

Projekt BGK Tribtschenstrasse

Mitwirkungsbericht
Informationsveranstaltung
4. Juni 2024



1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Grosse Stadtrat von Luzern bewilligte mit dem B+A 3 vom 8. Februar 2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen. Planungskredit» die Finanzierung für eine Testplanung und die letztendliche Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts. Ziel war es, die verschiedenen Räume am linken Seeufer und im Gebiet Tribtschen zu analysieren und aufeinander abzustimmen, um u. a. attraktive Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren und dem Bahnhof zu schaffen. Die Testplanung zeigte, dass das linke Seeufer bereits eine hohe Qualität aufweist, die weiter gestärkt werden soll. Während der Erarbeitung der Testplanung wurde ein gesamtstädtisches [Raumentwicklungskonzept](#) und eine Stadt-raumstrategie erarbeitet, die u. a. die Entwicklung eines Quartierzentrums in Tribtschen und die Aufwertung der Tribtschenstrasse als zentralen Lebensraum des Tribtschenquartiers beinhaltet. Mit Abschluss der Testplanung linkes Seeufer wurde ein Zukunftsbild für die Tribtschenstrasse entwickelt, eine Umsetzungsstrategie erstellt, konkrete Umsetzungsprojekte definiert und die gesamten Ergebnisse im Entwicklungskonzept [B+A 18 vom 2. Juni 2021](#): «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen II. Umsetzungsprojekte» zusammengefasst. Darin enthalten sind konkrete Massnahmen bzw. Projekte am linken Seeufer, wie die Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Tribtschenstrasse. Damit die Erfahrungen sowie das lokale Wissen in die Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts einbezogen werden konnte, wurde Anfang 2022 eine breite Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt. Die Mitwirkung zur Bestands- und Potenzialanalyse ermöglicht die Bedürfnisse, die Erfahrungen sowie das lokale Wissen in die Planung einzubeziehen. Die Mitwirkung setzte sich daher aus insgesamt vier Formaten zusammen:

- Kindermitwirkung mit Workshop (zirka 25 Teilnehmende)
- Jugendmitwirkung über Online-Umfrage (zirka 460 Teilnehmende)
- Infoveranstaltung im Tribtschenquartier mit Workshop (zirka 50 Teilnehmende)
- Online-Umfrage auf Dialog Luzern (zirka 180 Teilnehmende)

Insgesamt haben sich in den vier Formaten und über die Dauer von drei Monaten rund 700 Personen beteiligt. Zusammenfassend wurden die folgenden Rückmeldungen für die Neugestaltung der Tribtschenstrasse aufgenommen und in einem Mitwirkungsbericht detailliert beschrieben ([Link](#)):

- Verbesserung des Stadtklimas durch mehr ökologisch wertvolle Grünflächen
- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Aufenthaltsfläche mit bspw. Sitzgelegenheiten
- Farbenfrohere Gestaltung
- Sicherstellung einer hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs (öV) mit komfortablem Ausbau der Bushaltestellen
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Entwicklung eines Quartierzentrums
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit mit Reduzierung des Lärms

Unter Einbezug der Ergebnisse der Mitwirkung wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribtschenstrasse erarbeitet und eine konkrete Ausführungsvariante zur weiteren Entwicklung ausgewählt. Die Ergebnisse der Planung wurden Mitte 2024 im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Bevölkerung vorgestellt. Zusammenfassend wurde die ausgewählte Variante als sehr positiv bewertet. Es wurde geschätzt, dass die Rückmeldung aus den Mitwirkungsformaten zur Bestands- und Potenzialanalyse in die Planung aufgenommen wurden. Auch der Baukommission des Grossen Stadtrates wurde das Projekt und die ausgewählte Vorzugsvariante aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Neugestaltung der Tribtschenstrasse vorgestellt.

