



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 22. März 2006 (StB 237)

B+A 12/2006

Umgestaltung Hirschmatt- strasse zwischen Viktoria- platz und Bundesplatz

**Vom Grossen Stadtrat
beschlossen am
8. Juni 2006**

Bezug zur Gesamtplanung 2006–2010

Leitsatz B: Luzern macht mobil.

Stossrichtung B1: Die Stadt fördert und unterstützt die Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems, welches die verschiedenen Verkehrsmittel zweckmässig einsetzt und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.

Projektplan: I62040

Übersicht

Die Hirschmattstrasse ist einer der wichtigsten Strassenzüge in der Stadt. Sie dient der Erschliessung des Neustadtquartiers und ist gleichzeitig ein Lebensnerv des öffentlichen Verkehrs und vieler Werkleitungen der Stadt Luzern. Fünf Buslinien führen durch die Hirschmattstrasse, und alle Busse der vbl (über 1'500 pro Tag) benützen diese Strasse vom Depot zum Bahnhof und umgekehrt. Viele wichtige Hauptleitungen der ewl sind in dieser Strasse untergebracht und bedürfen einer dringenden Sanierung.

Im Zusammenhang mit den zu sanierenden Kanalisationsleitungen wird seit Jahren eine Umgestaltung der Hirschmattstrasse diskutiert. Im Postulat 150, Peter Muheim und Christa Stocker namens der GB-Fraktion, vom 5. Oktober 2001 „Aufwertung Hirschmatt“ wurde in diesem Zusammenhang gefordert, ein Konzept für die Verkehrsorganisation und Gestaltung des öffentlichen Raumes der Hirschmattstrasse zu erarbeiten. Die Umsetzung sollte mit der anstehenden Sanierung der Kanalisation koordiniert werden. Der Stadtrat war bereit, den Forderungen des Postulates für den Bereich der oberen Hirschmattstrasse nachzukommen. Inzwischen konnte die Kanalisation innen saniert und damit ohne Eingriffe in den Strassenraum instandgesetzt werden. Durch die jetzt anstehende Erneuerung bzw. Sanierung aller übrigen Werkleitungen müssen das gesamte Trottoir und ein Grossteil der Fahrbahn aufgebrochen werden. Dazu kommen die vielen zu sanierenden Queranschlüsse der Werkleitungen, die weitere Aufbrüche über die gesamte Strassenbreite zur Folge haben. Es ist also der Zeitpunkt für eine umfassende Erneuerung gekommen.

Aufgrund der anstehenden Umgestaltung und der schon damals vorgesehenen Sanierungen der Werkleitungen wurden seit Jahren nur minimale Massnahmen zur Instandhaltung der Strasse, des Trottoirs und der Baumallee vorgenommen. Untersuchungen wie Kernbohrungen und Deflektionsmessungen ergaben, dass die Strasse und das Trottoir vom Belag bis hin zum Untergrund in einem sehr schlechten Zustand sind und einer umfassenden Sanierung bedürfen. Auch kranke Bäume wurden aufgrund der anstehenden Bauarbeiten nur teilweise er-

setzt. Daher gibt es keine durchgehende Baumreihe mehr, und die notwendigen Baumscheiben fehlen gänzlich.

Das Projekt „Umgestaltung Hirschmattstrasse“ sieht den bestehenden und ursprünglichen Strassenquerschnitt mit einer Breite von 9,20 m über die gesamte Länge zwischen Bundesplatz und Viktoriaplatz vor. Dieser Strassenquerschnitt gewährleistet das Kreuzen von zwei Bussen bei einer gleichzeitig stattfindenden Anlieferung im Strassenraum, was aufgrund der hohen Busfrequenzen und Anlieferungsdichten in der Hirschmattstrasse wichtig ist.

Mit der Begradigung der Strasse kann das Trottoir im Bereich Bundesplatz bis Waldstätterstrasse auf über 4 m verbreitert werden. Davon profitieren vor allem Passanten und Fahrgäste, welche im Bereich Kleintheater auf den Bus warten. Die Bushaltestelle Bundesplatz Richtung Viktoriaplatz wird zwischen die Waldstätterstrasse und Habsburgerstrasse verschoben, um den Abfluss des Verkehrs vom Bundesplatz gewährleisten zu können.

