



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 7. Juli 2021 (StB 554)

B+A 24/2021

Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse

- **Projektierungskredit**
- **Vorinvestition für Rad-/Gehweg im Gleisfeld SBB**

**Vom Grossen Stadtrat
mit einer Protokollbemerkung
beschlossen
am 28. Oktober 2021.
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gemeindestrategie 2019–2028 und zum Legislaturprogramm 2019–2021

Strategischer Schwerpunkt gemäss Gemeindestrategie

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern

Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Verkehr

Legislaturziel Z18.2	Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.
Legislaturgrundsatz L19	In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm.
Legislaturziel Z19.1	Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohner/innen.
Legislaturziel Z19.5	Der Modalsplit entwickelt sich in Richtung der langfristigen Zielwerte der Mobilitätsstrategie, indem die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs weiter zunehmen. Der Anteil der autofreien Haushalte steigt, und Sharingangebote (Velo, Auto) werden vermehrt genutzt.
Projektplan I414030.02	Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse

Übersicht

Die Stadt Luzern verfolgt mit ihrer Mobilitätsstrategie das Ziel, dass in Luzern alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs sind. Die sichere und zuverlässige Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist eine elementare Voraussetzung für eine attraktive Stadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität und stellt einen wichtigen Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung dar. Da in den nächsten Jahrzehnten kaum zusätzliche Verkehrsflächen zur Verfügung stehen und in der Kernstadt eine innere Siedlungsverdichtung stattfindet, will der Stadtrat die Erreichbarkeit Luzerns insbesondere durch eine Verlagerung der Mobilität auf umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsarten sicherstellen. Die Fortbewegung zu Fuss und per Velo ist gesund, sauber, leise und braucht wenig Platz. Dem Stadtrat ist es deshalb ein grosses Anliegen, diese beiden Verkehrsarten konsequent weiter zu fördern und ihren Anteil am Gesamtverkehr zu steigern.

Mit dem Freigleis auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse besteht in der Stadt Luzern seit 2016 ein attraktiver Rad-/Gehweg Richtung Kriens und Horw bzw. zum Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd. Die Weiterführung dieser Verbindung von der Neustadtstrasse zur Zentralstrasse und in Richtung Bahnhof fehlt aber und damit auch eine sichere Anbindung an die Innenstadt. Der Weg ist heute nur über den insbesondere für die ungeübten Velofahrenden herausfordernden Knoten am Bundesplatz möglich. Der geplante Rad-/Gehweg von der Neustadt- zur Zentralstrasse entlang der SBB-Gleise soll neu eine sichere und attraktive Wegverbindung schaffen. Diese kann in vier Abschnitte unterteilt werden:

- Im Abschnitt 1, Neustadtstrasse bis Langensandbrücke, soll der Rad-/Gehweg auf der Zufahrt des Grundstücks 3947 und auf dem heute als Parkplatz genutzten Grundstück 426 erstellt werden. Auf diesem Grundstück ist auch der Bau des Wohn- und Geschäftshauses Bundesplatz Süd vorgesehen. Deshalb wurden die Planungen des Rad-/Gehwegprojekts und des Hochbauprojekts gegenseitig abgestimmt.
- Im Abschnitt 2 unterquert der Rad-/Gehweg das nördliche Widerlager der Langensandbrücke. Die Unterführung ist bereits mit Bau der Langensandbrücke erstellt und in das Widerlager integriert worden. Dieser Teil der Rad-/Gehwegverbindung ist also bereits realisiert.
- Im Abschnitt 3, Langensandbrücke bis Zentralstrasse, wird der Rad-/Gehweg auf dem Dach der Einstellhalle der Parzelle 398 geführt. Er beansprucht somit bebaute Grundstücke von privaten Eigentümerschaften. Der 4 m breite Rad-/Gehweg wird südlich des Wohnhauses und des Capitol-Gebäudes zwischen der Fassade und dem Gleisfeld geführt.
- Abschnitt 4 umfasst die Einmündung des Rad-/Gehwegs in die Zentralstrasse. Für die vom Bahnhof kommenden Radfahrenden wird die Einfahrt zum Rad-/Gehweg mittels Linksabbiegestreifen und eines geschützten Überfahrbereichs gesichert.

Das Projekt, welches auch Anpassungen im Bereich der Gleisanlagen der SBB nötig macht, muss sowohl mit dem Hochbauprojekt «Bundesplatz Süd» als auch dem SBB-Projekt «Verkürzung der Zugfolgezeiten» koordiniert werden. Insbesondere die zeitliche Abhängigkeit von der Realisierung des Hochbauprojekts «Bundesplatz Süd» macht eine rasche Erstellung des Bauprojekts nötig. Da Synergien mit dem SBB-Projekt «Verkürzung der Zugfolgezeiten» genutzt und damit Kosten eingespart werden können, ist eine Vorinvestition für einige Arbeiten im Gleisfeld sinnvoll.

