Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
www.stadtrat.stadtluzern.ch

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Bericht und Antrag 12
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern»
– Gegenvorschlag mit Sonderkredit
– Behandlung und Abschreibung Motion 358

Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 185 vom 26. März 2025

Mediensperrfrist: 15. April 2025, 16.00 Uhr

Politische und strategische Referenz

Politischer Auftrag

Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern»

In Kürze

Mit der Initiative wird der Stadtrat aufgefordert: «Die Stadt Luzern beginnt unverzüglich mit der Projektierung einer Teilentsiegelung und Begrünung des Strassenraums, der, wo immer rechtlich möglich, autobefreiten Quartiere Bruch, Hirschmatt, Neustadt und Kleinmatt. Für die Projektierung und Ausführung sind entsprechende Ausgaben zu bewilligen.»

Die Forderung der Initiative nach «begrünten und autobefreiten Quartieren» ist im Grundsatz bereits in verschiedenen strategischen Grundlagen der Stadt Luzern verankert. Die 2022 von der städtischen Stimmbevölkerung angenommene Klima- und Energiestrategie enthält unter anderem Ziele hinsichtlich einer Reduktion der Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz und der Parkplätze auf öffentlichem Grund. Bis Ende 2025 soll ein Planungsbericht «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» vorliegen, der aufzeigt, nach welchen Kriterien die Parkplatzreduktion erfolgen wird. Schlussendlich wurde mit der 2024 verabschiedeten Mobilitätsstrategie die Entwicklung von Klimaquartieren, das heisst von verkehrsberuhigten, begrünten Quartieren mit einer hohen Aufenthaltsqualität und verbessertem Stadtklima, beschlossen. Obwohl die Themen der Initiative in den bestehenden politischen und strategischen Grundlagen der Stadt Luzern enthalten sind und stadtweit bei der Projektentwicklung angewendet werden, stehen der Umsetzung der Initiative folgende Argumente entgegen:

- Der Abbau sämtlicher 1’000 Parkplätze auf öffentlichem Grund in den vier Quartieren übersteuert den geplanten Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern», was einen Abbau bzw. Erhalt der Parkplätze nach definierten Kriterien verunmöglicht.
- Die Formulierung, wonach der Parkplatzabbau «wo immer rechtlich möglich» stattfinden soll, kann in der Konsequenz auch Anpassungen der Rechtsgrundlagen zur Aufhebung von privaten Parkplätzen fordern.
- Der unverzügliche Projektierungsbeginn verhindert die angestrebte Synergienutzung mit den geplanten Leitungsbauten im Rahmen der Planung von thermischen Netzen. Das führt zu mehrfachen Bautätigkeiten in den Quartieren mit entsprechenden Belastungen für die Anwohnerschaft.
- In wirtschaftlicher Hinsicht führt ein Wegfall der Synergien zu deutlichen Mehraufwendungen bei den Planungs- und Projektierungsarbeiten und auch bei der Realisierung.
- Aus ökologischer Sicht bedeutet der Wegfall der Synergien ein deutlich höherer Ressourcenverbrauch und mehr Emissionen.
- Die gebundenen personellen Ressourcen für die vier Quartiere beeinträchtigen die notwendige Flexibilität, die es braucht, um auf die rollende Planung zum Aufbau der thermischen Netze reagieren zu können.
- Die Kosten für eine Ausführung können zum aktuellen Zeitpunkt nur sehr grob geschätzt werden, da die vorausgehenden Planungs- und Projektierungsschritte fehlen.

Hinzu kommt, dass das Initiativbegehren in den verschiedenen Quartieren nur bedingt umgesetzt werden kann (z. B. aufgrund von Besitzverhältnissen bei Privatstrassen) und teilweise einschneidende Auswirkungen auf laufende Planungsprozesse wie im Umfeld Bahnhof Luzern oder beim Areal Kleinmatt-/Bireggstrasse hätte.

Die Bestrebungen der Stadt Luzern im Rahmen von beschlossenen Strategien (Klima- und Energiestrategie, Klimaanpassungsstrategie, Mobilitätsstrategie) zeigen auf, dass die Stadt bereits vieles in den Forderungen der Initiative Enthaltenes anwendet, und zwar nicht nur in den vier Quartieren, sondern auf

dem gesamten Stadtgebiet. Die beteiligten Dienstabteilungen arbeiten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten mit den bestehenden Ressourcen auf die Zielvorgaben hin. So können bei geplanten Projekten Verbesserungsmassnahmen im Sinne des Initiativbegehrens stadtweit umgesetzt werden.

Nach der Überprüfung der Umsetzbarkeit der Initiativforderungen kommt der Stadtrat aus folgenden Gründen zum Schluss, die Initiative abzulehnen:

- Die Initiative führt in Bezug auf ihre Forderungen zu weit und ist in verschiedenen Punkten nur begrenzt umsetzbar.
- Mit den bereits definierten Strategien und Massnahmen verfolgt der Stadtrat das Anliegen der Initiantinnen und Initianten und arbeitet stadtweit auf lebenswerte Quartiere hin. Dabei werden aus Nachhaltigkeitsüberlegungen Synergien mit anderen Projekten (z. B. Strassensanierungen, Werkleitungsarbeiten) genutzt.
- Eine Annahme der Initiative steht aus Sicht des Stadtrates im Widerspruch zu einer berechenbaren Politik, die auf den bereits beschlossenen und politisch breit abgestützten Grundlagen und Strategien beruht. Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass diese Strategien nicht nach kurzer Zeit verschärft und die laufenden Planungen nicht übersteuert werden sollen. Die Stadt soll gegenüber der Bevölkerung, allen weiteren städtischen Akteurinnen und Akteuren sowie gegenüber den Partnerinnen und Partnern in Kanton und Region stabil und verlässlich auftreten.

Angesichts der laufenden Arbeiten zu Klimaquartieren und zu den Standards für die Autoparkplätze sowie der laufenden Strassenplanungen und abgestützt auf überwiesene politische Vorstösse teilt der Stadtrat im Grundsatz die Stossrichtung, die mit der Initiative verfolgt wird. Der Stadtrat unterbreitet dem Grossen Stadtrat deshalb einen Gegenvorschlag, der die Planungen für Klimaquartiere unterstützt und hilft, die nachgelagerte Umsetzung der Klimaquartiere gleichzeitig mit den Leitungsbauten und Strassensanierungen zu ermöglichen und damit die Belastungen für die Bevölkerung möglichst gering zu halten, ohne dabei die laufenden Grundlagenarbeiten zu übersteuern. Er schlägt vor, ein Klimaquartier als Musterquartier zu entwickeln und die Erkenntnisse daraus entsprechend auf die weiteren geplanten Klimaquartiere zu übertragen.

Da das Bruchquartier eines der von der Initiative betroffenen Quartiere darstellt und damit «autobefreit» werden soll und gleichzeitig mit der Motion 358, Mario Stübi und Regula Müller namens der SP-Fraktion vom 4. April 2024: «Das Bruchquartier verdient weniger Stau», die Entlastung des Bruchquartiers vom Durchgangsverkehr gefordert wird, bietet sich die Bearbeitung der Anliegen im Bruchquartier im Rahmen des Gegenvorschlags an. Mit dem Bruchquartier soll ein Musterquartier entstehen, in dem aufgezeigt werden kann, was ein Klimaquartier alles umfassen kann. Im angestrebten Prozess sollen einerseits Sofortmassnahmen ergriffen werden, um das Quartier entsprechend der Motion 358 zeitnah vom Durchgangsverkehr zu befreien und erste Wirkungen zur Autobefreiung zu erzielen. Andererseits soll das Musterquartier dazu dienen, mit der Anwohnerschaft und weiteren Beteiligten ein Klimaquartier zu entwickeln, um daraus für die nachfolgenden Klimaquartierplanungen Erfahrungen zu sammeln.

Für die Umsetzung des Gegenvorschlags «Bruchquartier als Muster-Klimaquartier» beantragt der Stadtrat einen Sonderkredit über 1,773 Mio. Franken für die Planungs- und Projektierungsarbeiten sowie für eine auf drei Jahre befristete Projektleitungsstelle beim Tiefbauamt, Bereich Mobilität, für die Entwicklungsarbeiten im Musterquartier und damit verbundene weiter gehende Arbeiten für nachfolgende Klimaquartiere.

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» 6

1.1 Inhalt und Ziel der Initiative 6

1.2 Zustandekommen und Gültigkeit der Initiative 7

2 Rahmenbedingungen 9

2.1 Was sind «autobefreite» und «begrünte» Quartiere? 10
2.1.1 Autobefreiung 10
2.1.2 Umnutzung und Begrünung von Verkehrsflächen 10

2.2 Planungsprozesse und stadtweit laufende Projekte 11
2.2.1 Planungsprozesse 11
2.2.2 Aktuelle städtische Massnahmen in Planung und Umsetzung 12

2.3 Städtische Strategien und Reglemente 13
2.3.1 Mobilitätsstrategie, Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität und Parkplatzabbau 13
2.3.2 Stadtraumstrategie und Raumentwicklungskonzept 13
2.3.3 Klima- und Energiestrategie 14
2.3.4 Klimaanpassungsstrategie und Biodiversitätsförderung 14

2.4 Planung thermische Netze 15

2.5 Synergiepotenzial mit Leitungsbauten 15

3 Beurteilung der Initiative 15

3.1 Umsetzbarkeit der Initiative 16

3.2 Kosten und Ressourcenbedarf für die Umsetzung der Initiative 17

3.3 Konsequenzen einer Umsetzung der Initiative 18

3.4 Haltung des Stadtrates zur Initiative 18

4 Gegenvorschlag: Bruchquartier als Muster-Klimaquartier 20

4.1 Klimaquartiere 20

4.2 Musterquartier Bruch – Stellungnahme zur Motion 358 22
4.2.1 Motion 358: Das Bruchquartier verdient weniger Stau 22
4.2.2 Entwicklung der Bruchstrasse 22
4.2.3 Planungen im Bruchquartier 24
4.2.4 Musterquartier Bruch 24
4.2.5 Entgegennahme und Abschreibung der Motion 358 25

4.3 Umsetzungsschritte zum Musterquartier 25

4.4 Kosten und Ressourcenbedarf für die Umsetzung des Gegenvorschlags 26

4.5 Gegenvorschlag und Initiative im Vergleich 28

5 Auswirkungen auf das Klima 28

6 Ressourcenbedarf 29

6.1 Investitionskosten 29

6.2 Personelle Ressourcen 29

6.3 Gesamtausgabe 29

6.4 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit 30

7 Finanzierung und zu belastendes Konto 30

8 Antrag 30

Anhang

1 Initiativtext

2 Quartiersteckbriefe

3 Planungsübersicht

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern»

1.1 Inhalt und Ziel der Initiative

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes vom 25. Oktober 1988 (StRG; SRL Nr. 10) und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

«Die Stadt Luzern beginnt unverzüglich mit der Projektierung einer Teilentsiegelung und Begrünung des Strassenraums, der, wo immer rechtlich möglich, autobefreiten Quartiere Bruch, Hirschmatt, Neustadt und Kleinmatt. Für die Projektierung und Ausführung sind entsprechende Ausgaben zu bewilligen.»

Begründet wird das Volksbegehren vom Initiativkomitee unter anderem wie folgt:

Entsiegelt und begrünt: Die Teilentsiegelung von Strassen- und Parkraum ermöglicht eine Begrünung der Quartiere. Dies verbessert die Luftqualität, die Bäume spenden Schatten und kühlen durch Verdunstung die Stadt. Im Sommer wird es kühler, denn im Vergleich zu Asphalt erhitzen sich Grünflächen nicht.

Autobefreit: Wo immer rechtlich möglich, werden die Quartiere autobefreit und Parkplätze aufgehoben. Diese Fläche kann durch Bäume begrünt, für Aussengastronomie oder für Kinder als Spielfläche genutzt werden.

Sichere Fuss- und Velowege: Dank der Teilentsiegelung können die Trottoirs für Fussgängerinnen und Fussgänger verbreitert werden. Für Velofahrende werden sichere, breite und durchgängige Velowege installiert.

Nicht betreffen soll die Initiative:
– Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr;
– öffentlicher Verkehr;
– Grundversorgung wie Post und Entsorgung;
– Zu- und Ablieferung von Geschäften;
– weitere Ausnahmen sind möglich, z. B. zum Zügeln oder für Personen mit Gehbeeinträchtigungen.

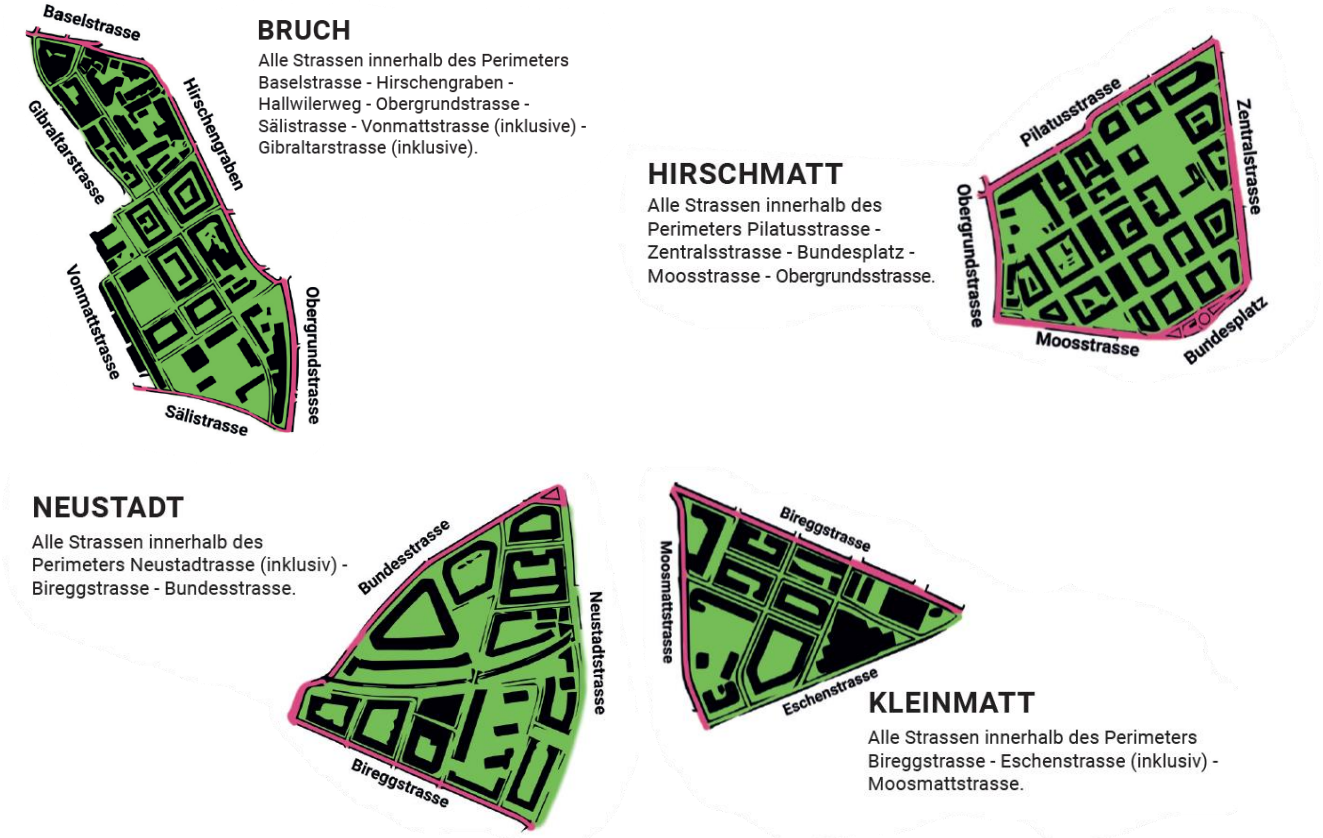

Abb. 1: Übersicht über die vier Quartiere und Abgrenzungen aus dem Initiativtext

1.2 Zustandekommen und Gültigkeit der Initiative

Mit Beschluss 108 vom 21. Februar 2024 hat der Stadtrat festgestellt, dass der Entwurf der Unterschriftenliste für die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartier für Luzern» den gesetzlichen Formvorschriften entspricht. Das Initiativkomitee hat am 5. April 2024 die Initiative mit 1'146 Unterschriften, wovon 1’075 gültig und 71 ungültig sind, bei der Stadtkanzlei eingereicht.

