



Regierungsrat

Luzern, 8. Juni 2021

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 513

Nummer: A 513
Protokoll-Nr.: 732
Eröffnet: 15.03.2021 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Keller Daniel und Mit. über die geplante neue Y-Achse / Sanierung Pilatusplatz

Zu Frage 1: Wurden der bisherige Grosskreisel und die alternative sechsspürige Y-Achse neutral und mit gleich intensivem Aufwand erarbeitet? Welche externen Studien wurden für die Y-Variante in Auftrag gegeben?

Ja, es wurde je ein Vorprojekt gemäss den Vorgaben der SIA und VSS erarbeitet.

Im Gesamtprojekt Pilatusplatz werden die baulichen Bedürfnisse von mehreren Bauherrschaften gebündelt. REAL, ewl Energie Wasser Luzern und die städtische Siedlungsentwässerung sanieren ihre Werkleitungen. Der Kanton definierte seine Bedürfnisse mit drei Projektaufträgen gemäss dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen und der Unterhaltsplanung:

- Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/ Bahnhofstrasse in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Krienbach
- Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen) mit Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG
- Belagssanierung. Der Kanton (gemäss der Vereinbarung über die Zuständigkeiten für Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Luzern vom 1. Januar 2017) und die anderen Bauherrschaften beauftragten die Stadt Luzern (Tiefbauamt) mit der Projektleitung für dieses Gesamtprojekt. Die Organisation erfolgte mittels Projektaufträgen bzw. Zusammenarbeitsvereinbarungen.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern zwei Vorprojekte mit unterschiedlicher Verkehrsführung inklusive der notwendigen Zusatzberichte erarbeiten lassen. Folgende Dokumente liegen vor:

- Vorprojekt Stand Juli 2018 (auf Basis heutiger Verkehrsführung)
- Road Safety Audit über das Vorprojekt 2018
- Vorprojekt Stand Februar 2021 (Neue Verkehrsführung)
- Road Safety Audit über das Vorprojekt mit der neuen Verkehrsführung
- Lärmbericht über die beiden Vorprojekte

Die Vorprojekte enthalten neben den üblichen Plänen auch den Bericht über die Verkehrsmodellierung. Ein Road Safety Audit-Bericht überprüft das Vorprojekt von unabhängiger Seite auf mögliche Verkehrssicherheitsgefahren.

Im Sommer 2018 hat die Stadt mitgeteilt, dass seitens der von der Stadt eingesetzten Begleitgruppe (mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Quartiervereinen, Anrainerinnen und Anrainern usw.) Widerstand gegen das Vorprojekt mit heutiger Verkehrsführung aus dem Jahr 2018 zu erwarten ist. Es wurde beantragt, die während der Bauzeit geplante Verkehrsführung als permanente Lösung zu untersuchen. Daraufhin hat die Stadt auf eigene Kosten Machbarkeitsstudien erstellen lassen. Nach Vorliegen dieser Studien hat die Stadt mit Schreiben vom 25. Oktober 2018 beantragt, auf Basis der städtischen Machbarkeitsstudien am Pilatusplatz eine neue Verkehrsführung zu prüfen. Mit Schreiben vom 28. Dezember 2018 hat die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur mitgeteilt, dass eine neue Verkehrsführung am Pilatusplatz mittels Vorprojekt zu prüfen sei. Ein Variantenentscheid werde auf Basis der beiden Vorprojekte durch die zuständigen Instanzen des Kantons gefällt. Zusätzlich zum 2. Vorprojekt hat die Stadt auf eigene Kosten mit einer städtebaulichen Studie weitere Abklärungen vorgenommen. Aktuell befinden sich die beiden Vorprojekte in der kantonalen Vernehmlassung.

Zu Frage 2: Wie sind die Entscheidungskompetenzen geregelt: Wann wird von wem final über die Projektvariante entschieden?