Gestützt auf die Investitionskostenschätzung des Vorprojekts «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» von 7,3 Mio. Franken (+/-20 Prozent) beantragt der Stadtrat mit dem vorliegenden Bericht und Antrag einen Kredit für die Projektierung des Bauprojekts «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» und die notwendigen Sofortmassnahmen im Gleisfeld SBB. Insgesamt wird ein Kredit von 1,15 Mio. Franken beantragt. Die Realisierung des Projekts ist aus heutiger Sicht ab 2024 vorgesehen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
1.1 Förderung von Fuss- und Veloverkehr	6
1.2 Dimensionierung von Rad- und Fussverkehrsanlagen	6
1.3 Handlungsbedarf: Netzlücke Bundesplatz	7
2 Ziele	8
3 Projekt Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse	9
3.1 Projektbeschrieb	9
4 Rahmenbedingungen	13
5 Vorinvestition für Arbeiten im Gleisfeld SBB	15
6 Terminplanung	16
7 Finanzen und Folgekosten	16
8 Kreditrecht und zu belastendes Konto	17
9 Antrag	18

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Förderung von Fuss- und Veloverkehr

Die Stadt Luzern verfolgt mit ihrer Mobilitätsstrategie das Ziel, dass in Luzern alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs sind. Die sichere und zuverlässige Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist eine elementare Voraussetzung für eine attraktive Stadt mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität und stellt einen wichtigen Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung dar. Da in den nächsten Jahrzehnten kaum zusätzliche Verkehrsflächen zur Verfügung stehen und in der Kernstadt eine innere Siedlungsverdichtung stattfindet, will der Stadtrat die Erreichbarkeit Luzerns insbesondere durch eine Verlagerung der Mobilität auf umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsarten sicherstellen.

Die Fortbewegung zu Fuss und per Velo ist gesund, sauber und braucht wenig Platz. Dem Stadtrat ist es deshalb ein grosses Anliegen, diese beiden Verkehrsarten konsequent weiter zu fördern und ihren Anteil am Gesamtverkehr zu steigern. Eine Stadt der kurzen Wege mit einem attraktiven, sicheren Velo- und Fusswegnetz, wie sie neben der Mobilitätsstrategie auch das Raumentwicklungskonzept vorsieht, ist eine unabdingbare Voraussetzung dazu. Für die Attraktivierung dieses Netzes sind möglichst durchgängige und sichere Routen von entscheidender Bedeutung. Dies bestätigt auch eine Umfrage zu den Velostädten Schweiz von Pro Velo aus dem Jahr 2018¹, wonach als Voraussetzung für die vermehrte Velonutzung neben der Topografie, welche durch das Aufkommen der E-Bikes an Bedeutung verloren hat, vor allem die Infrastruktur und die gefühlte Sicherheit als wichtig eingestuft werden.

1.2 Dimensionierung von Rad- und Fussverkehrsanlagen

In der Folge des vom Grossen Stadtrat zurückgewiesenen B+A 31/2018 vom 31. Oktober 2018: «Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr» hat die Umwelt- und Mobilitätsdirektion neben verschiedenen Machbarkeitsstudien zur zielgerichteten Förderung von Fuss- und Veloverkehr auch die sogenannten «Standards» für den Fuss- und den Veloverkehr erarbeitet. Während die Mobilitätsstrategie die übergeordneten Stossrichtungen und Ziele für die Gesamtverkehrsplanung festlegt, definieren die Standards die städtischen Ziele für die Fuss- und die Veloverkehrsinfrastruktur. Sie stellen eine Arbeitshilfe für die Planung und die Projektierung dar und sind in einem ersten Schritt für die Stadtverwaltung als gültig erklärt worden. In einem weiteren Schritt ist

¹ https://www.velostaedte.ch/fileadmin/redaktion/velostaedte2017-18/downloads/2018_Schlussbericht_Velostaedte_d.pdf

vorgesehen, die Standards Fuss- und Veloverkehr in den noch zu erarbeitenden Richtplänen Fussverkehr und Veloverkehr zu verankern, damit sie vollumfänglich behördenverbindlich werden.

Die Standards beinhalten zum einen die für eine wirksame Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs notwendigen Dimensionierungsgrössen und zeigen andererseits konkrete Lösungsmöglichkeiten auf. Damit kann erreicht werden, dass die Anforderungen des Fuss- und des Veloverkehrs in der Planung und Projektierung von Strassenräumen, Plätzen und Wegen einen höheren Stellenwert erhalten. Die Standards vermögen aber nicht alle Detaillösungen zu behandeln und stellen damit keinen Ersatz für eine massgeschneiderte Projektarbeit dar.

Am 27. Oktober 2020 wurde die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» bei der Stadtkanzlei eingereicht. Die Initiative verlangt die Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sSRL 6.4.1.1.2) in Form eines neuen Absatzes in Artikel 3 zum Fuss- und Veloverkehr: «Zur Umsetzung des Veloroutennetzes realisiert die Stadt bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velobahnen, die von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr weitgehend getrennt geführt werden. Velobahnen werden als Velostrassen signalisiert oder auf Radwegen geführt, die je Fahrtrichtung eine Breite von mindestens zwei Metern aufweisen. Die Gesamtlänge dieses Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.»

Der Stadtrat wird zu dieser Initiative, welche einerseits die bereits mit den Standards erarbeiteten Fragen der Dimensionierung von Radwegen aufgreift und andererseits zu einer raschen Schliessung von Netzlücken beitragen will, fristgemäss innert zwölf Monaten Stellung nehmen.