Mit Beschluss 253 vom 17. April 2024 hat der Stadtrat das Zustandekommen der Initiative festgestellt, das Sammlungsergebnis bekannt gegeben und im Kantonsblatt publiziert.

Gemäss § 39 Abs. 2 des Gemeindegesetzes vom 4. Mai 2004 (GG; SRL Nr. 150) bzw. Art. 8 GO überweist der Stadtrat seinen Bericht und Antrag zu einer zustande gekommenen Initiative innert zwölf Monaten seit Einreichung dem Grossen Stadtrat. Die Initiative ist bis spätestens 5. April 2025 dem Grossen Stadtrat zu überweisen.

Der Grosse Stadtrat nimmt in der Folge innert sechs Monaten seit Überweisung mit einem Beschluss zur Initiative wie folgt Stellung:
a. Erweist sich die Initiative als rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar, erklärt er sie als ganz oder teilweise ungültig.
b. Soweit die Initiative gültig ist, kann er sie annehmen oder ablehnen (Art. 9 GO).

Stimmt der Grosse Stadtrat einer Initiative zu, die, wie vorliegend der Fall, in Form der Anregung eingereicht worden ist, erlässt er einen referendumspflichtigen Beschluss im Sinne des Initiativbegehrens. Er kann die Initiative auch mit einer Annahmeempfehlung zur Abstimmung bringen (Art. 10 Abs. 1 GO). Lehnt der Grosse Stadtrat eine Initiative ab, unterliegt sie der Volksabstimmung. Der Grosse Stadtrat kann gleichzeitig einen Gegenvorschlag zur wahlweisen Abstimmung bringen, der für den gleichen Gegenstand eine abweichende Regelung enthält (Art. 11 Abs. 1 GO).

Nach § 145 Abs. 1 StRG ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Rechtswidrigkeit ist gemäss § 145 Abs. 2 StRG namentlich dann gegeben, wenn das angerufene Gemeinwesen für den Gegenstand des Volksbegehrens nicht zuständig ist (lit. a), das Volksbegehren nach der Zuständigkeitsordnung des Gemeinwesens nicht zulässig ist (lit. b), der Wille der Unterzeichner nicht eindeutig erkennbar ist (lit. c), die Einheit der Form nicht gewahrt ist (lit. d), die Einheit der Materie nicht gewahrt ist (lit. e) oder der verlangte Beschluss gegen übergeordnetes Recht verstösst (lit. f). Die kommunale Initiative muss somit mit dem für die Schweiz geltenden Völkerrecht, dem Bundesrecht und dem kantonalen Recht vereinbar sein. Für die Beurteilung der materiellen Rechtmässigkeit einer Volksinitiative ist nach bundesgerichtlicher Auslegungsmethodik deren Text nach den anerkannten Interpretationsgrundsätzen auszulegen. Grundsätzlich ist vom Wortlaut der Initiative auszugehen und nicht auf den subjektiven Willen der Initiantinnen und Initianten abzustellen. Die Begründung der Initiative kann hierbei mitberücksichtigt werden, wenn sie dem Verständnis der Initiative dient. Massgeblich ist, wie der Initiativtext von den Stimmberechtigten und späteren Adressatinnen und Adressaten vernünftigerweise verstanden werden muss. Liegen bei einer Initiative mehrere Auslegungsmöglichkeiten vor, so muss ihr jener Sinn beigemessen werden, der sie als mit dem übergeordneten Recht vereinbar und nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt. Die Initiative ist unter diesen Umständen als gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterstellen (BGE 132 I 282 E 3.1, 129 I 392 E 2.2). Bei der Beurteilung der Gültigkeit von Initiativen haben die zuständigen Organe vom Grundsatz «in dubio pro populo» (im Zweifel zugunsten der Volksrechte) auszugehen (BGE 134 I 172 E 2.1).

- **Einheit der Materie:** Zwischen den einzelnen Teilen des Initiativbegehrens muss ein sachlicher Zusammenhang bestehen. Die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» weist die Form eines Antrages gemäss § 131 StRG auf. Das Begehren verfolgt thematisch einen Zweck (Befreiung von vier zentralen Quartieren der Stadt Luzern von Autos sowie Begrünung der hierdurch gewonnenen Flächen), weshalb ein hinreichender innerer Zusammenhang besteht (§ 133 StRG). Die Einheit der Materie ist somit gewahrt.

- **Durchführbarkeit:** Dem Initiativbegehren darf keine offensichtliche Undurchführbarkeit entgegenstehen. Offensichtlich undurchführbar ist ein Initiativbegehren, wenn es sich aus tatsächlichen Gründen zweifelsfrei nicht verwirklichen lässt. Nach Art. 6 GO können Stimmberechtigte die Abstimmung über einen rechtssetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangen, das dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegt. Welche Massnahmen konkret gefordert werden, wird mit der Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» nicht aufgeführt. Es wird festgehalten, dass der Strassenraum in den Quartieren Bruch, Hirschmatt, Neustadt und Kleinmatt «wo immer rechtlich möglich» autobefreit, entsiegelt und begrünt werden soll. Dennoch ist nach dem Grundsatz «in dubio pro populo» die Initiative so auszulegen, als die hierfür möglichen Massnahmen aufgezeigt und abgehandelt werden. Für die von der Initiative verlangten Massnahmen wären Sonderkredite erforderlich, die mindestens dem fakultativen Referendum unterliegen, womit die entsprechende Voraussetzung von Art. 6 GO erfüllt ist. Die Kosten für die Projektierung und die Ausführung lassen sich nur sehr vage beziffern. Sie hängen von der konkreten Umsetzung und damit zahlreichen offenen Faktoren ab. Aufgrund der hohen Ungenauigkeiten mangels konkreter Umsetzungsvorschläge wäre die Umsetzung der Volksinitiative mit verschiedenen Herausforderungen verbunden, aber grundsätzlich möglich. Das Begehren erweist sich somit nicht als offensichtlich undurchführbar.

- **Vereinbarkeit mit übergeordnetem Recht:** Das Gebot der Wahrung übergeordneten Rechts verlangt, dass die mit dem Initiativbegehren vorgeschlagene Regelung nicht gegen für die Schweiz verbindliches Völkerrecht, Bundesrecht oder kantonales Recht verstösst. Die Initiative betrifft das Strassenverkehrsrecht, das Planungsrecht und das kantonale Strassenrecht. Der Bund erlässt Vorschriften über den Strassenverkehr (Art. 85 Abs. 1 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101]), insbesondere im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) und den gestützt darauf erlassenen Verordnungen. Für den Bau und Unterhalt der Strassen sind nach § 17 Abs. 2 Strassengesetz (StrG; SRL Nr. 755) auf Kantonsstrassen der Kanton (lit. a) und

auf Gemeindestrassen die Gemeinden (lit. b) zuständig. Mit der vorliegenden Gemeindeinitiative können nur jene Strassen in Betracht gezogen werden, welche in die Zuständigkeit der Stadt Luzern fallen. Wenn in den von der Initiative in Betracht gezogenen Quartieren Kantonsstrassen betroffen sind, kann nicht darauf eingegangen werden. Dies wäre mit dem kantonalem Recht nicht vereinbar. Die Kantone und Gemeinden sind nicht befugt, den motorisierten Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet zeitlich unbeschränkt und generell zu beschränken (BGE 130 I 134, E. 2). Dies würde höherrangingem Recht in verschiedenster Hinsicht widersprechen:

- Die Erschliessung sämtlicher Liegenschaften muss nach Bundesrecht (Art. 19 Abs. 1 i. V. m. Art. 22 Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 [RPB; SR 700]) und auch nach kantonalem Recht (§ 117 Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 [PBG; SRL Nr. 735] sowie § 2 und § 7 StrG) gewährleistet sein. Zur Erschliessung gehört eine hinreichende Zufahrt.
- Ein striktes Fahrverbot dürfte sich mit Blick auf die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV) als unverhältnismässig erweisen (Art. 36 Abs. 3 BV), sodass neben den in der Initiative selbst ausdrücklich genannten Ausnahmen weitere Ausnahmen vorzusehen wären.

Die Kantone dürfen gemäss Art. 3 Abs. 2 SVG einzig für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs erlassen (Satz 1). Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen (Satz 2). Die Initiative kann im Einklang mit dem Initiativtext so verstanden werden, als sie einen Auftrag an die zuständige kommunale Behörde darstellt, in Anwendung von Art. 3 Abs. 2–4 SVG auf möglichst vielen Strassen in den genannten vier Quartieren sukzessive Fahrverbote bzw. Fahrbeschränkungen anzuordnen, die Quartiere so vom Verkehr zu befreien, Parkplätze aufzuheben und die hierdurch gewonnenen Strassenflächen für eine Begrünung freizuspielen.

Mit der Volksinitiative «Züri Autofrei» wurde mittels eines Gesetzesentwurfs verlangt, dass das gesamte Gebiet der Stadt Zürich vom individuellen Motorfahrzeugverkehr befreit wird und Alternativen gefördert werden. Die Volksinitiative wurde durch das Bundesgericht mit Urteil vom 22. Mai 2020 (1C_39/2019) für ungültig erklärt, weil sie höherrangiges Recht verletzt. Die vorliegende Initiative weist zur Volksinitiative «Züri Autofrei» zwar gewisse Parallelen auf, beschränkt sich jedoch auf vier Quartiere innerhalb der Stadt Luzern und tangiert nur Gemeindestrassen. Zudem wurde die vorliegende Initiative als Anregung eingereicht und nicht als Gesetzesentwurf. Sie geht damit weit weniger weit als die Volksinitiative «Züri Autofrei». Das Urteil des Bundesgerichts ist entsprechend für die vorliegende Beurteilung der Gültigkeit der Initiative nur bedingt einschlägig.

Im Übrigen verletzt die Initiative keine zwingenden Bestimmungen des Völkerrechts, des Bundesrechts oder des kantonalen Rechts. Sie erfüllt somit die Anforderungen an die Vereinbarkeit mit übergeordnetem Recht.

Die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» wahrt die Einheit der Materie, ist nicht offensichtlich undurchführbar und verstösst – mit einer entsprechenden wohlwollenden Auslegung der Initiative nach dem bundesgerichtlichen Grundsatz «in dubio pro populo» – nicht gegen übergeordnetes Recht. Der Stadtrat empfiehlt darum, die Initiative als gültig zu erklären. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grossen Stadtrat.

2 Rahmenbedingungen

Für eine «Autobefreiung» und «Begrünung» wird auf den rechtlichen Rahmen und die vorhandenen Grundlagen abgestellt. Verschiedene aufeinander abgestimmte Planungen, Strategien und Reglemente der Stadt Luzern bilden den Rahmen für die Beurteilung der Forderungen aus der Initiative.

2.1 Was sind «autobefreite» und «begrünte» Quartiere?

Strassenflächen und Verkehrsräume können dann entsiegelt oder begrünt werden, wenn sie nicht mehr für die verkehrliche Nutzung benötigt werden. Deshalb ist der erste Schritt eine «Autobefreiung» und der zweite Schritt die Umsetzung einer neuen Nutzung, beispielsweise eine entsiegelte Fläche.

2.1.1 Autobefreiung

Die Initiative fordert eine «Autobefreiung» der Quartiere Bruch, Hirschmatt, Neustadt und Kleinmatt. Eine «Autobefreiung» beinhaltet dabei zwei Aspekte: einerseits den Wegfall von Parkplätzen und andererseits das Unterbinden von Durchgangsverkehr. Nachfolgend wird dargelegt, wie die Stadt die Forderung nach einer Autobefreiung generell angeht und abgrenzt.

Bei der Reduktion von Parkplätzen kann die öffentliche Hand vor allem die Zahl der öffentlichen Strassenparkplätze beeinflussen. Private, das heisst rechtskräftig bewilligte oder aufgrund der Bestandesgarantie geschützte Parkplätze, Einfahrten und Innenhöfe können nach der geltenden Gesetzgebung nicht angetastet werden. Sie sind von der Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) geschützt. Für eine Reduktion von bestehenden privaten Parkplätzen müssten weiter gehende rechtliche Anpassungen oder Anreizsysteme erarbeitet werden. Des Weiteren gilt nach Art. 2 StrG, dass Grundstücke erschlossen sein müssen. Nicht zuletzt muss die Zufahrt für die Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienst) und den Zivilschutz jederzeit gewährleistet sein. Von Gesetzes wegen müssen auf öffentlichem Grund und bei Bauten mit mehr als 40 Parkplätzen IV-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden (§ 7 Strassenverordnung vom 19.01.1996, SRL Nr. 756; Art. 17 Abs. 3 Reglement über private Fahrzeugabstellplätze, sRSL 7.2.2.1.1).

Der zweite Aspekt der «Autobefreiung» ist das Unterbinden von Durchgangsverkehr. Dies kann schrittweise und mit verschiedenen Massnahmen umgesetzt werden. Kurzfristig kann ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr mit Ausnahme von E-Bikes erlassen werden (Teilfahrverbot). Wie der Stadtrat bereits in seiner Stellungnahme zum Postulat 382, Benjamin Gross, Adrian Albisser und Karin Pfenninger namens der SP-Fraktion vom 1. Juli 2024: «Massnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehr», aufzeigt, führt das Unterbinden von Durchgangsverkehr im besten Fall zu einer Reduktion des motorisierten Verkehrs. Wahrscheinlicher ist es jedoch, dass sich in einer ersten Phase die Verkehrsströme idealerweise auf das übergeordnete Netz, im schlechtesten Fall auf andere «Schleichwege» verlagern. Es gilt insbesondere darauf zu achten, dass das Unterbinden von Durchgangsverkehr nicht zu deutlich längeren Umwegfahrten führt oder sensible Gebiete betrifft. Deshalb muss in jedem einzelnen Fall sorgfältig abgeklärt werden, ob und wenn ja, welche Massnahmen für die jeweilige Fragestellung zweckmässig und umsetzbar sind. Um geeignete Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs zu erarbeiten, stützt sich die Stadt Luzern auf belastbare Verkehrszahlen und eine zweckmässige Beurteilung der Verkehrssituation. Das Anliegen bezüglich Durchgangsverkehr wird im Rahmen der Grundlagenarbeiten zu Klimaquartieren (vgl. Kapitel 4.1) weiter konkretisiert bzw. in laufenden Planungen geprüft und wo sinnvoll umgesetzt.

2.1.2 Umnutzung und Begrünung von Verkehrsflächen

Die Umnutzung von Verkehrsflächen zugunsten von Begrünungsmassnahmen und klimaangepassten Bauweisen sowie die Umgestaltung von Parkplatzflächen in Form von teilweise entsiegelten oder begrünten Oberflächen ist ein relativ neues Thema in der Stadt Luzern. Ungenutzte Flächen und Bereiche, die nicht befahren oder belegt werden, können komplett entsiegelt und begrünt und neuen Nutzungen zugeführt werden. Bei wenig genutzten Flächen und Bereichen ist je nach Nutzungsintensität eine Teilentsiegelung möglich.

Die am einfachsten zu entsiegelnden und zu begrünenden Verkehrsflächen im öffentlichen Raum sind Parkplätze, wobei die Begrünung primär dort funktioniert, wo die Fahrzeugbelegung und der Fahrzeugwechsel gering ist. Im Rahmen der Umsetzung des B+A 20 vom 9. Juni 2021: «Stadtklima-Initiative («Weniger Beton und Asphalt – mehr natürliche Flächen in Luzern»). Gegenvorschlag, Sonderkredit», werden geeignete Standorte ausfindig gemacht, entsiegelt und begrünt (z. B.