Auch im Bereich der Zentral- bzw. Hochschulbibliothek wird die Strasse begradigt, was zu einer Aufhebung der heutigen Ausbuchtung führt. Die Strassenränder verlaufen damit auf einer Flucht. Dies ermöglicht die Pflanzung einer durchgehenden Baumreihe. Auf beiden Trottoirseiten wird die Baumart Pyrus gepflanzt. Die Verbreiterung der Trottoirs und die entsprechenden Baumgruben gewährleisten eine nachhaltige Entwicklung der Pflanzen. Mit einem Baumabstand von 11 m ist auch weiterhin eine Anlieferung im Trottoirbereich möglich.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
1.1 Sanierungsbedarf	5
1.2 Historische Entwicklung und Bedeutung der Hirschmattstrasse	5
1.3 Verkehrliche Bedeutung der Hirschmattstrasse	6
2 Planungsprozess	7
3 Projekt	8
4 Kosten	9
4.1 Kostenteiler Stadt Luzern und ewl	9
4.2 Effektive Kosten für die Stadt Luzern	10
5 Zeitplan	11
6 Antrag	11
Anhang	
▪ Plan Projekt „Neuaufbau und Umgestaltung der Hirschmattstrasse“	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Sanierungsbedarf

Viele wichtige Hauptleitungen der ewl sind in der Hirschmattstrasse untergebracht und bedürfen einer dringenden Erneuerung oder Sanierung. Zusätzlich zu den Gas-, Wasser- und Elektroleitungen müssen auch die Telefonleitungen zwischen Bundesplatz und Viktoriaplatz saniert werden. Die Kanalisationsleitung in der Hirschmattstrasse konnte bereits im Jahre 2004 innensaniert werden. Da die Kanalisation in der Hirschmattstrasse vom Mischsystem auf das Trennsystem umgestellt werden soll, ist der Neubau einer Reinwasserleitung vorgesehen. Mit einer Erneuerung bzw. Sanierung aller Werkleitungen muss das gesamte Trottoir und ein Grossteil der Fahrbahn aufgebrochen werden. Dazu kommen die vielen zu sanierenden Queranschlüsse der Werkleitungen, die weitere Aufbrüche über die gesamte Strassenbreite zur Folge haben.

Im Zusammenhang mit den zu sanierenden Werkleitungen wurde seit Jahren eine Umgestaltung der Hirschmattstrasse diskutiert. Daher wurden nur minimale Massnahmen zur Instandhaltung der Strasse, des Trottoirs und der Baumallee vorgenommen. Untersuchungen wie Kernbohrungen und Deflektionsmessungen ergaben, dass die Strasse und das Trottoir vom Belag bis hin zum Untergrund in einem sehr schlechten Zustand sind und einer umfassenden Sanierung bedürfen. Auch kranke Bäume wurden aufgrund der anstehenden Umgestaltung und der schon lange vorgesehenen Sanierung der Werkleitungen nur teilweise ersetzt. Daher gibt es keine durchgehende Baumreihe mehr, und die notwendigen Baumscheiben fehlen gänzlich. Unter den bestehenden Umständen kann sich ein Baum in der Hirschmattstrasse nicht entwickeln, und er hat nur eine kurze Lebenserwartung.

1.2 Historische Entwicklung und Bedeutung der Hirschmattstrasse

Das Hirschmattquartier ist im Inventar der neueren Schweizer Architektur (INSA) verzeichnet und ist im Zonenplan der Stadt Luzern der Ortsbild-Schutzzone B zugeteilt. Diese Zone bezweckt den Schutz des äusseren Erscheinungsbildes erhaltenswerter Stadtteile und umfasst vorwiegend Gebiete der geschlossenen Bauweise.