1.3 Handlungsbedarf: Netzlücke Bundesplatz

Mit dem Freigleis auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse besteht in der Stadt Luzern seit 2016 ein attraktiver Rad-/Gehweg Richtung Kriens und Horw bzw. zum Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd. Die Weiterführung dieser Verbindung von der Neustadtstrasse zur Zentralstrasse und in Richtung Bahnhof fehlt aber und damit auch eine sichere Anbindung an die Innenstadt. Der Weg ist heute nur über den insbesondere für die ungeübten Velofahrenden herausfordernden Knoten am Bundesplatz möglich. Der Bundesplatz befindet sich im Perimeter der Kantonsstrassen und stellt einen Unfallschwerpunkt dar.

Im Zusammenhang mit dem am Bundesplatz von privater Seite geplanten Wohn- und Geschäftsgebäude ergibt sich die Möglichkeit einer alternativen Verbindung für den Fuss- und den Veloverkehr zwischen der Neustadtstrasse und der Zentralstrasse. Mit einem Rad-/Gehweg entlang der Bahngleise kann eine attraktive Route geschaffen werden, die es den Velofahrenden und den Fussgängerinnen und Fussgängern ermöglicht, den Knoten Bundesplatz zu umfahren bzw. zu umgehen. Diese wichtige Netzergänzung ist in den Richtplänen «Fusswege» und «Leichter Zweiradverkehr» enthalten und Bestandteil des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Der im vorliegenden Bericht und Antrag beschriebene «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» soll also eine Lücke im Rad- und im Fusswegnetz der Stadt Luzern schliessen. Er vermag aber

nicht alle in den Standards und in der Initiative gestellten Anforderungen zu erfüllen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die geforderten Breiten von mindestens zwei Metern in beiden Fahrtrichtungen, zu welchen noch Wegbreiten für die Fussverbindung dazukommen müssten. Diese sind im bebauten Stadtraum und insbesondere im Bereich der Bahngleise auf der Bahnhofzufahrt, welche heute das Nadelöhr auf dem Bahnnetz in der Agglomeration Luzern ist, nicht realisierbar. Dennoch stellt der Rad-/Gehweg aus Sicht des Stadtrates einen wichtigen Beitrag zur Schliessung einer bedeutenden Netzlücke des Radwegnetzes im Raum Bundesplatz dar.

2 Ziele

Der Stadtrat verfolgt mit dem Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse konkret folgende Ziele:

- **Attraktive Netzerweiterung schaffen:**

Der geplante Rad-/Gehweg stellt mit der Verbindung zwischen Neustadt- und Zentralstrasse eine Fortsetzung des Freigleises und damit ein weiteres Teilstück zu einer durchgehenden Route für den Velo- und den Fussverkehr zwischen dem Luzerner Stadtzentrum und den südlich gelegenen städtischen Quartieren, dem Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd sowie der Stadt Kriens und der Gemeinde Horw dar.

- **Verkehrssicherheit steigern:**

Der Rad-/Gehweg erlaubt es den Fussgängerinnen, den Fussgängern und den Velofahrenden, auf einer weitgehend vom motorisierten Verkehr getrennten Route sicher und direkt von Luzern Süd und den südwestlichen Stadtquartieren zur Innenstadt zu gelangen. Mit dieser Verbindung kann die Verkehrssicherheit sowohl subjektiv als auch objektiv massgeblich gesteigert werden. Der Unfallschwerpunkt Bundesplatz muss unabhängig von diesem Projekt saniert werden, was durch den Kanton im Zusammenhang mit der Neugestaltung, in welche die Stadt einbezogen wird, auch vorgesehen ist.

- **Modalsplit für Velo- und Fussverkehr erhöhen:**

Mit der neuen Verbindung wird es attraktiver, die entsprechende Wegstrecke zu Fuss oder mit dem Velo zu bewältigen. Darüber hinaus soll diese Angebotserweiterung dazu führen, dass auch für längere Strecken vermehrt das Velo als Verkehrsmittel eingesetzt oder ein Weg zu Fuss gegangen wird. Der neue Rad-/Gehweg soll also auch einen Beitrag zur Erreichung der Modalsplit-Ziele leisten, wie sie in der Mobilitätsstrategie und im Raumentwicklungskonzept vorgegeben sind.

- **Künftige Mobilitätsbedürfnisse antizipieren:**

Mit dem geplanten Rad-/Gehweg sollen künftige Mobilitätsbedürfnisse vorausschauend berücksichtigt werden. Diese ergeben sich im engen Perimeter aufgrund der neuen Bebauung am Bundesplatz, indem Bewohnende oder Besuchende ihre Route zu Fuss oder mit dem Velo direkt auf dem neuen Wegstück beginnen oder damit ihr Ziel erreichen. Die attraktive Netzergänzung soll aber auch dazu beitragen, dass ein möglichst grosser Teil der mit den Entwicklungsschwerpunkten zu erwarteten zunehmenden Mobilität mit dem Velo oder sogar zu Fuss

bewältigt wird. Und insbesondere stellt der geplante Rad-/Gehweg eine wichtige und sichere Verbindung aus Richtung Luzern Süd zum Bahnhof dar, welche mit dem Durchgangsbahnhof Luzern an Bedeutung gewinnen wird. Dieses Schlüsselprojekt wird eine markante Veränderung der Mobilität in der Region Luzern mit sich bringen, und dessen gute Erreichbarkeit sowohl mit dem Fuss- als auch dem Veloverkehr ist von grösster Wichtigkeit.

