



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht und Antrag**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 5. Januar 2022 (StB 8)

B+A 1/2022

## **Umgestaltung Spitalstrasse Ost**

**Ausführungskredit für die 2. Etappe zur  
Umgestaltung der Spitalstrasse**

**Vom Grossen Stadtrat mit  
zwei Protokollbemerkungen  
beschlossen  
am 7. April 2022.**

**(Definitiver Beschluss des Grossen  
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

## **Verankerung in der Gemeindestrategie 2019–2028 und im Legislaturprogramm 2022–2025**

basierend auf B+A 18 vom 19. September 2018: «Gemeindestrategie 2019–2028. Legislaturprogramm 2019–2021» ([Link](#)) und B+A 27 vom 25. August 2021: «Legislaturprogramm 2022–2025 basierend auf der Gemeindestrategie 2019–2028» ([Link](#))

### **Strategischer Schwerpunkt (S) gemäss Gemeindestrategie 2019–2028**

**S7**      **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**

### **Legislatorschwerpunkt (L) und Legislaturziel (Z) gemäss Legislaturprogramm 2022–2025**

**L3**      **Lebenswerte Stadt**  
Z3.1      Mobilität und Verkehr

#### **Projektplan**

I414017

Umgestaltung Spitalstrasse Ost, 2. Etappe

## Übersicht

Mit der ersten Etappe zur Umgestaltung der Spitalstrasse wurde 2018 u. a. die elektronische Busspur erfolgreich eingeführt. Nun soll auch die zweite Etappe vom Kantonsspital bis zur Friedentalstrasse mit dem Ausbau von behindertengerechten Bushaltestellen, einem zusätzlichen Radstreifen, den Massnahmen zur Verbesserung für den Fussverkehr sowie dem Einbau eines lärmarmen Belags umgesetzt werden. Mit diesem Bericht und Antrag wird der Ausführungskredit für das Strassenprojekt beantragt.

Die Spitalstrasse gehört zum übergeordneten Strassennetz der Stadt Luzern. In der Vergangenheit beeinträchtigten regelmässige Verkehrsüberlastungen insbesondere den Busbetrieb. Die massgeblichen Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs traten auf dem westlichen Abschnitt der Spitalstrasse auf, sodass die Umgestaltung dieses Bereichs höher priorisiert wurde. In einer ersten Etappe wurde daher der Abschnitt zwischen dem Kreisel Kreuzstutz und dem Luzerner Kantonsspital (LUKS) angegangen. Als wesentliche Veränderungen sind die Einführung einer elektronischen Busspur (B+A 39 vom 16. Dezember 2015: «Spitalstrasse. Finanzierung der Verbesserungsmassnahmen Etappe 1» [\[Link\]](#)), die behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestellen und die Verbesserung der Veloführung zu nennen, welche erfolgreich umgesetzt werden konnten. Im Anschluss soll nun in der folgenden Etappe (Spitalstrasse Ost) der knapp 400 Meter lange Abschnitt vom Kantonsspital bis zur Friedentalstrasse betrieblich und gestalterisch angepasst sowie saniert werden. Die wesentlichen Ziele des Projekts sind die Verbesserung für den Fuss- und den Veloverkehr, der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen sowie die umfangreiche Sanierung der Strasseninfrastruktur.

Die Spitalstrasse ist baulich in die Jahre gekommen und weist bereits gut erkennbare Schäden und Abnutzungerscheinungen auf. Aufgrund der unzureichenden Tragfähigkeit des Untergrunds ist ein vollständiger Austausch des Strassenoberbaus notwendig. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls die Strassenentwässerung angepasst. Zur Minderung des Strassenlärms wird ein lärmarmes Belag eingebaut. Auch die Werkleitungen haben Sanierungsbedarf. So weisen die Kanalisationsleitungen sowie die Gas-, Wasser- und Elektroleitungen in einigen Abschnitten erhebliche Schäden mit teilweisen Undichtigkeiten auf und müssen daher ersetzt oder saniert werden. Als wesentliche Massnahme zur Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs ist in Richtung Schlossberg ein Radstreifen vorgesehen. Hierzu werden die Längsparkplätze entlang der Spitalstrasse aufgehoben. Dadurch können die Velofahrenden sicher und komfortabel am Rückstau des motorisierten Individualverkehrs vorbeifahren und weichen nicht mehr auf das Trottoir aus. Der Nutzungskonflikt zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr wird somit gelöst, und dem Fussverkehr steht durch den Wegfall der Längsparkplätze insgesamt mehr Platz zur Verfügung. Auch die öffentliche Beleuchtung wird erneuert, sodass die visuelle Wahrnehmbarkeit erhöht und damit gleichzeitig die Sicherheit gestärkt wird. Für einen behindertengerechten und komfortablen Ein- und Ausstieg werden die beiden derzeit bestehenden provisorischen Haltestellen ausgebaut, sodass auch Personen mit einer Beeinträchtigung den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können.

Parallel zur Sanierung der Spitalstrasse plant das LUKS die zukünftige Erschliessung des neuen Kinderspitals, der neuen Frauenklinik sowie des neuen Parkhauses. Die beiden Projekte sind bestmöglich aufeinander abgestimmt. Somit kann sowohl während der Bauphasen als auch im anschliessenden Nutzungszeitraum ein optimaler Verkehrsablauf gewährleistet werden.

Mit dem Projekt kann die ganzheitliche Umgestaltung der Spitalstrasse abgeschlossen werden. Auch mit der zweiten Etappe wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs massgeblich verbessert. Neben der notwendigen Sanierung des gesamten Strassenkörpers wird mit einem lärmarmen Strassenbelag gleichzeitig die Wohnqualität erhöht. Besonders der zusätzliche Radstreifen und der behindertengerechte Ausbau der Bushaltestellen führen zu einer wesentlichen Aufwertung des Mobilitätsangebots. Zusammen mit den notwendigen Werkleitungssanierungen und der Verknüpfung mit dem Bauvorhaben des LUKS ergibt sich so ein stimmiges Gesamtprojekt. Insgesamt wird für alle Verkehrsteilnehmenden für die nächsten Jahrzehnte ein sicherer und einwandfreier Betrieb dieser wichtigen Gemeindestrasse sichergestellt.

