



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
16. Mai 2019
beantwortet.**

Antwort

auf die

Dringliche Interpellation 286

Christian Hochstrasser, Irina Studhalter und
Mirjam Landwehr namens der G/JG-Fraktion
vom 24. April 2019
(StB 279 vom 15. Mai 2019)

Änderung K 13 Fluhmühle

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Das Gesamtverkehrskonzept Luzern Nord erstreckt sich vom Kasernenplatz bis zur Sprengi in Emmenbrücke. Gemäss kantonalem Bauprogramm 2015 bis 2018 wird dieser Gesamtprojektperimeter in zehn aufeinander abgestimmte Projekte unterteilt. Das Teilprojekt K 13 Luzern–Emmenbrücke, Abschnitt Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse (inkl.), lag vom 13. November bis 12. Dezember 2017 (Baulinienplan) und vom 23. November bis zum 12. Dezember 2017 (Strassenprojekt) öffentlich auf. Gegen das Projekt gingen Einsprachen ein. Die vier zum Strassenprojekt und die drei zu den Baulinien eingegangenen Einsprachen konnten gütlich beigelegt und als erledigt erklärt werden. Die städtischen Fachstellen wurden seitens Kanton in die Projektentwicklung mitbezogen. Damit konnten bereits zu einer frühen Phase der Projektentwicklung die für die Stadt wichtigen Aspekte wie städtebauliche Aspekte, Bedürfnisse Mobilität, Anliegen Umweltschutz usw. eingebracht werden. Mit Stadtratsbeschluss 480 vom 16. August 2017 hat der Stadtrat dem Projekt zugestimmt. Mit Regierungsratsentscheid Nr. 137 vom 12. Februar 2019 wurde das Projekt bewilligt.

Die konkreten Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Wie beurteilt der Stadtrat die städtebaulichen Aspekte der geplanten Änderung der K 13 zwischen Fluhmühle und Einmündung Lindenstrasse?

Über den gesamten Abschnitt der K 13 zwischen Seetalplatz und Kreuzstutz ist eine Verbreiterung der Strassenfläche (zusätzliche Busspur und Radstreifen) vorgesehen. Der Abschnitt Fluhmühle bis Einmündung Lindenstrasse (inkl.) ist neben der Strassenverbreiterung vor allem durch die Erhöhung der SBB-Überführung Fluhmühle geprägt. Diese Überführung wird zusätzlich 30 cm erhöht, um die für die Spange Nord erforderliche Fluhmühlebrücke über die Reuss anschliessen zu können. Der Stadtrat ist zur Erkenntnis gelangt, dass die Spange Nord nicht stadtvträglich gestaltet werden kann. Er hat den Bund und den Kanton daher aufgefordert, auf die Realisierung der Spange Nord zu verzichten.

Im Bereich Fluhmühle–Lindenstrasse zeichnet sich eine Siedlungserneuerung ab. Dies ermöglicht es, die neuen Voraussetzungen des Strassenraums (insbesondere Höhenlage der Strasse) auf die neue Bebauung (insbesondere Höhenlage Erdgeschoss) abzustimmen. Die städtebauliche Studie

Fluhmühle–Lindenstrasse ist abgeschlossen. Die Integration des vorliegenden Projekts ist sichergestellt. Die erheblichen Eingriffe wurden in das Stadt- und Landschaftsbild integriert und werden wo erforderlich mit dem Bebauungsplan gesichert.

Zu 2.:

Wie beurteilt der Stadtrat das Erfordernis der Anhebung der SBB-Brücke (Lichtraumprofil) für die Linie Luzern–Langnau–Bern (Richtung Littau)?

Mit dem Ausbau muss die ohnehin stark sanierungsbedürftige SBB-Überführung Fluhmühle ersetzt werden. Es ist für den Stadtrat nachvollziehbar, dass bei einem Neubau der Brücke die heute gültigen Anforderungen und Normen eingehalten werden. Die Einhaltung des erforderlichen Lichtraumprofils wurde durch die SBB vorgegeben. Damit Fahrzeuge regelkonform auf der Linie verkehren dürfen, über welche im Raum Fluhmühle die neue Reussbrücke erstellt wird, muss die technische Ausführung die Kriterien der Interoperabilität erfüllen (IOP-Anforderungen an Strecken des Ergänzungsnetzes, BAV Okt. 2013). Dies bedeutet, die Strecke muss alle Anforderungen für einen diskriminierungsfreien Netzzugang im Europäischen Netzverbund aufweisen. Dem Stadtrat ist nicht bekannt, dass es dazu Alternativen gegeben hätte.

Zu 3.:

Beurteilt der Stadtrat die Anhebung im geplanten Umfang und über die ganze geplante Länge als zwingend nötig?

