

## Stellungnahme zum Postulat 163

### Frohburgstrasse und Inseliquai als Freiraum für alle

Mario Stübi namens der SP-Fraktion vom 7. Februar 2022  
Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 363 vom 8. Juni 2022

**Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 30. Juni 2022 entgegen dem Antrag des Stadtrates überwiesen.**

#### Ausgangslage

Das Postulat bittet den Stadtrat zu prüfen, inwiefern die Frohburgstrasse (zwischen KKL und Universität) und der Inseliquai (bis Hotel Radisson) dauerhaft oder temporär vom Durchgangsverkehr (v. a. motorisierter Individualverkehr) befreit werden können, damit raumplanerische Möglichkeiten ausgeschöpft werden können. Immer möglich sein solle die Durchfahrt für den Fuss- und Veloverkehr, ebenfalls gewährleistet sollen Zufahrten und Anlieferungen bleiben. Ziel solle sein, dass dieser öffentliche Raum für alle zur Verfügung steht, die sich dort aufhalten wollen und ihn so lange wie möglich vor der Baustelle des Durchgangsbahnhofs als Freiraum erleben möchten.

#### Stellungnahme

Die Sperrung von Frohburgstrasse und Inseliquai wurde bereits im Rahmen der Testplanung «Linkes Seeufer» geprüft, aber aufgrund des geringen Mehrwerts für die Aufenthaltsqualität und der erheblichen, nachteiligen Auswirkungen auf das Verkehrsregime verworfen. Der nach wie vor notwendige Verkehr (Erschliessung, nationale Veloroute) würde eine Nutzung als Freiraum für alle weitgehend verunmöglichen. Zudem wurde eine (temporäre) Strassensperrung während der Lozärner Mäas zwecks Platzierung schwerer Fahrgeschäfte auf den Strassenflächen auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der Inseli-Initiative geprüft. Sie musste sowohl aus operativ-technischen wie auch verkehrlichen Gründen verworfen werden. An diesen Erkenntnissen hat sich bis heute nichts geändert, weshalb der Stadtrat das Postulat ablehnt. Allerdings zeigt die Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040», dass ab 2040 der gesamte Raum neu gedacht werden muss und dabei eine Sperrung von Frohburgstrasse sowie Inseliquai eine mögliche Option darstellt.

#### Testplanung «Linkes Seeufer»

Im Rahmen der Testplanung «Linkes Seeufer» (vgl. [Synthesebericht](#) zur Testplanung Linkes Seeufer) hat der Stadtrat eine [Erschliessungsstudie](#) (2019) in Auftrag gegeben. Zwei Stossrichtungen wurden mit einem Zeithorizont von 15 Jahren für die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr in die Testplanung eingegeben: A1) «Heutiges Erschliessungssystem mit dem Inseliquai als durchgehende Sammelstrasse» und B2) «ohne MIV-Durchfahrt beim Inseliquai».

Eine erste grobe Abschätzung der Erschliessungsstudie für die Stossrichtung B2) «ohne MIV-Durchfahrt beim Inseliquai» kam unter der Annahme eines unveränderten Verkehrsaufkommens zu einem kritischen Befund. Eine Sperre hätte demnach grössere negative Auswirkungen auf das übergeordnete Strassen-netz. Konkret würden von den täglichen 4'000 Fahrten auf dem Inseliquai rund 3'100 Fahrten auf die

Zentralstrasse bzw. auf den Bundesplatz verlagert. Diese Mehrbelastung würde für die Zentralstrasse eine Zunahme von knapp 20 Prozent und für den Bundesplatz (Fahrbeziehung Zentralstrasse–Langensandbrücke und umgekehrt) eine Zunahme von 40 Prozent der täglichen Verkehrsbelastung bedeuten. Aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen wäre eine solche Zunahme speziell beim ohnehin schon kritischen Unfallschwerpunkt Bundesplatz äusserst heikel. Auch der Knoten Werkhofstrasse/Tribtschenstrasse würde mit knapp 2'000 Fahrten pro Tag erheblich mehr belastet und käme so an seine Belastungsgrenze. Die Auswirkungen auf das übergeordnete Netz müssten in Zusammenarbeit mit dem Kanton geprüft werden, aufwendige Anpassungen an Lichtsignalanlagen wären dabei nicht auszuschliessen.

