



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht und Antrag**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 6. November 2013 (StB 853)

B+A 26/2013

## **Gesamterneuerung Hirschmatt**

**Vom Grossen Stadtrat mit zwei  
Protokollbemerkungen beschlossen  
am 30. Januar 2014  
(Protokollbemerkungen am Schluss dieses  
Dokuments)**

## Bezug zur Gesamtplanung 2013–2017

### Leitsatz Gesellschaft

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

#### Stossrichtung:

- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern

### Leitsatz Wirtschaft

Luzern entwickelt seinen Wirtschaftsraum zum Nutzen der ganzen Zentralschweiz.

#### Stossrichtungen:

- Durch die Entwicklung von Schlüsselarealen für wertschöpfungsintensive Unternehmen im Dienstleistungssektor das wirtschaftliche Wachstum stärken
- Attraktiven urbanen Wohnraum fördern

### Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

#### Stossrichtungen:

- 2000-Watt-Gesellschaft als Fernziel anstreben
- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen
- Energiesparende Bauweisen, Produktion und Nutzung erneuerbarer Ressourcen fördern
- „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten gemischten Nutzungsstruktur fördern

### Politikbereich Kultur und Freizeit

**Fünfjahresziel 3.3** Mit den beschlossenen Massnahmen der Quartier- und Stadtteilpolitik unterstützt die Stadt ein aktives Quartierleben und die Freiwilligenarbeit. Das unmittelbare Lebensumfeld der Bevölkerung wird verbessert und der soziale Zusammenhalt gestärkt.

### Politikbereich Verkehr

**Fünfjahresziel 6.2** Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Der Mehrverkehr wird durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011 bis 2014 sind umgesetzt.

## **Politikbereich Umwelt und Raumordnung**

**Fünfjahresziel 7.1** Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume ist mit einem Konzept definiert und liegt dem Parlament vor. Die öffentlichen Räume sollen partizipativ, unter Einbezug und in Kooperation mit der Bevölkerung gestaltet werden. Erste Massnahmen sind umgesetzt.

**Fünfjahresziel 7.2** Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft und weg vom Atomstrom ist der Aktionsplan „Energie/Luftreinhaltung/Klimaschutz“ verabschiedet. Erste Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energie sind umgesetzt. Eine 2000-Watt-Siedlung ist im Bau.

## **Projektplan**

162008

Hirschmatt, Gesamtprojekt

## Übersicht

Das Gesamtprojekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ verfolgt folgende Zielsetzungen:

- **Werkleitungserneuerungen:**
  - Ver- und Entsorgungssicherheit durch die Erneuerung aller Werkleitungen wiederherstellen
  - Keine Werkleitungsbauarbeiten im Quartier für die nächsten zehn Jahre (ausgenommen unvorhersehbare Ereignisse)
- **Stadträumliche Aufwertung:**
  - Aufenthaltsqualität durch stadträumliche Aufwertung verbessern
  - Nutzungsflexibilität in der Zukunft ermöglichen
- **Behindertengerechtigkeit:**
  - Quartier gemäss gesetzlichen Vorgaben behindertengerecht umbauen
- **Sicherheit:**
  - Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen
  - Kriminalprävention durch städtebauliche Massnahmen sicherstellen
- **Verbesserungen für Velofahrende:**
  - Lücken im Velonetz schliessen
- **Intensive Bauweise:**
  - Aus Rücksicht auf das Quartier die Bauarbeiten in möglichst kurzer Zeit umsetzen

Im Gesamtprojekt sind die Anliegen der Stadt Luzern sowie von ewl Energie Wasser Luzern (ewl), Swisscom und upc Cablecom weitestgehend abdeckt.

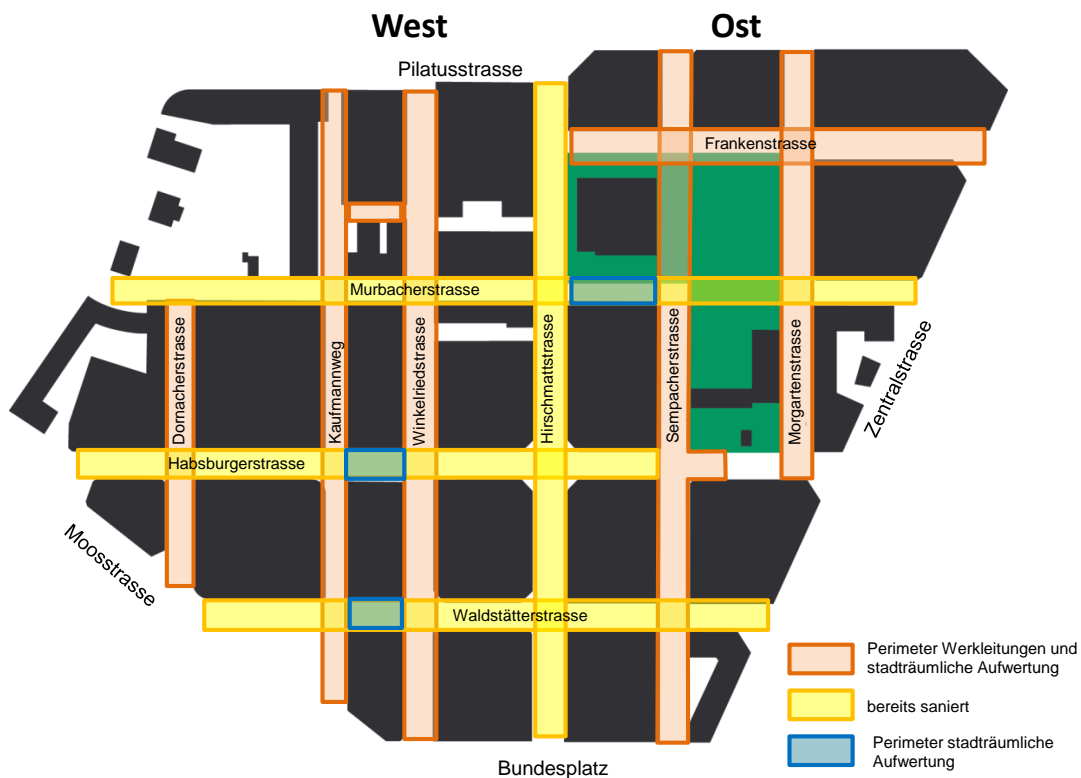


Abbildung 1: Projektperimeter

Der Projektperimeter gemäss Abbildung 1 umfasst die Franken-, Morgarten-, Sempacher- und Murbacherstrasse im Ostteil des Hirschmattquartiers. Im Westteil sind die Winkelried- und die Dornacherstrasse sowie der Kauffmannweg betroffen, ebenso kurze Abschnitte vor dem Coop (Habsburgerstrasse) und der Migros (Waldstätterstrasse).

Die Gesamtprojektkosten betragen 22,9 Mio. Franken. Davon hat die Stadt Luzern für Strassen und Wegnetz (Strassenausbau und -erhaltung) sowie für die öffentlichen Kanalisationsleitungen 16,5 Mio. Franken zu tragen. Von diesen 16,5 Mio. Franken sind knapp 12 Mio. Franken zu bewilligen. Ein Teil der öffentlichen Kanalisationsleitungen wurde schon mit früheren Berichten und Anträgen bewilligt. Für Strassen und Wegnetz (Strassenausbau und -erhaltung) wird ein Betrag von 7,5 Mio. Franken beantragt. Für die öffentlichen Kanalisationsleitungen sind mit einem Kredit nicht bewilligte Kosten von 3,454 Mio. Franken zu sprechen. Weiter muss die Stadt für die Vorfinanzierung der privaten Hausanschlüsse Abwasser einen Kredit von Fr. 800'000.– bewilligen.

Die Bauausführung der Hauptarbeiten im Strassenbereich soll in intensiver Bauweise in den Sommerhalbjahren 2015 (Teil Ost) bzw. 2016 (Teil West) abgewickelt werden (Motto: Kurz, aber intensiv). Vorgängig gilt es, in den Trottoirbereichen Vorarbeiten zu leisten, damit die Liegenschaften und Geschäfte während der intensiven Bauweise jederzeit zu Fuss erreichbar sind.

Die Sanierung der überalterten Werkleitungen ist wegen der wachsenden Gefahr von Leitungsbrüchen dringend notwendig und duldet keinen Aufschub. Zudem gilt es, upc-Cablecom- und Swisscom-Leitungen zu erneuern und das Glasfasernetz einzubauen. Es macht keinen Sinn, die Strasse nach den Sanierungsarbeiten nur wieder zu schliessen. Die Oberfläche würde zu einem unansehnlichen „Flickenteppich“. Es muss damit gerechnet werden, dass dieser in ein paar Jahren einer Gesamtsanierung unterzogen werden muss und damit ein Mehrfaches des aktuell beantragten Kredits aufzuwenden wäre.

Der Stadtrat hat sich bei der Planung an den folgenden Leitideen orientiert:

- Die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für die Bevölkerung soll verbessert werden.
- Die gesetzlichen Vorgaben zur Behindertengerechtigkeit müssen umgesetzt werden.
- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist zu erhöhen.
- Künftige Anpassungen sind leicht zu verwirklichen (flexible Funktionalität).

Von den baulichen Massnahmen profitieren die Bewohnerinnen und Bewohner, die Gewerbetreibenden sowie die Konsumentinnen und Konsumenten: Das Hirschmattquartier wird aufgewertet und kann in Zukunft dank den grossen Vorzonen (breitere Trottoirs) vielfältiger genutzt werden.

Bei der Parkplatzfrage wurden Anpassungen vorgenommen. Es entfallen im Quartier maximal 46 Parkplätze, die teilweise kompensiert werden, was in mehreren Schritten erreicht werden konnte. So ging die Projektleitung im Vorprojekt noch von einem Abbau von 85 Parkplätzen aus. Im Detailprojekt konnte die Zahl auf 76 reduziert werden. Zudem können 30 bis 35 weitere Parkplätze kompensiert werden, wenn das Parkhaus Hirzenmatt seine Parkplatzzahl

erhöht. So entfallen im Quartier letztlich 41 bis 46 Parkplätze, welche durch die beiden anderen Massnahmen (Erweiterung der Parkkatenzone D, Anpassung der Parkierungszeiten) mindestens teilweise kompensiert werden.