1.2 Perimeter

Der Projektperimeter erstreckt sich entlang der Tribschenstrasse, von der Langensandbrücke bis zum Kreuzungsbereich zwischen der Langensand- und der Bodenhofstrasse. Zusätzlich wurde die Werkhofstrasse bis und mit dem Kreisverkehr aufgenommen. Der Projektperimeter ist städtebaulich und verkehrstechnisch eng miteinander verknüpft. In der nachfolgenden Abbildung kann der Projektumfang nachvollzogen werden. Grundsätzlich werden alle Knotenbereiche entlang der Tribschenstrasse einbezogen, sofern sie von der Neugestaltung bzw. durch die Anpassung der Knotenform betroffen sind. Im gesamten Verlauf der Tribschen- sowie der Werkhofstrasse soll stets der komplette Querschnitt von Fassade zu Fassade betrachtet werden. So kann das gesamte Potenzial zur Neugestaltung der Tribschenstrasse ausgeschöpft werden.

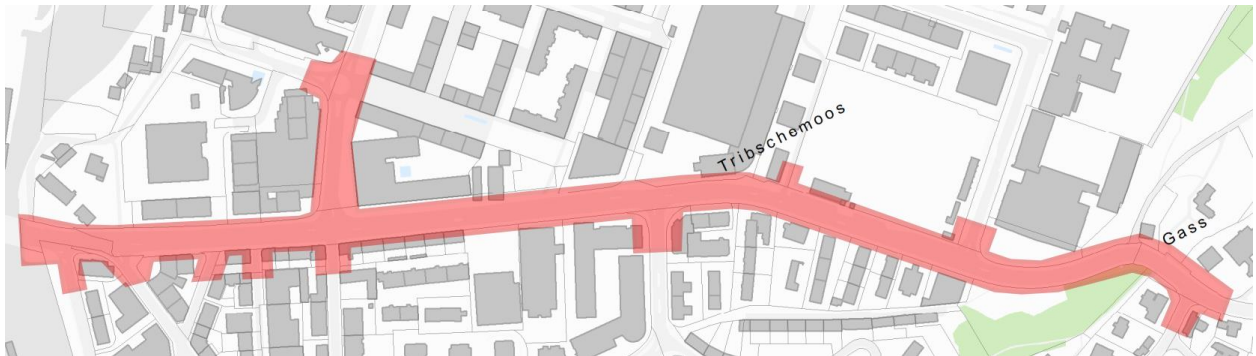


Abbildung 1: Projektperimeter

1.3 Mitwirkungsformate

Um die Ergebnisse der erarbeiteten Vorstudie vorzustellen, wurden zwei Informationsveranstaltungen aufgelegt und durchgeführt. Dabei ging es in erster Linie darum, die Bevölkerung über den Projektfortschritt, die eingearbeiteten Themen aus der ersten Mitwirkungsphase sowie das weitere Vorgehen zu informieren. Zudem sollte ein Stimmungsbild hinsichtlich des Betriebs- und Gestaltungskonzepts und dessen Inhalte abgeholt werden. Es gab eine Informationsveranstaltung für Kinder- und Jugendliche, sowie eine öffentliche Informationsveranstaltung.

Die Kinder- und Jugendinformationsveranstaltung wurde in Zusammenarbeit mit der Quartierarbeit durchgeführt. Dabei wurden den Kindern, die bereits in der ersten Mitwirkungsphase mitgewirkt haben, die Resultate des Projekts vorgestellt.

Die öffentliche Informationsveranstaltung wurde ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Quartierentwicklung und -arbeit sowie der Stelle für Kommunikation durchgeführt. Direkt betroffene Grundstückseigentumschaften, Gewerbetreibende, Institutionen, Anrainer*innen sowie Anwohner*innen wurden mittels digitaler Einladung oder Anwohnendeninformation auf die Veranstaltung aufmerksam gemacht. Die weitere Quartierbevölkerung wurde über Plakatstände angesprochen.

2 Kinder- und Jugendmitwirkung

2.1 Aufbau und Ablauf

Die Kinder- und Jugendmitwirkung wurde am 29. Mai 2024 im Schulhaus Wartegg durchgeführt. In einem ersten Schritt wurde mittels Quiz erörtert, an welche Inhalte und Themen die Kinder und Jugendli-

chen sich erinnern können. In einem weiteren Schritt wurde die Vorzugsvariante zur weiterführenden Bearbeitung vorgestellt. Die Teilnehmenden konnten fortlaufend Fragen stellen, die direkt beantwortet wurden. Es wurde versucht ein Stimmungsbild abzuholen, was den Teilnehmenden gefällt, was nicht gefällt und welche Themen noch mehr in den Fokus gerückt werden sollen. Um das Projekt möglichst zugänglich zu machen, wurden Visualisierungen gezeigt.