In allen grösseren Städten entwickelten sich die Städte vom Zentrum aus nach der Peripherie. Im Süden von Luzern entwickelte sich die Stadt aber genau entgegengesetzt, indem am äussersten Ende des Stadtbaubezirks eine grössere Gebäudegruppe entstanden war, die den auf ihre Selbstständigkeit und Abgeschlossenheit passenden Namen „Neustadt“ erhalten hatte. Im Jahre 1874 wurde wegen der Zunahme der Bauten und des Verkehrs der Bericht und Antrag für die Erstellung von drei neuen Strassen, der Hirschmattstrasse, der Moosstrasse und der Neustadtstrasse, an die Versammlung der Einwohnergemeinde gestellt. Die für den damaligen Verkehr des Neustadt- und Moosgebietes wichtigste Strasse, die Hirschmattstrasse, sollte die Altstadt mit der „Neustadt“ verbinden. Sie verlief als nächste Verbindungslinie vom Hirschengraben aus in Richtung des damaligen Fussweges über die Hirschmatt, vom Zentrum der alten Stadt zur Neustadt. Schon damals wurde der heute bestehende Fahrbahnquerschnitt von 9 m projektiert. Weitere 9 m ergaben ein beidseitiges Trottoir. Auch die Anpflanzung von schattenspendenden Baumreihen war vorgesehen. Mit der Neuorganisation des Bahnhofs 1894–1897 wurden neue Siedlungsgebiete freigesetzt, und es entstand die heute noch sichtbare, für das Hirschmattquartier typische Blockrandbebauung im Schachbrettmuster. Aus dieser Entwicklung muss die Hirschmattstrasse im stadträumlichen Zusammenhang als Ort von grosser Bedeutung gesehen werden.

1.3 Verkehrliche Bedeutung der Hirschmattstrasse

Heute ist die Hirschmattstrasse von der Bedeutung her eine Sammelstrasse mit sowohl verkehrs- als auch nutzungsorientiertem Charakter. Sie dient einerseits dem öffentlichen Verkehr, andererseits auch dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr. Der durchschnittliche tägliche Verkehr liegt bei etwa 10'000 Fahrzeugen. Der Anteil des Schwerverkehrs macht über 15 % aus, wobei der Grossteil des Schwerverkehrsanteils auf den öffentlichen Busverkehr entfällt.

Für den öffentlichen Verkehr ist die Hirschmattstrasse eine der bedeutendsten Achsen. Über sie führen die Trolleybuslinien 4, 6, 7 und 8 sowie die Autobuslinie 21. Weil die Verkehrsbetriebe Luzern vbl AG ihr Depot im Gebiet Tribtschen haben, fahren zudem alle ein- und ausfahrenden Busse durch die Hirschmattstrasse. Insgesamt wird die Hirschmattstrasse täglich von über 1'500 Bussen befahren.

Der Veloverkehr hat in der Hirschmattstrasse eine eher untergeordnete Funktion, da die sehr velofreundlich ausgebaute Parallelstrasse (Winkelriedstrasse) als Hauptveloachse durch das Hirschmattquartier dient.

Neben der verkehrlichen Bedeutung hat die Hirschmattstrasse mit den vielen Ladengeschäften, Dienstleistungsbetrieben und nicht zuletzt mit dem nach wie vor beträchtlichen Wohnanteil auch eine wichtige nutzungsorientierte Funktion. Diese zeigt sich besonders deutlich in den Bedürfnissen der Anlieferung. Wo die Anlieferung nicht rückwärtig erfolgen kann, findet

sie heute grösstenteils im Übergangsbereich Strasse/Trottoir statt. Kleinere Fahrzeuge werden dabei zwischen den Alleebäumen abgestellt, grössere Fahrzeuge bleiben im Bereich der Fahrbahnen stehen.

Parkplätze sind an der Hirschmattstrasse keine vorhanden. So sind sowohl Anwohnerinnen und Anwohner als auch die Kundschaft der Ladengeschäfte und übrigen Betriebe vorwiegend zu Fuss unterwegs. Diese Kundschaft macht einen grossen Teil des beträchtlichen Fussgänger-aufkommens der Hirschmattstrasse aus. Der zweite bedeutende Teil des Fussgängerverkehrs ist den für die Quartierschliessung wichtigen Bushaltestellen Bundesplatz und Kantonalbank zuzuschreiben.

2 Planungsprozess

Im Zusammenhang mit den zu sanierenden Werkleitungen wurde auch die Umgestaltung der Hirschmattstrasse studiert. Bereits 1997 lagen erste Ideen für eine mögliche Umgestaltung vor. Es wurde eine Begradigung der Strasse im Bereich der Zentralbibliothek und beim Bundesplatz vorgesehen. Zudem sollte eine Busspur realisiert werden. Das Projekt sah vor, nur einzelne Bäume zu ersetzen.