Bundesplatz, Bergstrasse, Lindenstrasse, Parkplatz beim alten Krematorium). Statt einzelne Parkplätze zu entsiegeln, ist es für einen stadtklimatischen Beitrag sinnvoll, die Massnahmen in ein integrales Umgebungs- und Begrünungskonzept einzubetten.

Die Aufhebung, Umnutzung und Begrünung von Verkehrsflächen ist anspruchsvoll und erfordert wegen der vielfältigen Rahmenbedingungen einen interdisziplinären Ansatz. Einen wesentlichen Einfluss auf eine Begrünung hat der Untergrund (z. B. Leitungen). Die Massnahmenplanung verfolgt stets mehrere Ziele und reicht von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, der Steigerung der Aufenthaltsqualität, über stadtklimatische Massnahmen, die Förderung der Biodiversität und der behindertengerechten Gestaltung bis zur Sicherstellung von Zufahrten von Parzellen und Liegenschaften. Wichtig ist eine sorgfältige Abwägung der verschiedenen Interessen. Dies bedingt einen partizipativen Einbezug der Projekt-betroffenen und der Bevölkerung.

Während die Entsiegelung einer stärker befahrenen Strasse nicht möglich ist, gibt es bei wenig befahrenen Quartierstrassen grösseren Spielraum. Konkrete Erfahrungen dazu fehlen aber. Grundsätzlich steigert sich die Aufenthaltsqualität durch die gezielte Beschattung mit Strassenbäumen, den Einsatz von porösen Oberflächen, die Schaffung von verkehrsberuhigten bis verkehrsfreien Flächen und die attraktivere Ausstattung von Strassenräumen. Die Biodiversität wird mit vielfältigen Begrünungsmassnahmen auf allen Ebenen (Boden-, Kraut-, Strauch- und Baumschicht) verbessert und durch die Integration des Elements Wasser und des Schwammstadtprinzips zusätzlich aufgewertet.

2.2 Planungsprozesse und stadtweit laufende Projekte

2.2.1 Planungsprozesse

Verkehrsreduzierende Massnahmen und Massnahmen zur Entsiegelung und Begrünung werden auf verschiedene Arten erarbeitet und umgesetzt. Dabei erfolgen Fachinputs und der Miteinbezug der Betroffenen in unterschiedlicher Form und Detaillierungsstufe.

Planungen über ein grösseres Gebiet

In der Regel wird über grössere Gebiete entlang der gängigen Projektphasen schrittweise geplant:

1. Entwicklungskonzepte und Grundlagenstudien
2. Vorstudien, vertiefte Verkehrsstudien oder Betriebs- und Gestaltungskonzepte
3. Projektierung (Vorprojekt, Bauprojekt und Bewilligungsverfahren)
4. Umsetzung

Am Beispiel des Quartiers Würzenbach kann dies exemplarisch aufgezeigt werden. Ausgelöst wurden die Planungen für die Aufwertung des Quartiers durch einen Antrag aus der Bevölkerung im Jahr 2020. Im Jahr 2022 erarbeitete die Stadt Luzern zusammen mit einem interdisziplinären Planungsteam ein Entwicklungskonzept für das Quartier Würzenbach. Um eine breite Partizipation zu ermöglichen, hat die Stadt drei Mitwirkungsveranstaltungen im Quartier organisiert und parallel dazu jeweils eine digitale Mitwirkung durchgeführt. Basierend auf dem Entwicklungskonzept wurden im Jahr 2023 acht Umsetzungsprojekte definiert. 2024 sind die Arbeiten für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) der Würzenbach- und Kreuzbuchstrasse gestartet worden. Sie dauern voraussichtlich bis Ende 2025. Im Anschluss folgen die nächsten Projektierungsschritte, damit das BGK gemeinsam mit den Leitungsbauten der Energieplanung ewl etwa im Jahr 2030 umgesetzt werden kann.
Von der Konzeptphase bis zur Umsetzung dauern solche Vorhaben im Tief-/Strassenbau ohne erforderliche Umzonungen im Regelfall mindestens fünf Jahre.

Anpassungen von einzelnen Strassenzügen im Rahmen von Sanierungsvorhaben

Sofern die Vorlaufzeit von Leitungsbauten oder Strassensanierungen genügend gross ist und die benötigten personellen Ressourcen zeitlich passend vorhanden sind, können Strassenoberflächen auch in diesem Rahmen neu gestaltet werden. Die Herausforderung dabei ist, dass innert kurzer Zeit ein Strassenprojekt erarbeitet, die Finanzierung sichergestellt und das Bewilligungsverfahren durchgeführt

werden müssen. Während Leitungsbauten eine kürzere Planungs- und Projektierungszeit haben, sind Oberflächenplanungen aufgrund von vielfältigen Interessensabwägungen und partizipativen Ansätzen bei der Erarbeitung zeitaufwendiger und im Bewilligungsverfahren oftmals wegen Einsprachen verzögert. Im Idealfall dauern Projekte von der Planung bis zur Umsetzung mindestens drei Jahre, sofern keine zusätzlichen Grundlagenabklärungen notwendig werden.

Verkehrsmassnahmen ohne bauliche Massnahmen

Während bauliche Massnahmen im Strassenraum ein Baubewilligungsverfahren gemäss Strassengesetz erfordern, werden Verkehrsmassnahmen, die nur eine Anpassung der Signale oder der Markierung benötigen, mit einer Verkehrsanordnung verfügt. Dieser geht eine Publikation im Kantonsblatt voraus. Die Planung und Umsetzung von solchen Verkehrsmassnahmen, beispielsweise die Umsetzung einer Tempo-30-Zone, die Aufhebung von Parkplätzen oder die Anordnung von (Teil-)Fahrverboten sind in der Regel weniger zeitaufwendig, als wenn noch bauliche Massnahmen dazu kommen. Auch die Verkehrsanordnungen können durch Einsprachen verzögert werden.
Für die Planung und die Umsetzung von Verkehrsanordnungen wird mit etwa einem Jahr gerechnet.

2.2.2 Aktuelle städtische Massnahmen in Planung und Umsetzung

In der Stadt Luzern sind zahlreiche Projekte in Bearbeitung, die im Zusammenhang mit einer «Autobefreiung» und Begrünung stehen. Die nachfolgende Übersicht zeigt dies auf (vgl. Tabelle im Anhang 3). Tempo 30 auf dem übergeordneten Strassennetz bzw. Begegnungszonen in Wohnquartieren ohne bauliche Eingriffe leisten primär einen Beitrag zur Lärmreduktion und Verkehrssicherheit und werden in der Übersicht nicht dargestellt, da deren Beiträge zur «Autobefreiung» und Begrünung gering sind.

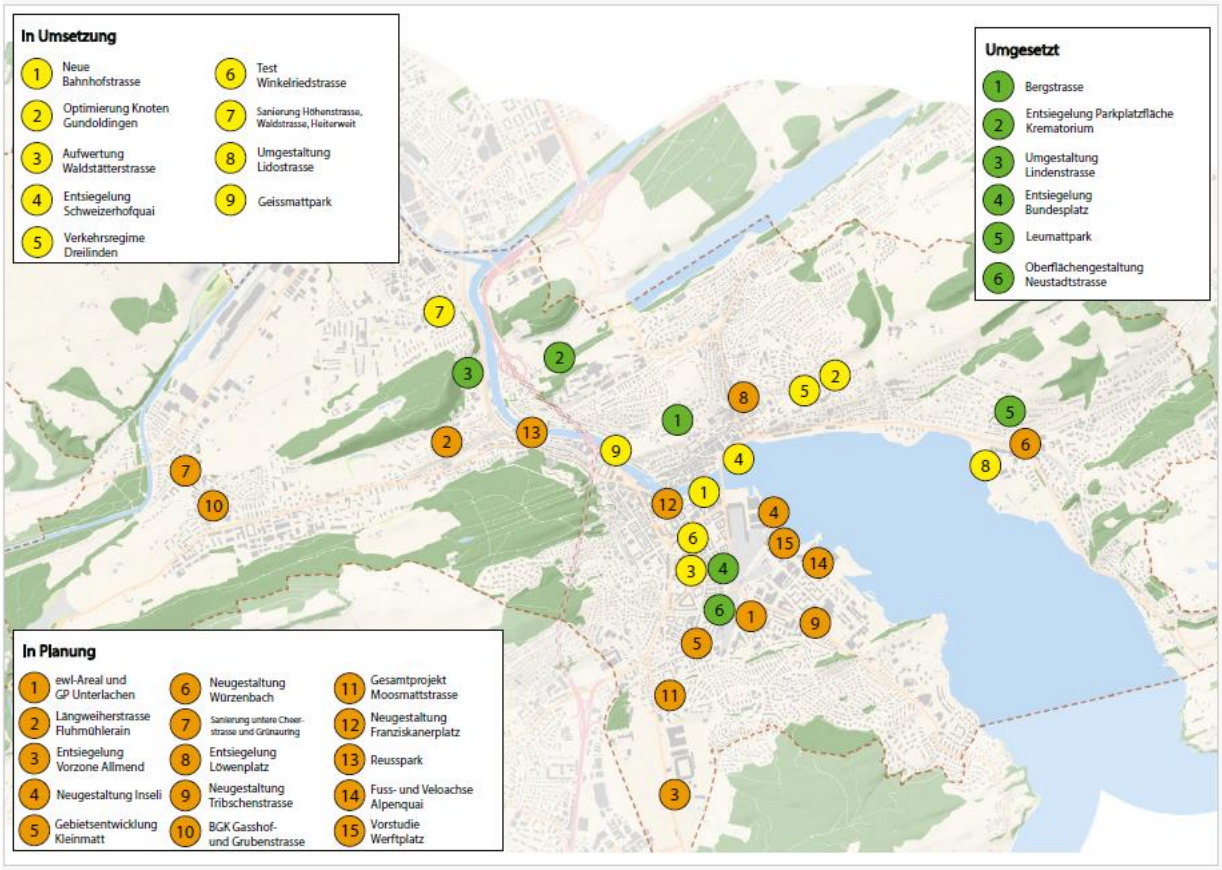

Abb. 2: Laufende städtische Projekte im Zusammenhang mit «Autobefreiung» und Begrünung

2.3 Städtische Strategien und Reglemente

2.3.1 Mobilitätsstrategie, Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität und Parkplatzabbau

Im B+A 7 vom 6. März 2024: «Mobilitätsstrategie 2024–2028» sieht der Schwerpunkt 1 den «Strassenumbau für die Energiewende hin zu Klimaquartieren» vor. Ziel ist, den (Durchgangs-)Verkehr sowie die Parkplatzzahl zu reduzieren und den Verkehr im Quartier zu beruhigen. Die frei werdenden Flächen sollen genutzt werden, um umweltfreundliche Verkehrsarten zu fördern und um mit Begrünungen, der Umsetzung von Schwammstadt-Bausteinen und Entsiegelungsmassnahmen die Aufenthaltsqualität und die Biodiversität in den Stadtquartieren zu verbessern sowie die Hitzebelastung zu senken. Die Arbeiten dazu werden vom Bereich Mobilität zusammen mit Stadtgrün, Umweltschutz und der Stadtplanung vorangetrieben. Gemeinsam wird festgelegt, was ein Klimaquartier umfasst und wo solche Quartiere besonders sinnvoll und dringend sind. Weiter hat die Stadt Luzern in der Mobilitätsstrategie festgelegt, dass sie Durchgangsverkehr in den Quartieren vermeiden will (Leitlinie 11). Das ist eine Massnahme, um Verkehrsräume lebenswerter zu gestalten (Leitlinie 9) und Quartierzentren zu stärken (Leitlinie 10).

Die Vermeidung von Durchgangsverkehr in Quartieren entspricht den Vorgaben aus dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (sRSL 6.4.1.1.2), wonach das kommunale Verkehrsnetz so entwickelt und betrieben wird, dass Durchgangsverkehr vermieden und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden (Art. 5 Abs. 4). Zudem bedingen die verschiedenen Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität (Art. 2 Abs. 3). Dazu gelten die Vorgaben zum ruhenden Verkehr, da der zur Verfügung stehende Parkraum bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle spielt. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten (Art. 6 Abs. 1).

Mit B+A 22 vom 30. Juni 2021: «Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern» wurde unter der Massnahme «M02 Reduktion öffentliches Parkplatzangebot» vorgegeben, dass bis im Jahr 2040 50 Prozent der Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben bzw. umgenutzt werden sollen. Wie in der Stellungnahme zur Dringlichen Motion 7, Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion, Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Senad Sakic-Fanger und Luzi Meyer namens der Mitte-Fraktion sowie Martin Huber namens der GLP-Fraktion vom 21. September 2024: «Reglement zum Parkplatzabbaukonzept», dargelegt, werden die Grundsätze und Normen derzeit erarbeitet. Bis Ende 2025 soll dem Grossen Stadtrat ein Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» unterbreitet werden.

2.3.2 Stadtraumstrategie und Raumentwicklungskonzept

In der Gemeindestrategie der Stadt Luzern 2019–2028 ist der öffentliche Raum einer von acht strategischen Schwerpunkten: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern». Der Leitsatz: «In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.» unterstreicht das strategische Ziel.

Die öffentlichen Stadträume gehören im Grundsatz allen. Es werden jedoch unterschiedliche Nutzungsansprüche an den öffentlichen Stadtraum gestellt, die nicht alle zur selben Zeit am selben Ort erfüllt werden können. Es ist Aufgabe der Stadt, eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen den verschiedenen Ansprüchen wie Aufenthaltsqualität, Mobilität, Biodiversität und wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Raums vorzunehmen. Als strategische Grundlage für die Weiterentwicklung der öffentlichen Räume hat die Stadt eine Stadtraumstrategie erarbeitet. Die Stadtraumstrategie ist mit dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie abgestimmt. Der B+A 3 vom 16. Januar 2019: «Stadtraumstrategie: Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Stadtraums» wurde im März 2019 im Grossen Stadtrat zur Kenntnis genommen. Zurzeit wird der Controllingbericht zur Stadtraumstrategie erarbeitet und im Jahr 2025 dem Parlament vorgelegt.

Mit der Stadtraumstrategie 2019 hat der Stadtrat vier Stossrichtungen formuliert:
a. durch eine Neuverteilung von Flächen verstärkt Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für Begegnungen und optimale Voraussetzungen für den Fussverkehr schaffen;
b. eine vielfältige Nutzung ermöglichen und einen niederschwelligen Zugang zum öffentlichen Stadtraum für verschiedene Gruppen sichern und damit zu einer Belebung der Stadt beitragen;
c. durch die Abstimmung der Nutzungen und eine darauf ausgerichtete Gestaltung Identifikations- und Begegnungsräume schaffen und eine Stadt der kurzen Wege ermöglichen;
d. Synergien nutzen und den öffentlichen Stadtraum gemeinsam mit den betroffenen Partnern und unter Einbezug der Bevölkerung weiterentwickeln.

Die Freiraumanalyse 2017 wurde als Grundlage für das Raumentwicklungskonzept 2018 sowie die Stadtraumstrategie erarbeitet. Für den ersten Controllingbericht wurden relevante strategische Grundlagen einbezogen (z. B. erweiterte Freiraumanalyse 2024, Mobilitätsstrategie 2024–2028) und die strategischen Stossrichtungen ergänzt (z. B. mit Schwammstadt/Klimaanpassung als Schwerpunkt).

2.3.3 Klima- und Energiestrategie

Im Herbst 2022 hat die Stadtluzerner Stimmbevölkerung der Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021) zugestimmt. Dadurch hat sich die Stadt Luzern ehrgeizige Ziele zur ursächlichen Begrenzung der Klimakrise gesetzt und sich für eine nachhaltige, auf erneuerbaren Energieträgern basierende Energiepolitik ausgesprochen.