3 Projekt «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse»

3.1 Projektbeschreibung

Mit dem Freigleis auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse besteht in der Stadt Luzern seit 2016 ein attraktiver Rad-/Gehweg Richtung Kriens und Horw bzw. zum Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd. Die Weiterführung dieser Verbindung von der Neustadtstrasse zur Zentralstrasse und in Richtung Bahnhof fehlt aber und damit auch eine sichere Anbindung an die Innenstadt. Der Weg ist heute nur über den insbesondere für die ungeübten Velofahrenden herausfordernden Knoten am Bundesplatz möglich. Der geplante Rad-/Gehweg von der Neustadt- zur Zentralstrasse entlang der SBB-Gleise soll neu eine sichere und attraktive Wegverbindung schaffen. Diese kann in vier Abschnitte unterteilt werden.

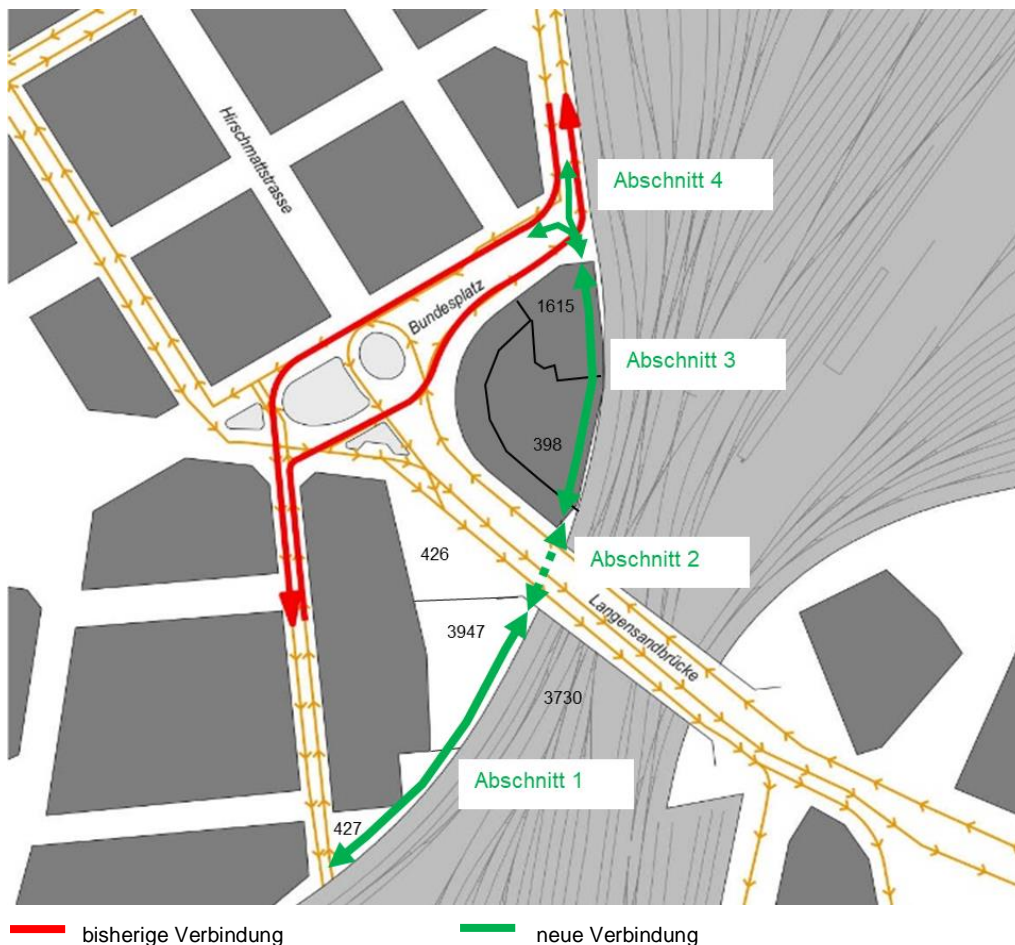


Abb. 1: Rad-/Gehwegverbindungen im Bereich Bundesplatz

Im Abschnitt 1, Neustadtstrasse bis Langensandbrücke, soll der Rad-/Gehweg auf dem heute als Parkplatz genutzten Grundstück 3947 und auf dessen Verbindung zur Neustadtstrasse über das Grundstück 427 erstellt werden. Auf diesen Grundstücken ist auch der Bau des Wohn- und Geschäftshauses Bundesplatz Süd vorgesehen. Die Ausfahrt der geplanten Parkgarage der künftigen Liegenschaft Bundesplatz Süd führt über das Grundstück 427 zur Neustadtstrasse und wird in den Rad-/Gehweg integriert. Die für den Mischverkehr benötigte zusätzliche Breite des Wegs wird durch eine in den Gleisraum auskragende Stützkonstruktion geschaffen. Der Randabschluss liegt in einem Abstand von mindestens 2,50 m zur Gleisachse und 2,70 m über dem Bahntrasse. Trotz dieses Eingriffs in den Gleisraum können die Bahnlinie und auch der Unterhaltsweg entlang der Gleise uneingeschränkt weiter genutzt werden. Die Fahrleitungsmasten müssen neu auf das Tragwerk der neuen Stützkonstruktion verschoben und abgestützt werden.



