

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
11. Mai 2017
teilweise überwiesen.**

Stellungnahme

zum

Dringlichen 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

(StB 267 vom 10. Mai 2017)

Leitungssanierungen in der Bruchstrasse nutzen

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Die Postulantinnen und Postulanten beziehen sich auf das Projekt der Erneuerung der Werkleitungen und der Kanalisation in der Bruchstrasse. Mit einem Dringlichen Postulat wird der Stadtrat gebeten, die Oberflächengestaltung und das Verkehrsregime zu überprüfen und allenfalls anzupassen sowie die Velo- und Fussverbindung durch die Bruchstrasse während der Baustellenzeit aufrechtzuerhalten.

Das Projekt an der Bruchstrasse reiht sich ein in eine Art „Gesamterneuerungskonzept“ der Werkleitungen und der Kanalisation in der Stadt Luzern. Im zeitlichen Ablauf sind die Projekte „Hirschmatt“ und „Kleinstadt“ dem Abschnitt an der Bruchstrasse vorgelagert. Die Sanierung in der Bruchstrasse bildet die Voraussetzung, damit anschliessend die Abschnitte Baselstrasse und Pilatusplatz angegangen werden können. Das Projekt wurde im Jahr 2012 aufgrund der Bedarfsanmeldung im Bereich Gas- und Wasserleitung durch ewl ausgelöst. Um mögliche Synergien zu nutzen, wurde seitens Stadt die Kanalisation überprüft und als sanierungsbedürftig ausgewiesen. Die entsprechenden Kosten sind via B+A 2/2013: „Erneuerung der öffentlichen Siedlungsentwässerungsanlagen 5. Etappe, 2. Teil“ von 2013 finanziert.

Die Organisation des Projekts hat sich so entwickelt, dass die Stadt Luzern in der Projektleitung unter der Federführung von ewl mit dem Projektleiter aus dem Bereich Siedlungsentwässerung vertreten ist. In der übergeordneten Steuerung nehmen zwei Personen von ewl und ein Geschäftsleitungsmitglied des Tiefbauamts der Stadt Luzern Einsitz. Der Perimeter für die Werkleitungssanierung umfasst die Bruchstrasse bis und mit der Kreuzung Klosterstrasse sowie Abschnitte der Kasimir-Pfyffer-Strasse, der Pilatusstrasse, der Sälistrasse und des Hirschengrabens. Der Baustart des Projekts ist am 6. Juni 2017 vorgesehen. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis im Sommer 2018.

Die Bruchstrasse war bis in die 1980er-Jahre als Parallelachse zu Hirschengrabens und Obergrundstrasse eine viel befahrene Strasse, welche bei Verkehrsproblemen auf der Hauptachse offiziell als Umfahrroute propagiert wurde. 1990 und 1996 wurde sie im Rahmen der „Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Stadtraumes“ etappenweise in eine Quartiersammelstrasse umgestaltet. An der einst baumlosen Strasse wurde

aufgrund des Gestaltungskonzeptes der Architekten Schenkel und Pfenninger eine Baumallee gepflanzt, und die Kreuzungsbereiche wurden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Plateau-Aufpflasterungen versehen, welche eine Verbreiterung der Trottoirs und damit eine Verkürzung der Fussgängerquerungen zur Folge hatten. Sowohl die Verkehrsmenge als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten konnten durch die Gestaltungsmaßnahmen reduziert werden.

Während sich der Stadtrat bei den Projekten „Hirschmatt“ und „Kleinstadt“ im Zusammenhang mit Werkleitungssanierungen für ein Gesamtprojekt mit einer Neugestaltung der Oberfläche entschied, wurde im Abschnitt Bruchstrasse bewusst auf eine umfangreiche Umgestaltung verzichtet. Insbesondere entlang der nördlichen Bruchstrasse tragen die beidseitig durchgehenden Baumreihen in Verbindung mit den Grünrabatten massgeblich zu einem grünen Charakter des Strassenbilds bei. Im Fall einer Neugestaltung vergleichbar mit derjenigen im Hirschmattquartier hätte auch die Bepflanzung angepasst werden müssen. Diese Erneuerung wäre kaum ohne Ausdünnung oder gar kompletten Ersatz der heute vitalen Bäume umsetzbar gewesen. Da der Stadtrat insbesondere die durchgezogene Baumallee mit den Grünrabatten als städtebaulich gelungen beurteilt, entschied sich er sich im Projekt „Bruchstrasse“ gegen eine komplette Neugestaltung. Dies bedeutet aber nicht, dass damit die Bruchstrasse nach den Grabarbeiten für die Leitungssanierung als verunstaltetes Flickwerk zurückbleibt. Anstelle einer umfangreichen baulichen Neugestaltung sollen dennoch kleinere Anpassungen an der Oberfläche vorgenommen werden, die mit einer flächendeckenden Belagssanierung abgerundet werden.