Die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit hat die Entwicklung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt zwischen 1996 und 2011 in einer Studie analysiert. Diese kam zum Schluss, dass entgegen einer verbreiteten Meinung die Gesamtzahl der öffentlichen Parkplätze in der Luzerner Innenstadt um 380 Parkplätze zugenommen hat. In der Innenstadt gibt es heute über 4'800 öffentliche Parkplätze. Die Parkhäuser im Innenstadtpereimeter weisen zudem auch zu Spitzenzeiten immer noch freie Kapazitäten auf.

Der Nutzen bzw. die Vorteile des Gesamtprojekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Umfassend instand gestellte Strasseninfrastruktur mit Synergieeffekt**  
Die Stadt Luzern erhält ein umfassend instand gestelltes und aufgewertetes Quartier mit einer neuen, komplett sanierten Strasseninfrastruktur – von Hausfassade bis Hausfassade – und das zu interessanten Konditionen. Ein „Alleingang“ der Stadt würde massive Mehrkosten verursachen.
- **Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und der Verkehrssicherheit erfüllt**  
Die Stadt Luzern erhält eine Strasseninfrastruktur, die sowohl den Verkehrssicherheitsanforderungen wie auch dem Behindertengleichstellungsgesetz entspricht.
- **Verbesserungen für Velofahrende und Fussgänger**  
Ebenfalls ohne Kostenfolge können Verbesserungen für Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger erzielt werden.
- **Neu gestaltete Strassenoberfläche mit hoher Nutzungsflexibilität für die Zukunft**  
Mit der neu gestalteten und aufgewerteten Strassenoberfläche mit breiteren Trottoirs und einem Absatz von nur drei Zentimetern ist in der Zukunft eine Infrastruktur vorhanden, die variabel weitere Nutzungen zulässt. Die grosszügigen Trottoirs können etwa für Restaurants und Cafés, für Ladengeschäfte oder Veranstaltungen genutzt werden.
- **Kurze Beanspruchung des öffentlichen Raums durch die intensive Bauweise**  
Die direkt Betroffenen erhalten ihr Quartier nach kurzer, aber intensiver Bauzeit wieder als Lebensraum zum Flanieren, Einkaufen, Wohnen oder für den Ausgang zurück. Sie werden durch die intensive Bauweise in ihrer Bewegungsfreiheit zwar stark eingeschränkt und durch Immissionen belastet, doch ist die Bauzeit entscheidend kürzer als bei einer konventionellen Bauweise.
- **Ver- und Entsorgungssicherheit umfassend wiederhergestellt**  
Alle Werkleitungen sind mit der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ erneuert. Damit wird die Ver- und Entsorgungssicherheit für die nächsten Jahre sichergestellt.
- **Vermeidung von „Ohnehinkosten“**  
Werden nur die Werkleitungen erneuert, bleibt ein „Flickenteppich“ zurück. Dieser „Flickenteppich“ sieht nicht schön aus. Zudem ist er mit den vielen Schnitt- und Bruchstellen qualitativ schlecht, wenig dauerhaft und sehr unterhaltsintensiv. Aus diesem Grund müsste das Tiefbauamt den Strassenoberbau ausserhalb der Baubereiche der Werkleitungen instand stellen. Diese Kosten („Ohnehinkosten“) betragen für das Hirschmatt-

quartier zwischen 2,5 und 3 Mio. Franken. Damit ist aber nur der heutige Zustand wiederhergestellt, und alle Verbesserungen wie stadträumliche Aufwertung, Behindertengerechtigkeit, Verbesserungen bei der Sicherheit und neue Verbindungen für Velofahrende werden nicht umgesetzt.

- **Innovativ**

Die intensive Bauweise wurde bisher in verschiedenen Schweizer Städten (führend sind Zürich und Bern) mit Erfolg angewandt. Von diesen Erfahrungen kann die Stadt Luzern profitieren. Die Stadt Luzern zeigt mit ihrem Vorgehen, dass sie bereit ist, zum Wohle des Quartiers und der direkt Betroffenen innovative Wege zu gehen.

- **Starke Partner**

Mit ewl hat die Stadt Luzern einen kompetenten und starken Partner, der ergänzt wird von Swisscom und upc Cablecom. Das Projekt ist mit seinem ausgefeilten, fairen Kostenteiler ein hervorragendes Zusammenarbeitsprojekt (PPP-Projekt = Public-private-Partnership). Mit dem Quartierverein Hirschmatt-Neustadt, dem Verein Neustadt und der City Vereinigung Luzern hat das Projekt wichtige Befürworter.

| <b>Inhaltsverzeichnis</b>  | <b>Seite</b> |
|--|--------------|
| <b>1 Ausgangslage</b>  | <b>11</b>    |
| <b>2 Ziele</b>   | <b>12</b>    |
| 2.1 Werkleitungserneuerungen   | 13           |
| 2.2 Stadträumliche Aufwertung  | 13           |
| 2.3 Behindertengerechtes Stadtquartier   | 13           |
| 2.4 Sicherheit erhöhen   | 13           |
| 2.5 Lücken im Velonetz schliessen  | 14           |
| 2.6 Intensive Bauweise   | 14           |
| <b>3 Übersicht über das Gesamtprojekt</b>  | <b>15</b>    |
| 3.1 Chronologie des Gesamtprojekts   | 15           |
| 3.2 Werkleitungserneuerungen   | 16           |
| 3.3 Massnahmen für die stadträumliche Aufwertung,<br>Behindertengerechtigkeit und Sicherheit | 17           |
| 3.4 Verkehrsmassnahmen   | 18           |
| <b>4 Werkleitungserneuerung</b>  | <b>19</b>    |
| 4.1 Kanalisation   | 20           |
| 4.2 Erdgas- und Trinkwasserleitungen   | 21           |
| 4.3 Elektroleitungen   | 22           |
| 4.4 Swisscom- und upc-Cablecom-Leitungen   | 22           |
| 4.5 Glasfasernetz (FTTH)   | 22           |
| 4.6 Hausanschlüsse Abwasser  | 23           |
| <b>5 Intensive Bauweise</b>  | <b>24</b>    |
| 5.1 Nutzen und Vorteile der intensiven Bauweise  | 25           |
| 5.2 Verkehrsführung während der Bauphasen  | 26           |
| 5.3 Organisation   | 26           |
| 5.4 Zeitplan   | 26           |



|  |           |
|--|-----------|
| <b>6 Stadträumliche Aufwertung</b>                               | <b>27</b> |
| 6.1 Geschichte und Meili-Plan                                    | 27        |
| 6.2 Masterplan   | 29        |
| 6.3 Aufwertungsmassnahmen  | 29        |
| 6.4 Nutzungsflexibilität   | 29        |
| 6.5 Anliegen der Behinderten                                     | 30        |
| 6.6 Baumrodungen und Baumpflanzungen                             | 30        |
| 6.7 Beleuchtung  | 31        |
| 6.8 Sicherheit im öffentlichen Raum / Kriminalprävention         | 31        |
| 6.9 Überblick über die baulichen Massnahmen                      | 31        |
| <b>7 Verkehr</b>   | <b>32</b> |
| 7.1 Handlungsbedarf  | 32        |
| 7.2 Politischer Auftrag  | 32        |
| 7.3 Unfälle im Hirschmattquartier                                | 33        |
| 7.4 Massnahmen   | 36        |
| 7.5 Temporegime im Quartier                                      | 36        |
| 7.6 Parkplatzreduktion und -kompensation                         | 37        |
| 7.7 Einnahmerückgang aus öffentlich bewirtschafteten Parkfeldern | 39        |
| <b>8 Termine</b>   | <b>39</b> |
| <b>9 Kommunikation</b>   | <b>40</b> |
| 9.1 Aktivitäten  | 41        |
| 9.2 Ausblick   | 41        |
| 9.3 Baustellenkommunikation                                      | 41        |
| <b>10 Kosten und Finanzierung</b>                                | <b>42</b> |
| 10.1 Übersicht der Gesamtprojektkosten                           | 42        |
| 10.2 Kostentragung der Gesamtprojektkosten                       | 44        |
| 10.3 Finanzierung durch die Stadt Luzern                         | 45        |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>11 Gesamtwürdigung des Stadtrates</b>   | <b>48</b> |
| <b>12 Postulat 96 2004/2008 „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“</b> | <b>51</b> |
| <b>13 Antrag</b>   | <b>51</b> |
| <br>   |           |
| <b>Anhang</b>  |           |
| ▪ Visualisierungen   |           |

## **Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1 Ausgangslage**

Im Hirschmattquartier haben die öffentlichen Werkleitungen (Abwasser, Trinkwasser, Erdgas und Strom) das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Sie entsprechen nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen, und es besteht die Gefahr von Ausfällen mit allen negativen Begleiterscheinungen wie berstende Wasserleitungen und Leitungsbrüche. Eine erste Etappe der Werkleitungserneuerungen wurde mit der Sanierung der Hirschmattstrasse in den Jahren 2007/2008 bereits umgesetzt. Auch in der Habsburger- und der Murbacherstrasse (2005/2006) sowie in der Waldstätterstrasse (2008) wurden die Werkleitungen erneuert. Die Bauarbeiten dauerten lange. Das führte zu grossen Behinderungen und war eine Belastung für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner. In der Folge kam es – ausgelöst durch eine Petition aus dem Quartier – zu einem längeren Baustopp. Um die Ver- und Entsorgung des Quartiers langfristig sicherzustellen, müssen die Werkleitungen in den bisher nicht sanierten Strassen in den nächsten vier bis sechs Jahren aber dringend ersetzt werden. Zeitgleich werden das Glasfasernetz von ewl sowie Leitungen der Swisscom und der upc Cablecom verlegt.