Abb. 2: Visualisierung Rad-/Gehweg zwischen Neustadtstrasse und Langensandbrücke
(Projekt «Bundesplatz Süd»: Aktueller Projektstand 2021)

Im Abschnitt 2 unterquert der Rad-/Gehweg das nördliche Widerlager der Langensandbrücke. Die Unterführung ist bereits mit Bau der Langensandbrücke erstellt und in das Widerlager integriert worden. Dieser Teil der Rad-/Gehwegverbindung ist also bereits realisiert. Zur Gewährleistung der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Raum wird der Beleuchtung dieser Unterführung im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts speziell Rechnung getragen.

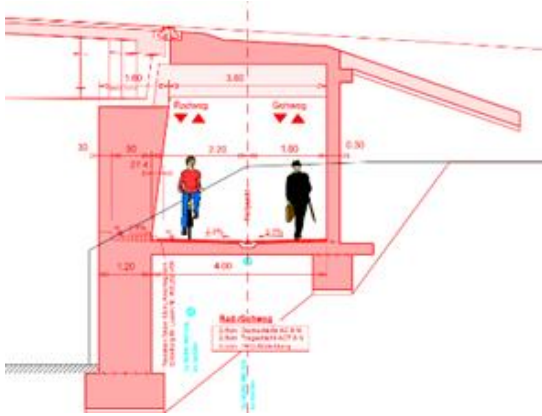


Abb. 3: Bestehender Durchgang unter Langensandbrücke

Im Abschnitt 3, Langensandbrücke bis Zentralstrasse, wird der Rad-/Gehweg auf dem Dach der Einstellhalle der Parzelle 398 geführt. Er beansprucht somit bebaute Grundstücke von privaten Eigentümerschaften. Der 4 m breite Rad-/Gehweg wird südlich der Gebäude zwischen Fassade und dem Gleisfeld geführt. Im Bereich des Capitol-Gebäudes tangiert der Rad-/Gehweg die Ausgänge des Kinos. Um die geforderten Platzverhältnisse zu schaffen, wird der gleisseitige Rand auf der ganzen Länge in die SBB-Parzelle verschoben. Um die erforderlichen Gleisachsabstände einhalten zu können, muss eines der Gleise (Gleis 91) um maximal 0,20 m verschoben werden.

Der Höhenunterschied zwischen der Parzelle 398 und der Zufahrt der Parzelle zur Zentralstrasse wird mit einer Rampe überwunden. Um den Anforderungen für hindernisfreies Bauen gerecht zu werden, erreicht diese eine Länge von 35 m. Durch den Bau dieser Rampe müssen die Notausgänge des Kinos Capitol angepasst werden.



Abb. 4: Heutige Situation Capitol, Notausgänge und Fahrradunterstände

Abschnitt 4 umfasst die Einmündung des Rad-/Gehwegs in die Zentralstrasse. Die Zentralstrasse ist eine von heute rund 20'000 Fahrzeugen befahrene Kantonsstrasse, entlang welcher aber auch weitere Nutzungen wie Veloabstellplätze, Anlieferungen und Parkplätze angeordnet sind. Der Strassenraum wird beidseitig von einer Baumreihe begrenzt. Für die vom Bahnhof kommenden Radfahrenden wird die Einfahrt zum Rad-/Gehweg mittels Linksabbiegestreifen und eines geschützten Überfahrbereichs gewährleistet. Um genügend Platz für diese Verkehrsmassnahme zu erhalten, muss die Zentralstrasse entlang der Gleise verbreitert werden. Die vorhandenen Veloabstellplätze und Baumrabatten müssen im südlichsten Bereich auf einer Länge von 50 m entfernt werden. Die Korrekturen an der Zentralstrasse in diesem Abschnitt werden als sogenanntes «Bauvorhaben Dritter an Kantonsstrassen» durch die Stadt Luzern erfolgen. Die für die Kantonsstrassen zuständige Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hat diesem Projekt im Rahmen einer Vorprüfung zugestimmt.

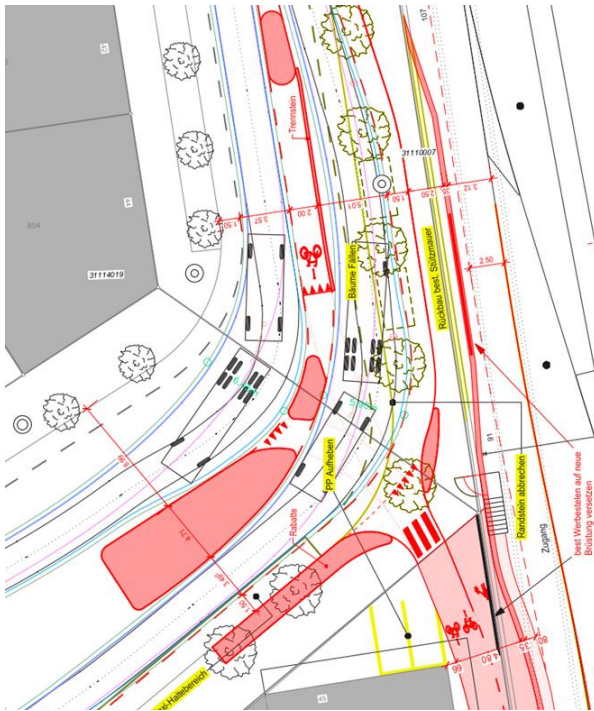


Abb. 5: Situation geplante Einmündung Rad-/Gehweg in die Zentralstrasse

4 Rahmenbedingungen

Im Umfeld des Bundesplatzes gibt es Projekte und Vorhaben, welche einen direkten Zusammenhang mit dem Projekt «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» haben. Deren Realisierung kann für die Umsetzung des Rad-/Gehwegprojekts entweder eine Voraussetzung darstellen, oder die Umsetzung ist zumindest zeitlich abzustimmen. Daneben gibt es aber auch Projekte, die zwar ebenfalls zur Verbesserung des Fuss- und des Veloverkehrs im Raum Bundesplatz beitragen werden, die aber unabhängig vom Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse realisiert werden können.