Für die zweite Etappe zur Umgestaltung der Spitalstrasse wird ein Sonderkredit über 2,5 Mio. Franken beantragt. Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms mit rund 1 Mio. Franken an den Gesamtkosten. Die Kosten für die Werkleitungssanierungen werden durch die jeweiligen Werkleitungseigentümerinnen finanziert. Der Baubeginn ist für Sommer 2022 vorgesehen und dauert rund ein Jahr.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>6</b>
1.1 Hintergrund	6
1.2 Perimeter	7
1.3 Handlungsbedarf	7
<b>2 Zielsetzung</b>	<b>10</b>
<b>3 Projektbeschrieb</b>	<b>11</b>
3.1 Gesamtprojekt	11
3.2 Drittprojekte	14
<b>4 Übergeordnete Rahmenbedingungen</b>	<b>16</b>
<b>5 Terminplan</b>	<b>17</b>
<b>6 Finanzen</b>	<b>17</b>
6.1 Investitionskosten	17
6.2 Berechnung Gesamtbetrag	18
6.3 Folgekosten	19
6.4 Kreditrecht und zu belastendes Konto	19
<b>7 Politische Würdigung</b>	<b>19</b>
<b>8 Antrag</b>	<b>20</b>

## **Beilagen**

1 Situationsplan Teil 1	
2 Situationsplan Teil 2	
3 Werkleitungsplan Teil 1	
4 Werkleitungsplan Teil 2	
5 Markierungs- und Signalisationsplan	

# **Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

## **1 Ausgangslage**

### **1.1 Hintergrund**

Die Spitalstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse und gehört zum übergeordneten Strassen-  
netz der Stadt Luzern. Sie wird täglich von rund 10'000 Fahrzeugen befahren und übernimmt eine  
innerstädtische verbindende Funktion. Mit dem eingeführten ÖV-Angebotsausbau aus «AggloMobil  
due» und «AggloMobil tre» erhielt die Spitalstrasse für den öffentlichen Verkehr eine stärkere  
Bedeutung. Über die Spitalstrasse verlaufen heute drei wichtige Buslinien, welche u. a. den  
grössten Arbeitgeber in der Zentralschweiz, das Luzerner Kantonsspital (LUKS), erschliessen.

Regelmässige Verkehrsüberlastungen haben in der Vergangenheit den Busbetrieb sowie den  
Fuss- und den Radverkehr entlang der Spitalstrasse stark beeinflusst. Insbesondere infolge des  
Rückstaus in den Knotenbereichen der Friedentalstrasse und des Kreisels Kreuzstutz kam es zu  
teils massgeblichen Beeinträchtigungen der Fahrzeiten. Hieraus begründete sich die Notwendigkeit  
der Umgestaltung der Spitalstrasse zur Optimierung des allgemeinen Verkehrsablaufs. Aufgrund  
unterschiedlich gewichteter Prioritäten wurde die Umgestaltung der Spitalstrasse in zwei Etappen  
aufgeteilt, wobei die erste Etappe bereits abgeschlossen ist. Der Grosse Stadtrat bewilligte die  
Finanzierung der in dieser Etappe enthaltenen Verbesserungsmassnahmen mit B+A 39 vom  
16. Dezember 2015: «Spitalstrasse. Finanzierung der Verbesserungsmassnahmen Etappe 1» am  
25. Februar 2016. Dabei umfasste die erste Etappe den 600 Meter langen Abschnitt zwischen dem  
Luzerner Kantonsspital (LUKS) und dem Kreisel Kreuzstutz. Hier traten die massgeblichsten Ver-  
lustzeiten für den öffentlichen Verkehr auf, sodass dieser Abschnitt priorisiert wurde.

Im Rahmen der ersten Etappe wurde im August 2018 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eine  
elektronische Busspur eingeführt. Hierdurch verkehren die heutigen Buslinien zuverlässiger und  
stehen zu Spitzenzeiten weniger im Stau. Gleichzeitig wurden die Bushaltestellen «Kantonsspital»  
und «St. Karli» gemäss Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligun-  
gen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungs-  
gesetz, BehiG; SR 151.3) ausgebaut. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Lärmreduk-  
tion wurde ebenfalls im August 2018 auf der gesamten Spitalstrasse Tempo 30 eingeführt sowie im  
Abschnitt von der St.-Karli-Strasse bis zum Kantonsspital ein lärmarmes Belag eingebaut.

Im Anschluss an die erste Etappe soll nun im nächsten Schritt der knapp 400 Meter lange  
Abschnitt vom LUKS bis zur Friedentalstrasse (Spitalstrasse Ost) betrieblich und gestalterisch neu  
konzipiert werden, um den teils unterschiedlichen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden  
gerecht zu werden.

## 1.2 Perimeter

Der Perimeter der nun folgenden Etappe 2 umfasst den knapp 400 Meter langen Abschnitt vom Luzerner Kantonsspital bis zur Kreuzung Friedentalstrasse. Der eigentliche Kreuzungsbereich mit der Friedentalstrasse ist davon ausgeschlossen, da es sich um Kantonsstrassengebiet handelt und im Rahmen des vorliegenden Projekts keine Optimierung erforderlich wird.



Abb. 1: Darstellung des Projektperimeters

## 1.3 Handlungsbedarf

### Strassenbau und Entwässerung

Die Spitalstrasse weist im Bestand einen allgemein schlechten Zustand auf. Durch umfangreiche Strassenzustandsuntersuchungen wurde die bauliche Beschaffenheit des gesamten Strassenoberbaus näher untersucht. Die Tragfähigkeit der Fundation sowie des Untergrunds ist für das bestehende Verkehrsaufkommen nicht ausreichend gewährleistet. Darüber hinaus weist der Untergrund eine leichte bis mittlere Frostempfindlichkeit auf. Somit besteht die Gefahr, dass das Kiesgemisch unter dem Asphaltbelag das Wasser speichern kann, welches dann im Winter gefriert und letztlich zu Schäden im Belag führt. Der optische Eindruck bestätigt die Ergebnisse der Untersuchung. Entlang der Strasse sind diverse Risse erkennbar, welche sich u. a. auf den Verschleiss der Deckschicht zurückführen lassen. Somit ist ein vollständiger Ersatz des Strassenoberbaus notwendig. In diesem Zusammenhang muss ebenfalls die Strassenentwässerung angepasst werden.

### Bushaltestelle und Buspriorisierung

Im Dezember 2019 wurde das ÖV-Angebot entlang der Spitalstrasse massgeblich ausgebaut. Die Buslinie 18 wurde im Dezember 2019 aufgehoben und durch die Taktverdichtung der Linie 19 ersetzt. Darüber hinaus wurde die Linie 30 neu eingeführt. Aufgrund der daraus resultierenden

Angebotsänderung wurden die angrenzenden Bushaltestellen «Urnerhof» und «Jugendherberge» entlang der Friedentalstrasse aufgehoben. Zur Optimierung der Erschliessung der Haltestellen wurden die ehemaligen Bushaltestellen «Gopplimoosweg» weiter in Richtung des Knotens Spital-/Friedentalstrasse verlegt. Der Standort der Haltestellen basiert auf dem Konzept «ÖV-Optimierung Luzerner Kantonsspital Luzern» des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) und dem erarbeiteten Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die zweite Etappe der Umgestaltung der Spitalstrasse. Die Verschiebung ermöglicht insgesamt einen ausgeglichenen Abstand zwischen den Haltepunkten und eine bessere Erschliessung aus dem nördlichen Einzugsgebiet. Für den Übergangszeitraum wurden zwei provisorische Haltestellen eingerichtet, welche die Bezeichnung «Urnerhof» erhielten (vgl. Abb. 3). Diese beiden Haltestellen entsprechen derzeit nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz und müssen daher umgebaut werden.