Aus den Erfahrungen der früheren Werkleitungssanierungen haben alle Beteiligten Lehren gezogen und daraus die folgenden Parameter definiert:

- ewl und Stadt Luzern planen das Projekt gemeinsam.
- Planung und Ausführung in einer Hand: Es gibt ein gemeinsames Projekt, eine Projektleitung und einen Auftritt nach aussen.
- Gesamtheitliche Lösung: Das Quartier Hirschmatt wird integral betrachtet, d. h. nicht nur einzelne Strassenzüge oder einzelne Leitungen.
- Die Planung erfolgt frühzeitig.
- Die Quartierkräfte werden früh in die Planung einbezogen und informiert.
- Bedeutung der Kommunikation und Information: Die Quartierbewohnerinnen und -bewohner sowie die Bevölkerung werden frühzeitig und laufend über das Projekt informiert.

Die Planungsarbeiten konnten in der Zwischenzeit abgeschlossen werden. Das Auflageprojekt liegt vor. Die Projektplanung sieht vor, die Bauarbeiten in den Jahren 2015 und 2016 auszuführen. In einem nächsten Schritt stellen die beteiligten Bauherren die erforderlichen Kredite bereit.

Im vorliegenden Bericht und Antrag geht es darum, die benötigten Kredite der Stadt Luzern für Strassen und Wegnetz (Strassenausbau und -erhaltung), Verkehrssicherheit, Behindertengerechtigkeit und stadträumliche Aufwertung sowie die Vorfinanzierung der privaten Haus-

anschlussleitungen Abwasser einzuholen. Die Kredite für die Sanierung der öffentlichen Kanalisationsleitungen sind zum Teil bereits bewilligt. Diesbezüglich ist ein Zusatzkredit erforderlich.

## 2 Ziele

Mit dem Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ werden folgende Ziele verfolgt:

- Werkleitungserneuerungen:
  - Ver- und Entsorgungssicherheit durch die Erneuerung aller Werkleitungen wiederherstellen
  - Keine Werkleitungsbauarbeiten im Quartier für die nächsten zehn Jahre (ausgenommen unvorhersehbare Ereignisse)
- Stadträumliche Aufwertung:
  - Aufenthaltsqualität durch stadträumliche Aufwertung verbessern
  - Nutzungsflexibilität in der Zukunft ermöglichen
- Behindertengerechtigkeit:
  - Quartier gemäss gesetzlichen Vorgaben behindertengerecht umbauen
- Sicherheit:
  - Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen
  - Kriminalprävention durch städtebauliche Massnahmen sicherstellen
- Verbesserungen für Velofahrende:
  - Lücken im Velonetz schliessen
- Intensive Bauweise:
  - Aus Rücksicht auf das Quartier die Bauarbeiten in möglichst kurzer Zeit umsetzen

Das Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ bündelt im Rahmen einer Gesamtbetrachtung alle anstehenden Bedürfnisse des Hirschmattquartiers auf und unter der Oberfläche und führt diese zu einer gemeinsamen Lösung. Eine Gesamterneuerung hat den grundsätzlichen Vorteil, dass gleichzeitig der öffentliche Raum im Quartier umfassend saniert und damit für die nächsten zehn Jahre von Baustellen verschont werden kann. Mit einer Gesamterneuerung können sehr viele Anliegen berücksichtigt und Kosten gespart werden. Dazu gehören: Hausanschlüsse, stadträumliche Aufwertungen, Verbesserungen für den Fuss- und den Veloverkehr, die Berücksichtigung der Behindertenanliegen und zusätzliche Bäume. Alle diese Massnahmen verursachen hohe Kosten, wenn sie unabhängig voneinander angegangen werden. Als Einzelmassnahme haben sie kaum eine Chance, verwirklicht zu werden. Im Rahmen einer Gesamterneuerung können alle Anliegen und gesetzlichen Auflagen – zum Beispiel das Behindertengleichstellungsgesetz – umgesetzt und Synergien genutzt werden.

Sowohl aus technischer Sicht als auch aufgrund der vielen gesetzlichen und gesellschaftlichen Anforderungen an das Quartier ist nur eine Gesamterneuerung sinnvoll. Aus finanzieller Sicht entstehen zahlreiche Synergieeffekte, die das Projekt zu einer kosteneffizienten und insgesamt tragbaren Variante machen.

## 2.1 Werkleitungserneuerungen

Das oberste Ziel ist die Erneuerung aller Werkleitungen. Die bestehenden Leitungen sind alt und teilweise in sehr schlechtem Zustand. Berstene Leitungen stellen eine Gefahr für die Bewohnerinnen und Bewohner dar:

- Lläuft Schmutzwasser aus Kanalisationsleitungen aus, wird der Untergrund verunreinigt (Umweltverschmutzung). Falls Kanalisationsleitungen bersten, besteht die Gefahr, dass das Abwasser nicht mehr ablaufen kann und sich in den Gebäuden zurückstaut.
- Bei den Trinkwasserleitungen führen Rohrbrüche zu Wasserschäden in den Quartierstrassen. Die Kosten, die durch Trinkwasserleitungsbrüche entstehen, können mehrere Hunderttausend Franken betragen.
- Rohrbrüche beim Erdgas stellen ein Risiko dar. Das flüchtige Medium Gas kann in Gebäude fliessen und zu Explosionen führen.

## 2.2 Stadträumliche Aufwertung

Das Hirschmattquartier hat einen ausgesprochen urbanen Charakter. Heute ist der öffentliche Raum zu stark durch fahrende und parkierte Autos geprägt. Das Quartier erlebt eine intensive Nutzung – sowohl in den Tages- wie Nachtstunden – durch Restaurants, Bars und Ladengeschäfte. Die Anliegen und Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner, der Besucherinnen und Besucher, der Gewerbetreibenden sowie von Hotels und Restaurants sind sehr vielfältig und teilweise auch kontrovers. Im Rahmen der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ wird angestrebt, möglichst viele Anliegen und Bedürfnisse durch eine stadträumliche Aufwertung zu bündeln und einer Lösung zuzuführen. Zentral dabei ist, dass die neue Infrastruktur gegenüber den gewünschten und geforderten Nutzungsbedürfnissen aus dem Quartier flexibler ist, womit auch in Zukunft Anpassungen an sich wandelnde Bedürfnisse leichter verwirklicht werden können.

## 2.3 Behindertengerechtes Stadtquartier

Mit dem Projekt werden die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt. Danach ist die öffentliche Hand nämlich verpflichtet, alle Strassen bis 2024 behindertengerecht umzubauen. In erster Linie hat das zur Konsequenz, dass an relevanten Stellen (Kreuzungsbereiche, wichtige Fussgängerachsen usw.) die Trottoirränder abgesenkt werden müssen, damit Menschen mit einer Behinderung die Quartierstrassen besser queren können. Auch diese Anliegen sind im Projekt zu berücksichtigen.

## 2.4 Sicherheit erhöhen

Mit dem Projekt wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Im Hirschmattquartier gibt es aus Sicht der Verkehrssicherheit einige neuralgische Stellen, die im Rahmen der Gesamterneuerung behoben werden sollen. In erster Linie geht es um fehlende bzw. un-

genügende Sichtweiten bei Kreuzungen und Schrägparkierungen. Diese Bereiche mit auffälligen Unfallhäufungen sollen saniert und die Zahl der Unfälle vermindert werden. Dank breiteren Trottoirs und dadurch reduzierten Strassenbreiten können Fussgängerinnen und Fussgänger die Strassen sicherer queren.

Der „Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2013“ zeigt das Potenzial und den Bedarf von Massnahmen für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum auf. Die städtebauliche Kriminalprävention (bauliche Gestaltung/Umgestaltung zur Verhinderung von Kriminalität und Erhöhung des Sicherheitsempfindens) ist dabei ein Aspekt, welcher im Hirschmattquartier bereits unter anderem durch die Umgestaltung des Sempachergartens (Vögeligärtli) berücksichtigt wurde. Weitere gesamtstädtische Konzepte für eine sicherere Stadt Luzern werden noch erarbeitet und dem Stadtrat vorgelegt. Die Erkenntnisse dieses Prozesses werden in das Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ einfließen.

## **2.5 Lücken im Velonetz schliessen**

Mit dem Projekt werden weitere Lücken im Velonetz geschlossen. Die Velos sollen, wo immer möglich, die Quartierstrassen im Gegenverkehr befahren können. Das erhöht die Attraktivität des Quartiers für Velofahrende.

Die Velowege werden damit in der Innenstadt noch direkter und attraktiver. Dies entspricht der Forderung in Art. 3 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität, wonach die Stadt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Veloroutennetz sorgen muss. Zudem hat die Stadt Luzern den parlamentarischen Auftrag, die Öffnung weiterer Einbahnstrassen für den Veloverkehr voranzutreiben. Das Parlament überwies am 16. März 2006 das Postulat 96, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 21. September 2005: „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“. Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme festgehalten, dass er bereit ist, die Öffnung weiterer Einbahnstrassen im Hirschmattquartier zu prüfen und, wo sinnvoll und verantwortbar, diese für den Veloverkehr freizugeben.

## **2.6 Intensive Bauweise**

Die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten sollen für alle Betroffenen minimiert werden. Dies wird durch eine intensive Bauweise erreicht. Gegenüber der konventionellen Bauweise wird die Dauer der Bauarbeiten deutlich verkürzt. Die Erschliessung und Erreichbarkeit des Quartiers muss während der Bauzeit sichergestellt sein.

## 3 Übersicht über das Gesamtprojekt

Das Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ umfasst folgende Massnahmenpakete:

- Werkleitungserneuerungen
- Massnahmen für die stadträumliche Aufwertung, Behindertengerechtigkeit und Sicherheit
- Verkehrsmassnahmen

Entsprechend werden im Projekt drei Perimeter unterschieden.

### 3.1 Chronologie des Gesamtprojekts

In den Jahren 2007 und 2008 – vor dem Baustopp – war geplant, weitere Werkleitungen in der Winkelried- und der Frankenstrasse zu erneuern. Die Bauprojektpläne lagen bereits vor. Erste Abklärungen für eine mögliche Werkleitungserneuerung wurden auch für die Sempacherstrasse getroffen.