- **Umgestaltung Bundesplatz:** Der Kanton Luzern beabsichtigt im Rahmen seiner Mehrjahresplanung für die Kantonsstrassen, den gesamten Abschnitt Bundesplatz–Bundesstrasse–Obergrundstrasse bis Eichhof zu überprüfen und umzugestalten. Die entsprechenden Projektierungsarbeiten beinhalten auch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, in welches die Stadt Luzern sowohl mit der Stadtplanung als auch dem Tiefbauamt miteinbezogen werden soll. Die diversen Fusswegverbindungen und Veloquerungen im Bereich des Bundesplatzes sollen im Rahmen dieses Projekts vor allem auch bezüglich der Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Strassenverbindung von der Zentral- zur Bundesstrasse und damit auch der Bundesplatz bleiben aber eine viel befahrene Kantonsstrasse, deren Benützung ungeübte Velofahrende sich kaum zutrauen. Aus diesem Grunde wird die Rad-/Gehwegverbindung Neustadt-/Zentralstrasse auch nach der Umgestaltung des Bundesplatzes eine wichtige Verbindung für die auf Verkehrssicherheit bedachten Velofahrenden sein.

- Projekt «Bundesplatz Süd» (HRS): Die Grundstücke östlich der Langensandbrücke sind seit 2014 im Besitz von HRS und der Schweizerischen Mobiliar, welche gemeinsam ein Wohn- und Gewerbehaus mit Einkaufsmöglichkeiten, Restaurant und 125 Miet- und Eigentumswohnungen realisieren wollen. In die Planung einbezogen wurden auch Quartieranliegen: Das im aktuellen Projekt vorgesehene unterirdische Parkhaus kann unter anderem als Ersatz für aufgehobene Strassenparkplätze dienen. Zudem entsteht eine öffentlich zugängliche Grünanlage. Diese kann sowohl vom Bundesplatz als auch vom künftigen Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse her erreicht werden. Die gegenseitige Abhängigkeit der beiden Projekte besteht dadurch, dass die Ausfahrt der geplanten Liegenschaft Bundesplatz Süd zur Neustadtstrasse erfolgt und wie der Rad-/Gehweg über die Grundstücke 3947 und 427 geführt wird. Die Planung der Projekte wurde deshalb im Rahmen der Baueingabe des Hochbauprojekts aufeinander abgestimmt. Die Ausfahrt wird in den Rad-/Gehweg integriert. Die Realisierung des Rad-/Gehwegs zwischen der Neustadtstrasse und der Langensandbrücke ist unabhängig von der Realisierung der Weiterführung zur Zentralstrasse von grosser Bedeutung, da sie den öffentlich zugänglichen Innenhof des Projekts «Bundesplatz Süd» erschliesst und damit auch die direkte Fusswegverbindung von der Neustadtstrasse zum Bundesplatz ermöglicht.

Neben der räumlichen Überschneidung der beiden Projekte ergibt sich auch die Notwendigkeit, diese zeitlich zu koordinieren. Das städtische Rad-/Gehwegprojekt wird sinnvollerweise zusammen mit der Wegfahrt aus der Tiefgarage des Hochbauprojekts realisiert. Damit das möglich ist, muss sichergestellt werden, dass die Projektierung des Rad-/Gehwegs abgeschlossen ist und auch die Realisierung und damit der Ausführungskredit genehmigt sind, wenn der Bau des Hochbauprojekts in Angriff genommen wird.
- Zugbeschleunigung Bahnhofzufahrt Luzern: Das Projekt der SBB soll ermöglichen, dass die Taktfolgezeiten auf der Bahnhofzufahrt verkürzt und damit die Kapazität der Zufahrt verbessert werden kann. Die ersten Arbeiten sollen ab dem Jahr 2022 realisiert werden. Es sind diverse Arbeiten im Gleisfeld vorgesehen, welche aufgrund der Wichtigkeit der Gleise für die Erschliessung des Bahnhofs Luzern minutiös geplant und terminiert werden müssen. Um den Bahnbetrieb durch den Bau des Rad-/Gehwegs Neustadt-/Zentralstrasse später nicht erneut beeinträchtigen zu müssen, ist es zweckmässig, gewisse Arbeiten im Gleisfeld vorzuziehen und mit den Arbeiten der SBB zum Projekt «Zugbeschleunigung Bahnhofzufahrt» zu verbinden. Das Vorprojekt «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» ist mit der SBB abgestimmt und hat auch die SBB-interne Vorprüfung bereits durchlaufen. Um bei der Realisierung Synergien mit den anstehenden Massnahmen zur Zugbeschleunigung auf der Zufahrt zum Bahnhof Luzern nutzen zu können, wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag neben dem Projektierungskredit auch ein Kredit für vorgezogene Massnahmen im Gleisbereich der SBB beantragt. Die entsprechenden Details sind in Kapitel 5 enthalten.
- Für die Realisierung des geplanten Rad-/Gehwegs zwischen der Langensandbrücke und der Zentralstrasse ist die Stadt Luzern von der Einigung mit den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern des Grundstücks 398 abhängig. Die bisherigen Gespräche sind in gutem Einvernehmen erfolgt. Auf Vertragsverhandlungen im letzten Jahr wurde vor allem aufgrund der Coronapandemie verzichtet. Die entsprechenden Verträge mit den Eigentümerschaften müssen somit im Rahmen der bevorstehenden Bauprojektphase ausgehandelt werden.

- Durchgangsbahnhof Luzern (DBL): Der Durchgangsbahnhof Luzern ist für die Stadt, die Region Luzern und die Zentralschweiz ein Jahrhundertprojekt. Einerseits können Kapazitätsengpässe auf dem Bahnnetz behoben und neue, direktere Verbindungen geschaffen werden. Andererseits bietet der DBL in Bezug auf die zukünftige Entwicklung der Innenstadt eine einmalige Chance. Dabei soll insbesondere die Chance genutzt werden, den Modalsplit zugunsten des flächen-, energie- und umwelteffizienten Verkehrs zu verändern. Zentrale Fragen der Stadtentwicklung rund um den Bahnhof können in einen neuen Kontext gestellt werden, und es können Lösungen entstehen, die unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht möglich sind. Die im Jahr 2020 durchgeführte Testplanung hat gezeigt, dass auch das gesamte Verkehrssystem rund um den Bahnhof Luzern überprüft werden soll. Die Zahl der Personenbewegungen im Raum Bahnhof wird sich nahezu verdoppeln, sodass der Zugang zum Bahnhof auch von der West- und der Ostseite her verbessert werden muss. Dies hat auch Auswirkungen auf die Zentralstrasse und die Personenunterführung Süd, die in Zukunft auch die Funktion einer Quartierverbindung zwischen Hirschmatt und Tribschenstadt für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende übernehmen soll. Der Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse erhält aus dieser Sicht auch im langfristigen Horizont eine grosse Bedeutung.

5 Vorinvestition für Arbeiten im Gleisfeld SBB

Das Projekt «Verkürzung der Zugfolgezeiten» (ZFZ) auf der Bahnhofzufahrt Luzern der SBB soll ermöglichen, dass die Züge auf der Bahnhofzufahrt mit weniger grossen Abständen verkehren können und damit die Kapazität der Zufahrt und damit des Bahnhofs verbessert werden können. Es sind diverse Arbeiten im Gleisfeld vorgesehen, welche aufgrund der Wichtigkeit der Gleise für die Bedienung des Bahnhofs Luzern minutiös geplant und terminiert werden müssen. Die Arbeiten sollen ab dem Jahr 2022 realisiert werden; die dafür notwendigen Zeitfenster für die Gleissperrungen sind bereits reserviert.

Wie im Beschrieb des Projekts «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» ausgeführt, müssen diverse Anpassungen an der Bahninfrastruktur erfolgen, damit der Rad-/Gehweg entlang des Gleisfeldes realisiert werden kann. Im Detail sind dies:

- Verschiebung Fahrleitungsmasten: Es müssen zahlreiche Fahrleitungsmasten auf das Tragwerk der Gleisüberdeckung oder auf die neuen Stützmauern verschoben werden.
- Schiebung Gleis 91: Im Bereich des Capitol-Gebäudes wird der gleisseitige Rand des Rad-/Gehwegs auf der ganzen Länge in die SBB-Parzelle hinein verschoben. Dadurch wird der minimale Gleisabstand in einem Teilbereich unterschritten. Um die erforderlichen Gleisachsabstände beibehalten zu können, muss das Gleis 91 um 0,20 m verschoben werden.
- Befestigung Signalbrücke: Die Signalbrücke wird seitens SBB im Rahmen des ZFZ im März 2023 neu gebaut. Die Stütze des Jochs auf der Seite des Rad-/Gehwegs ist so auszuführen, dass diese später in die Auskrugung des Rad-/Gehwegs integriert werden kann.
- Gleisfeldbeleuchtung: An den zu versetzenden Fahrleitungsmasten müssen vor der Mastverschiebung drei Leuchten demontiert und am neuen Standort wieder montiert werden.
- Kabelanlagen: Es müssen punktuelle Anpassungen an der Kabelanlage vorgenommen werden.

Da Synergien mit dem Projekt «Zugfolgezeit Luzern» genutzt, Kosten eingespart und vor allem Störungen des Zugverkehrs auf der Bahnhofzufahrt verhindert werden können, ist eine Vorinvestition für einige dieser Arbeiten sinnvoll. Das gilt für alle Arbeiten am und im Gleisfeld selber. Sie sollen vorgezogen und mit den Arbeiten der SBB zum Projekt «Zugbeschleunigung Bahnhofzufahrt» verbunden werden, um den Bahnbetrieb durch den Bau des Rad-/Gehwegs Neustadt-/Zentralstrasse später nicht erneut beeinträchtigen zu müssen. Auf bauliche Massnahmen ausserhalb des Gleiskörpers, wie z. B. das vorzeitige Versetzen der Fahrleitungsmasten und die zugehörige Anpassung der Gleisfeldbeleuchtung im Bereich der Brüstung des künftigen Rad-/Gehwegs, soll aber verzichtet werden, da im Rahmen des Bauprojekts für die entsprechenden Betontragwerke wie Stützmauern, Auskragungen und Fundamente Veränderungen gegenüber dem Vorprojekt möglich sind.