Abb. 2: Provisorische Haltestelle – Richtung Schlossberg



Abb. 3: Provisorische Haltestelle – Richtung St. Karli

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde die Streckenführung der Buslinie 9 angepasst. Neu verkehrt die Linie zwischen Kasernenplatz und Bramberg über die Spitalstrasse, um u. a. das LUKS von den Haltestellen Kasernenplatz und Pilatusplatz direkt zu erschliessen. Hiermit gewann die Spitalstrasse im ÖV-Netz weiter an Bedeutung.

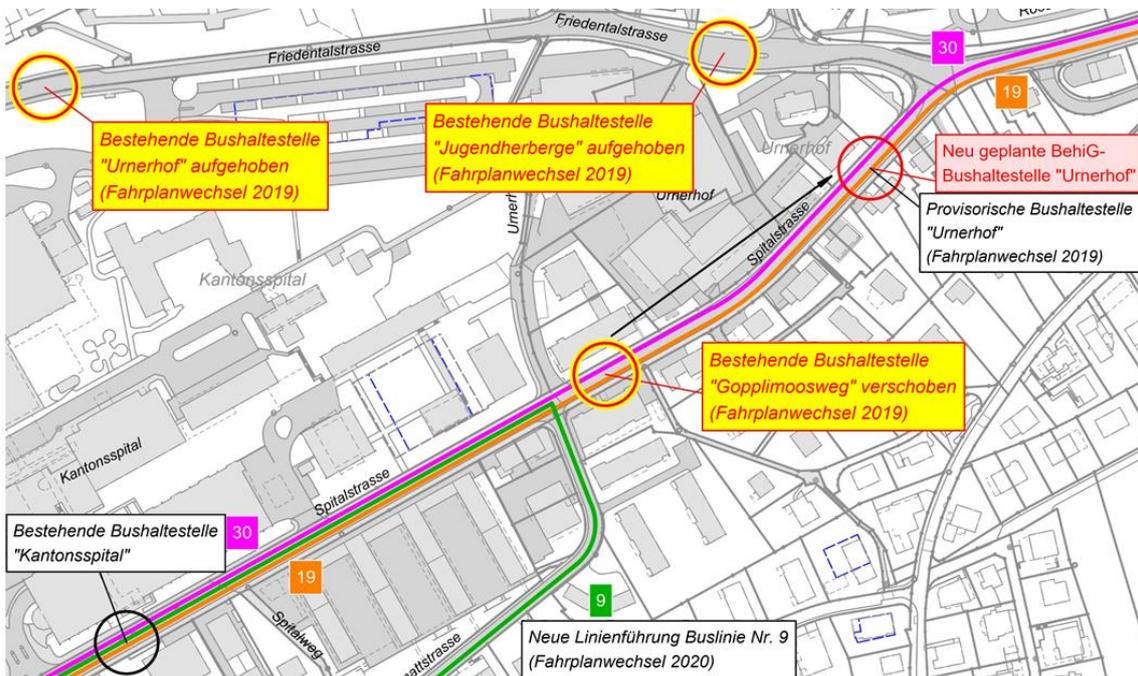


Abb. 4: Darstellung der Änderungen der ÖV-Verkehrsführung aufgrund der Fahrplanwechsel in den Jahren 2019 und 2020

Im Kreuzungsbereich der Spitalstrasse mit der Friedentalstrasse ist eine Lichtsignalanlage (LSA) vorhanden. Diese dient allein der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Im Rahmen der Optimierung der Haltestellenanordnung und der Errichtung der provisorischen Haltestellen wurde bereits die Steuerung angepasst. Es wurden neue Anmeldevorrichtungen installiert und die Steuerung umprogrammiert. Hierbei ist insbesondere die Installation einer Stauüberwachung zu nennen. Hiermit wird gewährleistet, dass die Anfahrt des öffentlichen Verkehrs aus Richtung des Spitals ohne bzw. mit reduziertem Rückstau erfolgen kann. Insgesamt kann somit ein bestmöglicher Verkehrsablauf für den ÖV gewährleistet werden. Entsprechend der Analyse aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) stellt die Buspriorisierung am Knoten Friedentalstrasse ein bewährtes System dar und soll weiterhin bestehen bleiben.

### **Verkehrssicherheit**

Zur systematischen Erfassung aller Sicherheitsmängel bzw. Analyse der Massnahmen wurden im Verlauf der Projekterarbeitung mehrere Verkehrssicherheitsanalysen (u. a. sogenannte «Road Safety Audits») durchgeführt. Bei einem Grossteil der festgestellten Sicherheitsdefizite handelt es sich um ungenügende Sichtweiten in den Bereichen der Grundstückszufahrten und der Kreuzungen.

Im Betrachtungsperimeter befinden sich insgesamt sieben öffentliche Längsparkfelder (Blaue Zone, Zone E). Diese sind halb auf dem Trottoir und halb auf der Fahrbahn angeordnet. Durch die Anordnung der Parkplätze ergeben sich Engstellen im Bereich des Trottoirs mit einer Durchgangsbreite von teilweise 1,40 m sowie Querschnittsverengungen in der Fahrbahn um zirka 1 m. Weiter entstehen durch die Parkfelder akute Sichtprobleme bei den Einmündungen der Erschliessungsstrassen und den Grundstückszufahrten. Dies stellt ein massgebliches Sicherheitsrisiko dar.



Abb. 5: Darstellung der Einengung aufgrund der Längsparkfelder

Darüber hinaus entsteht in Spitzenzeiten vor der Einmündung in die Friedentalstrasse zeitweilig ein Rückstau. Dieser Rückstau führt insbesondere auch für die Velofahrenden zu einer Beeinträchtigung, sodass diese oft auf die Trottoirs ausweichen. Darüber hinaus befindet sich im Kreuzungsbereich Friedentalstrasse ein Fussgängerübergang. Bei einem Rückstau besteht die Gefahr, dass Zufussgehende durch die wartenden Fahrzeuge verdeckt werden und unmittelbar zwischen den Fahrzeugen auftauchen, was zu kritischen Situationen führt.

### **Öffentliche Beleuchtung**

Die Ausleuchtung im Bereich der Fussgängerstreifen ist ungenügend. Bei schlechten Wetterbedingungen besteht die Gefahr, dass die wartenden Personen unzureichend wahrgenommen werden.

## **Werkleitungen**

In einigen Abschnitten ist die städtische Kanalisation (Siedlungsentwässerung) schadhaft und daher sanierungsbedürftig. Darüber hinaus hat Energie Wasser Luzern EWL ebenfalls Bedarf zur Sanierung diverser Hausanschlüsse sowie Verteilleitungen (Erdgas, Wasser und Strom).

## **LUKS (Urnerhofweg)**

Mit dem Luzerner Kantonsspital (LUKS) wird der grösste Arbeitgeber im Kanton direkt über die Spitalstrasse erschlossen. Das LUKS plant den Neubau des Kinderspitals und der Frauenklinik. Mit den Aushubarbeiten wurde im Herbst 2020 begonnen. Die gesamte Bauzeit dauert voraussichtlich bis 2026. Mit den Neubauten soll ebenfalls ein neues Parkhaus entstehen, welches über die Spitalstrasse bzw. über den Urnerhofweg erschlossen werden soll. Aufgrund dieser Schnittstelle müssen die beiden Bauvorhaben eng aufeinander abgestimmt werden.

## **2 Zielsetzung**

Die Spitalstrasse übernimmt bereits heute eine innerstädtische verbindende Funktion und gehört zum übergeordneten Strassennetz der Stadt Luzern. Durch die Verkehrsbelastung stösst die Spitalstrasse jedoch teilweise an ihre Grenzen. Daher soll der Strassenraum hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungsansprüche optimiert werden. Aufgrund des Sanierungsbedarfs weiterer Beteiligter wurden die Anliegen gebündelt, sodass ein ganzheitliches und stimmiges Gesamtprojekt entwickelt werden konnte. Mit dem Projekt werden folgende Ziele angestrebt:

### **Primärziele**

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Steigerung der Zuverlässigkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
- Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)
- Verbesserung der Verkehrssituation für den Fuss- und den Veloverkehr
- Städtebauliche Abstimmung des Projekts
- Reduktion der Lärmemissionen
- Vollständige Sanierung der schadhaften Strasse
- Integration aller notwendiger Arbeiten an den Werkleitungen innerhalb des Gesamtprojekts
- Koordination mit den Bautätigkeiten auf dem Areal vom LUKS mit der Einbindung der zukünftigen Zufahrt
- Entsiegelung und Begrünung

### **Sekundärziele**

- Die Belastung während der Bauarbeiten soll durch eine optimal koordinierte und gut organisierte Ausführung sowie proaktive und verlässliche Kommunikation vor Ort möglichst gering gehalten werden.
- Die sich bietenden Synergien werden im Sinne einer möglichst kostengünstigen und allgemein verträglichen Sanierung optimal genutzt.

## 3 Projektbeschreibung

### 3.1 Gesamtprojekt

#### Strassenbau und Entwässerung

Aufgrund des in Kapitel 2 geschilderten Handlungsbedarfs muss die Fundation der Spitalstrasse verstärkt werden, sodass die notwendige Tragfähigkeit sichergestellt werden kann. Die Fahrbahn und das Trottoir werden in Asphalt ausgeführt. Zur Minderung des Strassenlärms ist der Einbau eines lärmarmen SDA-Belags vorgesehen. Um die langfristige Stabilität des Belags (z. B. Verhindern von Spurrillen) gewährleisten zu können, wird im Bereich der neuen Bushaltestelle die Fahrbahn in Beton erstellt. Die Busbetonplatte wird mit einem zweischichtigen Waschbeton ausgebildet. Gegenüber der konventionellen Bauweise wird durch die spezielle Oberflächenstruktur die Lärmemission reduziert.

Im Zusammenhang mit der Optimierung des Quer- und Längsgefälles des Strassenabschnitts wird auch die Strassenentwässerung angepasst. Am bestehenden Entwässerungssystem wird grundsätzlich festgehalten. Im Bearbeitungsbereich wird bei einigen privaten Grundstücken das Oberflächenwasser nicht direkt auf dem eigenen Grundstück erfasst, sondern fliesst auf das öffentliche Trottoir bzw. die Fahrbahn. So weit wie möglich wird dies im Rahmen des vorliegenden Projekts durch Rinnen und Einlaufschächte bei den betroffenen Liegenschaften behoben.

#### Bushaltestellen

Die beiden provisorischen Haltestellen «Urnerhof» werden im Rahmen des vorliegenden Projekts gemäss den Vorgaben des BehiG ausgebaut. Hierzu werden Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm vorgesehen. Somit wird ein niveaugleicher und hindernisfreier Ein- bzw. Ausstieg gewährleistet. Die angrenzenden Grundstückszufahrten und die Kurve auf Höhe der Autohändlerin LUEG AG schränken die Länge der behindertengerechten Haltekante ein. Aufgrund der Untersuchung im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) weisen die Standorte der provisorischen Haltestelle «Urnerhof» die besten Bedingungen für eine BehiG-konforme Haltestelle auf. Bei der Haltestelle in Fahrtrichtung St. Karli (Fahrtrichtung Westen) können bei allen Türen eines Gelenkbusses die Anforderungen eingehalten werden. Bei der Haltestelle in Fahrtrichtung Schlossberg (Fahrtrichtung Osten) kann der autonome Ein-/Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen bei den ersten drei Türen eines Gelenkbusses sichergestellt werden. Damit werden die Kriterien nach BehiG eingehalten, da lediglich die ersten zwei Türen für den Zustieg von seh- und gehbehinderten Personen vorgesehen sind.



Abb. 6: Beispiele von behindertengerechten Haltekanten (Bushaltestellen Kantonsspital)

## Strassenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

Bei der Gestaltung der Spitalstrasse wird unmittelbar am Perimeter der ersten Etappe angeschlossen. Auf dem ersten Abschnitt in Richtung Schlossberg wird das Trottoir entlang der südlichen Baumreihe von im Minimum 1,40 m auf zirka 2,40 m verbreitert und somit ein komfortabler Gehweg hergestellt.

Im anschliessenden Kreuzungsbereich mit dem Urnerhofweg bzw. mit der Geissmattstrasse wird ein Abbiegebereich (Anlehnung an einen Mehrzweckstreifen) vorgesehen. Somit wird dem abbiegenden Veloverkehr ein Wartebereich zur Verfügung gestellt. Die flächige Markierung des Abbiegebereichs muss rutschfest ausgeführt werden. Darüber hinaus wird der westlich gelegene Fussgängerstreifen verschoben, sodass der Bus aus Richtung Geissmattstrasse beim Abbiegevorgang in Richtung St. Karli nicht mehr das Trottoir «überwischen» muss. Hiermit wird die unmittelbare Gefährdung der Personen auf dem Gehweg verhindert.