Die Spange Nord ist im Bauprogramm 2019 bis 2022 des Kantons Luzern enthalten und die Planung dazu in vollem Gange. Der Kanton stimmt daher sein Projekt der K 13 auf das Projekt Spange Nord ab. Dadurch wird das Projekt aufwärtskompatibel, d. h., ein Anschluss der Spange Nord, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms und des Bauprogramms für Kantonsstrassen ist, wäre möglich, ohne diesen jedoch zu präjudizieren. Die maximale Erhöhung der Strasse gegenüber heute beträgt 2,40 m. Um das Lichtraumprofil der SBB einhalten zu können, sind mindestens 1,56 m erforderlich; dazu kommt die Brückenkonstruktion, was eine Erhöhung der Strasse gegenüber heute von rund 2,10 m ergibt. Die Berücksichtigung des Anschlusses der Spange Nord bedingt eine zusätzliche Erhöhung um 30 cm, was die besagten 2,40 m ausmacht. Da der Stadtrat die Spange Nord ablehnt, ist für ihn diese Erhöhung um 30 cm jedoch nicht zwingend notwendig. Er kann aber verstehen, dass der Kanton sein Projekt aufwärtskompatibel gestaltet.

Zu 4.:

Ist der Stadtrat auch über alternative Varianten der Erweiterung des Lichtraumprofils seitens der SBB informiert worden?

Nein, der Stadtrat wurde nicht über alternative Varianten informiert und hat auch keine Kenntnis davon, ob solche überhaupt existieren. Gemäss dem technischen Bericht wurde die Höhenlage der SBB-Überführung Fluhmühle im optimierten Bauprojekt namentlich durch das geforderte Lichtraumprofil der SBB unter der für die Spange Nord erforderlichen Brücke über die Reuss bestimmt.

Zu 5.:

Falls es für die SBB eine andere Lösung gäbe, würde es der Stadtrat begrüßen, wenn der Kanton auf die Anhebung der Strasse verzichten würde?

Wie aus dem technischen Bericht zum Projekt ersichtlich, ergab sich die Höhenlage aufgrund der Vorgaben seitens SBB und des Projekts Spange Nord. Die Berücksichtigung des Anschlusses der Spange Nord bedingt eine um rund 30 cm höhere Überführung (siehe dazu auch Antworten auf Fragen 2 und 3).

Zu 6.:

Der Stadtrat hat am 26. [recte: 16.] August 2017 dem Projekt unter Auflagen zugestimmt. Welche Auflagen wurden damals gemacht?

Es wurden Auflagen zum Umgang mit Neophyten, zum Lichtraumprofil für Fussgängerinnen und Fussgänger, zur Unterhaltsregelung, zur Bushaltestelle Fluhmühle, zum Radstreifen beim Knoten Fluhmühlerain und zur Koordination mit anderen laufenden Projekten gemacht.

Zu 7.:

Der Regierungsrat schreibt, dass diese Auflagen im Projekt berücksichtigt würden. Wie beurteilt der Stadtrat die Umsetzung seiner Auflagen?

Im Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung sind die Auflagen der Stadt und deren Berücksichtigung im Projekt beschrieben. Die Auflagen werden wie folgt berücksichtigt:

- Neophyten: Die erforderlichen Massnahmen werden im Rahmen des Ausführungsprojekts geprüft.
- Lichtraumprofil für Fussgängerinnen und Fussgänger: Die Kandelaber der Beleuchtung wurden angepasst.
- Unterhaltsregelung: Das Unterhaltskonzept wird im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet.
- Bushaltestelle Fluhmühle: Die Fussgängerschutzinsel wird so verlängert, dass Überholmanöver auszuschliessen sind.
- Radstreifen Knoten Fluhmühlerain: Signalisation und Markierung werden in einem separaten Verfahren verfügt. In diesem Rahmen werden die notwendigen Massnahmen zwischen der Stadt Luzern und der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, Verkehrsmassnahmen (vif VM), festgelegt.
- Koordination mit anderen Projekten: wird koordiniert.

Zu 8.:

Wie stellt sich der Stadtrat zur Situation, dass mit der Botschaft 156 bereits CHF 1,7 Millionen als Vorinvestition für die Spange Nord getätigt werden?

Wie bereits in der Antwort auf Frage 3 erwähnt, wird die neue Überführung in der Höhe so weit angepasst, dass eine allfällige spätere Anbindung der Spange Nord und des Autobahnanschlusses Lochhof an die K 13 mit einer neuen Brücke über die Reuss möglich ist. Ohne Spange Nord fiel die Erhöhung der SBB-Überführung um rund 30 cm geringer aus. Dadurch wird die Aufwärtskompatibilität des Projekts sichergestellt, ohne dieses zu präjudizieren. Sofern man diese Aufwärtskompatibilität wünscht, scheinen die damit einhergehenden Mehrkosten von rund 6 Prozent verhältnismässig.

Stadtrat von Luzern