2.2 Erkenntnisse

Aus der Kinder- und Jugendmitwirkung gehen drei Kernanliegen hervor: Sicherheit, Lärm und Gestaltung. Die Teilnehmenden kommunizieren klar, dass aktuell mit zu hohen Geschwindigkeiten gefahren wird und zu wenig Farben und Grünräume vorhanden sind. Die Geschwindigkeit soll gemäss der Teilnehmenden einerseits reduziert werden, damit der Schulweg sicherer wird und andererseits, damit die hohe Lärmbelastung abnimmt. Bisher erscheint der betrachtete Raum den Teilnehmenden als grau und trist, weswegen eine Aufwertung mittels Farben und gestalterischen Aspekten gefordert wird. Positiv bewerten die Teilnehmenden die Priorisierung des Buses, da die Wahrnehmung ist, dass der Bus oft im Stau steht.

Kritisch beurteilen die Teilnehmenden den langen Prozess und die Umsetzungsdauer. Es werden Sofortmassnahmen gefordert, die möglichst rasch für Verbesserung sorgen. Zudem fehlt der Aspekt Farbe im Projekt.

Als Quartierzentrum definieren die Kinder- und Jugendlichen einen Ort mit viel Grün, Farben, einen Spielplatz und der Möglichkeit Freund*innen zu treffen.

3 Öffentliche Informationsveranstaltung

3.1 Aufbau und Ablauf

Die Informationsveranstaltung wurde am 4. Juni 2024 im Pfarreisaal St. Anton durchgeführt. An der Veranstaltung haben rund 100 Personen teilgenommen. Das Projekt haben die beiden Projektleiter sowie die Ressortleiterin SPL vorgestellt. Der Anlass wurde von der Stelle für Kommunikation moderiert. Die Veranstaltung wurde in zwei Blöcke aufgeteilt. In einem ersten Schritt wurde in das Projekt eingeführt. Dabei wurden die übergeordneten Strategien, die Projektziele und Rahmenbedingungen für das Projekt vorgestellt. In einem weiteren Schritt wurde auf die bereits durchgeführten Mitwirkungsformate zurückgeblickt. Die Ergebnisse der ersten Kinder- und Jugendmitwirkung und der Erwachsenenbeteiligung wurden vorgestellt. Daraufhin wurde anhand dieser Ergebnisse die Vorzugsvariante vorgestellt, welche in der nächsten Planungsphase weiter ausgearbeitet werden soll. Im Anschluss gab es die Möglichkeit inhaltliche Fragen zu stellen. Nach der Pause wurden die Teilnehmenden in Gruppen aufgeteilt. Jede Gruppe hatte die Aufgabe, die Vorzugsvariante mittels Haftnotizzetteln zu den Themen Verkehr, Grünraum und Aufenthaltsqualität zu bewerten (vgl. Anhang). Weiter gab es die Möglichkeit auf explizite Verbesserungsvorschläge hinzuweisen und Rückmeldungen einzubringen. Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Gruppenarbeiten im Plenum zusammenfasst. Das weitere Vorgehen und der Terminplan wurden vorgestellt.

3.2 Erkenntnisse

Die Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge aus der Bevölkerung sind sehr vielseitig. Um einen Überblick zu bekommen, wurden diese in den folgenden Themenblöcke aufgeteilt.

Fussverkehr

Grundsätzlich werden die Massnahmen für den Fussverkehr im Projekt sehr positiv beurteilt. Besonders die zusätzlichen Fussgängerstreifen auf Höhe Grimselweg, Tribschenstrasse 60 und im Bereich der Einfeldstrasse werden geschätzt. Zudem begrüssen die Teilnehmenden, dass die Querungsdistanz geringer ist und alle Fussgängerstreifen mit Mittelinseln ausgestattet sind. Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass überprüft werden soll, ob alle Fussgängerstreifen mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet sind/sein sollen. In der weiteren Planung soll ein besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse der Menschen gelegt werden, die hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens eingeschränkt sind. Die Teilnehmenden machten zudem auf wichtige Fusswegverbindungen (u. a. für Kantischüler*innen) wie den Spelteriniweg, die Tribschengasse und die Einfeldstrasse aufmerksam.