Mit B+A 24/2001 vom 8. August 2001 wurde der Rahmenkredit für die Erneuerung und Optimierung der öffentlichen Abwasseranlagen in der Stadt Luzern unter anderem auch für den Bereich Hirschmattstrasse vom Viktoriaplatz bis Bundesplatz bewilligt. In diesem Zusammenhang wurde mit Postulat 150 von Peter Muheim und Christa Stocker namens der GB-Fraktion vom 5. Oktober 2001 gefordert, ein Konzept für die Verkehrsorganisation und Gestaltung des öffentlichen Raumes der Hirschmattstrasse zu erarbeiten und dessen Umsetzung mit der anstehenden Sanierung der Kanalisation zu koordinieren. Der Stadtrat war bereit, den Forderungen des Postulates für den Bereich der oberen Hirschmattstrasse nachzukommen. Das Postulat wurde überwiesen.

Als Grundlage für eine mögliche Umgestaltung wurde ein verkehrstechnisches Gutachten von der Emch+Berger AG über die Möglichkeiten zur Änderung des Verkehrsregimes und zur Beschleunigung des ÖV auf der Hirschmattstrasse eingeholt. Das Gutachten zeigt, dass der Durchgangsverkehr nicht von der Hirschmattstrasse wegverlagert werden kann, ohne dass es im angrenzenden, übergeordneten Netz zu erheblichen Behinderungen kommt. Weiter heisst es, dass die Markierung einer Busspur im mittleren Abschnitt der Hirschmattstrasse die einfachste und zweckmässigste Variante ist, um den Busverkehr in den Spitzenstunden zu beschleunigen. Gleichzeitig wurde eine Befragung der Geschäftsleute der Hirschmattstrasse zu ihrer Anliefersituation vorgenommen. Es zeigte sich, dass in allen Abschnitten der Hirschmattstrasse über den ganzen Tag hinweg Anlieferungen stattfinden. Nachdem diese Ergebnisse vorlagen, wurde eine erste Infoveranstaltung durchgeführt. Hierzu waren der Quartierverein,

die Hauseigentümer und die Geschäftsleute aus dem Nahbereich der Hirschmattstrasse eingeladen. Aufgrund der Resultate des verkehrstechnischen Gutachtens, der Befragung und dieser Infoveranstaltung wurden durch den beigezogenen Gestalter Robert Gissinger zwei Hauptvarianten entwickelt: eine mit Busspur (9-m-Variante) und eine ohne Busspur (7-m-Variante). Beide Varianten unterscheiden sich lediglich in der Breite des Strassenquerschnittes von 7 m bzw. 9 m zwischen der Waldstätter- und der Murbacherstrasse. Eine genaue Überprüfung der Auswirkungen mittels Verkehrssimulation zeigte, dass eine Minimierung des Strassenquerschnittes von 9,00 auf 7,00 m nicht ohne massive, negative Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz, insbesondere am Bundesplatz und am Viktoriaplatz, möglich ist. Beide Varianten wurden anlässlich einer zweiten Infoveranstaltung am 16. November 2004 präsentiert und diskutiert. Ferner wurden die Varianten in der Verkehrskommission und in der Stadtbaukommission diskutiert. Beide Kommissionen sprachen sich für die Beibehaltung der heutigen Strassenbreite und den Verzicht auf eine Busspur aus.

3 Projekt

Das Projekt sieht die Beibehaltung des bestehenden Strassenquerschnitts mit einer Breite von 9,20 m vor. Der Strassenquerschnitt gewährleistet das Kreuzen von zwei Bussen bei einer gleichzeitigen Anlieferung im Strassenraum, was aufgrund der hohen Busfrequenzen und Anlieferungsichten in der Hirschmattstrasse wichtig ist.

Um den ursprünglichen, städtebaulichen Charakter der Strasse wiederherzustellen und grössere Trottoirbreiten in den Bereichen vor der Zentralbibliothek und zwischen der Waldstätter- und der Murbacherstrasse zu erreichen, wird eine Begradigung der Strasse vorgenommen. Im heutigen Ausbauzustand der Strasse sind diese Bereiche besonders problematisch, da die Trottoirbreiten inklusive Bäumen zum Teil nur 2 m betragen. Mit der Verbreiterung können nun 2,5 m reine Trottoirbreite für den Fussgängerverkehr sichergestellt werden. Das Trottoir wird im Bereich Bundesplatz und Waldstätterstrasse auf 4,4 m verbreitert. Davon profitieren vor allem Passanten und Fahrgäste, welche im Bereich Kleintheater auf den Bus warten. Die Bushaltestelle Bundesplatz Richtung Viktoriaplatz wird zwischen die Waldstätter- und die Habsburgerstrasse verschoben, um den Abfluss des Verkehrs vom Bundesplatz gewährleisten zu können.

Auch im Bereich der Zentral- bzw. Hochschulbibliothek wird die Strasse begradigt, was zu einer Aufhebung der heutigen Ausbuchtung führt. Dies ermöglicht die Pflanzung einer durchgehenden Baumreihe. Die jetzt bestehende Möglichkeit, den Bus an der Haltestelle Kantonalbank in Richtung Bundesplatz zu überholen, muss jedoch aufgehoben werden. Eine verkehrstechnische Analyse der Signalpläne und ein zweiwöchiger Probeversuch während der Baustelleninstallation bei der Innensanierung der Kanalisationsleitung ergab, dass kein Rückstau auf den Viktoriaplatz von wartenden Fahrzeugen hinter einem haltenden Bus entsteht.

Für den Fall, dass es doch einmal zu Rückstauungen kommen sollte, wird zur Vorbeugung eine Stauschleife im Einmündungsbereich Viktoriaplatz/Hirschmattstrasse installiert. Diese bewirkt, dass von der Lichtsignalanlage Viktoriaplatz so lange keine Fahrzeuge in die Hirschmattstrasse eingelassen werden, bis sich der Rückstau aufgelöst hat.

Die breiteren Trottoirs lassen über die gesamte Strassenlänge die Anpflanzung von Bäumen zu. Auf beiden Trottoirseiten werden entsprechend dem ursprünglichen Zustand, Baumreihen gepflanzt, und es wird eine einheitliche Baumart (Pyrus) gewählt. Der heutige Baumabstand wird von durchschnittlich 5 m auf neu 11 m erhöht. Somit ist eine Anlieferung von kleinen Lastwagen auch im Trottoirbereich ohne Behinderung des fliessenden Verkehrs möglich. Die Wahl von Baumscheiben mit überfahrbaren Gussrosten und unterirdischem Wurzelkanal ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung der Bäume und lässt eine Anlieferung im Trottoirbereich zu, ohne den Bäumen Schaden zuzufügen.

Mit StB 2260 vom 18. November 1981 wurde das Vordach vor dem Haus Hirschmattstrasse 28 auf öffentlichem Grund bewilligt. Es dient den Busspassagieren an der Haltestelle Kantonalbank Richtung Bundesplatz als Witterungsschutz. Sollte es das öffentliche Interesse erfordern, kann die Bewilligung nach Ablauf von 10 Jahren ohne Entschädigung zurückgezogen werden. Mit der Umgestaltung der Hirschmattstrasse soll nun das Vordach entfernt und durch einen neuen Unterstand ersetzt werden. Die Grösse und die Gestaltung des Vordachs sind momentan noch offen, werden aber mit den Eigentümern und der Stadtplanung während der Ausarbeitung des Bauprojektes festgelegt. Auch für die gegenüberliegende Bushaltestelle Kantonalbank Richtung Viktoriaplatz und die Bushaltestellen am Bundesplatz sind neue Unterstände vorgesehen.

Mit dem vorliegenden Projekt wird der städtebaulichen Bedeutung der Hirschmattstrasse wie auch ihrer verkehrlichen Funktion Rechnung getragen, und die Aufenthaltsqualität der Strasse wird nachhaltig verbessert.

Im Rahmen des Lärmschutzprogramms (LSP) ist es möglich, dass eine Lärmschutzmassnahme die Einführung von Tempo 30 ist. Es ist geplant, das LSP 2006 zu starten.

4 Kosten

4.1 Kostenteiler Stadt Luzern und ewl

Die Werkleitungen in der Hirschmattstrasse müssen saniert werden, und es besteht ein öffentliches Interesse an der Sanierung der Strasse sowie einer einhergehenden Umgestaltung. Daher hat sich die Stadt Luzern mit der ewl AG am 14. November 2005 auf einen Kostenteiler geeinigt, bei dem die beiden Parteien je die Hälfte der Instandsetzung der Strasse im Bereich

der ewl-Gräben übernehmen. Die Gräben, die unter dem Planum entstehen, werden vollumfänglich von der ewl getragen.

4.2 Effektive Kosten für die Stadt Luzern

Die Gesamtkosten des Projektes inklusive Gräben für die Werkleitungen belaufen sich auf rund 4 Mio. Franken. Die Höhe der Kosten ergibt sich aufgrund des schlechten Zustandes der Strasse, da ein kompletter Neuaufbau vorgenommen werden muss.

Die effektiven Kosten für die Stadt Luzern unter Berücksichtigung des Kostenteilers sind im Folgenden nach Arbeitsgattung aufgelistet. Bei der nachstehenden Kostenzusammenstellung wurde von einem gewöhnlichen Strassenbaustandard ausgegangen. Die Kosten beinhalten die Aufwendungen für die Umsetzung des „Plan lumière“. Weitergehende gestalterische Massnahmen, welche von Quartierorganisationen gewünscht werden, sind denkbar, sofern sie privat finanziert werden und städtebaulich vertretbar sind. Die Planung allfälliger Gestaltungsmaßnahmen wird zusammen mit den Antragstellern im Detailprojekt vorgenommen.

Vorstudien (NPK 000)	Fr. 70'000.–
Kosten Vorprojekt	
Vorbereitungs-, Rodungs- und Abbrucharbeiten (NPK 100)	Fr. 121'000.–
Tiefbau (NPK 200)	Fr. 1'469'000.–
Erdarbeiten	Fr. 302'000.–
Foundation und Materialgewinnung	Fr. 255'000.–
Pflästerungen und Abschlüsse	Fr. 159'000.–
Belagsarbeiten und Betonarbeiten	Fr. 570'000.–
Kanalisation und Entwässerung	Fr. 126'000.–
Signalisierung und Markierung	Fr. 57'000.–
Ausbauarbeiten (NPK 600)	Fr. 765'000.–
Busunterstände	Fr. 100'000.–
Beleuchtung nach „Plan lumière“	Fr. 115'000.–
Bepflanzung	Fr. 550'000.–
Übrige Aufwendungen (NPK 800)	Fr. 1'020'000.–
Öffentlichkeitsarbeit, Bewilligungen	Fr. 55'000.–
Vermessung und Nachführung	Fr. 150'000.–
Honorare	Fr. 310'000.–
Unvorhergesehenes	Fr. 266'000.–
MWST 7,6 %	Fr. 239'000.–
Total Baukosten	Fr. 3'445'000.–

5 Zeitplan

Die Ausführung der Umgestaltung soll nach den Sanierungen der Werkleitungen in 2 Etappen erfolgen. Die erste Etappe ist im Herbst 2007 vorgesehen. Das gesamte Projekt wird in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Luzern und der ewl geplant und ausgeführt.

6 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb,

- für die Umgestaltung der Hirschmattstrasse zwischen Viktoriaplatz und Bundesplatz einen Kredit von Fr. 3'445'000.– zu bewilligen,
- die Aufwendungen im Vermögensausweis unter dem Abschnitt Verwaltungsvermögen einzusetzen und ordentlich abzuschreiben,
- das Postulat 150, Peter Muheim und Christa Stocker namens der GB-Fraktion, vom 5. Oktober 2001 „Aufwertung Hirschmatt“, als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 22. März 2006

Urs W. Studer
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 12 vom 22. März 2006 betreffend

Umgestaltung Hirschmattstrasse zwischen Viktoriaplatz und Bundesplatz,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. c, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 2 lit. a und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Für die Umgestaltung der Hirschmattstrasse zwischen Viktoriaplatz und Bundesplatz wird ein Kredit von Fr. 3'445'000.– bewilligt.
- II. Die Aufwendungen für das Projekt „Umgestaltung Hirschmattstrasse zwischen Viktoriaplatz und Bundesplatz“ gemäss Ziffer II werden im Vermögensausweis unter dem Abschnitt Verwaltungsvermögen eingesetzt und ordentlich abgeschrieben.
- III. Das Postulat 150, Peter Muheim und Christa Stocker namens der GB-Fraktion, vom 5. Oktober 2001: „Aufwertung Hirschmatt“, wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 8. Juni 2006

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Guido Durrer
Ratspräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