Die Dienstabteilung Städtebau hat die Werkleitungserneuerungen zum Anlass genommen, das städtebauliche Potenzial einer Umgestaltung und Aufwertung im Hirschmattquartier zu prüfen. Aus städtebaulicher Sicht ging die ursprüngliche Projektidee davon aus, dass die Winkelried- und die Sempacherstrasse umgestaltet und aufgewertet werden. Im Rahmen des Vorprojekts wurde aus den vielen Einzelmassnahmen ein Gesamtprojekt mit mehreren Bauherren (Tiefbauamt, ewl, Swisscom, upc Cablecom) geschnürt. Der Projektperimeter wurde auf alle Strassen ausgedehnt, die aufgerissen werden. Zur Winkelried- und zur Sempacherstrasse kamen im Ostteil die Franken- und die Morgartenstrasse hinzu, im Westteil der Kauffmannweg und die Dornacherstrasse.

Nach Abschluss der Vorprojektphase wurden die Projektziele nochmals angepasst. Die ergänzten Ziele betreffen die Umsetzung der Behindertengerechtigkeit, die Verbesserung der Sicherheit (Verkehrssicherheit und städtebauliche Kriminalprävention sowie Sanierung der Unfallschwerpunkte) und die neuen Veloverbindungen. Gleichzeitig wurde der Projektperimeter erweitert. Neu beinhaltet er den Vorbereich der Coop-Filiale (Habsburgerstrasse, zwischen Winkelriedstrasse und Kauffmannweg) und den Vorbereich der Migros-Filiale (Waldstätterstrasse, zwischen Winkelriedstrasse und Kauffmannweg) sowie die Murbacherstrasse zwischen Sempacher- und Hirschmattstrasse. Diese Projekterweiterungen werden mit der konsequenten Umsetzung der Projektziele begründet: Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, Verbesserung der Sicherheit (Auslichten der Bäume vor dem Coop, Aufhebung der Parkplätze vor der Migros bzw. Umwandlung der Schräg- in Längsparkierung in der Murbacherstrasse) und stadträumliche Aufwertung an den „Hotspots“ im Hirschmattquartier.

Die „Gesamterneuerung Hirschmatt“ in ihrer heutigen Form ist ein umfassendes Gesamtprojekt. Es berücksichtigt die Anliegen mehrerer Bauherren und deckt gleichzeitig die Bedürfnisse des Quartiers, der Velofahrenden und der Behinderten in Bezug auf Gestaltung und Sicherheit ab.

## 3.2 Werkleitungserneuerungen

Werkleitungserneuerungen stehen in folgenden Strassen an (Abbildung 2):

- Hirschmattquartier Ost:
  - Frankenstrasse
  - Morgartenstrasse
  - Sempacherstrasse
  - Waldstätterstrasse: nur ein kurzer Abschnitt zwischen Sempacher- und Morgartenstrasse
  
- Hirschmattquartier West:
  - Winkelriedstrasse
  - Kauffmannweg
  - Dornacherstrasse

Im Rahmen der Werkleitungserneuerungen werden folgende Leitungen erstellt:

- Kanalisation bzw. Abwasser (Tiefbauamt, Siedlungsentwässerung)
- Strassenbeleuchtung bzw. Leitungen und Beleuchtung (Tiefbauamt)
- Erdgas (ewl)
- Trinkwasser (ewl)
- Elektro (ewl)
- Glasfasernetze (ewl)
- Leitungen der Swisscom
- Leitungen der upc Cablecom

Bereits saniert und deshalb nicht Bestandteil dieses Projekts sind die Hirschmattstrasse sowie – mit Ausnahme der kurzen Abschnitte – die Murbacher-, Waldstätter- und Habsburgerstrasse.

### **Private Hausanschlüsse**

Die privaten Hausanschlüsse für Kanalisation, Erdgas, Trinkwasser und Elektro sind ebenfalls alt und sanierungsbedürftig. Die Hausanschlüsse sollen mit den Hauptarbeiten koordiniert und gleichzeitig ersetzt werden. Nur so ist dafür gesorgt, dass das Quartier in den nächsten zehn Jahren von Baustellen befreit bleibt. Die Kosten für die Sanierung der privaten Hausanschlüsse tragen die Eigentümer. Die Stadt Luzern muss die Kosten aufgrund der optimalen Bauabwicklung in intensiver Bauweise und der Bauvergabe an eine Generalunternehmung vorfinanzieren.



### 3.3 Massnahmen für die stadträumliche Aufwertung, Behindertengerechtigkeit und Sicherheit

Im Rahmen der Massnahmen für die stadträumliche Aufwertung, Behindertengerechtigkeit und Sicherheit werden folgende Massnahmen umgesetzt:

- Verbreiterung der Trottoirs
- Behindertengerechte Ausgestaltung des Quartiers: Absenkung der Trottoirkante
- Neuordnung der Parkplätze durch Längsparkierung
- Neupflanzungen und Neuordnung von Bäumen
- Optimierung der Beleuchtung (in Abstimmung mit dem Plan Lumière)

Diese Massnahmen werden in allen Strassen umgesetzt, die vom Werkleitungsbau betroffen sind. Zusätzlich werden weitere kleine, aber für das Quartier sehr wichtige Strassenabschnitte aufgewertet (Abbildung 2).

- Hirschmattquartier Ost:
  - Abschnitt Murbacherstrasse zwischen Hirschmatt- und Sempacherstrasse (vor „The Hotel“): Durch die Umwandlung der Schrägparkierung in Längsparkierung entsteht Freiraum für die stadträumliche Aufwertung, und die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- Hirschmattquartier West:
  - Abschnitt Waldstätterstrasse zwischen Winkelriedstrasse und Kauffmannweg (vor Migros): Der Eingangsbereich der Migros-Filiale ist stark frequentiert, und die Parkplätze vor dem Eingang sollen aus Sicherheitsgründen aufgehoben werden, wie dies vor dem Coop an der Habsburgerstrasse bereits der Fall ist.
  - Abschnitt Habsburgerstrasse zwischen Winkelriedstrasse und Kauffmannweg (vor Coop): Die Oberfläche dieses Strassenabschnitts wurde während der Werkleitungserneuerung in den Jahren 2005/2006 nur provisorisch fertiggestellt.

Bereits saniert und deshalb nicht Bestandteil der stadträumlichen Aufwertung im Rahmen des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ sind die Hirschmatt-, Murbacher-, Waldstätter- und Habsburgerstrasse.

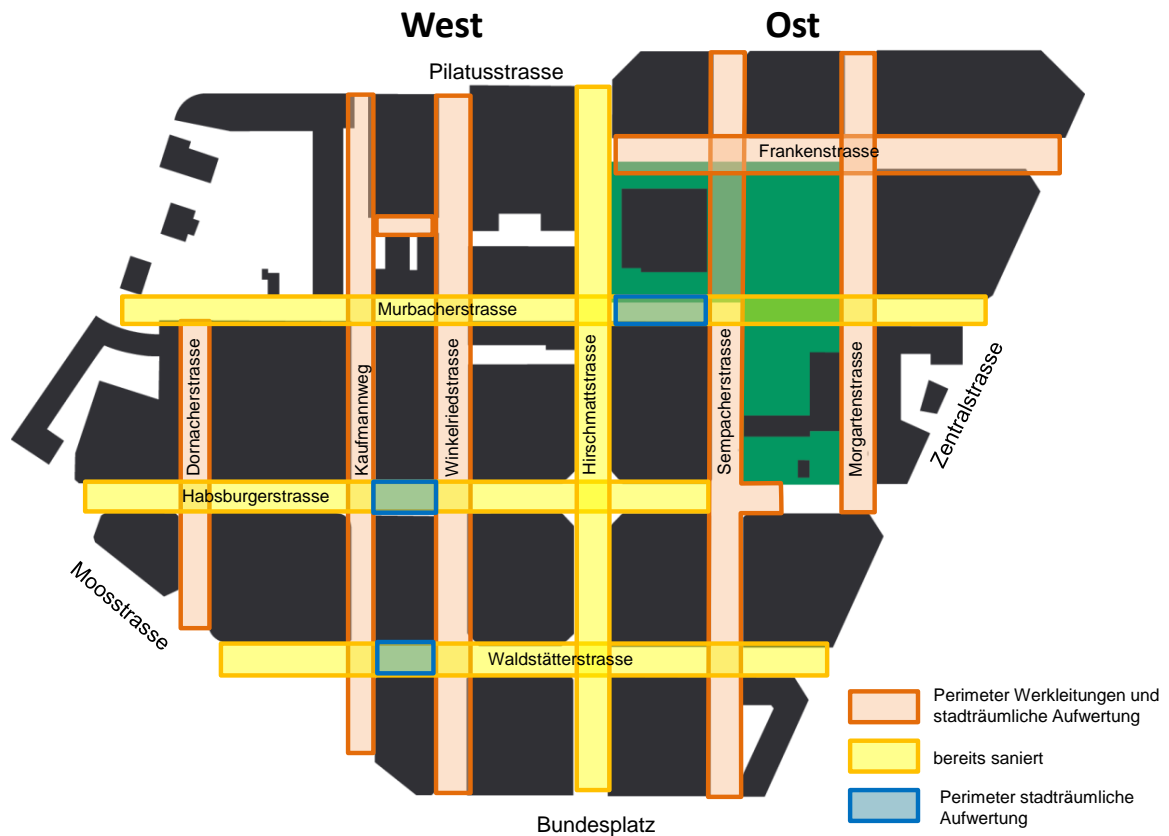


Abbildung 2: Perimeter Werkleitungen und Perimeter stadträumliche Aufwertung

### 3.4 Verkehrsmassnahmen

Folgende Verbesserungen im Bereich Verkehr werden im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ umgesetzt:

- Sanierung neuralgische Stellen mit Unfallhäufungen: Verbesserung der Sichtweiten an unübersichtlichen, gefährlichen Kreuzungen, Aufhebung der Schrägparkplätze bzw. Neuordnung der Parkplätze, sicherere Strassenquerungen für Fussgänger
- Lücken im Velonetz schliessen: Velos sollen wo möglich im Gegenverkehr fahren.