Der Strassenverkehr trägt in der Stadt Luzern wesentlich zu den Treibhausgasemissionen und zum Verbrauch nicht erneuerbarer fossiler Energieträger bei. Die Klima- und Energiestrategie trägt diesem Umstand durch verkehrsspezifische Ziele und Massnahmen Rechnung. Gemäss Art. 5 des Reglements für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik [Energiereglement] (sRSL 7.3.1.1.1) müssen bis 2040 die Treibhausgasemissionen des Strassen- und Schienenverkehrs auf null gesenkt werden und alle in der Stadt Luzern immatrikulierten Fahrzeuge elektrisch und/oder erneuerbar angetrieben sein. Bis 2050 soll der Primärenergieverbrauch des Strassen- und Schienenverkehrs auf 320 Watt Dauerleistung pro Person gesenkt werden. Die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz (Stadtkordon) soll bis 2040 gegenüber 2010 um 15 Prozent abnehmen.

Die Klima- und Energiestrategie unterstützt diese Zielsetzungen mit einer Reihe konkreter Massnahmen zum Parkplatzangebot und zur Bewirtschaftung von Parkplätzen, zu erneuerbaren Antrieben in der Mobilität und zur Güterlogistik.

2.3.4 Klimaanpassungsstrategie und Biodiversitätsförderung

Die 2020 verabschiedete Klimaanpassungsstrategie hat zum Ziel, die Hitzebelastung und andere klimabedingte Herausforderungen zu minimieren und die Anpassungsfähigkeit von Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft und Infrastruktur an künftige klimatische Herausforderungen zu erhöhen. Die Strategie beinhaltet 21 Massnahmen. Durch die Umsetzung und Weiterentwicklung dieser und weiterer politischer Vorstösse in diesem Themenbereich wurden weitere Grundlagen entwickelt, zum Beispiel die Stadtklimainitiative, die den Fokus vor allem auf Entsiegelungen legt, oder die Erarbeitung des Schwammstadtprinzips. Eine weitere wichtige Grundlage ist das Biodiversitätskonzept (B+A 25 vom 17. Oktober 2018). Dieses hat zum Ziel, die Stadtnatur zu erhalten und verschiedene Massnahme im Bereich Biodiversitätsförderung im Siedlungsraum umzusetzen. Eine vielfältige Stadtnatur ist nicht nur förderlich für die Biodiversität, sondern bietet auch effektive Kühlleistung durch Verdunstung und Beschattung und trägt so einen überaus wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas.

Die Stadt Luzern ist seit 2017 mit dem Label «Grünstadt Schweiz» zertifiziert, seit 2022 auf Stufe Gold. Der umfangreiche Massnahmenkatalog des Labels umfasst verschiedene Vorgaben und Massnahmen, welche Gemeinden und Städte verpflichten, Strassenräume und -flächen sowie Parkplätze zu entsiegeln und zu begrünen. Mit den genannten Grundlagen bestehen gute Voraussetzungen, Massnahmen zur Schaffung und Erhaltung von Grünräumen, zum Erhalt der Wasserkreisläufe und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum zu erarbeiten.

2.4 Planung thermische Netze

Um in der Stadt Luzern bis 2040 die energiebedingten Treibhausgasemissionen auf 0 Tonnen zu reduzieren, planen die Stadt Luzern und die städtische Energieversorgerin ewl einen massiven Ausbau der Fernwärme- und See-Energie-Versorgung. Dies bedingt die Verlegung von rund 60 km Wärmeleitungen in den jeweiligen Strassenkörpern bis 2040. Die Stadt Luzern und ewl planen derzeit die Energiezentralen und Leitungsbauten für das gesamte Stadtgebiet. Dabei planen und projektieren sie einerseits die Erweiterung des See-Energie-Verbundes Luzern Zentrum und des Fernwärmeverbundes Emmen/Luzern und andererseits den Aufbau der neuen See-Energie-Verbunde Würzenbach, rechtes Seeufer und linkes Seeufer.

Auch in den vier betroffenen Quartieren der Initiative werden neue Netz- und Hausanschlüsse erstellt werden. Nach aktuellem Planungsstand sind die ersten Umsetzungsarbeiten im Bruchquartier zu erwarten. Die Leitungsbauten sollen gebietsweise erfolgen und werden in einem nächsten Schritt auch in weiteren Quartieren weitergeführt.

2.5 Synergiepotenzial mit Leitungsbauten

Im B+A 6 vom 29. Januar 2025: «Personelle Ressourcen Umwelt- und Mobilitätsdirektion zur Transformation der Wärmeversorgung und Umsetzung Energieplanung 2.0» ist dargelegt, dass die Leitungsbauten grosse Synergiepotenziale bei der Umsetzung der städtischen politischen Grundaufträge und Vorgaben aufweisen. Indem die Stadt Luzern situativ den Aufbau der thermischen Netze nutzt, wird eine Beschleunigung der Umsetzung der Massnahmen aus bestehenden Strategien ermöglicht. Die Stadt Luzern will diese Synergien nutzen. In welchem Umfang sie sich an den Projekten des Leitungsbaus auch mit oberflächigen Massnahmen beteiligt, ist allerdings Teil einer rollenden Planung und kann daher noch nicht abschliessend für die gesamte Dauer des Ausbaus bis 2040 beurteilt werden.

Es handelt sich um eine Generationenaufgabe, die den öffentlichen Raum der Stadt Luzern stark belasten wird. Die Platzverhältnisse sind sowohl im Untergrund als auch an der Oberfläche bereits heute oftmals sehr eng. Deshalb bedarf es einer fundierten Koordination aller bestehenden und zukünftig zu erstellenden Leitungen sowie der weiteren Ansprüche an den Strassenkörper (Erhalt bestehender Bäume, Planung zukünftiger Baumstandorte, Schwammstadt, Klimaanpassung, Gefahrenvorsorge, Mobilität, Gestaltung usw.). Gleichzeitig besteht eine Vielzahl an Anforderungen an den Strassenraum (Klimaanpassung mittels Begrünung und Schwammstadt-Bausteinen, Parkplatzreduktion, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Reduktion MIV-Aufkommen, Vermeidung von Durchgangsverkehr und Massnahmen für den Fuss- und den Veloverkehr sowie Umstieg auf erneuerbare Antriebskonzepte). Der Anspruch der Bevölkerung, an der Planung der Oberfläche mitzuwirken (Verkehrsführung, Frei- und Aufenthaltsräume, Grünausstattung usw.) ist gestiegen und erfordert ein passendes Vorgehen. Um diese Vorhaben zu berücksichtigen und Klimaquartiere zu planen, werden gemäss dem Schwerpunkt 1 der Mobilitätsstrategie 2024–2028 (B+A 7/2024) in einem ersten Schritt verkehrliche Vorstudien über verschiedene Kleinquartiere zu erarbeiten sein, die mit der Planung thermischer Netze und weiterer Projekte abgeglichen werden. Die personellen Ressourcen für die genannten Vorstudien zum Verkehrsregime und zur kurz-/mittelfristigen Strassenraumgestaltung je Kleinquartier müssen, wie in der Mobilitätsstrategie ausgewiesen, zusätzlich beschafft werden.

3 Beurteilung der Initiative

Für die Beurteilung der Initiative hat sich der Stadtrat in einem ersten Schritt intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, wie das Initiativbegehren umzusetzen und mit verschiedenen laufenden Planungen und Projekten kombinierbar ist. Ziel war es, die Umsetzbarkeit realistisch einzuschätzen und dabei auch

aufzuzeigen, welche Ressourcen für die Umsetzung der Initiative benötigt werden. Dazu wurden die vier Quartiere genauer analysiert (vgl. Quartiersteckbriefe im Anhang 2).

3.1 Umsetzbarkeit der Initiative

Die betroffenen Quartiere weisen gesamthaft rund 1’000 öffentliche und 1’500 private Oberflächenparkplätze auf, zudem befinden sich mehr als 700 Parkplätze in privaten und knapp 400 Parkplätze in öffentlichen Einstellhallen. Die Strassen dienen bei hohem Verkehrsaufkommen auf dem übergeordneten Strassennetz als Ausweichrouten (Durchgangsverkehr). Es handelt sich dabei um Quartiere mit einer hohen bis sehr hohen Bevölkerungsdichte (je 1’500 bis 3’900 Einwohnerinnen und Einwohner, total rund 10’000 EW), ergänzt mit rund 15’000 Beschäftigten und überkommunalen Nutzungen (Hotels, Restaurants, Läden, medizinische Dienstleistungen, religiöse Einrichtungen usw.). Alle vier Quartiere weisen gemäss Freiraumanalyse 2024 zu wenig Frei- und Grünräume auf und haben grossen Bedarf an stadtklimatischen Massnahmen. Die für das Initiativbegehren gewählten Quartiere sind abgegrenzt durch das übergeordnete Strassen- oder Schienennetz und damit gut fassbar bzw. abgrenzbar.

Die Initiantinnen und Initianten fordern die Aufhebung von Parkplätzen, wo immer rechtlich möglich. Dabei bleiben sie unklar, ob sich diese Forderung auch auf die private Parkierung bezieht. Private, das heisst rechtskräftig bewilligte oder aufgrund der Bestandesgarantie geschützte Parkplätze, Einfahrten und Innenhöfe können nach der geltenden Gesetzgebung nicht angetastet werden. Sie sind von der Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) geschützt. Die Aussage: «Wo immer rechtlich möglich, werden die Quartiere autobefreit und Parkplätze aufgehoben» könnte so interpretiert werden, dass Rechtsgrundlagen anzupassen seien (d. h. die Aufhebung von privaten Parkplätzen rechtlich möglich gemacht werden sollen). Durch die Aufhebung sämtlicher Parkfelder in den betroffenen Quartieren gäbe es für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner und deren Besucherinnen und Besucher keine Parkfelder auf öffentlichem Grund und allenfalls weniger/keine privaten Parkplätze mehr, auf welchen sie in unmittelbarer Nähe zum Wohnort ihr Fahrzeug abstellen könnten. Quartierbewohnende mit Parkkarten müssten ihr Fahrzeug ausserhalb der Quartiere auf entsprechenden Parkfeldern abstellen, womit der Druck auf die Parkplätze in den Nachbarquartieren stark ansteigen würde. Der Abbau sämtlicher Parkplätze auf öffentlichem Grund tangiert in den betroffenen Quartieren zudem das Vorhaben, Ladestationen auf öffentlichem Grund zu erstellen und damit Anreize für den Umstieg auf erneuerbare Antriebe zu setzen. Auch die Bereitstellung von Parkflächen für Handwerkerinnen und Handwerker, Serviceleute, IV und Güterumschlagsflächen auf öffentlichem Grund ist von der Forderung der «autobefreiten Quartiere» infrage gestellt.

Der mit der Initiative geforderte Parkplatzabbau von mindestens allen öffentlichen Strassenparkplätzen in den vier Quartieren übersteuert den in Aussicht gestellten Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern». In diesem Planungsbericht wird aufgezeigt, wie für die Reduktion der Parkplätze auf öffentlichem Grund um 50 Prozent vorgegangen wird. Mit der Initiative wird ein Abbau bzw. Erhalt der Parkplätze nach definierten Kriterien verunmöglicht.

Der geforderte unverzügliche Beginn der Projektierung in allen vier Quartieren steht im Widerspruch zum geplanten Vorgehen hinsichtlich kombinierter und koordinierter Projekte im Rahmen der Planung thermischer Netze. Um Begrünungs- und Entsiegelungsmassnahmen schnellstmöglich umzusetzen, wären diese Eingriffe den geplanten Leitungsbauten zeitlich vorzuziehen, was einen doppelten baulichen Eingriff in den Quartieren bedeuten würde.

Werden die einzelnen Quartiere betrachtet, gibt es weitere Aspekte der Initiative, die nur begrenzt umsetzbar sind.
- **Bruchquartier:** Die Klosterstrasse hat eine übergeordnete Quartierverbindungsfunktion und kann in diesem Sinne nicht «autobefreit» werden.
- **Hirschmatt:** Die Hirschmattstrasse hat eine für den MIV übergeordnete Verbindungsfunktion und kann nach aktuellem Wissensstand nicht autobefreit werden. Des Weiteren ist das Teilquartier Hirschmatt

Ost ein Teil der Lösung für verschiedene Verkehrsfragen rund um den Durchgangsbahnhof Luzern. Die Arbeiten zum Masterplan «Umfeld Bahnhof Luzern» werden bis 2026 aufzeigen, wie dieser Quartierteil verkehrlich und stadträumlich weiterentwickelt werden soll. Daher kann das Quartier Hirschmatt Ost bis zum Abschluss der Masterplanarbeiten nicht mit den Forderungen der Initiative beplant werden, ohne die Planungen des Durchgangsbahnhofs zu behindern.
- **Neustadt:** Bei rund der Hälfte der Strassen im Neustadtquartier können die Initiativforderungen nicht angewendet werden, da es sich um Privatstrassen mit unterschiedlichen Eigentümerschaften handelt.
- **Kleinmatt:** Das Dialogverfahren für die Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse ist seit Herbst 2024 am Laufen. Parallel dazu werden die verkehrlichen Massnahmen entwickelt und die Strassenraumgestaltung geplant. Diese würden bei Annahme der Initiative durch einen unverzüglichen Projektierungsbeginn teilweise übersteuert.

3.2 Kosten und Ressourcenbedarf für die Umsetzung der Initiative

Da die Initiative in Form einer Anregung eingereicht wurde und unklar ist, wie sich die Quartiere aufgrund der Initiative verändern sollen, kann die Kostenfolge für die Umsetzung nur sehr grob abgeschätzt und nicht wie bei Infrastrukturprojekten üblich, basierend auf einer entsprechenden Planung, ermittelt werden. Wie im Kapitel 2.2.1 Planungsprozesse umschrieben, werden typischerweise zuerst Gebietsentwicklungskonzepte erarbeitet, und darauf abgestützt einzelne Infrastrukturprojekte erstellt.

Für die Umsetzung der Initiative ist von einer Umgestaltung und Umnutzung von rund 50’000 m^2 Strassenflächen in den vier Quartieren auszugehen. Wie diese Strassen ausgestaltet würden, welche Anteile entsiegelt und begrünt werden, muss im Projektverlauf für jedes Quartier einzeln hergeleitet werden. Für jedes Quartier braucht es ein angepasstes Verkehrsregime, das mit den Betroffenen entwickelt werden muss. Auf dieser Basis werden dann die Flächennutzungen optimiert und festgelegt. Nach dieser Planungsphase erfolgt die Projektierung und die bauliche Anpassung der Strassenzüge. Der Einbezug der Quartierbevölkerung ist bei derart tiefgreifenden Veränderungen unabdingbar. Es gilt neue, gute Lösungen für die Quartierversorgung zu entwickeln und gleichzeitig den Anliegen der Initiative gerecht zu werden. Der Aufwand für diese partizipativen Prozesse muss zeitlich und auch finanziell in den Planungs- und Projektierungsphasen berücksichtigt werden.

Für die **Planungs- und Projektierungsphasen** (SIA 21–33) ist auf Basis von Projektvergleichen und Aufwandschätzungen für die vier Quartiere von folgendem Gesamtkostenrahmen auszugehen:

– Honorarleistungen Gesamtplaner (vier Projekte)	Fr. 2’000’000.–
– Sonstige Honorarleistungen	Fr. 500’000.–
– Kommunikation und Partizipation	Fr. 500’000.–
– Interner Aufwand (verteilt über 4–5 Jahre)	Fr. 1’000’000.–
– **Gesamtkosten**	**Fr. 4’000’000.–**

Die Planungs- und Projektierungskosten für die Umsetzung der Initiative werden grob auf rund 4 Mio. Franken geschätzt. Die dafür notwendigen personellen Ressourcen variieren im zeitlichen Verlauf. Die Bearbeitungsdauern für die Planung und Projektierung sind bei den verschiedenen Quartieren aufgrund unterschiedlicher Herausforderungen unterschiedlich. Sie liegen zwischen 1,5 und 5 Jahren. Für die Planung und Projektierung werden in dieser Zeit rund 200–300 Stellenprozent notwendig. Die personellen Ressourcen sind im TBA nur teilweise verfügbar – vom genannten personellen Aufwand müssten mindestens 200 Stellenprozent neu geschaffen werden.