Eine MIV-Sperre beim Inseliquai würde zwar die Verkehrsbelastung in diesem Bereich reduzieren. Bleiben würden jedoch die zahlreichen Erschliessungsfahrten zu den angrenzenden Liegenschaften sowie der nicht ganz unerhebliche Zubringerdienst zum KKL, zur Uni und zur SGV. Diese Anlieferungsfahrten mit grösseren Fahrzeugen sowie auch die verbleibende Carerschiessung benötigen weiterhin je eine Fahrspur pro Richtung. Grosse Fahrzeuge können vom Bahnhofplatz über die Frohburgstrasse herkommend nicht ohne Wendemanöver auf dem Europaplatz direkt in die Anlieferungszone des KKL einbiegen, was zu einem erheblichen Verkehrssicherheitsdefizit in diesem belebten Raum führt. Die Sperrung des Inseliquais verunmöglicht zudem jede Möglichkeit für die Anordnung von Carhalteplätzen in diesem Gebiet, da Wendemöglichkeiten fehlen. Zusammen mit der geplanten Velohauptroute gibt es praktisch keinen Flächengewinn zugunsten von Aufenthaltsflächen. Auch eine Begegnungszone in diesem Abschnitt würde sich mit der geplanten Velohauptroute (und den nationalen Velorouten 3 und 9) schlecht vertragen und führt zu den bereits bekannten Konflikten zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr. Im Weiteren ist zu beachten, dass die Signalisation und die Kontrolle in diesem sehr ausgedehnten, intensiv genutzten Fahrverbotsbereich schwierig und entsprechend aufwendig wäre.

Aufgrund dieser erheblichen verkehrlichen Nachteile wurde die Sperrung von Frohburgstrasse und Inseliquai im Rahmen der Testplanung «Linkes Seeufer» nicht weiterverfolgt. Der dank der Sperrung mögliche Gewinn an Aufenthaltsflächen und -qualität bleibt sehr gering. Die beabsichtigte Aufwertung des Inselis kann auch ohne die Sperrung erreicht werden.

### **Machbarkeitsstudie Inseli**

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie [https://www.stadt Luzern.ch/docn/3504244/20211124\\_MBS\\_Inseli\\_Schlussbericht.pdf](https://www.stadt Luzern.ch/docn/3504244/20211124_MBS_Inseli_Schlussbericht.pdf) Neugestaltung Inseli (2021) wurde auch der angrenzende Strassenraum mit Frohburgstrasse und Inseliquai in die Überlegungen für eine zukünftige Anordnung des Lunaparks einbezogen. Dieser Ort wurde als Alternativstandort für die Lozärner Mäas bzw. für den Lunapark als nicht geeignet erachtet, da in diesem Bereich u. a. die Anlieferung des KKL und der Uni durchgehend gewährleistet werden muss. Weiter verunmöglichen die aktuelle Gestaltung (Bepflanzung und Möblierung) sowie diverse Niveauunterschiede eine entsprechende Nutzung durch die Lozärner Mäas. Hinzu kommt, dass es sich beim Vorplatz der Uni um ein kantonales Grundstück handelt und die Intensität einer gut dreiwöchigen Bewirtschaftung (Auf-/Abbau, Nutzung) der Vorzone kaum mit dem Universitätsbetrieb zu vereinbaren ist.

Die Nutzung der schmalen Verkehrsfläche und des Raumprofils des Inseliquais, direkt an den Anlieferungszonen der anstossenden Geschäfte und zwischen dem wertvollen Baumbestand und den unmittelbar angrenzenden Etagenbüros und Wohneinheiten gelegen, ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ungeeignet für die auf dem Inseli eingesetzten, schweren und gross dimensionierten Lunapark-Hauptattraktionen. Die zur Verfügung stehende Fläche würde ein nur sehr eingeschränktes, unattraktiv aufgebautes Portfolio an Schausteller- und Fahrgeschäften zulassen. Zusammen mit den zu erwartenden Besuchermengen käme die Nutzung wiederum einer mehrwöchigen Vollsperrung des Strassenperimeters gleich: ein Ansinnen, das mit den bestehenden Anforderungen zur Freihaltung von Rettungs-/Notfallkorridoren (Feuerwehr, Blaulichtorganisationen) nicht zu vereinbaren ist und auch hinsichtlich der Verkehrserschliessung erhebliche Nachteile mit sich bringt. Insbesondere die nationale Veloroute ist stark betroffen. Es ist nicht vertretbar, die Velofahrenden über die Umwegroute Bundesplatz, Zentralstrasse, Bahnhofplatz umzuleiten, die alle drei als Unfallschwerpunkte ausgewiesen sind. Die Option «Velo schieben» ist keine zufriedenstellende Lösung.

### Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040»

Auch die Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» hat sich mit dem Strassenraum rund um das Inseli befasst (vgl. [Schlussbericht](#)). Es zeigte sich, dass es langfristig sinnvoll wäre, einen neuen Buskorridor über die verlängerte Bürgenstrasse durch das Tribschenquartier zu führen und eine neue Bushaltestelle am Bahnhofplatz Ost zu schaffen. Dies bedingt jedoch, dass die Abstellanlagen der Zentralbahn neu angeordnet werden können. Es zeigte sich, dass langfristig die Möglichkeit besteht, die Frohburgstrasse und den Inseliquai für den Durchgangsverkehr zu sperren und den Buskorridor über die bis zum Bahnhof verlängerte Bürgenstrasse zu führen. Die Durchfahrt für den Fuss- und den Veloverkehr sowie für Anlieferungen müsste weiterhin über den Inseliquai gewährleistet bleiben.