Der Perimeter für die Verkehrsmassnahmen umfasst das ganze Hirschmattquartier. Ausgenommen sind die übergeordneten Strassen Hirschmattstrasse, Zentralstrasse, Bundesplatz, Moosstrasse und Pilatusstrasse (Abbildung 3).



Abbildung 3: Perimeter Verkehrsmaßnahmen

## 4 Werkleitungserneuerung

Das Ziel der Werkleitungserneuerung im Hirschmattquartier ist die Wiederherstellung der Ver- und Entsorgungssicherheit. Es gibt Werkleitungen für Kanalisation, Erdgas, Trinkwasser, Elektro und Telekommunikation. Die Werkleitungen bestehen normalerweise aus Hauptleitungen in der Mitte der Strasse sowie den Hauszuleitungen quer dazu. Diese sogenannten Hausanschlüsse sind ebenfalls alt und sollen gleichzeitig mit den Hauptleitungen erneuert werden. Bei den Hausanschlüssen gelten in der Regel andere Eigentumsverhältnisse als bei den Hauptleitungen (im Hirschmattquartier entspricht die Grundstücksgrenze in den meisten Fällen der Hausfassade):

- Kanalisation
  - Hauptleitung in Strassenmitte: Eigentümerin Stadt Luzern
  - Hausanschluss ab Strassenmitte: Liegenschaftseigentümer
- Erdgas, Trinkwasser, Elektro
  - Hauptleitung bis Grundstücksgrenze: Eigentümerin ewl
  - Hausanschluss von Grundstücksgrenze bis Anschluss im Gebäude (Hausverteilung): Liegenschaftseigentümer

Im September 2013 haben ewl und Stadt Luzern alle Liegenschaftsbesitzer angeschrieben und informiert, dass deren Hausanschlüsse sanierungsbedürftig sind, und eine Erneuerung ihrer Hausanschlüsse im Rahmen der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ offeriert. Die Stadt Luzern hat mit diesem Vorgehen Neuland betreten; für ewl sind Offerten für Hausanschlüsse üblich. Im Kapitel 4.6, Hausanschlüsse Abwasser, ist das Vorgehen für die Hausanschlüsse an die Kanalisation im Detail beschrieben.

Verschickt wurden von der Stadt Luzern rund 160 und von ewl 139 Offerten. Per 18. Oktober 2013 gingen bei ewl 45 Bestellungen (32 Prozent) und bei der Stadt Luzern 25 Bestellungen (16 Prozent) ein. Die Offerten sind bis 31. Dezember 2013 gültig. Ziel ist, dass möglichst alle privaten Hausanschlüsse im Rahmen des Gesamterneuerungsprojekts realisiert werden.

## **4.1 Kanalisation**

Ein Grossteil der öffentlichen Kanalisation (Abwasserkanäle) im Hirschmattquartier ist sanierungsbedürftig. Der Sanierungsbedarf und die Dringlichkeit der Sanierung wurden in den letzten drei Berichten und Anträgen „Erneuerung der öffentlichen Abwasseranlagen in der Stadt Luzern“ ausgewiesen und von vom Stadtrat und der Bevölkerung bestätigt.

Mit der Zustimmung zum B+A 24/2001 „Erneuerung und Optimierung der öffentlichen Abwasseranlagen in der Stadt Luzern 4. Etappe, 2. Teil“ wurden die Kredite für die Sanierung der Kanalisationen in der Hirschmattstrasse, der Habsburgerstrasse, der Murbacherstrasse und der Winkelriedstrasse bewilligt. Die Bauarbeiten in den Jahren 2007 und 2008 in der Hirschmattstrasse waren mit Beeinträchtigungen der Anrainer und des Verkehrs verbunden. Das hat im Quartier grossen Unmut ausgelöst. Am 16. November 2007 reichten 170 Unternehmerinnen und Unternehmer aus dem Hirschmatt-/Neustadtquartier die Petition „Baustopp im Hirschmattquartier“ ein. Diese hatte zum Ziel, die geplanten Sanierungsarbeiten für mindestens fünf Jahre zurückzustellen. Mit Stadtratsbeschluss 1184 vom 19. Dezember 2007 wurde diesem Begehren stattgegeben und die Einstellung der Bautätigkeit bis Anfang 2012 beschlossen. Die Bauarbeiten in der Hirschmattstrasse konnten noch beendet werden.

Mit der Zustimmung zum B+A 9/2006 „Erneuerung der öffentlichen Siedlungsentwässerungsanlagen der Stadt Luzern 5. Etappe, 1. Teil“ wurden die Kredite für die Sanierung der Kanalisationen in der Sempacherstrasse, der Morgartenstrasse und der Waldstätterstrasse bewilligt. Mit Ausnahme der Sanierung der Waldstätterstrasse, welche zusammen mit der Hirschmattstrasse ebenfalls noch fertiggestellt werden konnte, fielen auch diese Sanierungsvorhaben unter den beschlossenen Baustopp im Hirschmattquartier. Sie können erst jetzt im Zuge des Gesamtprojekts umgesetzt werden.

Mit B+A 2/2013 „Erneuerung der öffentlichen Siedlungsentwässerungsanlagen der Stadt Luzern 5. Etappe, 2. Teil“ wurden zusätzlich die Kredite für die Sanierung der Kanalisationen in der Frankenstrasse, der Dornacherstrasse und im Kauffmannweg beantragt und bewilligt. Die Sanierung dieser Kanalisationsleitungen ist in Anbetracht des Zustands der Leitungen etwas weniger dringend als bei den Kanalisationen in den zuvor erwähnten Berichten und

Anträgen. Im sehr sensiblen Hirschmattquartier ist aber die gemeinsame Ausführung aller Werkleitungssanierungen von grosser Bedeutung. Die Stadt sieht deshalb vor, die Sanierung dieser Abwasserkanäle im Sinne einer optimalen Baukoordination und der Minimierung der Beeinträchtigung der Geschäfte, der Anwohnenden und des Verkehrs um wenige Jahre vorzuziehen.

## 4.2 Erdgas- und Trinkwasserleitungen

ewl betreibt für ihre Erdgas- und Trinkwasserverteilnetze eine systematische Instandhaltungs- und Rehabilitationsstrategie. Dabei kommt in erster Priorität das System der risikoorientierten Netzerneuerung zur Anwendung. Nach diesem System sollen zuerst Abschnitte erneuert werden, für welche bei einem Leitungsschaden die höchsten Folgeschäden zu erwarten sind.

Der Erneuerungsbedarf der Erdgas- und Trinkwasserleitungen im Hirschmattquartier wurde nach diesen Kriterien geprüft. Dabei sind für die verschiedenen Leitungsabschnitte folgende Schadenpotenziale festgestellt und bestimmt worden.

|                     | Schadenpotenzial<br>Trinkwasserleitung | Schadenpotenzial<br>Erdgasleitung |
|---------------------|--|-----------------------------------|
| ▪ Frankenstrasse    | mittel                                 | klein, begrenzte Lebensdauer      |
| ▪ Sempacherstrasse  | mittel                                 | klein, begrenzte Lebensdauer      |
| ▪ Morgartenstrasse  | mittel                                 | mittel                            |
| ▪ Winkelriedstrasse | hoch                                   | klein, begrenzte Lebensdauer      |
| ▪ Kauffmannweg      | hoch                                   | klein, begrenzte Lebensdauer      |
| ▪ Dornacherstrasse  | hoch                                   | klein, begrenzte Lebensdauer      |
| ▪ Habsburgerstrasse | hoch                                   | klein, begrenzte Lebensdauer      |

In gewissen Abschnitten sind die Trinkwasserleitungen über 80 Jahre alt und bestehen aus nicht mehr normenkonformem Leitungsmaterial. Diese Leitungen bergen die höchsten Risiko- und Schadenpotenziale im ganzen Quartier. Ein Leitungsbruch kann mehrere Hunderttausend Franken Sachschaden verursachen. Die Wahrscheinlichkeit für ein Schadenereignis wird von Monat zu Monat grösser. Die Leitungserneuerung darf unter keinen Umständen weiter verzögert werden.

Die meisten Erdgasleitungen bergen zwar nur ein kleines Risiko in sich. Bei einigen Leitungsabschnitten muss aber von einer begrenzten Restlebensdauer von noch maximal zehn Jahren ausgegangen werden. Im Rahmen der geplanten Gesamtmassnahmen macht es Sinn, diese Leitungsabschnitte ebenfalls zu erneuern.

### **4.3 Elektroleitungen**

Im Rahmen der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ werden auch die Elektroleitungen saniert. Das heute bestehende, alte Versorgungsnetz wird abgelöst und durch neue, direkt geführte Elektrokabelverbindungen ersetzt. Ziel ist es, die Elektroverkabelungen im Hirschmattquartier dem neusten Stand der Technik anzupassen. Die heutigen Kabel sind sogenannte Papierbleikabel. An ihrer Stelle werden moderne Kunststoffkabel eingezogen.

Im Hirschmattquartier müssen vorwiegend im Trottoirbereich alte Kabelerschliessungen ersetzt werden. Die heute bestehenden Kabeltrassees werden beibehalten und mit neuen Rohranlagen für die Hauserschliessung ergänzt. Die Elektrokabel der Hausanschlüsse werden direkt ab einem Verteilerkasten oder einer Trafostation zum jeweiligen Haus geführt. Die Erneuerung der Hausanschlussleitung auf dem Grundstück ist für die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer kostenpflichtig.

Im Rahmen der Tiefbauarbeiten werden nur Kabelrohrblöcke eingebaut. Im Nachgang zur Werkleitungserneuerung werden die alten Kabel entfernt und die neuen Kabel eingezogen. Diese Ablösung wird für kurze Zeit (wenige Stunden) zu einem Stromunterbruch führen, damit im Haus die Umschaltung erfolgen kann.

In den letzten Jahren wurden bereits im Vorfeld der Gesamterneuerung die Trafostationen und die notwendigen Verteilerkästen erstellt. Sie stehen also für die geplante Erneuerung bereits bereit.