Für die **Realisierung ist mit Kosten von mindestens 30 Mio. Franken,** nach oben offen, zu rechnen. Da die Entsiegelung der Strassenflächen gemäss Initiativtext unverzüglich umgesetzt werden soll, kann das Synergiepotenzial mit möglichen Werkleitungsbauten nicht ausgeschöpft werden. Die Umsetzungsdauer beträgt mehrere Jahre. Nicht eingerechnet sind die Folgekosten, das heisst die Kosten für den Betrieb und den Unterhalt der entsiegelten und begrünten Flächen. Die Personalressourcen müssten aufgrund der langen Projektlaufzeit von rund 10 Jahren unbefristet beschafft werden.

3.3 Konsequenzen einer Umsetzung der Initiative

Die Initiative fordert im Kern, dass die Stadt Luzern unverzüglich mit der Projektierung einer Teilentsiegelung und Begrünung des Strassenraums startet. Für die Projektierung und Ausführung seien die entsprechenden Ausgaben zu bewilligen. Im Grundsatz sind die Themen der Initiative in den bestehenden politischen und strategischen Grundlagen der Stadt Luzern (siehe Kapitel 2.2) zwar enthalten und werden stadtweit bei der Projektentwicklung angewendet, der Umsetzung der Initiative stehen dennoch folgende Argumente entgegen:

- Der Abbau sämtlicher 1’000 Parkplätze auf öffentlichem Grund übersteuert den Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern», was ein Abbau bzw. Erhalt der Parkplätze nach definierten Kriterien verunmöglicht.
- Die Formulierung, wonach der Parkplatzabbau «wo immer rechtlich möglich» stattfinden soll, kann in der Konsequenz auch Anpassungen der Rechtsgrundlagen zur Aufhebung von privaten Parkplätzen fordern.
- Der unverzügliche Projektierungsbeginn verhindert die angestrebte Synergienutzung mit den geplanten Leitungsbauten im Rahmen der Planung von thermischen Netzen. Das führt zu mehrfachen Bautätigkeiten in den Quartieren mit entsprechenden Belastungen der Anwohnerschaft.
- In wirtschaftlicher Hinsicht führt ein Wegfall der Synergien zu deutlichen Mehraufwendungen bei den Planungs- und Projektierungsarbeiten und auch bei den Realisierungskosten.
- Aus ökologischer Sicht bedeutet der Wegfall der Synergien einen deutlich höheren Ressourcenverbrauch und mehr Emissionen.
- Die gebundenen personellen Ressourcen für die vier Quartiere beeinträchtigen die notwendige Flexibilität, um auf die rollende Planung zum Aufbau der thermischen Netze reagieren zu können.
- Die Kosten für eine Ausführung können zum aktuellen Zeitpunkt nur sehr grob geschätzt werden, da die vorausgehenden Planungs- und Projektierungsschritte fehlen.

Hinzu kommt, dass das Initiativbegehren in den verschiedenen Quartieren nur bedingt umgesetzt werden kann (z. B. aufgrund von Besitzverhältnissen bei Privatstrassen) und teilweise einschneidende Auswirkungen auf laufende Planungsprozesse wie im Umfeld Bahnhof Luzern oder beim Areal Kleinmatt-/Bireggstrasse hätte.

3.4 Haltung des Stadtrates zur Initiative

Die Forderung der Initiative für «begrünte und autobefreite Quartiere» ist im Grundsatz bereits in verschiedenen strategischen Grundlagen der Stadt Luzern verankert. Die 2020 verabschiedete Klimaanpassungsstrategie hat zum Ziel, die Hitzebelastung und andere klimabedingte Herausforderungen zu minimieren. Die verschiedenen Massnahmen beinhalten die Schaffung von Grünräumen, das städtische Entsiegelungsprogramm unter Anwendung des Schwammstadtprinzips und weitere Massnahmen. Die 2022 von der städtischen Stimmbevölkerung angenommene Klima- und Energiestrategie enthält unter anderem Ziele hinsichtlich der Reduktion der Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz und zur Parkplatzreduktion auf öffentlichem Grund. Schlussendlich wurde mit der 2024 verabschiedeten Mobilitätsstrategie die Entwicklung von Klimaquartieren beschlossen.

Der B+A 7/2024: «Mobilitätsstrategie 2024-2028» sieht mit dem Schwerpunkt 1 die Entwicklung von Klimaquartieren vor. Die Planungsarbeiten dazu wurden gestartet. Dabei wird festgelegt, was ein Klimaquartier umfasst und wo solche Quartiere besonders sinnvoll und dringend sind. Bei der Überlagerung aller Defizite (mangelnder Frei- und Grünraum, Hitzeinseln, fehlende Veloinfrastruktur usw.) hat sich herausgestellt, dass solche potenziellen Klimaquartiere vor allem in der intensiv genutzten Innenstadt liegen. Auch wenn die Grundlagenarbeit der Klimaquartiere noch nicht abgeschlossen ist (vgl. Kapitel 4.1), zeichnen sich vergleichbare Massnahmen ab, wie sie in Kapitel 2.1 beschrieben werden, allerdings nicht so absolut, wie in der Initiative gefordert:

- Abbau von öffentlichen Strassenparkplätzen nach Vorgaben der «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» (in Erarbeitung), nicht flächendeckend, sondern punktuell oder strassenweise;
- Unterbindung Durchgangsverkehr: nicht zwingend flächendeckend, sondern block- oder strassenweise mit geeigneten Massnahmen (z. B. Teilfahrverboten, physische Unterbrechungen).

Parallel dazu laufen derzeit die Arbeiten zum Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern». In diesem Planungsbericht wird dem Grossen Stadtrat bis Ende 2025 dargelegt, nach welchen Kriterien die Stadt Parkplätze auf öffentlichem Grund abbauen bzw. erhalten will, um die Zielvorgaben aus der Klima- und Energiestrategie zu erreichen. Eine Annahme der Initiative würde die Ergebnisse aus den «Standards für die Autoparkplätze» in den vier Quartieren übersteuern, indem dort sämtliche öffentlichen Strassenparkplätze aufgehoben werden müssten.

Die Bestrebungen der Stadt Luzern im Rahmen der beschlossenen Strategien (Klima- und Energiestrategie, Klimaanpassungsstrategie, Mobilitätsstrategie) zeigen auf, dass die Stadt bzgl. Forderungen der Initiative bereits vieles macht. Die Stadt Luzern will diese Stossrichtungen dabei nicht nur in den vier Quartieren, sondern auf dem gesamten Stadtgebiet anwenden. Die beteiligten Dienstabteilungen bearbeiten diese Fragestellungen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten mit den bestehenden Ressourcen. So können bei geplanten Projekten Verbesserungsmassnahmen im Sinne des Initiativbegehrens stadtweit umgesetzt werden.

Nach der Überprüfung der Umsetzbarkeit der Initiativforderungen kommt der Stadtrat aus folgenden Gründen zum Schluss, die Initiative abzulehnen:
- Die Initiative führt in Bezug auf ihre Forderungen zu weit und ist in verschiedenen Punkten nur begrenzt umsetzbar.
- Mit den bereits definierten Strategien und Massnahmen verfolgt der Stadtrat das Anliegen der Initiantinnen und Initianten und arbeitet stadtweit auf lebenswerte Quartiere hin. Dabei werden aus Nachhaltigkeitsüberlegungen Synergien mit anderen Projekten (z. B. Strassensanierungen, Werkleitungsarbeiten) genutzt.
- Eine Annahme der Initiative steht aus seiner Sicht im Widerspruch zu einer berechenbaren Politik, welche auf den bereits beschlossenen und politisch breit abgestützten Grundlagen und Strategien beruht. Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass diese Strategien nicht nach kurzer Zeit verschärft und die laufenden Planungen nicht übersteuert werden sollen. Die Stadt soll gegenüber der Bevölkerung, allen weiteren städtischen Akteuren und gegenüber den Partnern und Partnerinnen in Kanton und Region stabil und verlässlich auftreten.

Angesichts der laufenden Arbeiten zu Klimaquartieren und zu den «Standards Autoparkierung», der laufenden Strassenplanungen und abgestützt auf überwiesene politische Vorstösse teilt der Stadtrat im Grundsatz die Stossrichtung, welche mit der Initiative verfolgt wird. Der Stadtrat unterbreitet dem Grossen Stadtrat deshalb einen Gegenvorschlag.

Infobox 1: Unterscheidung «autobefreite» Quartiere und Klimaquartiere

Die Initiative fordert mit den «autobefreiten» Quartieren die Aufhebung aller Parkplätze, wo rechtlich möglich. Das betrifft im Minimum alle öffentlichen Strassenparkplätze. Im Gegensatz dazu sollen Klimaquartiere zwar weitgehend verkehrsberuhigt und vom Durchgangsverkehr befreit sein, aber hinsichtlich der Parkplätze sollen, wo notwendig, öffentliche Parkplätze in reduzierter Zahl und an geeigneter Lage vorgesehen werden können.

4 Gegenvorschlag: Bruchquartier als Muster-Klimaquartier

Der Stadtrat legt einen Gegenvorschlag zur Initiative vor, der die Planungen für Klimaquartiere unterstützt und hilft, die nachgelagerte Umsetzung der Klimaquartiere gleichzeitig mit den Leitungsbauten und Strassensanierungen zu ermöglichen, ohne dabei die laufenden Grundlagenarbeiten zu übersteuern. Er schlägt vor, das Bruchquartier als Muster-Klimaquartier zu entwickeln und die Erkenntnisse daraus passend in die weiteren geplanten Klimaquartiere zu übertragen.

4.1 Klimaquartiere

Viele Städte weltweit führen verkehrsberuhigte Bereiche ein, um den motorisierten Durchgangsverkehr zu reduzieren, mehr Platz für Aufenthaltsqualität und städtische Grünflächen zu schaffen und die Verkehrssicherheit im Quartier zu steigern. Dabei orientieren sie sich oft an sogenannten «Superblocks» – einem Konzept aus Barcelona, das heute in der ganzen Welt Nachahmung findet. Dabei steht insbesondere die Flächengerechtigkeit im Zentrum. Der öffentliche Raum soll vom Verkehrsraum wieder mehr zum Lebensraum werden. Durch die Zusammenfassung von mehreren Häuserblöcken zu Superblocks werden Strassen für den Durchgangsverkehr gesperrt und die Strassenräume umorganisiert. Innerhalb des Superblocks haben Fuss- und Veloverkehr Vorrang. Gleichzeitig bleiben alle Orte für den motorisierten Individualverkehr erreichbar – aber nur mit reduzierter Geschwindigkeit. Durchgangsverkehr und öffentlicher Verkehr werden um die Blöcke herumgeleitet. Dadurch entstehen Fussgänger- und Begegnungszonen sowie mehr Raum für Grün-, Spiel- und Sportflächen, und die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Die in der Stellungnahme zum Postulat 137, Nico van der Heiden, Raphaela Meyenberg und Yannick Gauch namens der SP-Fraktion vom 19. Oktober 2021: «Potenzial von Superblocks für Luzern prüfen», in Aussicht gestellten studentischen Arbeiten zu Superblocks in Luzern wurden erarbeitet und bilden eine erste Grundlage für die Entwicklung des Anliegens.

Wie in der Stellungnahme zum Postulat 264, Mario Stübi und Benjamin Gross namens der SP-Fraktion vom 25. Mai 2023: «Murbacherstrasse im Sinne der Klimastrategie», ausgeführt, sollen für die Quartiere und Kleinquartiere situationsgerechte Lösungen für die Verkehrsberuhigung und die Veloverkehrsführung unter Berücksichtigung der «Standards für Autoparkplätze» (Planungsbericht in Erarbeitung), kombiniert mit Massnahmen zur Klimaanpassung sowie für eine bessere Aufenthaltsqualität, gefunden werden. Auf diese Weise sollen sogenannte «Klimaquartiere» entwickelt werden. Klimaquartiere können in diesem Zusammenhang auch als auf die Dimensionen von Luzern angewandte «Superblocks» interpretiert werden.

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2024–2028 (B+A 7 vom 6. März 2024) hat die Stadt Luzern einen Schwerpunkt zur Entwicklung von Klimaquartieren gesetzt. Es besteht eine Vielzahl an Anforderungen an den Strassenraum: Klimaanpassung mittels Begrünung und Schwammstadt-Bausteinen, Parkplatzreduktion, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Vermeidung von Durchgangsverkehr und Massnahmen für den Fuss- und den Veloverkehr sowie Umstieg auf erneuerbare Antriebskonzepte. Um alle diese Vorhaben zu berücksichtigen, ist die Stadt Luzern zurzeit daran, einen Leitfaden für Klimaquartiere zu erarbeiten. Darin soll geklärt werden, welche Kriterien ein Klimaquartier erfüllen muss bzw. welche Attribute ein Klimaquartier aufweist und wie die Planungsphasen aussehen. In einem nächsten Schritt war bislang vorgesehen, die Umsetzungsplanung der Klimaquartiere zu erarbeiten.

Abb. 3: Mögliche Strassenquerschnitte (Quelle: Masterarbeit ETH S. Hutter [2023])

Folgende Eckwerte stehen bereits heute fest:
- Betrachtet wird in einer ersten Phase nur der öffentliche Grund.
- Der Perimeter eines Klimaquartiers entspricht nicht den heutigen Quartiergrenzen, sondern betrifft Quartierteile, sogenannte Kleinquartiere, oder sogar nur einzelne Strassen.
- Ein Klimaquartier ist weitgehend verkehrsberuhigt und vom Durchgangsverkehr befreit. Die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Fuss- und der Veloverkehr stehen im Zentrum.
- Im Gegensatz zum Konzept «Superblocks» gehen die Massnahmen über verkehrsplanerische Massnahmen hinaus. Bauliche Massnahmen wie Teilentsiegelungen und Begrünungen sowie weitere Klimaanpassungsmassnahmen sind wichtige Bestandteile.
- Ein Klimaquartier ist für alle Anwohnenden und Zubringer inkl. Blaulichtorganisationen, Zivilschutz und Ver- und Entsorgung erreichbar. Durch neue Verkehrsregime, z. B. Einbahnsysteme, wird die Verkehrsfläche reduziert und damit Platz gewonnen. Dies aber nur, wenn der Umwegverkehr im kleinen Rahmen bleibt.
- Sofern die privaten Parkplätze innerhalb des Klimaquartiers nicht ausreichen, werden öffentliche Parkplätze zur Verfügung gestellt, idealerweise am Rand eines Klimaquartiers. Öffentliche Parkplätze innerhalb eines Klimaquartiers sind so weit als möglich abzubauen, um Durchgangs- bzw. quartierfremden Parkplatzsuchverkehr zu vermeiden. Die frei werdenden Flächen sollen genutzt werden, um umweltfreundliche Verkehrsarten zu fördern und mit Begrünungen, der Umsetzung von Schwammstadt-Bausteinen und Entsiegelungsmassnahmen die Aufenthaltsqualität und die Biodiversität in den Stadtquartieren zu verbessern und die Hitzebelastung zu senken.

Klimaquartiere müssen interdisziplinär entwickelt werden, da sie die Bedürfnisse verschiedenster Anspruchsgruppen und Fachgebiete abdecken sollen. Nach der Festlegung der verkehrlichen Anforderungen sollen die möglichen Lösungsansätze in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Fachspezialisten für Stadtklima, Schwammstadt, Biodiversität, Stadtplanung usw. unter Miteinbezug von Betroffenen und weiteren Gruppierungen erarbeitet werden. Um sich von den theoretischen Diskussionen zu lösen, sollen die vorliegenden Grundlagen an einem Musterquartier «getestet» und weiterentwickelt werden. Die Erkenntnisse fliessen dann in den Abschluss der Grundlagenarbeit und in die Umsetzungsplanung für weitere Klimaquartiere ein.