Veloverkehr

Hinsichtlich Veloverkehr wird eine eindeutig verständliche Veloführung gefordert. Die Teilnehmenden machen darauf aufmerksam, dass reine Markierungsmassnahmen die Situation nicht sicherer machen. Es wird aus diesem Grund durchgängige, abgesetzte Veloinfrastruktur gefordert. In diesem Kontext wird auf die Bushaltestelle Werkhofstrasse (stadtauswärts) aufmerksam gemacht, bei welcher der Veloweg unterbrochen wird. Dies wird als gefährlich eingeschätzt und ist bei einer Neugestaltung gemäss den Teilnehmenden anders umzusetzen. Es gibt positive sowie negative Stimmen zu den Umfahrungen der Bushaltestellen für den Veloverkehr. Im Grundsatz werden die Massnahmen für den Veloverkehr als überfällig und richtig beurteilt. Im Verlaufe der Veranstaltung gibt es diverse Rückmeldungen für zusätzliche nextbike-Stationen beispielsweise im Einmündungsbereich Spelteriniweg oder in der Nähe des Restaurants Prizzi.

ÖV

Die Priorisierung der Busse und die weiteren Massnahmen für den öffentlichen Verkehr werden befürwortet. Den Teilnehmenden ist besonders ein fließender und pünktlicher ÖV wichtig, weswegen mehrfach eine durchgehende Busspur gefordert wird. Als kritisch wird das Konzept der Fahrbahnhaltestellen erachtet. Die Teilnehmenden befürchten viel Rückstau, wenn der Bus an der Haltestelle vom motorisierten Verkehr nicht mehr überholt werden kann. Die Verkehrsführung im Bereich des vbl-Depots ist für die Teilnehmenden noch nicht klar. Es besteht der Wunsch nach einer klareren Regelung. Die Verschiebung der Bushaltestelle Werkhofstrasse (stadtauswärts) wird sowohl positiv als auch negativ bewertet. Die Teilnehmenden machen darauf aufmerksam, dass die Bushaltestellen Weinbergli und Einfeldstrasse in beide Richtungen in Spitzenzeiten stark ausgelastet sind.

MIV

Die Teilnehmenden anerkennen die Tribschenstrasse als Verbindungsachse, machen aber gleichzeitig darauf aufmerksam, dass dem motorisierten Verkehr im Bestand sehr viel Fläche zugesprochen wird. Die aktuellen Pläne weisen teilweise Konflikte mit Zufahrten angrenzender Parzellen auf. Die Teilnehmenden machen u. a. auf die Zufahrt der Tankstelle und einzelne Hofzufahrten aufmerksam. Die Notwendigkeit des Linksabbiegers Weinberglistrasse in die Tribschenstrasse wird hinterfragt. Zudem wird gefordert, dass die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr am Grimselweg geschlossen wird. Die Massnahmen im Einmündungsbereich der Unterlachenstrasse werden unter Erhalt der notwendigen Erschliessungen (u. a. per Sattelschlepper) akzeptiert. Die Einführung von Tempo 30 wird hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Reduzierung des Strassenlärms als positiv beurteilt.

Parkierung

Die Aufhebung der Parkplätze (Blaue Zone) entlang des Fussballfeldes des FC Kickers stösst auf gemischte Reaktionen. Einerseits besteht ein grosses Bedürfnis nach öffentlicher Parkierung, andererseits verstehen die Teilnehmenden auch den Flächenanspruch von Klimaanpassungsmassnahmen, Veloinfrastruktur und Bushaltestellen. Besonders gefährlich beurteilt werden diverse Senkrechtparkplätzen, da bei der Ausfahrt rückwärts über das Trottoir und den Radstreifen auf die Tribschenstrasse gefahren wird.

Aufenthalt

Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern, wird von den Teilnehmenden mehr Gastronomie vorgeschlagen, um das Quartier zu beleben. Zudem sollen bei den bestehenden Restaurationsbetrieben Boulevardflächen geprüft werden. Die zusätzlich entstehenden Aufenthaltsräume durch die Gestaltung werden positiv beurteilt. Am Einmünder Brünigstrasse in die Tribschenstrasse besteht gemäss den Teilnehmenden hohes Potenzial für ein Parkli.