### **4.4 Swisscom- und upc-Cablecom-Leitungen**

Swisscom verlegt im Rahmen des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ Leerrohre für allfällig notwendig werdende Sanierungsarbeiten der Hausanschlussleitungen. Die bestehenden Haupt- und Nebentrassees bleiben erhalten und sind von diesen Arbeiten nicht betroffen. Mit diesen Vorarbeiten wird sichergestellt, dass in den nächsten zehn Jahren keine planbaren Arbeiten ausgeführt werden müssen.

upc Cablecom arbeitet nur in der Winkelriedstrasse. Dort wird ein Leerrohr eingebaut, um die bestehende Netzinfrastruktur zu optimieren. Die restlichen Strassen im Perimeter werden nicht berührt.

### **4.5 Glasfasernetz (FTTH)**

ewl und Swisscom investieren gemeinsam in den Neuaufbau eines flächendeckenden Glasfasernetzes im ewl Netzgebiet von Luzern. 2013 und Anfang 2014 werden im Gebiet Hirschmatt zirka zwei Drittel aller Hausanschlüsse in die bestehenden Rohranlagen von ewl eingebaut. Dafür müssen einzelne Werklöcher bei den Hausanschlüssen geöffnet und bestehende Schachtbauten angepasst werden.

Die restlichen Anschlüsse werden im Rahmen der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ realisiert. Dadurch wird sichergestellt, dass die notwendigen Bauarbeiten koordiniert und kostenoptimiert durchgeführt werden können.

## **4.6 Hausanschlüsse Abwasser**

### **Grundsatz**

In der Stadt Luzern sind Abwasserleitungen von den Liegenschaften bis zum Sammelkanal in privatem Besitz und werden als Hausanschlüsse Abwasser oder Grundstücksentwässerungen bezeichnet. So wie für die öffentlichen Sammelkanäle gilt laut dem Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer auch für die privaten Eigentümer einer Abwasserleitung, dass diese baulich und betrieblich in einem einwandfreien Zustand gehalten werden muss. Gemäss dem Siedlungsentwässerungsreglement sorgt der Stadtrat dafür, dass Anlagen, die nicht mehr den Vorschriften entsprechen, von den Eigentümern ersetzt oder angepasst werden.

Das Tiefbauamt hat in seiner Strategie das Ziel formuliert, dass die privaten Leitungen bis 2040 im Durchschnitt denselben Zustand wie die öffentlichen Abwasserleitungen aufweisen sollen. Die Erfahrung zeigt, dass die bisherige Praxis nicht ausreicht, um dieses Ziel zu erreichen, denn aktuell sind rund die Hälfte der Grundstücksentwässerungen in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Das Tiefbauamt hat deshalb das Vorgehen gewählt, bei öffentlichen Kanalsanierungen die Sanierung privater Abwasserleitungen in das öffentliche Bauprojekt zu integrieren. Durch die umfassenden Sanierungen von privaten und öffentlichen Leitungen wird das Gewässerschutzgesetz besser eingehalten, durch das gemeinsame Vorgehen wird die Baukoordination gefördert und werden die Chancen für Synergiegewinne erhöht.

### **Vorgehen**

Die privaten Grundstücksentwässerungen im Hirschmattquartier wurden im Winter 2012/2013 mit Kanalfernsehaufnahmen auf ihren Zustand untersucht. Die Auswertung ergab, dass 56 Prozent der inspizierten Leitungen saniert werden müssen.

Die Liegenschaftseigentümer wurden über den mangelhaften Zustand ihrer Grundstücksentwässerungen informiert und aufgefordert, die Mängel zu beheben. Gleichzeitig wurde ihnen mit einer Offerte angeboten, die Sanierung durch das Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ ausführen zu lassen, vorbehältlich der Zustimmung durch Stadtrat und Parlament. Grundsätzlich haben die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer ein Anrecht darauf, die Sanierung selbstständig durchzuführen. Das Ziel des Tiefbauamtes ist es aber, dass möglichst alle Liegenschaftseigentümer die Sanierung mit dem öffentlichen Bauprojekt ausführen lassen. Deshalb wurde darauf Wert gelegt, ihnen ein gutes Angebot zu unterbreiten.

Die Offerte umfasst die Sanierung der Grundstücksentwässerung vom Sammelkanal bis zur Hauskante und alle dazu nötigen Arbeiten. Die Liegenschaftseigentümer profitieren von den Synergien des Gesamtprojekts. Ihnen werden nur Leistungen verrechnet, die direkt durch die Sanierung der Grundstücksentwässerung notwendig werden. Arbeiten, die durch das öffentliche Bauprojekt sowieso ausgeführt werden müssen und unabhängig davon sind, ob eine private Grundstücksentwässerung saniert wird oder nicht, wurden nicht in die Offerten eingerechnet.

In der Regel wird den Eigentümerinnen und Eigentümern vor Projektstart eine Grobkostenschätzung vorgelegt. Basierend darauf steht es ihnen frei, ob sie die Sanierung zusammen mit dem Gesamtprojekt durchführen möchten oder ob sie sie in Eigenregie ausführen lassen. Während der Bauarbeiten werden alle Arbeiten für die einzelnen Grundstücksentwässerungen dokumentiert und nach Abschluss eine Abrechnung mit den genauen Mengenauszügen zuzüglich eines Prozentsatzes für Honorare zur Zahlung versendet.

Aufgrund des sehr raschen Baufortschritts bei der intensiven Bauweise und der gewählten Ausschreibungsform ist dieses Vorgehen beim Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ nicht möglich. Deshalb wurde auf Basis eines detaillierten Bauprojekts eine Offerte mit Kostendach erstellt. Das Kostendach dient als weiterer Anreiz an die Liegenschaftseigentümer, mit dem Gesamtprojekt die Sanierung durchführen zu lassen, und gibt der Stadt, im Gegensatz zu einer Pauschale, die Möglichkeit, nach Eingang der Baumeisterofferten den Liegenschaftseigentümern eine erwartete Preisreduktion weiterzugeben. Bei diesem Vorgehen übernimmt die Stadt das Risiko, dass die Preise in den Baumeisterofferten höher ausfallen. Das Risiko ist dank den sorgfältigen Vorabklärungen gering. Die Rechnung der Stadt an die Liegenschaftseigentümerinnen und -eigentümer wird nach Vollendung und Bauabnahme der Bauarbeiten ausgestellt.

## **5 Intensive Bauweise**

Im Hirschmattquartier stehen umfangreiche Bauarbeiten an. Die Bauzeit für eine herkömmliche, konventionelle Realisierung wird auf fünf bis sechs Jahre geschätzt bzw. auf rund ein Jahr pro Strassenzug. Stadt und ewl haben alternative Ausführungskonzepte evaluiert und dem Stadtrat im Anschluss vorgeschlagen, die anstehenden Bauarbeiten im Hirschmattquartier in intensiver Bauweise auszuführen.

Mit der intensiven Bauweise kann die Bauzeit massiv verkürzt werden. Für Hauptarbeiten im Strassenbereich beträgt die Bauzeit zwischen zwei und maximal drei Monaten pro Strassenzug. Intensiv gebaut werden kann nur im Sommerhalbjahr und wenn der Baubereich vollständig verkehrsfrei ist.



Die intensive Bauweise fordert eine minutiöse Vorbereitung und kurze Entscheidungswege innerhalb einer straffen Projektorganisation. Die geplante erhebliche Verkürzung der Bauzeit kann nur mit einem Zweischichtbetrieb (Montag bis Freitag: z. B. 5.00 bis 22.00 Uhr, Samstag: 7.00 bis 17.00 Uhr) und dem gleichzeitigem Einsatz von mehreren Baugruppen sichergestellt werden. Tiefbauarbeiten in intensiver Bauweise sind nur bei Temperaturen ab 5 Grad Celsius, d. h. nur im Sommerhalbjahr, möglich.

Die Ausführung in intensiver Bauweise wurde in den letzten Jahren in verschiedenen Schweizer Städten mit Erfolg durchgeführt. Führend sind die Städte Bern und Zürich, die im Jahr 2013 die Marktgasse (Bern) bzw. die Bahnhofstrasse (Zürich) in intensiver Bauweise saniert haben. Mit Andreas Lingg und Thomas Kieliger sind zwei erfahrene Baufachleute im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ involviert, die in Bern und Zürich bereits Projekte in intensiver Bauweise konzipiert und umgesetzt haben.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass diese intensive Bauausführung die Anliegen der Petition aus dem Jahre 2007 am besten berücksichtigt.

## 5.1 Nutzen und Vorteile der intensiven Bauweise

Der Nutzen und die Vorteile der intensiven Bauweise können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Minimierung der Beeinträchtigung**  
Die Beeinträchtigung durch Baustellen wird für alle Verkehrsteilnehmenden (Autofahrende, Radfahrende und Fussgänger), für die Anstösser und für die Gewerbetreibenden im Gebiet der Baustelle verkürzt. Damit ist auch ein höherer gesamtwirtschaftlicher Nutzen erreichbar. Die Unfallgefahr – verursacht durch die engen Baustellenverhältnisse – wird für alle Beteiligten reduziert.
- **Fixe Start- und Endtermine**  
Die Bauzeit (Start und Ende) wird schon im Projekt klar definiert. Sie ist verbindlich und wird den direkt Betroffenen und der Öffentlichkeit frühzeitig kommuniziert.
- **Kürzere, aber intensivere Beanspruchung des öffentlichen Raums**  
Durch die kürzeren Bauzeiten der intensiven Bauweise wird der öffentliche Raum (Quartier, Strassen, Plätze) weniger lange, dafür intensiver beansprucht. Damit kehrt schneller wieder Normalität im Quartier ein. Alle Beteiligten und Betroffenen werden beeinträchtigt, aber nur möglichst kurze Zeit.
- **Reduzierung der Umweltbelastung**  
Die Umweltbelastung (Lärm, Verunreinigung, Baustellenverkehr usw.) wird durch die verkürzte Bauzeit bzw. durch weniger baustellenbedingte Staus verringert.
- **Imagegewinn für die Stadt**  
Eine Realisierung von Tiefbaugrossprojekten in intensivem Bauen zeigt, dass sich die Stadt Luzern mit einem innovativen Ansatz dem Bauen im öffentlichen Raum angenommen hat.

## 5.2 Verkehrsführung während der Bauphasen

Während der intensiven Bauweise wird der jeweilig betroffene Strassenzug für jeglichen Verkehr gesperrt. Alle Liegenschaften und Geschäfte sind über die Trottoirs zu Fuss jederzeit erreichbar.

Damit der Verkehr im Quartier in den jeweiligen Bauphasen nicht komplett stillgelegt wird, sind immer eine bis zwei Querstrassen offen. Der Verkehr wird über verschiebbare Provisorien über die Baustelle geführt. So wird sichergestellt, dass der Verkehr im Quartier trotz intensiver Bauweise und Sperrung des betroffenen Strassenzuges fliesst und die Erreichbarkeit für Anwohnende und Kundschaft gewährleistet ist.

Die Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte) gelangen im Ereignisfall jederzeit über die vom Bauunternehmer eingerichtete Logistikspur zum Einsatzort. Die Anlieferung und der Zugang zu den Innenhöfen sind jederzeit sichergestellt.

## 5.3 Organisation

Die Ausführung in intensiver Bauweise verlangt eine angepasste Projektorganisation und eine frühzeitige und detailliertere Planung als bei Projekten mit konventioneller Realisierung. Der Projektorganisation der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ steht eine Projektleitung vor, die das Gesamtprojekt aus einer Hand führt. Die Projektleitung besteht aus einem Projektleiter und einem Projektteam aus Vertretern von Tiefbauamt und ewl. Stadt Luzern und ewl haben eine Bauherrengemeinschaft gebildet.

Intensiv gebaut werden kann nur, wenn auch auf Unternehmenseite nur ein Ansprechpartner steht, der das Projekt aus einer Hand umsetzt. Vertraglich gesehen ist davon auszugehen, dass mit dem Unternehmer ein Generalunternehmervertrag mit einer Pauschale abgeschlossen wird. Die Ausschreibung der Arbeiten erfolgt, sobald Kredit und Projektgenehmigung vorliegen.

Die intensive Bauweise verlangt, dass schon vor Baubeginn alle auszuführenden Bauarbeiten im Detail geklärt und in den Plänen festgehalten sind. Projektänderungen auf der Baustelle sind bei der intensiven Bauweise nicht möglich. Der beauftragte Bauunternehmer muss eine generalstabsmässige, praktisch stundengenaue Bauablaufplanung erstellen, damit die Bauarbeiten in der vorgeschriebenen Zeit umgesetzt werden können.

## 5.4 Zeitplan

Die Planung sieht vor, dass der östliche Teil des Hirschmattquartiers im Sommerhalbjahr 2015, der westliche Teil im Sommerhalbjahr 2016 saniert wird. Die Deckbeläge werden nach dem Abklingen der Setzungen im Sommer 2017 eingebaut. Diese Deckbelagsarbeiten können in wenigen Wochen erledigt werden.

Das Baukonzept geht davon aus, dass die Strassenzüge nicht gleichzeitig, sondern nacheinander erneuert werden. Das Bauprogramm für die Hauptarbeiten sieht folgenden Ablauf vor (Angaben sind provisorisch):

Sommer 2015: Teil Ost

- Frankenstrasse: April/Mai/Juni
- Morgartenstrasse: Juni/Juli/August
- Sempacherstrasse: September/Oktober/November

Sommer 2016: Teil West

- Winkelriedstrasse: April/Mai/Juni
- Kauffmannweg: Juli/August/September
- Dornacherstrasse: September/Oktober/November

Im Vorfeld der Arbeiten im Strassenbereich werden die Trottoirs mit allen darin befindlichen Werkleitungen und Hausanschlüssen erneuert. Diese Bauarbeiten werden in Etappen ausgeführt und dauern zirka zwei Monate. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass alle Liegenschaften, Geschäfte und Läden während der gesamten Bauzeit immer zu Fuss erreichbar sind.

## **6 Stadträumliche Aufwertung**

### **6.1 Geschichte und Meili-Plan**

Die gestalterischen Lösungsansätze für die stadträumliche Aufwertung lehnen sich an die Grundidee von Heinrich Meili-Wapf an (Gründerplan 1897). Beim Bau des Hirschmattquartiers erhielten die Häuser ein breites Trottoir. Für den Fahrverkehr stand gleich viel Fläche zur Verfügung wie für den Fussverkehr auf beiden Strassenseiten. Dabei diente das Trottoir nicht nur zum Zirkulieren, sondern stellte zusammen mit dem Helvetiapark und dem Vögeligärtli einen wichtigen Aufenthaltsbereich dar.



Abbildung 4: Historische Aufnahme der Hirschmattstrasse

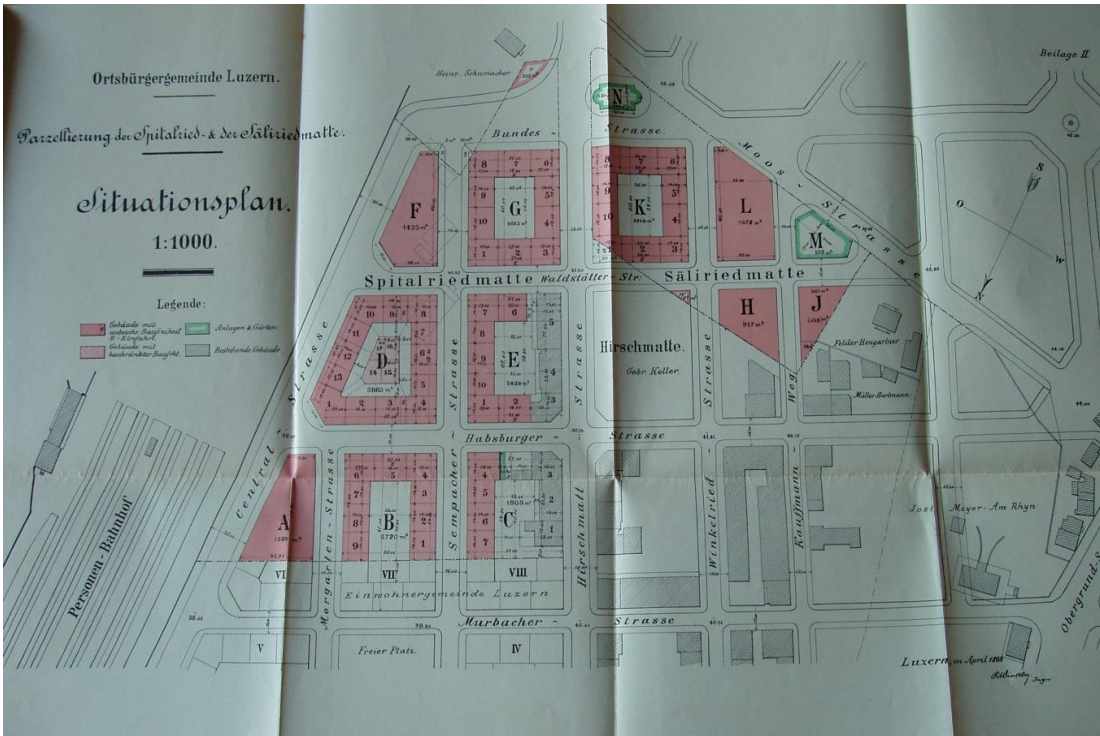


Abbildung 5: Meili-Plan

Mit dem höheren Verkehrsaufkommen in den 1970er-Jahren wurden die Trottoirflächen verkleinert und Parkplätze erstellt. Durch die anstehenden umfangreichen Leitungssanierungen im Rahmen des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ besteht nun die Chance, die Trottoirs wieder zu verbreitern und damit langfristig Raum für vielfältige Nutzungen und neue Raumzuteilungen zu schaffen.

## **6.2 Masterplan**

Für die Präzisierung des Ansatzes von Meili-Wapf hat der Landschaftsarchitekt Robert Gissinger, begleitender Architekt der bereits umgestalteten Hirschmattstrasse, einen Masterplan für das gesamte Quartier erarbeitet. Dieser Plan ist die gestalterische Grundlage für die nächsten Jahrzehnte. Er gewährt eine langfristig einheitliche Gestaltung für das gesamte Quartier. Im Rahmen der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ werden mit einigen kleinen Ausnahmen nur diejenigen Strassen aufgewertet, die vom Werkleitungsbau betroffen sind (Abbildung 2).

## **6.3 Aufwertungsmassnahmen**

Der Masterplan sieht vor, die bestehenden Trottoirs beidseitig der Strasse wieder um zirka zwei Meter bis auf die Flucht der heutigen Fahrgasse zu verbreitern und die Fahrbahn damit optisch zu verschmälern. So soll langfristig wieder Raum für vielfältige Nutzungen geschaffen werden. Damit wird heute eine Infrastruktur gebaut, die später alle Nutzungen zulässt. Mit der Verbreiterung müssen sämtliche Randsteine neu gesetzt werden. Sie erhalten einen Anschlag von lediglich drei Zentimetern. Damit sind gleichzeitig die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes für die Gehbehinderten erfüllt.

Die Längsparkplätze bleiben grundsätzlich in der gleichen Lage wie heute erhalten, sind jedoch neu, mit Ausnahme der Morgartenstrasse, auf dem durchgehenden Trottoir vorgesehen. In der Waldstätterstrasse im Bereich Migros mit sehr vielen Fussgängerinnen und Fussgängern entfallen die Parkplätze. Es entsteht eine grosszügige Vorzone. In der Habsburgerstrasse im Bereich Coop wird die Pflasterung entfernt und die Oberfläche wie im gesamten Quartier asphaltiert. Heute stehen vor dem Coop acht dicht gewachsene Bäumen, die den Ort stark beschatten und verdunkeln. Durch die Rodung von vier Bäumen wird der Platz heller und wirkt freundlicher.