Angesichts des Planungsfortschrittes der Leitungsbauten in der Stadt Luzern wird es notwendig, parallel dazu verschiedene Vorbereitungsarbeiten im Sinne von Vorstudien für zukünftige Klimaquartiere zu erarbeiten. Wo und in welchem Umfang die oberflächigen Massnahmen für Klimaquartiere anstehen, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht festgelegt und wird als Teil einer rollenden Planung zu berücksichtigen sein (vgl. Kapitel 2.4 und 2.5). Die Umsetzungsplanung Klimaquartiere wird auf dem bis

dahin vorliegenden Planungs- und Projektierungsstand der Leitungsbauten aufbauen. Für die Entwicklungsarbeiten Klimaquartiere ist nach aktuellem Wissensstand von nachfolgenden Aufgaben und Zeithorizonten auszugehen (Tabelle 1). Die blau gefärbten Aufgaben fallen dabei im Bereich Mobilität an, die Projektierung erfolgt im Bereich Projekte im Tiefbauamt.

	2025		2026		2027		2028	
Grundlagen Klimaquartier								
Umsetzungsplanung Klimaquartiere						B+A		
Vorbereitung weiterer Klimaquartiere im Abgleich mit Leitungsbauten (Vorstudien, BGKs usw.)								
Musterquartier: Planung								
Evaluation								
Projektierung								

Tab. 1: Entwicklungsschritte und Zeitplan Klimaquartiere

4.2 Musterquartier Bruch – Stellungnahme zur Motion 358

4.2.1 Motion 358: Das Bruchquartier verdient weniger Stau

Zeitgleich mit der vorliegenden Initiative wurde auch die Motion 358, Mario Stübi und Regula Müller namens der SP-Fraktion vom 4. April 2024: «Das Bruchquartier verdient weniger Stau», eingereicht. Der Motionär und die Motionärin beziehen sich auf die Entlastung der Quartiere vom Durchgangsverkehr. Konkret weisen sie auf die Situation im Bruchquartier hin, wo die Bruchstrasse zur Umfahrung des Hirschengrabens gebraucht werde. Aufgrund von Stausituationen auf der Bruchstrasse und der engen Platzverhältnisse können die stehenden Fahrzeuge vom Veloverkehr nicht umfahren werden. Aus Sicht des Motionärs und der Motionärin gibt es für den Veloverkehr keine sinnvolle Umfahrungsmöglichkeit der Bruchstrasse. Für die Velofahrenden brauche es eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation, von der gleichzeitig die Anwohnenden dank Lärmreduktion profitieren würden.

Der Motionär und die Motionärin fordern einen Planungsbericht zur nachhaltigen Entlastung des Bruchquartiers vom Durchgangsverkehr. Ziel müsse es sein, dass die Bruchstrasse für den motorisierten Individualverkehr nicht mehr zur Umfahrung missbraucht werden kann. Dies könne beispielsweise mit deutlich längeren Einbahnstrecken gewährleistet werden, die ein komplettes Durchfahren des Quartiers in beide Richtungen verunmöglichen. Dies wäre so auszugestalten, dass die Anwohnenden nicht schikaniert würden und die Zu- und Wegfahrt zu ihren Liegenschaften möglich bleibt. Dabei nehmen sie Bezug auf die Stellungnahme zum Postulat 84, Nico van der Heiden und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion, Judith Wyrsch und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion sowie Korintha Bärtsch und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion vom 28. April 2017: «Leitungssanierungen in der Bruchstrasse nutzen», vom Mai 2017. Darin hat der Stadtrat die Forderung zur Prüfung einer umfassenden Neugestaltung abgelehnt, aber die Überprüfung des Verkehrsregimes im Zusammenhang mit der Evaluation der Velostrasse in Aussicht gestellt.

4.2.2 Entwicklung der Bruchstrasse

Die Bruchstrasse war bis in die 1980er-Jahre als Parallelachse zu Hirschengraben und Obergrundstrasse eine viel befahrene Strasse, die bei Verkehrsproblemen auf der Hauptachse offiziell als Umfahrungsroute propagiert wurde. 1990 und 1996 wurde sie im Rahmen der «Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Stadtraums» etappenweise in eine Quartiersammelstrasse umgestaltet. An der einst baumlosen Strasse wurde eine Baumallee gepflanzt. Die Kreuzungsbereiche wurden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Aufpflästerungen versehen. Dadurch wurden die Trottoirs breiter und die Fussgängerquerungen kürzer. Sowohl die Verkehrsmenge als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten konnten durch die Gestaltungsmassnahmen reduziert werden.

2011 wurde das Postulat 182, Dominik Durrer, David Roth und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion vom 19. April 2011: «Bruchquartier vom Durchgangsverkehr entlasten», überwiesen. Daraufhin

wurde das heute bestehende Verkehrsregime in den Jahren 2012 bis 2014 unter breiter Mitwirkung im Quartier angepasst. Es handelte sich um einen Kompromiss, der sich sogar in einem gerichtlichen Beschwerdeverfahren beweisen musste. Die intensiven Diskussionen im Rahmen der Ausarbeitung wiesen auf die vielfältigen Nutzungen und sehr unterschiedlichen Wünsche und Meinungen im Quartier hin. Mit verschiedenen Erhebungen zwischen 2012 und 2015 konnte nachgewiesen werden, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bruchstrasse um zirka 50 Prozent zurückgegangen ist und rund 200 Fahrzeuge in der Spitzenstunde beträgt. Das Verkehrsregime bestätigte sich auch im Zusammenhang mit der als Pilotprojekt lancierten Velostrasse Taubenhaus-/Bruchstrasse, die sich seit ihrer Lancierung im Jahr 2016 bewährt hat. Zwischenzeitlich hat sich das Konzept von Velostrassen schweizweit etabliert. Bis zum Frühjahr 2024 gab es nur wenige Reaktionen auf das Verkehrsregime auf der Bruchstrasse mit dem Einbahnabschnitt von der Kasimir-Pfyffer-Strasse bis zur Klosterstrasse.

Abb. 4: Bruchstrasse von der Einmündung Baselstrasse bis zur Moosegg mit Einbahnabschnitt (rot)

Zwischen 4. März 2024 und 15. März 2025 war das Ränggloch für alle Verkehrsteilnehmenden gesperrt. Während dieser Bauzeit wurde der Verkehr zwischen Littau/Malters und Kriens-Obernau vom Kanton über Alternativrouten geleitet. Der Hirschengraben war dadurch in diesem Zeitraum mit Mehrverkehr belastet. Zu Spitzenzeiten kommt es nach wie vor – je nach Verkehrssituation – zu Ausweichverkehr (vgl. Antwort auf die Dringliche Interpellation 12 vom 24. Oktober 2024). Vom 15. April 2024 bis Ende 2024 hat ewl die Leitungen für Gas, Strom und Wasser in der Bruchstrasse erneuert. Zusätzlich wurden die Kanalisation und der Strassenbelag saniert. Der Verkehr wurde während der Bauzeit mit einem Einbahnsystem von der Baselstrasse Richtung Klosterstrasse geregelt. Der Veloverkehr wurde in Fahrtrichtung Baselstrasse über die Gibraltarstrasse geleitet, der übrige Verkehr fuhr via Hirschengraben.

Aufgrund der Bautätigkeiten war eine Umfahrung des Hirschengrabens über das Bruchquartier in dieser Zeit nicht attraktiv. In Fahrtrichtung Baselstrasse mussten die Fahrzeuge spätestens bei der Klosterstrasse baustellenbedingt wieder in den Hirschengraben einmünden. Es kommt in diesem Bereich zu Rückstausituationen, die über den Knoten Klosterstrasse/Bruchstrasse hinausgehen und auch den Busbetrieb der Linie 10 behindern. In Gegenrichtung kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich der motorisierte Individualverkehr den Weg durch das Quartier sucht: Der Motionär und die Motionärin erwähnen die Zähringerstrasse, die für den Verkehr offen ist.

4.2.3 Planungen im Bruchquartier

Abb. 5: Quelle: B+A 39/2021: «Initiative ‹Luzerner Velonetz jetzt!›» vom 20. Oktober 2021

Der Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» sieht eine Velohauptroute entlang der Bruch- und der Gibraltarstrasse bis zur Baselstrasse vor (F5). Zukünftig soll diese Achse mit einer angepassten Weiterführung beim Sentiknoten für die Velofahrenden ausgebaut werden. Dieses Vorhaben ist mit dem aktuellen Stand des kantonalen Masterplans Velo abgeglichen.

Der Kanton Luzern plant 2025 eine Sanierung des Unfallschwerpunktes Hirschengraben/Klosterstrasse. Damit wird das Verkehrsregime für den motorisierten Individualverkehr (MIV) dahingehend angepasst, dass der MIV vom Hirschengraben nicht mehr in die Klosterstrasse abbiegen kann (Einbahnstrassenabschnitt zwischen Bruchstrasse und Hirschengraben). Dafür wird auch die Lichtsignalanlage am Hirschengraben ergänzt.

Nach aktuellem Planungsstand werden die ersten Umsetzungsarbeiten für den Ausbau der thermischen Netze im Bruchquartier erwartet. Damit sichergestellt werden kann, dass die notwendigen Planungs- und Projektierungsarbeiten abgeschlossen und alle offenen Fragen im Umgang mit den Strassenräumen im Bruchquartier geklärt sind, bevor die Leitungsbauten der thermischen Netze im Quartier starten, sind die dafür notwendigen Planungsarbeiten unverzüglich anzugehen.

4.2.4 Musterquartier Bruch

Mit dem Bruchquartier soll ein Musterquartier entstehen, in dem aufgezeigt wird, was ein Klimaquartier alles umfassen kann. Im angestrebten Prozess sollen einerseits Sofortmassnahmen ergriffen werden, um das Quartier entsprechend der Motion 358 zeitnah vom Durchgangsverkehr zu befreien und erste Wirkungen zur Autobefreiung zu erzielen. Andererseits soll das Musterquartier dazu dienen, mit der Anwohnerschaft und weiteren Beteiligten ein Klimaquartier zu entwickeln, um daraus für die nachfolgenden Klimaquartierplanungen Erfahrungen zu sammeln. Das Bruchquartier bietet sich an, da dort aufgrund der Komplexität und der verschiedensten verkehrlichen Herausforderungen vielfältigste Fragestellungen geprüft werden können und mit einer Reduktion von Parkplätzen ein nennenswertes Potenzial zur Begrünung und Entsiegelung und für weitere quartierspezifische Anforderungen besteht.

Als Zielvorgabe stützt sich der Stadtrat auf die bereits beschlossenen Vorgaben aus den übergeordneten Strategien, wie die Klima- und Energiestrategie, die Mobilitätsstrategie und die Klimaanpassungs-strategie. Für das Musterquartier erachtet er hinsichtlich der Parkplatzreduktion eine Halbierung der öffentlichen Parkplatzzahlen als grobe Zielgrösse, ohne dabei die Ergebnisse aus dem Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» vorwegzunehmen. Die private Parkierung und die Erreichbarkeit der Liegenschaften werden nicht tangiert. Für Menschen mit Behinderungen sollen ausreichend IV-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Güterumschlagsflächen und Abstellplätze für Handwerkerinnen und Handwerker und Serviceleute auf öffentlichem Grund sollen in kurzer Distanz zur Verfügung gestellt werden, sofern keine Flächen auf Privatgrund vorhanden sind. Dabei soll auch auf erste Erfahrungen aus dem Test Winkelriedstrasse abgestützt werden. Die Betroffenen werden bei der Entwicklung des Musterquartiers eng einbezogen, um ihre Anliegen und Bedürfnisse eingeben zu können und damit «ihr» Klimaquartier zu prägen.

4.2.5 Entgegennahme und Abschreibung der Motion 358

Der Stadtrat teilt die Ansicht des Motionärs und der Motionärin, dass das Bruchquartier nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll. Es ist ihm ein Anliegen, für die Anwohnerschaft mit Sofortmassnahmen zeitnah erste Wirkungen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs zu erzielen. Der Stadtrat anerkennt, dass die Situation auf einzelnen Abschnitten der Bruchstrasse aufgrund der Verkehrsbelastungen und der Platzverhältnisse nicht zufriedenstellend ist, und sieht in der Entwicklung eines Musterklimaquartiers, unter Einbezug der Betroffenen, ein grosses Potenzial. Der Stadtrat ist daher bereit, die Motion entgegenzunehmen. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag zeigt er auf, wie er das Anliegen der Motion zur nachhaltigen Entlastung des Bruchquartiers vom Durchgangsverkehr umsetzen will. Damit ist die in der Motion enthaltene Forderung nach einem Planungsbericht erfüllt, sodass die Motion abgeschrieben werden kann.

4.3 Umsetzungsschritte zum Musterquartier

Die Umsetzungsschritte zum Musterquartier sind in vier Phasen aufgeteilt.

1. Sofortmassnahmen

Um baldmöglichst eine erste Wirkung, konkret eine Reduktion des Durchgangsverkehrs, zu erzielen, werden nach Annahme des Gegenvorschlags im Bruchquartier erste Sofortmassnahmen ergriffen. Diese beinhalten die Vermeidung des Durchgangsverkehrs mittels geeigneter Fahrverbotsabschnitte zwischen der Klosterstrasse und der Pilatusstrasse und der zeitnahen Anwendung der bis dahin vorliegenden Grundlagen aus dem Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern». Dafür ist vorgesehen, die Bruchstrasse und die Zähringerstrasse zwischen Pilatus- und Klosterstrasse sowie die Dufourstrasse rasch mit einem Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (öffentlicher Verkehr, Anwohnende und Zubringer gestattet) zu belegen. In diesen Strassen liegen rund 130 öffentliche Strassenparkplätze, von rund 370 öffentlichen Strassenparkplätzen im Quartier, die zugunsten von Begrünungsmassnahmen und anderen Nutzungen wegfallen. Die Durchfahrt über die Kasimir-Pfyffer-Strasse und die Vonmattstrasse sowie die Zu- und Wegfahrt zu allen Liegenschaften bleibt nach wie vor möglich.

Abb. 6: Fahrverbotsabschnitte als Sofortmassnahme

2. Entwicklung Musterquartier

Für das Musterquartier Bruch starten auf den damit freigespielten Flächen sofort die Planungen von Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen und die Weiterentwicklung des Verkehrsregimes in einem partizipativen Prozess im Quartier. Darin soll unter anderem geklärt werden, welche Strassenabschnitte beispielsweise in einem Einbahnregime befahren werden können und wie die Parkierung angeordnet werden soll, unter Anwendung der bis dahin vorliegenden Grundlagen aus dem Planungsbericht zu den «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern». Zudem wird die Wirkung der Verkehrsmassnahmen geprüft, und falls notwendig werden Anpassungen besprochen und umgesetzt. Der partizipative Prozess sieht vor, dass einerseits die Betroffenen im Quartier (Anwohnerschaft, Gewerbe, Quartierverein, Schule und weitere interessierte Quartiervertretungen) und andererseits auch Verbände (Fussverkehr, Pro Velo, VCS, TCS) sowie Fachvertreterinnen und -vertreter frühzeitig und während des gesamten Entwicklungsprozesses wiederholt einbezogen werden.

Gleichzeitig soll mit der Anwohnerschaft und weiteren Quartierkräften die Nutzung der freigespielten Flächen entwickelt werden, um die Entwicklung des Musterquartieres anzugehen. Da es bis zur Umsetzung mehrere Jahre dauert, sind zwischenzeitlich temporäre Massnahmen (z. B. Begrünung in Kästen, Sitzgelegenheiten usw.) vorgesehen. Auch die Lage von verschiedenen Flächen, z. B. Güterumschlagsplätze oder Handwerker- und Serviceparkierung kann darin getestet werden.

Die Arbeiten zum Musterquartier dienen auch dazu, prozessuale Anforderungen und Abläufe zu erkennen und laufend in die Entwicklung von Klimaquartieren und in die Umsetzungsplanung weiterer Klimaquartiere einfliessen zu lassen (vgl. Tabelle 1).

3. Projektierung Musterquartier
Anschliessend folgen die Projektierung (5) und das Baubewilligungsverfahren (6, 7) für die Umsetzung bis Ende 2029. Der Umsetzungskredit wird dem Grossen Stadtrat im Jahr 2029 mit einem B+A beantragt.

4. Umsetzung Musterquartier
Die Umsetzung der Massnahmen (8) erfolgt koordiniert mit den Leitungsbauten der ewl AG – vergleichbar mit der Gesamterneuerung Hirschmatt von 2015 bis 2017.