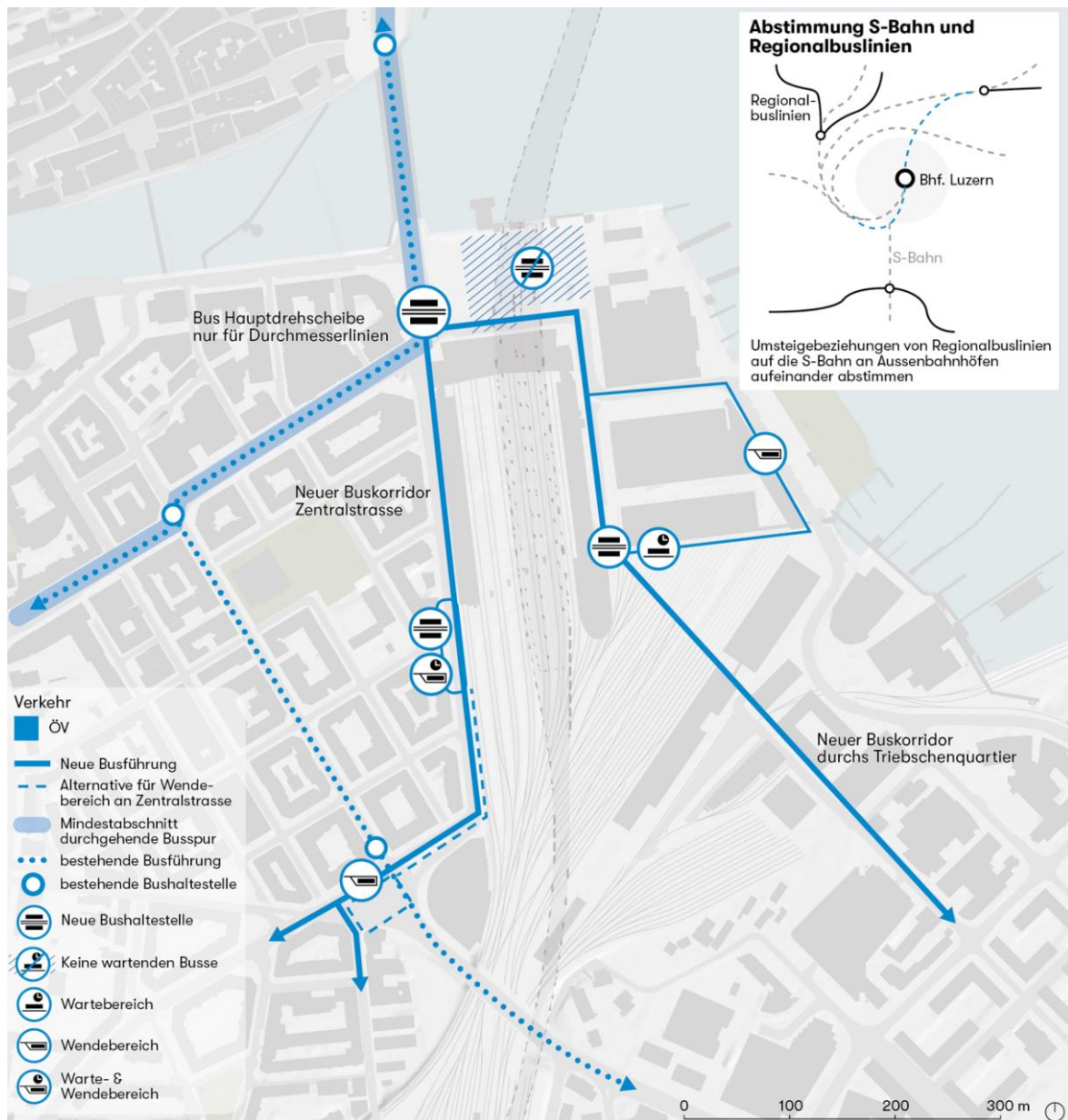


Abb. 1: Empfehlungen zum ÖV-System gemäss Schlussbericht Testplanung DBL, S. 34

### Folgekosten

Die Kosten für die Planung und die Ausführung einer Sperrung von Frohburgstrasse und Inseliquai dürften, abhängig von den notwendigen flankierenden Massnahmen, zwischen Fr. 20'000.– und Fr. 100'000.– betragen.