Konkret ist vorgesehen, in Zukunft auf die heute teilweise noch vorhandene Pflasterung zu verzichten. Damit wird die Gestaltung im Quartier einheitlicher und insbesondere für den Veloverkehr sicherer. Zudem werden Massnahmen aus dem B+A 1/2015: „Verkehrssicherheit“ umgesetzt, die auch zu einer Verbesserung der gestalterischen Wirkung im Quartier führen. Es werden einerseits einzelne Fussgängerstreifen in Trottoirüberfahrten umgewandelt, andererseits kann mit der baulichen Ausführung des zurzeit provisorischen Verkehrstrenelements im Einmündungsbereich des 2014 eingeführten Einbahnabschnitts den städtebaulichen Ansprüchen nachgekommen werden. Das Projekt der kleineren baulichen Anpassungen wurde als Strassenprojekt zeitgleich mit den notwendigen Verkehrsanordnungen im März 2017 öffentlich aufgelegt. Es gingen dazu keine Einsprachen ein. Während die im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit entstehenden Kosten über den entsprechenden B+A finanziert werden, hat die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit im Hinblick auf die Gesamtplanung 2018–2022 ein Projekt in den städtischen Projektplan eingegeben, in dessen Rahmen im gesamten Perimeter der Werkleitungssanierung der Belag erneuert werden soll, um eine einheitliche und nicht durch Flickwerke unterbrochene Oberfläche im Werkleitungsperimeter zu erhalten.

Das heute bestehende Verkehrsregime wurde in den Jahren 2012–2014 unter breiter Mitwirkung im Quartier angepasst. Es handelte sich letztendlich 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 unter-

schiedlichen Wünsche und Meinungen im Quartier hin. Dies bestätigte sich auch im Zusammenhang mit der als Pilotprojekt lancierten Velostrasse. Für die einen sollen die damit verbundenen Vorteile für den Veloverkehr noch erweitert werden, andere Stimmen fordern eine künftige Anpassung der Vortrittsregeln zugunsten von Fuss- und öffentlichem Verkehr. Um das Pilotprojekt der Velostrasse 2016 zu ermöglichen, wurden die Sanierungsarbeiten an den Werkleitungen um einige Monate nach hinten geschoben. Das Pilotprojekt wird Ende Mai 2017 abgeschlossen sein. Ob und in welcher Form die Velostrasse beibehalten werden kann, ist abhängig von den aus dem Monitoring resultierenden Entscheidungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht vorausgesagt werden.

Für den Stadtrat ist es aber unerlässlich, dass die wichtige Veloroute auch ohne offizielle „Velostrasse“ während der Bauzeit wenn immer möglich und ohne grössere Einschränkungen befahrbar ist. Es wird jedoch trotz sorgfältiger Bauphasenplanung und Verkehrskonzept unumgänglich sein, dass auch in der Bruchstrasse Umleitungen beispielsweise via Säli- und Zähringerstrasse nötig sind. Dies basiert in erster Linie auf Sicherheitsgründen und war – im Gegensatz zur Aussage im Postulat – auch in den jeweils im Bau befindlichen Strassenzügen im Hirschmattquartier der Fall, auch wenn im Hirschmattprojekt dank intensiver Bauweise diese Phasen relativ kurz gehalten werden konnten. Auch die als Veloverbindung sehr beliebte Winkelriedstrasse war beispielsweise dennoch während dreier Monate komplett gesperrt.

Was die Projektleitung von kombinierten Projekten im intensiv genutzten urbanen Raum betrifft, teilt der Stadtrat die Meinung der Postulantinnen und Postulanten, dass die Federführung bei der Stadt liegen sollte. Im vorliegenden Fall an der Bruchstrasse zeigten sich allerdings einige Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit und insbesondere die Notwendigkeit eines neuen Strassenbelags erst im Verlauf der Planungsarbeiten, nachdem der Entscheid, die Federführung in der Projektleitung bei ewl anzusiedeln, bereits getroffen war. Kommt dazu, dass die Planungsarbeiten und damit das Projekt zu einem Zeitpunkt starteten, bevor die Stadt Luzern die personellen Kapazitäten im Tiefbauamt erweitert und insbesondere das Know-how für die Leitung von komplexen Gesamtprojekten aufgebaut hatte. Es ist aber klares Ziel des Stadtrates, künftige Projekte dieser Art unter der Gesamtleitung der Stadt umzusetzen, wie dies zurzeit beispielsweise an der Baselstrasse und am Pilatusplatz der Fall ist.

Den Vorwurf, dass der Kommunikation bis jetzt zu wenig Beachtung geschenkt wurde, kann der Stadtrat zu einem gewissen Grad nachvollziehen. Ein Vergleich mit den Gesamtprojekten „Hirschmatt“ oder auch „Kleinstadt“ ist aber insofern nicht zulässig, als diese Projekte schon rein aufgrund der Tatsache, dass die Kredite für die Oberflächengestaltung beim Parlament beantragt werden mussten, eine deutlich höhere politische und damit auch öffentliche Relevanz hatten. Dem Stadtrat sind verschiedene Informationsschreiben bekannt, die seit Projektbeginn an Eigentümerschaften sowie an Bewohnerinnen und Bewohner der Bruchstrasse verschickt wurden. Zudem bestehen Kontakte zwischen der Projektleitung und dem Quartierverein sowie dem ansässigen Gewerbe. Ein breites Informationsschreiben inklusive einer Medienmitteilung ist zurzeit in Planung und wird noch vor Baubeginn veröffentlicht. Alles in

allem ist die Kommunikation aus Sicht des Stadtrates zwar etwas langsam, aber in der Zwischenzeit erfolversprechend angelaufen. Die städtische Stelle für Kommunikation ist Teil der Organisation und wird bei entsprechenden Aktivitäten miteinbezogen.

Zum heutigen Zeitpunkt würde ein Entscheid für eine umfassende Prüfung einer Neugestaltung im Rahmen der Sanierung der Werkleitungen in der Bruchstrasse den unmittelbar bevorstehenden Baustart des Werkleitungssanierungsprojekts mindestens infrage stellen, wenn nicht gar verunmöglichen. Im schlimmsten Fall würde damit nicht nur das Projekt im Abschnitt der Bruchstrasse blockiert, sondern es wären damit letztendlich auch Verzögerungen bei den nachfolgend geplanten Projekten an der Baselstrasse und am Pilatusplatz verbunden. Da zahlreiche Verträge mit Planern, Bauunternehmern und anderen Partnern bereits abgeschlossen wurden, dürfte auch in finanzieller Hinsicht der durch eine Kombination mit der Oberflächengestaltung erhoffte Synergiegewinn bei einem nachträglich initiierten Gesamtprojekt minimal ausfallen. In Verbindung mit der Überzeugung, dass ein komplettes Neugestaltungsprojekt entlang der Bruchstrasse auch aus heutiger Sicht nicht erstrebenswert ist, stellt diese Variante der Erarbeitung eines Gesamtprojekts für den Stadtrat keinen gangbaren Weg dar.

Der Stadtrat ist nach wie vor überzeugt, dass das Quartier mit den geplanten, kleineren baulichen Massnahmen und der umfassenden Belagserneuerung nicht nur in funktionaler Hinsicht profitieren, sondern auch in der optischen Wahrnehmung weiter an Qualität gewinnen wird. In Bezug auf die Verkehrsführung kann der Stadtrat aber in Aussicht stellen, dass diese im Zusammenhang mit der Weiterführung der Velostrasse und unter Berücksichtigung der Ergebnisse des durch das ASTRA erarbeiteten Pilotberichts erneut überprüft wird. Dies wird voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2019 der Fall sein, und die Quartierkräfte werden in die Planungen miteinbezogen. Darüber hinaus wird sich der Stadtrat im Rahmen der Baustellenarbeiten intensiv dafür einsetzen, dass die beliebten und bewährten Fuss- und Veloverbindungen entlang der Bruchstrasse so weit als möglich nutzbar sind. Insbesondere aus Sicherheitsgründen kann dies jedoch nicht für die ganze Bauzeit vollumfänglich garantiert werden. Für diese Ausnahmefälle werden durch die Projektleitung konkrete Ausweichrouten geplant, kommuniziert und vor Ort signalisiert.

Fazit: Der Stadtrat lehnt die Forderung zur Prüfung einer umfassenden Neugestaltung ab, stellt die Überprüfung des Verkehrsregimes im Zusammenhang mit der Evaluation der Velostrasse in Aussicht und setzt sich dafür ein, dass die Fuss- und Veloverbindungen während der Bauzeit nur so wenig eingeschränkt werden, wie es aus Sicherheitsgründen zwingend ist.

Der Stadtrat nimmt das Dringliche Postulat teilweise entgegen.

Stadtrat von Luzern