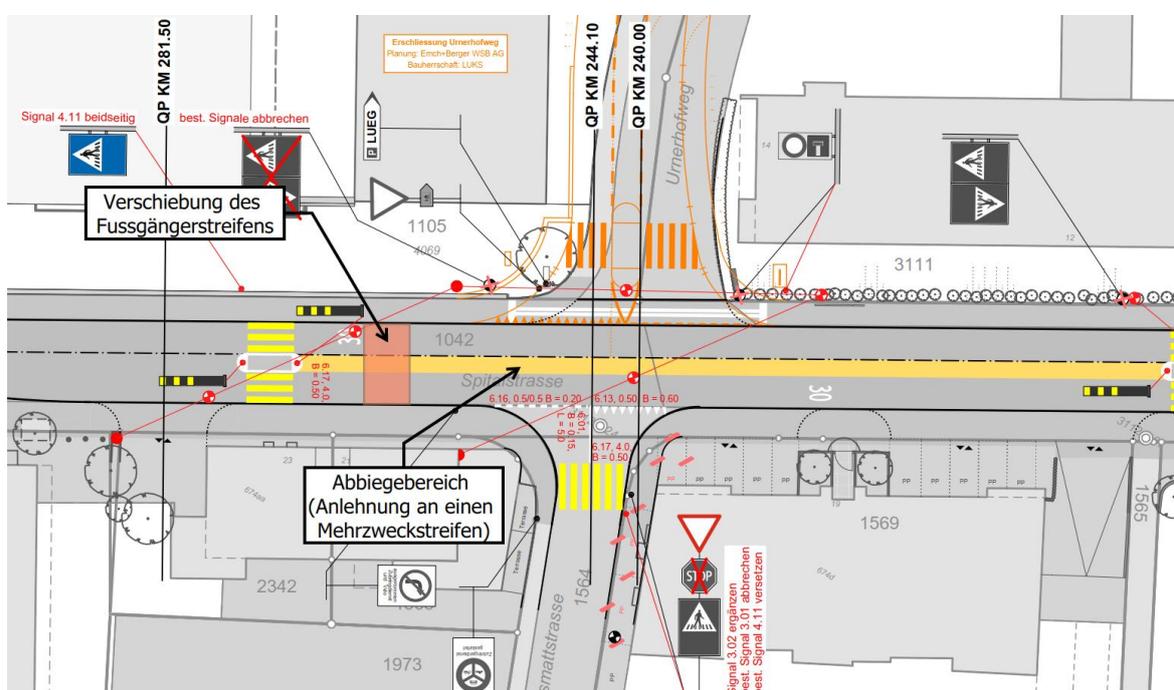


Abb. 7: Planausschnitt im Bereich der Kreuzung mit dem Urnerhofweg / der Geissmattstrasse

Im Kreuzungsbereich werden zudem entlang der Geissmattstrasse insgesamt drei private Parkfelder (Grundstück 1569) aufgehoben, sodass die Sicht auf den Wartebereich des Fussgängerstreifens eingehalten werden kann.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung des Veloverkehrs ist in Richtung Friedentalstrasse bis zur Bushaltestelle «Urnerhof» ein Radstreifen vorgesehen. Durch diese Massnahme können die Velofahrenden sicher und komfortabel am Rückstau der motorisierten Fahrzeuge vorbeifahren. Die Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr auf dem Trottoir werden somit behoben. Der Radstreifen kann im Bereich der Fahrbahnhaltestelle nicht markiert werden und wird daher unterbrochen. Darüber hinaus kann der Radstreifen aufgrund der beengten Platzverhältnisse bis zum Kreuzungsbereich nicht weitergeführt werden.

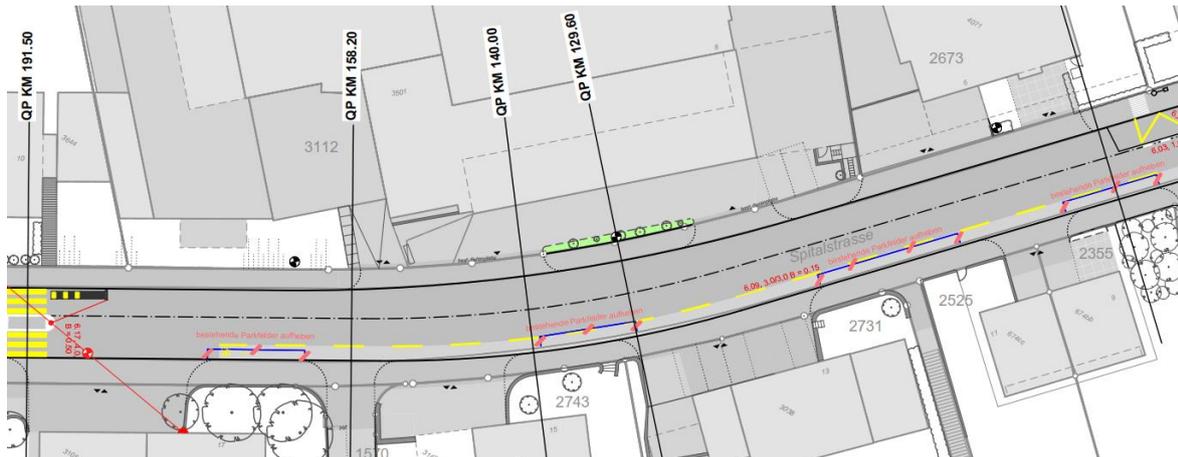


Abb. 8: Planausschnitt mit Darstellung des neuen Radstreifens (die alten Längsparkplätze sind blau markiert.)

Im Einmündungsbereich der Friedentalstrasse wird im Gegensatz zu den anderen Fussgängerstreifen (markierte Mittelinseln) eine bauliche Mittelinsel vorgesehen, um die Sicherheit für den Fussverkehr zu erhöhen. Insbesondere durch den Rückstau der Fahrzeuge kommt es zu massgeblichen Einschränkungen der Sicht auf den Fussverkehr. Mit dieser Massnahme wird ein grösserer Schutzbereich mit einer klareren Abgrenzung zur Fahrbahn realisiert.

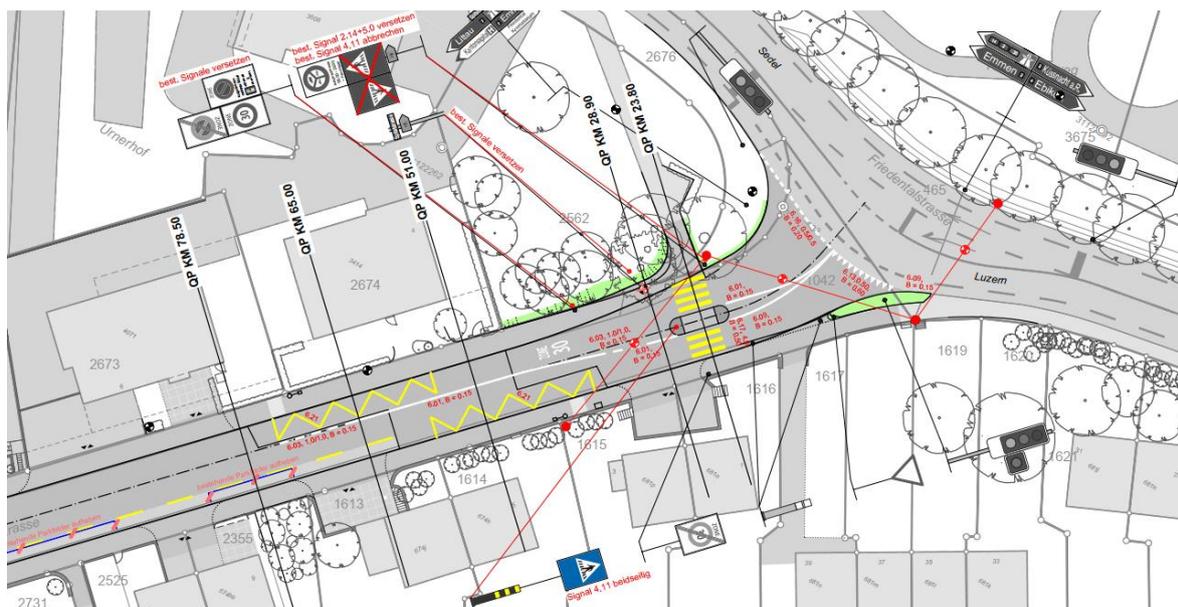


Abb. 9: Planausschnitt des Kreuzungsbereiches mit der Friedentalstrasse (die alten Längsparkplätze sind blau markiert.)

### Öffentliche Beleuchtung

Aufgrund diverser Anpassungen der Verkehrsführung des Fuss- sowie des Veloverkehrs wurde auch die öffentliche Beleuchtung überprüft. In den Bereichen der Fussgängerquerungen müssen demnach neue Kandelaber bzw. Abspannungen für Seilleuchten erstellt werden, um eine ausreichende Ausleuchtung sicherzustellen. Als Leuchtmittel werden moderne LED-Leuchten vorgesehen. LED-Leuchten sind nicht nur energiesparender, sondern erzeugen gegenüber den alten Natriumdampflampen ein kontrastreicheres Licht. Somit wird die visuelle Wahrnehmbarkeit erhöht und gleichzeitig die Verkehrssicherheit gestärkt.

## **Parkierung**

Die heute bestehenden Längsparkfelder der Blauen Zone werden aus Sicherheitsüberlegungen aufgehoben. Diese stehen unmittelbar im Konflikt mit der Sicherheit des Velo- und des Fussverkehrs. Die Parkfelder schränken massgeblich die Breite des Trottoirs und der Strasse ein. Zudem können die erforderlichen Sichtweiten aus den Grundstückszufahrten und den Strasseneinmündungen nicht eingehalten werden. Die Auflösung der Parkflächen ist ausserdem die Voraussetzung für die Realisierung des geplanten Radstreifens. Besuchende können stattdessen das Parkhaus des Spitals nutzen. Für die Bewohnerinnen und Bewohner stehen neben den Privatparkplätzen die weiteren umliegenden Parkplätze der Blauen Zone (Anwohnerparkkarte Zone E) zur Verfügung.

## **Grünräume**

Im Kreuzungsbereich mit der Friedentalstrasse befindet sich ein kleiner öffentlicher Park mit hochgewachsenem Baumbestand, der einen positiven Beitrag zum Stadtklima leistet. Dieser Park bildet das östliche Eintrittstor zur Spitalstrasse. Durch diesen Grünraum führt unmittelbar ein Fussweg hindurch und verläuft gradlinig auf den Fussgängerstreifen im Kreuzungsbereich mit der Friedentalstrasse zu. Die Sichtweiten auf den Fussgängerstreifen können im Bestand nicht eingehalten werden, daher muss der Strassenraum im unmittelbaren Bereich der Einmündung verbreitert werden. Hierfür muss die Grünfläche entlang des öffentlichen Parks um zirka 20 m<sup>2</sup> reduziert werden. Zum Schutz der nahe gelegenen Bäume wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Es ist somit sichergestellt, dass mit der Verbreiterung der Fahrbahn die Bäume nicht geschädigt werden. Mit der Stadtklima-Initiative (vgl. B+A 20 vom 9. Juni 2021: Stadtklima-Initiative. Stadtklima-Initiative («Weniger Beton und Asphalt – mehr natürliche Flächen in Luzern» [\[Link\]](#)). Gegenvorschlag, Sonderkredit») ist die Stadt noch intensiver bestrebt, der Versiegelung verstärkt entgegenzuwirken und Beiträge zur Erhaltung und zur Förderung der urbanen Freiräume und der Biodiversität zu leisten. Die hier versiegelte Fläche soll im Rahmen der ganzheitlichen Massnahmen kompensiert werden. Darunter wird u. a. im Kreuzungsbereich der St.-Karli-Strasse mit der Spitalstrasse aus zwei kleinen Rabatten eine grosse Rabatte erstellt.

Weitere grüne Elemente entlang der Spitalstrasse finden sich vor allem auf privatem Grund. Hier ist insbesondere die Baumreihe am westlichen Ende des Projektperimeters im Fassadenbereich der SBL-Wohnbaugenossenschaft hervorzuheben. Zusätzliche Möglichkeiten zur Begrünung entlang des Projektperimeters konnten trotz intensiver Bemühungen nicht gefunden werden. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der beengten Platzverhältnisse fand sich im Projektperimeter keine geeignete Fläche zur Entsiegelung oder ökologischen Aufwertung. Aus Sicherheitsüberlegungen sind zwar die Längsparkfelder entlang der Spitalstrasse weggefallen, können jedoch zugunsten des Radwegs nicht als Grünflächen genutzt werden.

## **3.2 Drittprojekte**

### **Allgemeine Synergien**

Im Rahmen des vorliegenden Projekts ergeben sich Schnittstellen mit den Werkleitungseigentümerinnen und dem LUKS. Durch die Koordination der Bauarbeiten und eine enge Abstimmung der Planung können Synergien genutzt werden. Somit wird auch die langfristige Qualität des ausgeführten Bauwerks sichergestellt.

Folgende Vorteile ergeben sich aufgrund der Koordination:

- Optimierte Projektorganisation
- Verringerung des Koordinationsbedarfs und der Schnittstellenproblematiken durch die gemeinsame Beschaffung von Planerleistungen und Baumeisterarbeiten
- Eine gemeinsame Projektkommunikation
- Tiefere Baukosten aufgrund Kostenteiler auf die unterschiedlichen Bedürfnisträger
- Tiefere Installationskosten für das Baustellen- und Verkehrskonzept
- Geringere Lärmemissionen aufgrund der abgestimmten Koordination der Bauarbeiten

### **LUKS (Urnerhofweg)**

Das Luzerner Kantonsspital (LUKS) plant parallel zur Umgestaltung der Spitalstrasse den Neubau des Kinderspitals und der Frauenklinik. Diese Neubauten umfassen auch eine dreigeschossige Einstellhalle, welche das bisherige Parkhaus an der Spitalstrasse ersetzen wird. Dabei dient der Urnerhofweg zukünftig als Erschliessungsstrasse für das Parkhaus. Zudem dient der Urnerhofweg neben der Friedentalstrasse auch als Zu- und Ausfahrt für den Rettungsdienst. Insbesondere für den Rettungsdienst bestehen erhöhte Anforderungen an die Erschliessungsqualität. Hierzu soll die Strasse verbreitert werden, um die Durchfahrt für den Rettungsdienst jederzeit gewährleisten zu können. In Absprache mit dem LUKS wurde entschieden, dass die Einmündung Urnerhofweg zukünftig ohne Trottoirüberfahrt ausgebildet wird. Somit wird der Fahrkomfort für den Rettungsdienst sichergestellt. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wurde bereits mittels einer Kapazitätsanalyse nachgewiesen. Im Knotenbereich wird auf dem Urnerhofweg ein Fussgängerstreifen inkl. einer baulichen Schutzinsel vorgesehen, damit der Fussverkehr die Strasse sicher überqueren kann.

In den einzelnen Bauphasen erfolgt eine enge Absprache mit den gesamten Planungsbeteiligten (Blaulichtorganisationen usw.). Gerade während der Bauphasen ist ein enger Austausch für die Koordination der eigentlichen Baumassnahmen des Kinderspitals und der Frauenklinik notwendig. Das Strassenbauprojekt seitens des LUKS soll im Einmündungsbereich zeitgleich mit dem vorliegenden Projekt ausgeführt werden.

### **Werkleitungen**

In einigen Abschnitten ist die öffentliche Kanalisation sanierungsbedürftig und soll teilweise ersetzt und teilweise von innen mit Inlinern abgedichtet werden. Im Zuge der Baumassnahme werden von ewl die bestehenden Hausanschlussleitungen erneuert und die Gas-Niederdruck-Verteilleitungen mit einem Inliner rehabilitiert. Ebenfalls müssen infolge der Veränderungen des Strassenraums einige Anpassungen an den bestehenden Einbauarmaturen ausgeführt werden. Darüber hinaus werden einige Elektro-Hausanschlüsse und Abschnitte der Elektrotrasse ausgetauscht.

## 4 Übergeordnete Rahmenbedingungen

### Gesamtsystem Bypass

Das Gesamtsystem Bypass Luzern beinhaltet neben dem Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» das kantonale Anschlussprojekt «Spange Nord». Während das Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» von den vorliegend geplanten Massnahmen an der Spitalstrasse unabhängig ist, bestanden mit dem geplanten Zubringer Richtung Schlossberg diverse Schnittstellen zum Projekt «Spange Nord». Der Kanton Luzern hat in der Zwischenzeit auf die Weiterführung des Projekts «Spange Nord» verzichtet und somit auch auf die damit verbundenen Massnahmen zur Entlastung der Luzerner Innenstadt. Wie der Stadtrat in seiner Stellungnahme zur Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» ausgeführt hat, bildet das vorliegende Projekt eine der wesentlichen Alternativmassnahmen zur Spange Nord, mit denen der Stadtrat die Initiative umsetzen will (vgl. B+A 7 vom 11. März 2020: «Initiative Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» [\[Link\]](#), insbesondere S. 18 ff.).

### Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm Luzern hat das Ziel, den Lebens- und Wirtschaftsraum in der Agglomeration Luzern zu stärken und der steigenden Mobilitätsnachfrage zu begegnen. Insbesondere soll der öffentliche Verkehr gefördert und attraktiver gestaltet werden. Hierzu wurden bereits die Massnahmen im Rahmen der ersten Etappe zur Umgestaltung der Spitalstrasse in das Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation (Massnahme ÖV-11.2a) aufgenommen und mitfinanziert. Zur ganzheitlichen Optimierung der Busverbindung wurde ebenfalls die zweite Etappe in das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation mit 3 Mio. Franken eingestellt (Massnahme ÖV-9.4a-3A). Damit wird ebenfalls eine finanzielle Beteiligung des Bundes im Umfang von rund 35 Prozent zugesichert (max. 1,04 Mio. Franken). Das Projekt findet sich auch im Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern. Insgesamt bildet die Umgestaltung der Spitalstrasse einen wesentlichen Bestandteil des ganzheitlichen Angebotsausbaus des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der AggloMobil-Planungen des Verkehrsverbundes Luzern.

### Richtplanung Fuss- und Radverkehr

Im städtischen «Richtplan leichter Radverkehr» (vgl. B+A 20 vom 14. Mai 2008: «Richtplan leichter Zweiradverkehr» [\[Link\]](#), insbesondere S. 36) sind bereits konkrete Massnahmen für den Radverkehr auf der Spitalstrasse verankert worden. Wie auch im vorliegenden Projekt vorgesehen, sollten gemäss Richtplan die bestehenden Längsparkplätze aufgelöst und ein Radstreifen vom Kantons- spital bis zur Einmündung in die Friedentalstrasse erstellt werden.

### Mobilitätsstrategie

Auch in der städtischen Mobilitätsstrategie (vgl. Bericht 10 vom 25. April 2018: «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» [\[Link\]](#)) ist die Umgestaltung der Spitalstrasse als wesentliche Massnahme zur Steigerung der nachhaltigen städtischen Mobilität enthalten. Sie soll insbesondere zur Umsetzung der strategischen Stossrichtung «Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen» beitragen.

## 5 Terminplan

Die Realisierung der mit dem vorliegenden Bericht und Antrag beantragten Massnahmen ist ab Sommer 2022 geplant. Die Arbeiten dauern rund ein Jahr. Die öffentliche Planaufgabe wurde im Oktober 2021 durchgeführt.

Teiphasen SIA 112		2021				2022				2023			
31	Vorprojekt	■											
32	Bauprojekt		■	■	■								
33	Bewilligungsverfahren			■	■	■	■						
<b>Bericht &amp; Antrag (Finanzierung)</b>				■	■	■	■	■					
41	Ausschreibung Baumeister							■	■				
51	Ausführungsplanung					■	■	■					
52	Ausführung							■	■	■	■	■	■
53	Inbetriebnahme												■

Die Bauphasen sind eng mit den beteiligten Stellen abzusprechen. Insbesondere mit dem LUKS werden die Bauphasen so abgestimmt, dass die Ausführung der Strassenbauarbeiten im Kreuzungsbereich des Uernerhofwegs mit der Umgestaltung der Spitalstrasse erfolgen kann. Die Arbeiten haben grundsätzlich unter Verkehr zu erfolgen, wobei Einschränkungen unvermeidbar sind (Teilsperren, Einbahnregime, Lichtsignalanlagen usw.), auch wenn sie so gering wie möglich gehalten werden.

## 6 Finanzen

### 6.1 Investitionskosten

Die Kosten für die zweite Etappe zur Umgestaltung der Spitalstrasse können der nachfolgenden Aufstellung entnommen werden (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand Juni 2020 und Kostengenauigkeit +/- 10 Prozent, NPK-Index Okt. 2020 = 100 Punkte). Die Bauarbeiten seitens ewl für die Werkleitungsarbeiten werden auch direkt durch ewl finanziert. Die Kosten für die Arbeiten an der städtischen Kanalisation werden über die Spezialfinanzierung Abwasser über den Kredit 1493006.01 finanziert. Alle Kosten sind in Franken angegeben und enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer von 7,7 Prozent. Bei den Baukosten sind 10 Prozent Kostungenauigkeit mitberücksichtigt.

Beschrieb	Kosten inkl. MWSt
<b>1. Landerwerb</b>	<b>Fr. 50'000.–</b>
Landerwerb (GS 1569), Dienstbarkeitsvertrag Entwässerung	
<b>2. Baukosten</b>	<b>Fr. 2'000'000.–</b>
Strassenbau (zirka Fr. 1'590'000.–); Rückbau, Abbrüche, Rodungen (zirka Fr. 80'000.–); Entwässerung (zirka Fr. 110'000.–); öffentliche Beleuchtung (zirka Fr. 220'000.–)	

Beschrieb	Kosten inkl. MWSt
<b>3. Honorare und technische Arbeiten</b>	<b>Fr. 230'000.–</b>
Honorare Ingenieur (Bauleitung und Dokumentation), Bauherreneigenleistungen, technische Arbeiten und Nebenleistungen, Kommunikation	
<b>4. Unvorhergesehenes</b>	<b>Fr. 220'000.–</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Fr. 2'500'000.–</b>

Die Projektierungskosten in den Jahren 2018 bis 2022 sind über das Projekt I62068.18 bzw. I414017.02 mit einer Kredithöhe von 0,4 Mio. Franken gedeckt und reichen aus.

## 6.2 Berechnung Gesamtbetrag

### a) Entwicklungs- und Umsetzungskosten:

Planungskosten (I62068.18 bzw. I414017.02)	0,4 Mio. Franken
Ausführungskosten (I414017.01)	2,5 Mio. Franken

### b) Investition:

Bruttoinvestitionen	2,9 Mio. Franken
Abzüglich Investitionsbeiträge (Agglomerationsprogramm 3. Generation)	<u>1,0 Mio. Franken</u>
Nettoinvestitionen	<u>1,9 Mio. Franken</u>

Im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 sind für das Projekt I414017.01 Investitionsausgaben von insgesamt 3 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in den Jahrestanchen wie folgt:

- 2022: 1 Mio. Franken,
- 2023: 2 Mio. Franken.

Die Gesamtkosten liegen 0,5 Mio. Franken unter den Planannahmen, da durch die Konkretisierung der Planung auch die Kosten des Bauvorhabens aktualisiert werden konnten.

Im Rahmen des dritten Agglomerationsprogramms beantragte das Bundesamt für Raumentwicklung in seinem Prüfbericht vom 14. September 2018 einen Beitragssatz des Bundes von 35 Prozent zur Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten der Massnahmen des Programms mit Priorität A (A-Liste). An der Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 25. September 2019 wurden die Verpflichtungskredite zum dritten Agglomerationsprogramm bewilligt. Demnach wurde hiermit auch die Massnahme aus dem Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm von Luzern mit dem Titel «öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost» (Massnahmennummer 1061.3.069) angenommen. Somit beteiligt sich der Bund mit 35 Prozent oder maximal 1,04 Mio. Franken am vorliegenden Projekt.

### 6.3 Folgekosten

Direkte wesentliche Folgekosten ergeben sich aus diesem Bericht und Antrag nicht. Es gibt geringfügige Verschiebungen von Strassenflächen zu Grünflächen; die durch das Tiefbauamt zu verantwortende Fläche verändert sich nur unwesentlich. Die Unterhaltsaufwendungen seitens des Strasseninspektorats sowie der Stadtgärtnerei bleiben in der Summe unverändert.

Nutzungsdauer: 30 Jahre	Neu:
Kapitalfolgekosten (Abschreibung/Verzinsung)	<u>0,08 Mio. Fr.</u>
Total Folgekosten	<u>0,08 Mio. Fr.</u>

Die höheren Folgekosten von 0,08 Mio. Franken belasten das entsprechende Globalbudget des Tiefbauamts der Stadt Luzern.

### 6.4 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Bruttoinvestition Ausgaben in der Höhe von insgesamt 2,5 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimmbare 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 dem Fibukonto 5010.05, Projekt I414017.01, zu belasten.

## 7 Politische Würdigung

Bereits bei der ersten Etappe zur Umgestaltung der Spitalstrasse konnte der öffentliche Verkehr durch die Einführung der elektronischen Busspur erfolgreich gefördert und weitere Massnahmen zur Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden konnten umgesetzt werden. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem vorliegenden Projekt ein optimaler Abschluss zur ganzheitlichen Gesamtanierung der Spitalstrasse erreicht wird.

Dabei wird nicht allein die notwendige Sanierung der Strasse in Angriff genommen, sondern der Verkehrsraum mit Fokus auf die Bedürfnisse des Velo- und des Fussverkehrs gesamthaft optimiert. Insbesondere über die Einführung des Radstreifens ist der Stadtrat erfreut, da hiermit eine sinnvolle und hilfreiche Verbesserung für den Veloverkehr umgesetzt werden kann. Durch den Einbau eines lärmarmen Belags erhöht sich zudem die Wohnqualität entlang der viel befahrenen Strasse deutlich, und mit dem behindertengerechten Umbau der aktuell provisorischen Haltestellen kann nun die Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs nochmals gesteigert und über die gesamte Spitalstrasse sichergestellt werden. Durch die Koordination mit

den Bauvorhaben des Kantonsspitals und der Werkleitungseigentümerinnen zeigt sich, dass die Stadt Luzern eine verlässliche Partnerin für eine integrale Verkehrs- und Projektplanung ist.

Insgesamt ergibt sich entlang der Spitalstrasse ein stimmiges Gesamtbild. Die Strasse wird nicht nur umfangreich saniert, sondern auch für die verkehrlichen Aspekte massgeblich optimiert. Es wird somit mehr Mobilität in einer höheren Qualität auf der gleichen Fläche geschaffen, und gleichzeitig wird die Funktion der Strasse als Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes beibehalten.

## 8 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für die Umgestaltung Spitalstrasse Ost einen Sonderkredit von 2,5 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 5. Januar 2022



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin



## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 1 vom 5. Januar 2022 betreffend

### Umgestaltung Spitalstrasse Ost

**Ausführungskredit für die Umsetzung der 2. Etappe zur Umgestaltung der Spitalstrasse,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

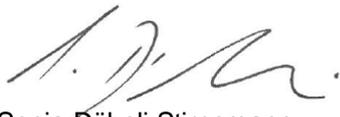
in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

#### **beschliesst:**

- I. Für die Umgestaltung Spitalstrasse Ost wird ein Sonderkredit von 2,5 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 7. April 2022

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Sonja Döbeli Stirnemann  
Ratspräsidentin



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

### **Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates**

Zu B+A 1/2022 «Umgestaltung Spitalstrasse Ost: Ausführungskredit für die Umsetzung der 2. Etappe zur Umgestaltung der Spitalstrasse»

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 3.1 «Gesamtprojekt, Strassenraumgestaltung und Verkehrssicherheit» auf Seite 12 f. lautet:

«Der Radstreifen wird nach der Bushaltestelle ‹Urnerhof› bis zum Fussgängerstreifen und nach dem Fussgängerstreifen bis zur Einmündung in die Friedentalstrasse fortgeführt.»

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 3.2 «Drittprojekte, Werkleitungen» auf Seite 14 lautet:

«Alle Hauseigentümer:innen werden auf die Möglichkeiten des Umstiegs auf Erdwärme und die Dienstleistung ‹Energiecoaching› hingewiesen.»