Die Kantonsstrassen stehen gemäss Strassengesetz (StrG; SRL Nr. [755](#)) unter der Hoheit des Kantons. Die Entscheidungskompetenz obliegt somit dem Kanton Luzern. Gemäss § 45 [StrG](#) beschliesst ihr Rat alle vier Jahre ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Bauprogramm bezeichnet anhand von Übersichtsplänen und Beschreibungen die Linienführung, den Ausbaustandard in den Grundzügen und die mutmasslichen Kosten der Bauvorhaben. Der Pilatusplatz ist im aktuellen Bauprogramm für Kantonsstrassen enthalten. Die weitere Planung und Realisierung wird Ihr Rat mit dem nächsten Bauprogramm beschliessen.

Unser Rat wird somit Ihrem Rat mit der Botschaft zum nächsten Bauprogramm für die Kantonsstrassen die Bestvariante für den Pilatusplatz zur Aufnahme ins nächste Bauprogramm beantragen. Die Interessen der Stadt Luzern werden gemäss der im [StrG](#) vorgesehenen Vernehmlassung zum Bauprogramm für die Kantonstrassen berücksichtigt.

Zu Frage 3: Wie sind dabei die Interessen aller direkt betroffenen Anwohner und Gewerbetreibenden (Geschäfte, Dienstleister usw.) für beide Projekte erfragt und berücksichtigt worden – und in die Projekte eingeflossen?

Für die Erarbeitung der beiden Vorprojekte hat der Kanton die Projektleitung gemäss der Vereinbarung über die Zuständigkeiten für Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Luzern vom 1. Januar 2017 dem Tiefbauamt der Stadt Luzern übertragen. Die Projekterarbeitung wird durch eine Begleitgruppe bestehend aus Anwohnerinnen und Anwohnern, Gewerbetreibenden, Quartiervereinen usw. begleitet.

Zu Frage 4: Welche Vor- und Nachteile sieht der Regierungsrat bei der bisherigen, richtungsgetrennten Strassenführung?

Aktuell sind beide Vorprojekte in der kantonalen Vernehmlassung. Vor- und Nachteile der beiden Vorprojekte werden erst mit den Ergebnissen der Vernehmlassung vorliegen und ausgewiesen. Erst aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung wird unser Rat eine Bestvariante zur Weiterbearbeitung zuhanden des nächsten Bauprogramms beantragen.

Zu Frage 5: Welche funktionellen Vor- und Nachteile weist die neue Y-Achse mit sechs Fahrspuren auf? Wurden in diesem Zusammenhang die Auswirkungen auf die umliegenden Quartiere geprüft (Vor- und Nachteile)?

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu Frage 4.

Zu Frage 6: Ist während der Sanierungsphase die Beibehaltung der bisherigen Verkehrsführung grundsätzlich möglich (Vermeidung der Gefahr eines «Providuriums»)?

Gemäss aktuellem Planungsstand des Vorprojekts ist der REAL-Sammelkanal im Bereich Bürgerstrasse bis nördlicher Teil der Obergrundstrasse für dessen Sanierung zu öffnen. Dabei sind der Kanal und der Kanaldeckel massiv zu verstärken. Während dieser Phase ist die Baustellenverkehrsführung via Hallwilerweg die einzig mögliche.

Zu Frage 7: Wie präsentieren sich die beiden Varianten bezüglich der Gesamtkosten? Und wer übernimmt die Sanierungskosten?

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu Frage 4. Die Kosten und die Kostenteiler sind Teil dieser Vernehmlassung. Im Grundsatz trägt jede Bauherrschaft die eigenen Kosten.

Zu Frage 8: Welche Variante wird seitens des Kantons favorisiert – und aus welchen konkreten Gründen?

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu Frage 4. Die Bestvariante hat die Projektvorgaben gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen sowie der Unterhaltsplanung und Finanzplanung zu erfüllen. Dabei sind die Verkehrssicherheit und die Gewährung der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden sowie die Bedürfnisse der Betroffenen zu berücksichtigen. Bevor seitens des Kantons eine Variante favorisiert werden kann, ist eine intensive Auseinandersetzung mit den Resultaten der Vernehmlassung unabdingbar.