Um dies zu ermöglichen und die notwendige Vorinvestition auslösen zu können, wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag ein entsprechender Baukredit beantragt.

6 Terminplanung

Wie im Kapitel 4 Rahmenbedingungen erwähnt, muss die Realisierung des Projekts sowohl mit dem SBB-Projekt «Verkürzung der Zugfolgezeiten» als auch mit dem Hochbauprojekt «Bundesplatz Süd» und mit den Liegenschaftsbesitzern des Grundstücks 398 koordiniert werden. Insbesondere die zeitliche Abhängigkeit von der Realisierung des Hochbauprojekts «Bundesplatz Süd» macht eine rasche Erstellung des Bauprojekts nötig. Für die weitere Bearbeitung des Projekts ist deshalb der folgende Zeitplan vorgesehen:

Erstellen Bauprojekt	2022/2023
Vertragsverhandlungen mit Eigentümerschaft der angrenzenden Grundstücke	2023
Realisation der vorgezogenen Arbeiten im Gleisfeld SBB	ab 2022
Kreditantrag für Umsetzung Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse (B+A)	2024

7 Finanzen und Folgekosten

Gestützt auf die Investitionskostenschätzung des Vorprojekts «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse» von 7,3 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-20 Prozent) wird dem Parlament mit diesem Bericht und Antrag u. a. basierend auf der Honorarordnung SIA und den entsprechenden Leistungspaketen für die SIA-Phasen 32 (Bauprojekt) bis und mit Phase 51 (Ausführungsprojekt) sowie dem technischen Bericht für die vorgezogenen Massnahmen unter Berücksichtigung der Kostengenauigkeit von +/-30 Prozent ein Sonderkredit von 1,15 Mio. Franken beantragt. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

- Projektierung des Bauprojekts Fr. 690'000.–
- Vorgezogene Massnahmen im Gleisfeld SBB (Vorinvestition) Fr. 460'000.–

Für die Vorinvestition der Arbeiten im Gleisfeld SBB, welche sinnvollerweise parallel und abgestimmt auf die Arbeiten am SBB-Projekt «Verkürzung der Zugfolgezeiten Bahnhof Luzern» durchgeführt werden, werden mit diesem Bericht und Antrag zusätzlich zu den Projektierungskosten Baukosten von Fr. 460'000.– beantragt. Diese sind Bestandteil der geschätzten Realisierungskosten von 7,3 Mio. Franken und basieren auf einer entsprechenden Kostenschätzung, welche auf Basis des Vorprojekts und in Absprache mit der SBB durch die beauftragte Ingenieurunternehmung erfolgte.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 sind für das Projekt I414030.02 Kosten von insgesamt Fr. 450'000.– enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2021: Fr. 100'000.–, 2022: Fr. 350'000.–. In den Jahren 2022/2023 ist für die Realisierung ein Ausführungskredit (I414030.01) von 7,5 Mio. Franken berücksichtigt. Die Gesamtkosten (Projektierung und Realisierung) sind daher in der Investitionsplanung enthalten.

Die jährlichen Folgekosten, die durch den Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse verursacht werden, können erst mit dem Bauprojekt seriös abgeschätzt werden und werden deshalb mit dem Baukredit ausgewiesen. Eine Mitfinanzierung durch den Kanton wird nicht erfolgen, da es sich bei der Einmündung des Rad-/Gehwegs in die Zentralstrasse gemäss Entscheid der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur um ein Projekt Dritter handelt, dessen Kosten zulasten der Bauherrschaft, also der Stadt Luzern, gehen. Das Projekt wurde bereits im Agglomerationsprogramm 2. Generation angemeldet, und es ist dafür eine Kostenbeteiligung von Fr. 570'000.– vorgesehen. Dieser Betrag wird im Rahmen der abzuschliessenden Projektvereinbarung zu überprüfen sein.

8 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Projektierung und Vorinvestition Ausgaben in der Höhe von insgesamt 1,15 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– 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. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 2 GO dem fakultativen Referendum.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind den Fibukonten 5010.02 und 5010.06, Projekt I414030.02, zu belasten.

9 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, für die Projektierung und Vorinvestition Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse einen Sonderkredit von 1,15 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 7. Juli 2021



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 24 vom 7. Juli 2021 betreffend

Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse

- Projektierungskredit
- Vorinvestition für Rad-/Gehweg im Gleisfeld SBB,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Projektierung und Vorinvestition Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse wird ein Sonderkredit von 1,15 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 28. Oktober 2021

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Sonja Döbeli Stirnemann
Ratspräsidentin



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

Zu B+A 24/2021 «Rad-/Gehweg Neustadt-/Zentralstrasse: Projektierungskredit; Vorinvestition für Rad-/Gehweg im Gleisfeld SBB»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 3.1 «Projektbeschrieb» auf Seite 9 ff. lautet:

«Der Stadtrat prüft eine bessere Trennung von MIV und Fuss-/Veloverkehr.»