaben der Freigleisbrücke und würdigt dessen Bedeutung für die strategische Ausrichtung der Stadt Luzern im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung. Das Projekt unterstützt die Umsetzung der städtischen Klima- und Energiestrategie, indem es den Ausbau der See-Energie-Versorgung ermöglicht und somit den Einsatz fossiler Energieträger reduziert. Durch die Schaffung einer direkten und sicheren Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Entwicklungsgebieten Kleinmatt-/Bireggstrasse und Unterlachen wird die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsformen erhöht. Durch die Freigleisbrücke wird eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr wie auch für den thermischen Netzausbau geschlossen. Mit dem Projekt werden unter anderem die Anbindungen an das östliche Bahnhofgebiet sowie das linke Seeufer (Tribtschen, Unterlachen) und die übergeordneten Verbindungen von Kriens nach Luzern verbessert. Neben den übergeordneten Verbindungen verbessert die Freigleisbrücke die fussläufige und lokale Vernetzung der Gebiete Steghof und Tribtschen und fördert eine Stadt der kurzen und attraktiven Wege.

Der Stadtrat will die Synergien nutzen, die sich durch die Kombination der Rohrleitungen mit einer im Netz optimal gelegenen Fuss- und Velobrücke ergeben.

10 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für das qualitätssichernde Verfahren und die Projektierung der Freigleisbrücke einen Sonderkredit von 1,75 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 1. April 2026



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 10 vom 1. April 2026 betreffend

Freigleisbrücke

– Sonderkredit für die Projektierung,

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. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für das qualitätssichernde Verfahren und die Projektierung der Freigleisbrücke wird ein Sonderkredit von 1,75 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.