		2026		2027		2028		2029		2030 f.
	Sofortmassnahmen	x								
	Planung und Partizipation									
	Wirkungskontrollen Verkehr		x	x						
	Evaluation / Wissenstransfer Klimaquartiere									
	Vorprojekt									
	Bauprojekt							(B+A)		
	Bewilligungsverfahren									
	Umsetzung									

Tab. 2: Zeitplan und Übersicht über die Umsetzungsschritte

1. Sofortmassnahmen

Zeitnahe Publikation und Kommunikation; Umsetzung Fahrverbot und Parkplätze

2. Entwicklung Musterquartier (3 Jahre)

Planung und Partizipation Klimaquartier inkl. Planung und Umsetzung temporäre Begrünungsmassnahmen

Wirkungskontrollen Verkehr

Evaluation Klimaquartier / Bericht / laufender Wissenstransfer

3. Projektierung Musterquartier (2,5 Jahre)

Vorprojekt

Bauprojekt und B+A für Umsetzungskredit

Bewilligungsverfahren

4. Umsetzung Musterquartier

Ausführungsplanung und Umsetzung

4.4 Kosten und Ressourcenbedarf für die Umsetzung des Gegenvorschlags

Wie bei der Initiative kann die Kostenfolge auch für die Umsetzung des Gegenvorschlags nur sehr grob abgeschätzt und nicht wie bei Infrastrukturprojekten üblich, basierend auf einer entsprechenden Planung, ermittelt werden. Wie im Kapitel 2.2.1 Planungsprozess umschrieben, werden typischerweise zuerst Gebietsentwicklungskonzepte erarbeitet, und darauf abgestützt einzelne Infrastrukturprojekte erarbeitet.

Die Kostenschätzung beruht auf einer ersten Analyse der Rahmenbedingungen im Bruchquartier. Gesamthaft sind im Quartier 34’500 m^2 Strassenfläche (inkl. Trottoir) vorhanden. Es zeichnet sich ab, dass der Strassenraum des nördlichen Teils der Bruchstrasse zwischen Klosterstrasse und Baselstrasse,

aufgrund der diversen Parkhäuser und Erschliessungen, weniger Raum für Veränderungen bietet. Auch der heutige Baumbestand, der im Sinne eines Klimaquartiers erhalten werden soll, schränkt den Handlungsspielraum entlang der Bruchstrasse ein. Der grösste Spielraum wird im Bereich der Vonmatt-, Zähringer-, Pilatus- und Dufourstrasse, welche heute von Parkplätzen gesäumt sind, verortet. Mit den veranschlagten Mitteln können diejenigen Strassenräume umgestaltet werden, die aufgrund der Rahmenbedingungen Potenzial für eine Teilentsiegelung bieten. Dabei ist auch die Entsiegelung verbleibender Parkplatzflächen zu prüfen.

Für die Umsetzung der Initiative ist von einer Umgestaltung und Umnutzung von rund 17’000 m^2 Strassenfläche auszugehen. Wie diese Strassen ausgestaltet würden, welche Anteile entsiegelt und begrünt werden, muss im Projektverlauf hergeleitet werden. Der Einbezug der Quartierbevölkerung ist bei derart tiefgreifenden Veränderungen unabdingbar. Es gilt, neue, gute Lösungen für die Quartierversorgung zu entwickeln und gleichzeitig den Anliegen der Initiative gerecht zu werden. Der Aufwand für diese partizipativen Prozesse muss zeitlich und auch finanziell in den Planungs- und Projektierungsphasen berücksichtigt werden.

Um das Musterquartier im Sinne des Gegenvorschlags zu beplanen und die Erfahrungen für die weiteren Arbeiten zu den Klimaquartieren zu evaluieren, bedarf es für das Musterquartier einen Projektierungskredit (SIA-Planungsphasen 21–33), der sich wie folgt zusammensetzt:

– Honorarleistungen Gesamtplaner:	Fr.	700’000.–
– Sonstige Honorar- und Nebenleistungen:	Fr.	150’000.–
– Kommunikation und Partizipation:	Fr.	100’000.–
– Evaluation und Wirkungskontrollen:	Fr.	50’000.–
– Interner Aufwand TBA (PL Projekte):	Fr.	300’000.–
– **Gesamtkosten:**	**Fr.**	**1’300’000.–**

Die Planungs- und Projektierungskosten für die Umsetzung des Gegenvorschlags werden auf rund 1,3 Mio. Franken geschätzt. Die dafür notwendigen personellen Ressourcen setzen sich dabei zusammen aus einer Projektleitung für die Erarbeitung und Umsetzung der Sofortmassnahmen und die Entwicklung des Musterquartiers, die Evaluation der Massnahmen sowie den Wissenstransfer in weitere Klimaquartiere (Umsetzungsschritte 1 und 2). Diese Person zeichnet sich verantwortlich, die für das Musterquartier notwendigen Fachebenen einzubeziehen, den Partizipationsprozess mit allen Anspruchsgruppen in geeigneter Weise aufzubereiten, durchzuführen und darauf basierend das Musterquartier zu entwickeln. Zudem stellt die Projektleitung den Wissenstransfer in weitere Klimaquartiere sicher und leitet auch weitere Vorstudien im Zusammenhang mit der Oberflächenplanung im Umfeld geplanter thermischer Netze. Sie wird damit Anlaufstelle für sämtliche Fragen zu Klimaquartieren im Allgemeinen und zum Musterquartier Bruch.
Die anschliessenden Projektierungs- und Umsetzungsarbeiten (Umsetzungsschritte 3 und 4) werden vom Bereich Projekte des Tiefbauamtes durchgeführt.

Für die Umsetzung ist mit Kosten von mindestens 8 Mio. Franken, nach oben offen, zu rechnen. Die Entsiegelung der Strassenflächen und weitere bauliche Massnahmen sollen, wo möglich, zeitgleich und kombiniert mit Leitungsbauten umgesetzt werden, um Synergien zu nutzen. Die Umsetzungsdauer beträgt mehrere Jahre. Nicht eingerechnet sind die Folgekosten, das heisst die Kosten für den Betrieb und den Unterhalt der entsiegelten und begrünten Flächen.

Wie bereits im B+A 7/2024: «Mobilitätsstrategie 2024–2028» angekündigt, sind die personellen Ressourcen für die Vorstudien und verkehrlichen Planungsarbeiten für Klimaquartiere zu beschaffen. Für die Projektleitung der Sofortmassnahmen und die Entwicklung des Musterquartiers Bruch sowie den Wissenstransfer für die Entwicklung weiterer Klimaquartiere (Umsetzungsschritte 1 und 2) wird im zuständigen Bereich Mobilität des Tiefbauamtes für die Zeitdauer von drei Jahren eine befristete Vollzeitstelle benötigt.

4.5 Gegenvorschlag und Initiative im Vergleich

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der wichtigen Eckdaten der Initiative und des Gegenvorschlags. Zur Vergleichbarkeit werden sowohl die für die Initiative als auch die für den Gegenvorschlag notwendigen Gesamtkosten für die Planung und Projektierung inklusive der dazu notwendigen personellen Ressourcen der Stadt Luzern ausgewiesen. Für den Realisierungskredit wurden grobe Annahmen getroffen, je nach Eingriffstiefe und Synergien mit Leitungs- und Strassenbauten variieren die Kosten stark.

	Initiative	**Gegenvorschlag**
Beschreibung	Vier Quartiere autobefreien und begrünen	Musterquartier Bruchquartier
Massnahmen	Abbau **aller** öffentlichen Strassenparkplätze in den Quartieren Bruch, Hirschmatt, Neustadt und Kleinmatt (1'000 PP), allfällige Anpassungen private Parkierung und Verbot Durchgangsverkehr; Planung, Projektierung und Umsetzung von Begrünungs- und Entsiegelungsmassnahmen	Sofortmassnahmen: Reduktion der öffentlichen Strassenparkplätze im Musterquartier Bruch; Fahrverbotszone in Teilbereich; Planung und Projektierung Klimaquartier mit Partizipationsmöglichkeiten der betroffenen Anspruchsgruppen
Kosten für Planung und Projektierung	4 Mio. Franken	1,3 Mio. Franken
Personelle Ressourcen	200–300 Stellenprozent unbefristet	100 Stellenprozent (befristet für drei Jahre)
Umsetzungskosten	Mind. 30 Mio. Franken	Mind. 8 Mio. Franken
Weitere Bemerkungen	Planung und Projektierung laufen gleichzeitig, binden sehr viele Ressourcen, ohne Nutzung von Synergien, da unabhängig vom Aufbau thermischer Netze.	Parallel zum Musterquartier können die Planungsarbeiten weiterer Strassenzüge und Klimaquartiere im Abgleich mit Leitungsbauten flexibler erfolgen.

Tab. 3: Gegenüberstellung Initiative und Gegenvorschlag

5 Auswirkungen auf das Klima

Die Umsetzung von Klimaquartieren beinhaltet unter anderem Klimaanpassungsmassnahmen und per Definition Massnahmen, die eine umweltfreundliche Mobilität fördern. Strassenräume, die begrünt und entsiegelt sind, werden tendenziell kühler als die bestehenden versiegelten Flächen. Damit leisten sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag einen grossen Beitrag zur Reduktion von Hitzeinseln. Durch die Umsetzung von Sofortmassnahmen werden der Durchgangs- und der Parksuchverkehr reduziert, indem das Verkehrsregime geändert und die Parkplatzzahlen reduziert werden. Die Umsetzung führt zu Verbesserungen für den Fuss- und den Veloverkehr und leistet damit einen Beitrag zu einer Verkehrsverlagerung im Sinne der Klima- und Energiestrategie und der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Während die Initiative eine schnellstmögliche Umsetzung verlangt, was dazu führen kann, dass Strassenzüge mehrmals umgebaut werden, setzt der Gegenvorschlag auf die grösstmögliche Nutzung von Synergien mit geplanten Baumassnahmen. Damit werden Ressourcen sowie auch direkte und graue Energie bzw. Treibhausgasemissionen eingespart. Im Partizipationsprozess wird die Anwohnerschaft für die entsprechenden Themen für ein Klimaquartier sensibilisiert.

6 Ressourcenbedarf

6.1 Investitionskosten

Für die Umgestaltung des Bruchquartiers in ein Klimaquartier wird mit diesem Bericht und Antrag ein Projektierungskredit beantragt. Die Kostenschätzung beruht auf einer ersten Analyse der Rahmenbedingungen im Bruchquartier sowie auf Erfahrungen aus anderen Projekten.

Beschrieb	**Kosten (Fr.)**
1. Honorare und technische Arbeiten während der Planung	**1’150’000.–**
Bauherreneigenleistungen (Bereich Projekte TBA) (zirka Fr. 300’000.–), Honorare Gesamtplaner Phasen 21–33 (Fr. 700’000.–), weitere Honorare und Nebenleistungen (zirka Fr. 150’000.–)	
2. Diverses und Unvorhergesehenes	**150’000.–**
Allgemeine Kosten, Gebühren, Kommunikation und Partizipation (zirka Fr. 100’00.–), Evaluation und Wirkungskontrollen (zirka 50'000.–)	
Total Projektierungskosten (inkl. MWST)	**1’300’000.–**

6.2 Personelle Ressourcen

Eine Planung des Musterquartiers aus dem Gegenvorschlag ist in der Art bzw. Geschwindigkeit, wie sie im vorliegenden Bericht und Antrag dargelegt wird, ohne zusätzliche personelle Ressourcen nicht realisierbar. Gesamthaft ergibt sich für die Umsetzung des Gegenvorschlags beim Tiefbauamt, Bereich Mobilität, ein zusätzlicher Bedarf von 100 Stellenprozent für drei Jahre. Die Personalkosten für die entsprechenden Stellenprozente belaufen sich auf Fr. 157’500.– jährlich, das heisst insgesamt Fr. 473’000.– (gerundet). Die Stelle ist per 1. Januar 2026 zu besetzen (Stellen-ID 754) und ist befristet bis 31. Dezember 2028.

6.3 Gesamtausgabe

a. Entwicklungs- und Umsetzungskosten

Projektierung I414247.01, Phasen 21–33, vorliegender B+A 1,3 Mio. Franken
Realisierung I414247.02 offen

b. Personalaufwand

Die Personalkosten für die befristete Stelle für die Planung und Entwicklung von Klimaquartieren werden separat ausgewiesen und dem Globalbudget der Aufgabe 414 Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen verrechnet. Zur Bestimmung der Vollkosten werden beim Personalaufwand jeweils 25 Prozent für die Sozialleistungen und Flächenbereitstellungskosten hinzuaddiert. Die jährlichen Personalgesamtkosten berechnen sich wie folgt:

Stellenbezeichnung	**%-Satz**		**Durchschn. Bruttolohn 100 Stellenprozent p. a.**		**Vollkostenfaktor**		**Anzahl Jahre**		**Summe**
Projektleitung Verkehrsplanung	**100 %**	×	Fr. 126'000.–	×	125 %	×	3	=	Fr. 473’000.– (gerundet)

6.4 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für die Umsetzung des Gegenvorschlags zusätzliche 100 Stellenprozent für drei Jahre mit Ausgaben von jährlich 157’500.– bewilligt werden. Bei wiederkehrenden Ausgaben ist gemäss § 36 des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 (FHGG; SRL Nr. 160) vom Gesamtbetrag der einzelnen Betreffnisse auszugehen.

Für die Projektierung des Musterquartiers sollen Kosten in der Höhe von insgesamt 1,3 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimmbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 1 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. 1 GO dem fakultativen Referendum.

7 Finanzierung und zu belastendes Konto

Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 noch nicht enthalten.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigende Projektierung der Umgestaltung des Bruchquartiers in ein Klimaquartier sind dem Fibukonto 5010.03, Investitionsprojekt I414247.01, zu belasten.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigenden Personalkosten sind in den Konten des Personalaufwands der Kostenstelle 4141110, Mobilität, der Aufgabe 414 Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen, zu belasten.

8 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,
- die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» in eigener Kompetenz für gültig zu erklären;
- den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» zu empfehlen;
- für die Entwicklung des Musterquartiers gemäss Gegenvorschlag, inklusive zusätzlicher 100 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt, Bereich Mobilität, per 1. Januar 2026 (Stellen-ID 754, befristet bis 31. Dezember 2028), einen Sonderkredit von 1,773 Mio. Franken zu bewilligen;
- den Sonderkredit den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten;
- die Motion 358 zu überweisen und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 26. März 2025

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 12 vom 26. März 2025 betreffend

Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern»

– Gegenvorschlag mit Sonderkredit
– Behandlung und Abschreibung Motion 358,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004, § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 und Abs. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55h und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» ist gültig.

II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern» wird abgelehnt.

III. Für die Entwicklung des Musterquartiers gemäss Gegenvorschlag, inklusive zusätzlicher 100 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt, Bereich Mobilität, per 1. Januar 2026 (Stellen-ID 754, befristet bis 31. Dezember 2028), wird ein Sonderkredit in der Höhe von 1,773 Mio. Franken bewilligt.

IV. Die Motion 358, Mario Stübi und Regula Müller namens der SP-Fraktion vom 4. April 2024: «Das Bruchquartier verdient weniger Stau», wird überwiesen und gleichzeitig als erledigt abgeschrieben.

V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum, derjenige gemäss Ziffer III wird dem obligatorischen Referendum unterstellt. Ziffer III ist den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Anhang 1: Initiativbogen

Volksinitiative Stadt Luzern

BEGRÜNTE UND AUTOBEFREITE QUARTIERE FÜR LUZERN

junge gruene luzern

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form einer Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

Die Stadt Luzern beginnt unverzüglich mit der Projektierung einer Teilentsiegelung und Begrünung des Strassenraums, der, wo immer rechtlich möglich, autobefreiten Quartiere Bruch, Hirschmatt, Neustadt und Kleinmatt. Für die Projektierung und Ausführung sind entsprechende Ausgaben zu bewilligen.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte der Stadt Luzern unterschreiben. Wer das Begehren unterstützt, muss Namen und Vornamen handschriftlich und leserlich auf die Unterschriftenliste schreiben und sie unterzeichnen. Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung fälscht (Art. 282 des Strafgesetzbuches) oder wer bei der Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt (Art. 281 des Strafgesetzbuches), macht sich strafbar.