Klimaanpassung

Die Massnahmen zur klimaangepassten Stadtentwicklung werden als sehr positiv beurteilt. Besonders der Beschattungs- bzw. Kühleffekt durch die Vielzahl an Baumpflanzungen und die neuen Grünflächen werden geschätzt. Die Teilnehmenden bewerten die Begrünungsmassnahmen als notwendig und heben besonders die Massnahmen im Bereich der Vorzone CSS als positiv heraus. Weitere Rückmeldungen und Fragen wurden zu Materialisierung, Luftströmen, Gestaltung der Grünflächen und Baumarten sowie deren Ansprüche an Wurzelraum entgegengenommen.

Gestaltung

Der Bevölkerung ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein grosses Anliegen. In der weiteren Planung soll überprüft werden, ob Wasserflächen in das Projekt eingebaut werden können. Zudem sind zum aktuellen Projektstand noch keine Farben und gestalterischen Massnahmen erkennbar, dies soll in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Jedoch wird die geplante Grünraumgestaltung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität als sehr positiv bewertet. Die Thematik Kunst am Bau im Strassenraum wird eingebracht.

Lärm

Die Lärmthematik wird von zahlreichen Teilnehmenden eingebracht. Der bestehende Asphalt und die hohen Tempi führen zu viel Lärm für Anwohnende, besonders auch in der Nacht. Die geplante Temporeduktion und der Einsatz von lärmarmem Asphalt werden daher besonders begrüsst. Des Weiteren wird darauf aufmerksam gemacht, dass das Fördern von Aufenthaltsflächen im Widerspruch zur Wohnnutzung aufgrund von potenziellem Lärm stehen kann.

Quartierzentrum

Die Rückmeldungen zum Quartierzentrum machen deutlich, dass die Bevölkerung ein Quartierzentrum möchte. Die Brache und Fläche entlang der Rösslimatte wird weiterhin bevorzugt. Das Quartierzentrum wird fortan in einem separaten Planungsprozess behandelt, in welchem auch die Hinweise auf mögliche weitere Aufenthaltsflächen überprüft werden. Beispielhaft sind hier der Einmüngsbereich Spelteriniweg (Autogarage), das Areal Schurter, St. Anton und die Tribschenstrasse 51 zu nennen.

Allgemeines

Grundsätzlich wird zurückgemeldet, dass der Planungsprozess sehr langwierig ist und man sich eine schnellere Umsetzung wünscht. Bei einer Umsetzung nach Plan (2030) sollen Sofortmassnahmen vorgesehen werden. Weiter stellt sich unter den Teilnehmenden die Frage, wie und ob mit dem Projekt das Gewerbe gefördert wird.

4 Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Grundstimmung der Teilnehmenden dem Projekt gegenüber positiv ist. Die Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs werden durchwegs positiv beurteilt. Auch die Massnahmen zur Klimaanpassung werden befürwortet. Hinsichtlich der gestalterischen Massnahmen und den Massnahmen zur Förderung des Aufenthalts gibt es noch eine Vielzahl an Verbesserungs- und Anpassungswünsche. Dies auch in Bezug auf die Erschliessung von privaten Parzellen. Wichtig ist hier der Hinweis, dass es sich bei dem vorgestellten Projekt um

eine Vorstudie handelt. Die genauen Lagen und Ausgestaltungen der gestalterischen Massnahmen und weitere Themen werden in der weiteren Projektierung aufgenommen und abgestimmt.

5 Ausblick

Für die weitere Planung des Projekts (Vorprojekt bis und mit Auflageprojekt) sind weitere finanzielle Mittel nötig. Hierfür wird ein Bericht und Antrag erarbeitet, mit welchem die Finanzierung der weiteren Planungskosten (zirka 2,2 Millionen Franken) durch das Parlament freigegeben wird. Das Vor-, Bau- und Auflageprojekt soll bis 2027 vorliegen. Die Bevölkerung wird weiterhin zu gegebenem Zeitpunkt einbezogen.

Luzern, 24. September 2024



Konstantin Kutenberger
Projektleiter Mobilität



Ullrich Pickert
Projektleiter Projekte

6 Anhang

Gruppe 1:



Gruppe 2:



Gruppe 3:



Gruppe 4:



Gruppe 7:



Gruppe 8:



und, auch aber:

