Stadt
Luzern
Stadtrat

Antwort

auf die

Dringliche Interpellation Nr. 253 2004/2008

von Anton Holenweger
namens der SVP-Fraktion
vom 12. März 2007
(StB 227 vom 21. März 2007)

Wurde anlässlich der 32. Ratssitzung vom 26. April 2007 beantwortet.

Ungeklärte Fragen zum B+A 5/2007 – 2. Planungskredit Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern

Das Projekt Tieflegung und Doppelspur Zentralbahn (zb) kam dank enormen politischen Anstrengungen auf die Liste der dringlichen Projekte des Infrastrukturfonds. Der Entscheid erfolgte im Oktober 2006, das Projekt muss im Juli 2007 dem BAV zur Genehmigung eingereicht werden, damit der Baubeginn Ende 2008 erfolgen kann. Zurzeit laufen die Projektierungsarbeiten und parallel dazu die Rechtserwerbe auf Hochtouren. Folgeprojekte, wie die Ausgestaltung der zukünftigen Veloachsen, werden später bearbeitet. Die Volksabstimmungen in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie in der Stadt Luzern sind auf 24. Februar 2008 terminiert. In der Vorlage werden den Stimmberechtigten neben dem Hauptprojekt auch alle weiteren, direkt durch die Tieflegung ausgelösten Folgeprojekte mit entsprechenden Kosten unterbreitet. Aufgrund vorstehender Ausführungen können im jetzigen Zeitpunkt nicht alle gestellten Fragen abschliessend beantwortet werden.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:
Wer ist der Bauherr?

Bauherr ist der Kanton Luzern. Die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern leisten Beiträge gemäss Kostenverteiler und bilden zusammen mit weiteren Körperschaften (zb, SBB, Gemeinden) das politisch-strategische Steuerungsgremium zur Umsetzung dieses Schlüsselprojektes des Aggloprogramms.

Zu 2.:
Wer ist nach Erstellung der Bauten auf dem Stadtgebiet Werkeigentümer?

Werkeigentümerin der neuen Bahnanlagen ist die Zentralbahn AG.

Stadt Luzern
Sekretariat Grosser Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 13
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch
www.StadtLuzern.ch

Zu 3.:
Wie wird der Zweiradverkehr, nachdem dieser auf dem Trassee der heutigen Brünigbahn fährt, über die Horwerstrasse geleitet?

Die neue Radroute auf dem heutigen Trassee der zb soll in das revidierte kantonale Radroutenkonzept aufgenommen werden. Für die Ausgestaltung existieren noch keine Projekte. Eine Rahmenbedingung für die verkehrliche Ausgestaltung ist das noch ausstehende Resultat der Zweckmässigkeitsbeurteilung Luzern Süd (Spange Süd usw.) und deren Berücksichtigung in der Revision der BZO.

Zu 4.:
Wird der Zweiradverkehr auf dem gleichen Niveau über die Horwer- bzw. Arsenalstrasse geführt oder soll dieser mit einer Unterführung unter den beiden vorangehend erwähnten Strassen geleitet werden?

Siehe Antwort auf Frage 3.

Zu 5.:
Werden für die Velofahrer Signalanlagen bei den einzelnen Übergängen installiert?
a) Steghof
b) Voltastrasse
c) Horwerstrasse
d) Arsenalstrasse

Siehe Antwort auf Frage 3.

Zu 6.:
Wie ist konkret vorgesehen, die Velofahrer im Bereich Arsenalstrasse zu führen?

Siehe Antwort auf Frage 3. Insbesondere bezüglich der Anbindung des Kulturwerkplatzes Luzern-Süd ist die Bedeutung des zukünftigen Güterverkehrs zu/und vom Kupferhammer noch abzuklären.

Zu 7.:
Wie geht das Projekt „Tieflegung der Zentralbahn" weiter, wenn vor dem 31.12.2008 nicht mit dem Bau begonnen werden kann? Ein Spatenstich ist noch kein Baubeginn nach Rechtsprechung.

Der Spatenstich ist als Baubeginn definiert und findet am 9. Dezember 2008 statt. Es werden als erste Arbeiten Vorbereitungsarbeiten wie Werkleitungsumlegungen eingeleitet.

Zu 8.:
Die SVP-Fraktion fordert den Stadtrat auf, die folgenden Folgekosten aufzuzeigen:
a) Haltestelle Steghof
b) Anpassung des städt. Strassennetzes
c) Anpassung für vbl-Haltestellen
d) Erstellung der Velowege
Interessant wäre für den GRSTR ein Ausweis / eine Schätzung der totalen Kosten der notwendigen Folgebauten sowie die daraus entstehende finanzielle Belastung, die sich für die Stadt Luzern ergeben würde.

a) Die Kosten für die Haltestellen Allmend und Steghof betragen gemäss Kostenschätzung Vorprojekt insgesamt 35 Mio. Fr., davon 23 Mio. Fr. für Allmend und 12 Mio. Fr. für Steghof. Die Kosten Steghof sollen optimiert werden durch die eingeleiteten Abklärungen zur Reduktion des Güterverkehrs und die Erkenntnisse aus dem Rahmenplan Bahnhof. Aus diesem Grund wurde die Realisierung der Haltestelle zeitlich verschoben.

b) Das Projekt zb stellt die bestehenden Strassenflächen grundsätzlich wieder her. Auch die Zentralbahn-bedingten konzeptionellen Korrekturen an den Strassen gehen ebenfalls zulasten zb (vgl. c). Als einzige Ergänzung am Strassennetz kann der Kreisel Horwerstrasse bezeichnet werden, wobei hier noch Kostenteilerverhandlungen ausstehend sind.

c) (Vgl. b) Die Anpassung der Haltestellen der Linie 20 erfolgt im Projekt zb, die Erstellung der Anhaltekanten für die Einsatz-Busse an Veranstaltungen ebenfalls.

d) Die Wiederherstellung des vom Projekt zb betroffenen Wegnetzes ist Sache des Projektes. Die Realisierung der Langsamverkehrsachse ist noch nicht so weit konkretisiert, dass Aussagen über Kosten und Kostenteiler gemacht werden könnten.

Es ist vorgesehen, sämtliche durch die Tieflegung zb bedingten weiteren Projekte und deren Kosten zusammen mit dem Kostenanteil an die Tieflegung dem Volk am 24. Februar 2008 zu unterbreiten.

Zu 9.:
Wie werden zu einem späteren Zeitpunkt und in Jahrzehnten die Kosten baulicher Unterhalt und Erneuerung der Zentralbahn auf dem Stadtgebiet verteilt?

Der Unterhalt erfolgt durch die Zentralbahn und wird den Bestellern der Angebote nach üblicher Praxis über Betriebskosten in Rechnung gestellt. Der Kanton Luzern wird seine Betreffnisse gemäss ÖVG den Gemeinden zur Hälfte in Rechnung stellen, woran die Stadt voraussichtlich rund 10 % übernehmen wird.

Zu 10.:
Müssen Enteignungsverfahren für die Tieflegung der Zentralbahn eingeleitet werden?

Das Projekt zb strebt die Regelung aller Rechtserwerbe im freihändigen Verfahren an (vgl. 11).

Zu 11.:
Nach welchem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren wird das Projekt aufgelegt und genehmigt?

Es ist angestrebt, sämtliche Rechtserwerbe vor der Planauflage zu regeln. Es ist das ordentliche Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht vorgesehen.

Zu 12.:
Wie sieht der Modalsplit der Velofahrer aus, um die neue Veloverbindung auf dem alten Trassee der Brünigbahn zu begründen?

Der Anteil Velofahrer auf der Achse Kriens–Luzern heute und in Zukunft wird im Rahmen der Projektbearbeitung untersucht werden. Die Zweckmässigkeit der Veloachse ist aber unbestritten, weshalb sie auch als wesentliche Massnahme zugunsten des Langsamverkehrs Teil des Aggloprogramms ist.

Stadtrat von Luzern

Stadt
Luzern
Stadtrat