Nr.	Name	Vorname	Geburts-datum	Adresse (Strasse + Hausnummer)	Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Bestätigung der Stimmberechtigung (wird von der Stadtverwaltung ausgefüllt)

Diese Unterschriftenliste enthält _____(in Worten: _____) gültige Unterschriften von Stimmberechtigten der Stadt Luzern.

Luzern,_____ Der/Die Stimmregisterführer*in: _____

Das Initiativkomitee kann mit einfacher Mehrheit die Initiative zurückziehen und besteht aus:
Jona Studhalter, Friedenstrasse 7, 6004 Luzern - **Chiara Peyer**, Langensandstrasse 10, 6005 Luzern - **Julian Gerber**, Schibiweg 7, 6006 Luzern - **Julia Niederberger**, Imfangring 4, 6005 Luzern - **Samuel Asal**, Spitalstrasse 6, 6004 Luzern - **Chantal Fischer**, Hirtenhofstrasse 63, 6005 Luzern - **Gian Gabriel**, Mühlematttstrasse 10, 6004 Luzern

Ablauf der Sammlungsfrist 1. Mai 2024.
Bitte so schnell wie möglich, bis spätestens **13. April 2024**, auch teilweise ausgefüllt, zurücksenden an:
Junge Grüne Stadt Luzern, Brüggligasse 9, 6004 Luzern

Erläuterungen zur Initiative

BEGRÜNTE UND AUTOBEFREITE QUARTIERE FÜR LUZERN

junge grüne luzern

Entsiegelt und begrünt
Die Teilentsiegelung von Strassen- und Parkraum ermöglicht eine Begrünung der Quartiere. Dies verbessert die Luftqualität, die Bäume spenden Schatten und kühlen durch Verdunstung die Stadt. Im Sommer wird es kühler, denn im Vergleich zu Asphalt erhitzen sich Grünflächen nicht.

Autobefreit
Wo immer rechtlich möglich, werden die Quartiere autobefreit und Parkplätze aufgehoben. Diese Fläche kann durch Bäume begrünt, für Aussengastronomie oder für Kinder als Spielfläche genutzt werden.

Sichere Fuss- und Velowege
Dank der Teilentsiegelung können die Trottoirs für Fussgänger*innen verbreitert werden. Für Velofahrende werden sichere, breite und durchgängige Velowege installiert.

Nicht betreffen soll die Initiative:
- Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr
- Öffentlicher Verkehr
- Grundversorgung wie Post und Entsorgung
- Zu- und Ablieferung von Geschäften
- Weitere Ausnahmen sind möglich wie z.B. zum Zügeln, für Personen mit Gehbeeinträchtigungen

Quartiere und Strassen, die von der Initiative betroffen sind und von einer Begrünung und einer Autobefreiung profitieren:

BRUCH

Alle Strassen innerhalb des Perimeters Baselstrasse - Hirschengraben - Hallwilerweg - Obergrundstrasse - Sälistrasse - Vonmattstrasse (inklusive) - Gibraltarstrasse (inklusive).

HIRSCHMATT

Alle Strassen innerhalb des Perimeters Pilatusstrasse - Zentralsstrasse - Bundesplatz - Moosstrasse - Obergrundsstrasse.

NEUSTADT

Alle Strassen innerhalb des Perimeters Neustadtrasse (inklusiv) - Bireggstrasse - Bundesstrasse.

KLEINMATT

Alle Strassen innerhalb des Perimeters Bireggstrasse - Eschenstrasse (inklusiv) - Moosmattstrasse.

Anhang 2: Quartiersteckbriefe

Bruchquartier

Bruchstrasse

Zähringerstrasse

Pilatusstrasse

Nutzerstruktur

3’000 Einwohnerinnen und Einwohner
4’600 Beschäftigte
500 Kinder beim und um das Schulhausareal Säli
Bevölkerungsdichte 130 Personen pro Hektar (Ø SLU: 31 Pers./ha)

Nutzungen

Wohnen/Arbeiten/Einkauf/Freizeit
Hotels und Restaurants, Läden
Überkommunale Kirchen
Turnhallennutzungen durch Vereine
Neubau Pilatusplatz/Schmitte

Parkierung und Autos

374 öffentliche Strassenparkplätze
624 private Oberflächenparkplätze
209 Parkplätze in privaten Einstellhallen
228 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Einstellhallen
806 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Einstellhallen in der Nähe (Parkhaus Altstadt und Kesselturm)

ÖV-Anbindung

5 Bushaltestellen (Kasernenplatz, Hirzenhof, Pilatusplatz, Moosegg, Klosterstrasse)
Buslinie auf Pilatus-, Bruch- und Klosterstrasse (Linie 10)
Busverbindungen tagsüber mind. alle 10 Minuten
Gehdistanz zum Bahnhof Luzern < 1’000 m

Grünflächen / Freiflächen

Areal Kantonspolizei/Bruch
Schulhausareal-> Fussverkehr

Sonstiges

Autobahnanschluss Kasernenplatz direkt angrenzend
Mühlebachstrasse Privatstrasse
Klosterstrasse und Sälistrasse erschliessen Unter- und Obergütsch
Areal Kantonspolizei
Velohauptroute Bruch-/Gibraltarstrasse

Laufende Planungen

Leitungsbauten; Velohauptroutenabschnitte, Wärmeversorgung.

Politische Vorstösse

Motion 358, Mario Stübi und Regula Müller namens der SP-Fraktion vom 4. April 2024: «Das Bruchquartier verdient weniger Stau»

Hirschmatt

Hirschmattstrasse

Helvetiagärtli mit Migros

Habsburgerstrasse

Nutzerstruktur

2’600 Einwohnerinnen und Einwohner
8’700 Beschäftigte
Schulkinder (Kindergarten Hirschmatt; Wege zum Schulhausareal Säli)

Nutzungen

Arbeiten/Wohnen/Einkauf/Freizeit
Zentralbibliothek, Kirche, Theater
Hotels und Restaurants, Läden

Parkierung und Autos

364 öffentliche Strassenparkplätze
560 private Oberflächenparkplätze
160 Parkplätze in privaten Einstellhallen
69 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Einstellhallen
381 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Einstellhallen in der Nähe (Parkhaus Kantonalbank und Flora)
1 Güterumschlagsfläche
7 IV-Parkplätze
25 Taxistandplätze

ÖV-Anbindung

5 Bushaltestellen (Bahnhof, Bundesplatz, Kantonalbank, Pilatusplatz, Moosegg)
Buslinien auf Hirschmattstrasse (4, 6, 7, 8, 21)
Busverbindungen tagsüber mind. alle 3 Minuten
Gehdistanz zum Bahnhof Luzern < 700 m

Grünflächen / Freiflächen

Vögeligärtli und Helvetiagärtli

Sonstiges

Bahnhof Luzern direkt angrenzend
Velohauptrouten Winkelriedstrasse und Habsburgerstrasse
Hirschmattstrasse (bzw. Zentralstrasse) wichtige MIV-Achse

Laufende Planungen

Umsetzung Entsiegelung Waldstätterstrasse
Test Winkelriedstrasse
Masterplan Umfeld Bahnhof Luzern

Politische Vorstösse

Postulat 33, Claudio Soldati und Regula Müller namens der SP/JUSO-Fraktion vom 26. Dezember 2024: «Vom Helvetiaplatz zum Helvetiapark»
Postulat 264, Mario Stübi und Benjamin Gross namens der SP-Fraktion vom 25. Mai 2023: «Murbacherstrasse im Sinne der Klimastrategie»

Neustadt

Bleicherstrasse

Birkenstrasse

Mythenstrasse

Nutzerstruktur

3’700 Einwohnerinnen und Einwohner
1’200 Beschäftigte
Schulkinder (Kindergarten Himmelrich, Betreuung Neuweg, Wege zu den Schularealen Säli und Moosmatt)

Nutzungen

Wohnen/Arbeiten/Einkauf/Freizeit
Restaurants, Läden

Parkierung und Autos

115 öffentliche Strassenparkplätze
280 private Oberflächenparkplätze
295 private Parkplätze in Einstellhallen
73 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Einstellhallen (Parkhaus Bundesstrasse/abl und Bleicherstrasse/SPAR)

ÖV-Anbindung

3 Bushaltestellen (Paulusplatz, Bundesplatz, Steghof)
Buslinien am Quartierrand
Gehdistanz zum Bahnhof Luzern < 1’200 m

Grünflächen / Freiflächen

Bleichergärtli

Sonstiges

Velohauptroute Neustadtstrasse
Trennungswirkung durch Bahneinschnitt
Privatstrassenabschnitte (Claridenstrasse, Spannortstrasse, Ulmen-, Birken-, Ahornstrasse)

Laufende Planungen

Wegfall bestehende Parkierungsanlage Bleicherstrasse 10 infolge Neubau

Kleinmatt

Lindenhausstrasse

Kleinmattstrasse

Bireggstrasse

Nutzerstruktur

1’100 Einwohnerinnen und Einwohner
600 Beschäftigte
Schulkinder (Wege zum Schulareal Moosmatt)

Nutzungen

Wohnen/Arbeiten/Freizeit
Neubad/Paulusheim/Kirche
Restaurants, Läden

Parkierung und Autos

165 öffentliche Strassenparkplätze
101 private Oberflächenparkplätze
117 private Parkplätze in Einstellhallen
73 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Einstellhallen in der Nähe (Parkhaus Bundesstrasse/abl)
1 IV-Parkplatz

ÖV-Anbindung

4 Bushaltestellen (Paulusplatz, Eichhof, Breitenlachen, Steghof)
Buslinien am Quartierrand
Gehdistanz zum Bahnhof Luzern < 1’500 m

Grünflächen / Freiflächen

keine

Sonstiges

Velo- und Fussachse Freigleis und Bleicherstrasse
Standort Feuerwehr und Zivilschutz (bis zum Umzug auf das «ewl Areal»)

Laufende Planungen

Neubadareal inkl. Umgebung
Strassenraumgestaltung Kleinmatt-/Bireggstrasse
Sanierung Wasserleitungen
Sanierung Kanalisation
Sanierung Elektrotrassen

Anhang 3: Laufende Projekte

	Massnahme	Bezug zum Initiativbegehren	Umsetzung
	Umgesetzte Massnahmen		Bis 2025
1	Bergstrasse	Entsiegelung und Begrünung von Parkplätzen inkl. Baumpflanzungen. Zudem wurde eine Begegnungszone eingerichtet.	2022–2023
2	Entsiegelung Parkplatzfläche Krematorium	1'000 m² Asphalt wurde entfernt und durch verschiedene, luft- und wasserdurchlässige Oberflächen ersetzt. Neu gibt es hier Mergelflächen, Schotterrasen und Blumenwiesen.	2023
3	Umgestaltung Lindenstrasse	Attraktivierung des Strassenraums durch Abbau von Parkplätzen, partielle Entsiegelung sowie Realisierung eines Spielplatzes.	2023–2024
4	Entsiegelung Bundesplatz (Kantonsstrasse)	Aufhebung der Parkierung auf der Zentralstrasse vor dem Capitol. Die Fläche wurde entsiegelt und begrünt.	2024
5	Leumattpark	Rückbau einer ehemaligen Wendeschlaufe, um die Fläche des angrenzenden Parks zu vergrössern.	2024
6	Neustadtstrasse	Entsiegelung und Begrünung einer Fläche von 200 m² sowie Baumpflanzungen. Die Velo- und Motorradparkplätze sind mit einem durchlässigen Retentionsboden versehen.	2024–2025
	Massnahmen in Umsetzung		2024–2026
1	Neue Bahnhofstrasse	Autobefreiter und entsiegelter sowie bepflanzter Strassenabschnitt.	2024–2026
2	Optimierung Knoten Gundoldingen	Optimierung des Strassenraums und Entsiegelung des Parkplatzes beim Schulhaus Utenberg.	2025
3	Aufwertung Waldstätterstrasse	Schaffung eines auto- und motorradfreien Raums mit entsiegelten und begrünten Flächen.	2025
4	Entsiegelung Schweizerhofquai	Grosse Flächen des Schweizerhofquais werden entsiegelt und die Standort-bedingungen für die bestehenden Bäume verbessert.	2025–2026
5	Verkehrsregime Dreilinden	Während der Sanierung der Dreilindenstrasse wurde das Potenzial des Verkehrsregimes für eine Reduktion des Durchgangsverkehrs und zur Steigerung der Zuverlässigkeit des Busbetriebes geprüft. Für die weiteren Planungen ist ein Test geplant.	2025–2026
6	Test Winkelriedstrasse	Mit dem temporären Test Winkelriedstrasse soll geprüft werden, wie der stark genutzte und mit vielen Nutzungsansprüchen belegte innerstädtische Strassenraum klarer und gemäss der Mobilitäts-, Klima- und Energiestrategie entwickelt bzw. ausgestaltet werden kann.	2025–2026
7	Strassensanierung Höhenstrasse, Waldstrasse, Heiterweit	Umsetzung von erarbeiteten Bausteinen zum Schwammstadtprinzip.	2025–2026

		Weiterführende Optimierung der Planung zur Verbesserung des Stadtklimas durch Begrünung, Entsiegelung und integrales Wassermanagement.	
8	Umgestaltung und Sanierung Lidostrasse	Reduktion der Flächen für die Parkierung MIV, Entsiegelung und Begrünung.	2026
9	Geissmattpark	Entsiegelte und begrünte Räume unter Anwendung des Schwammstadtprinzips.	2026–2027
	Massnahmen in Planung		
1	«ewl Areal» und Gesamtprojekt Unterlachen	Der Allmändlibach wird offengelegt und die Industriestrasse verkehrsberuhigt sowie begrünt. Die Zahl der öffentlichen Parkplätze wird reduziert. Umliegende Strassen (Unterlachenstrasse, Kellerstrasse und Geissensteinring) werden saniert und aufgewertet.	2026/2027
2	Längweiherstrasse/Fluhmühlerain	Prüfung von Entsiegelungspotenzial im Rahmen der Strassensanierungen.	2027
3	Entsiegelung Vorzone Allmend	Grossflächige Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen.	2027
4	Neugestaltung Inseli	Neugestaltung mit möglichst hohem Begrünungs- und Entsiegelungsanteil.	2027/2028
5	Gebietsentwicklung Kleinmatt und Strassenraumgestaltung Kleinmatt-/Bireggstrasse	Quartier Kleinmatt	2028
6	Neugestaltung Würzenbach- und Kreuzbuchstrasse	Reduktion der Verkehrsfläche zugunsten einer breiten Flanierzone inkl. Begrünung.	2028
7	Sanierung Untere Cheerstrasse und Grünauring	Aufwertung des Strassenraums, Prüfung von Entsiegelungspotenzial im Rahmen der Strassensanierung.	2029
8	Entsiegelung Löwenplatz	Teilentsiegelung und Verkehrsbefreiung des Löwenplatzes.	2029
9	Neugestaltung Tribschenstrasse	Reduktion der Verkehrsfläche, Parkplatz-reduktion und Entsiegelung/Begrünung.	2030
10	BGK Gasshof- und Grubenstrasse	Klimaangepasste Strassenräume und Quartierplatz.	2030
11	Gesamtprojekt Moosmattstrasse	Strassensanierung unter Berücksichtigung der aktuellen städtischen Vorgaben.	noch offen
12	Neugestaltung Franziskanerplatz-Übergangsbereich Innenhof Regierungsgebäude	Parkplatzreduktion und Entsiegelung/Begrünung.	noch offen
13	Reusspark	Aufwertung des Strassenraums und Anschluss an den öffentlichen Freiraum durch Reduktion der Verkehrsfläche.	noch offen
14	Fuss- und Veloachse Alpenquai	Aufwertung des Strassenraums und Teilentsiegelungen.	noch offen
15	Vorstudie Werftplatz	Klimaangepasster, attraktiver öffentlicher Raum.	noch offen