## **6.4 Nutzungsflexibilität**

Der vorgesehene Rückbau der heutigen schmalen Trottoirs in deren ursprünglichen, zirka zwei Meter breiteren Zustand soll langfristig Raum für vielfältige Nutzungen und neue Raumzuteilungen bieten. Voraussetzung dafür ist aber die Aufhebung von weiteren Parkplätzen. Neben der grundsätzlich grosszügigeren Bewegungsfreiheit für den Fussverkehr können gleichzeitig auch andere Bedürfnisse abgedeckt werden. Die genauere Evaluation der verschiedenen Nutzungsinteressen (Boulevardgastronomie, Märkte usw.) und die Vereinbarkeit

mit den Interessen der Personen, die im Quartier leben und arbeiten, muss in Form eines Mitwirkungsprozesses in enger Zusammenarbeit mit den Quartierkräften erfolgen. Dieser Prozess wird als eigenes Teilprojekt im Anschluss an das Auflageprojekt gestartet.

## 6.5 Anliegen der Behinderten

Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sind Bauten, öffentliche Anlagen, Strassen und Plätze – soweit verhältnismässig – behindertengerecht auszugestalten. Mit dem neuen Höhenversatz zwischen Fahrbahn und Trottoir von drei Zentimetern kann der gesamte Strassenraum für Personen mit Gehbehinderung gemäss Norm ausgestaltet werden. Für Personen mit Sehbehinderung stellen die auf dem Trottoir positionierten Parkplätze ein Hindernis dar, da die Trottoirkante als Führungslinie nicht ertastbar ist. Aus diesem Grund wird zwischen Parkplätzen und dem freien Gehbereich auf dem Trottoir eine ertastbare Abgrenzung entwickelt.

In Zusammenhang mit den Behindertenverbänden und sehbehinderten Personen wird an der optimalen Ausgestaltung dieser ertastbaren Abgrenzung gearbeitet. Am 23. August 2013 fand dazu im Werkhof des Tiefbauamts erstmals ein Feldversuch statt.

Auch in anderen Schweizer Städten werden im Rahmen von Strassenneugestaltungen Parkplätze auf dem Trottoir positioniert. Daher wird auch in anderen Schweizer Städten an Lösungen für eine Abgrenzung zwischen Parkplatz und freiem Gehbereich auf dem Trottoir gearbeitet. Die Stadt Luzern steht daher in regem Austausch mit verschiedenen Städten.

## 6.6 Baumrodungen und Baumpflanzungen

Aufgrund der intensiven Bauweise muss ein Grossteil des Baumbestandes gerodet werden. Dadurch bietet sich die Chance, das Quartier durch Neupflanzungen einheitlich zu begrünen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Im Quartier stehen nach der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ 17 Bäume mehr als heute.

- |                  |                      |
|------------------|----------------------|
| ▪ Rodungen       | 33 Bäume             |
| ▪ Neupflanzungen | 50 Bäume             |
| ▪ <b>Total:</b>  | <b>plus 17 Bäume</b> |

Das neue Gestaltungskonzept sieht in allen Längsstrassen Baumreihen auf jeweils einer Strassenseite vor. Die neuen Bäume werden auf der Achse der Parkplätze angeordnet. Die einzige Ausnahme bildet die Morgartenstrasse, deren Baumbestand durch die Leitungssanierungen nicht tangiert wird. In dieser Strasse bleibt der Baumbestand erhalten. Die hohe stadträumliche Qualität des bestehenden Strassenzugs wird höher gewichtet als die konsequente Umsetzung des Konzeptes.

Jeder Strassenzug erhält eine andere Baumart. Das schützt bei einem Krankheitsbefall die anderen Bäume im Quartier vor Ansteckung. Ausgewählt wurden robuste Stadtbäume, die den hohen Ansprüchen und grossen Belastungen im Stadtgefüge standhalten:

|                      |   |          |
|----------------------|---|----------|
| ▪ Dornacherstrasse:  | Acer monspessulanum (Französischer Ahorn)   | 9 Bäume  |
| ▪ Kauffmannweg:      | Fraxinus ornus Obelisk (Riesenblumen-Esche) | 9 Bäume  |
| ▪ Winkelriedstrasse: | Fraxinus ornus (Blumen-Esche)               | 15 Bäume |
| ▪ Sempacherstrasse:  | Acer buergerianum (Dreizahn-Ahorn)          | 15 Bäume |
| ▪ Vögeligärtli:      | Ulmus glabra (Ulme)                         | 2 Bäume  |

Auf die heutigen Rabatten wird zugunsten einer einheitlichen Gestaltung verzichtet. Sie befinden sich in sehr unterschiedlichem Zustand und sind sehr aufwendig im Unterhalt (Winterschäden, Verschmutzungen usw.). Stattdessen erhalten die neu gepflanzten Bäume analog der Hirschmattstrasse gusseiserne Baumroste. Diese erhöhen die Nutzungsflexibilität zusätzlich.

## 6.7 Beleuchtung

Am derzeitigen Beleuchtungskonzept wird festgehalten. Die strassenüberspannenden Pendel werden mit Seilen und neuen, energiesparenden LED-Lampen ausgestattet. Das sorgt für eine gleichmässige Ausleuchtung. Heute bestehen einzelne Beleuchtungslücken im Strassenraum. Diese werden zur Erhöhung der Sicherheit geschlossen. Gleichzeitig soll die Chance genutzt werden, auf Plan-Lumière-relevante Themen aufmerksam zu machen, z. B. auf die Schaufensterbeleuchtung: Mit einer gleichmässigeren Beleuchtung und durch eine Nachtschaltung kann auch das Abendbild des Quartiers massiv aufgewertet und Energie gespart werden. Für die Sensibilisierung zu diesem Thema ist eine Informationsveranstaltung angedacht.

## 6.8 Sicherheit im öffentlichen Raum / Kriminalprävention

Dank ergänzter Beleuchtung sowie einer helleren Vorzone vor der Coop-Filiale trägt das „Gesamtprojekt Hirschmatt“ auch zur Sicherheit im öffentlichen Raum bei. Für die Ausarbeitung dieser Sicherheitsmassnahmen wurde der „Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2013“ beigezogen.

## 6.9 Überblick über die baulichen Massnahmen

Innerhalb des Projekts werden die Randsteine abgebrochen und neu gesetzt; dies aufgrund der Baumassnahmen des Strassenausbaus und der Strassenerhaltung, der stadträumlichen Aufwertung, der Behindertengerechtigkeit, der Sicherheit und der Verbesserungen für die Velofahrenden. Mit dem Versetzen der Randsteine muss auch die Strassenentwässerung angepasst werden. Heute wird die Strasse entlang der Randsteine über Einlaufschächte entwässert. Der heute bestehende Einlaufschacht muss infolge der Verschiebung der Randsteine auch in die neue Lage versetzt und mit dem bestehenden Entwässerungssystem verbunden werden. Weiter sind 50 Baumgruben zu erstellen und ebenso viele Bäume zu pflanzen. Mit

der Trottoirverbreiterung werden auch grossflächige Strassenanpassungen bis an die Hausfassaden ausgeführt.

Insgesamt werden im Hirschmattquartier auf einer Länge von knapp 3'000 Metern neue Randsteine versetzt. Es wird eine Strassen- und Trottoirfläche von über 25'000 m<sup>2</sup> aufgewertet und neu gestaltet. Diese Fläche entspricht etwa drei bis vier Fussballfeldern.

## **7 Verkehr**

### **7.1 Handlungsbedarf**

Im Hirschmattquartier bestehen für Automobilisten, Velofahrende und Fussgänger bei der Verkehrssicherheit Defizite. Die Schrägparkplätze in der Frankenstrasse und der Sempacherstrasse sind neuralgische Stellen, an denen es häufig zu Unfällen kommt. An einigen Kreuzungen sind die Sichtweiten ungenügend. Das führt zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Der Sicherheitsabstand zwischen Velofahrenden und längsparkierten Fahrzeugen ist zu gering. Ausserdem entspricht die strassenbauliche Ausgestaltung des Quartiers nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Es fehlt zum Teil an Veloverbindungen. Zudem sollen Fussgängerinnen und Fussgänger überall die Möglichkeit haben, die Strassen gefahrlos zu queren.

### **7.2 Politischer Auftrag**

Mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erfüllt die Stadt Luzern einen politischen Auftrag, der an verschiedenen Orten festgehalten ist; so etwa im kantonalen Verkehrsrichtplan, im städtischen Richtplan Veloverkehr und im Reglement zur nachhaltigen städtischen Mobilität, das von der Stimmbevölkerung 2010 als Gegenvorschlag zur Städte-Initiative angenommen wurde. Gemäss diesem Reglement sollen der motorisierte Individualverkehr MIV auf dem Niveau 2010 plafoniert werden, der Anteil des Veloverkehrs erhöht und Lücken im Velonetz geschlossen werden.

Gemäss Artikel 6 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität spielt der zur Verfügung stehende Parkraum bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Die entsprechende Verkehrserzeugung kann über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung gesteuert werden. Um den Strassenraum zu entlasten, haben im hochwertigen innerstädtischen Raum Parkhäuser Priorität.



An der Ratsitzung vom 16. März 2006 überwies das Parlament das Postulat „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“. Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme festgehalten, dass er bereit ist, zur Förderung des Veloverkehrs die Öffnung weiterer Einbahnstrassen im Hirschmattquartier zu prüfen und, wo sinnvoll und verantwortbar, diese für den Radverkehr freizugeben.

### **7.3 Unfälle im Hirschmattquartier**

In der Stadt Luzern ereignen sich im Vergleich mit anderen Schweizer Städten überdurchschnittlich viele Unfälle. Die Stadt Luzern will Unfallschwerpunkte abbauen und damit die Verkehrssicherheit in der Stadt erhöhen.

Im Perimeter Hirschmatt gibt es drei Bereiche (Abbildungen 6 und 7) mit auffälliger Unfallhäufung: Unfallschwerpunkt Nr. 1 entsteht vor allem aufgrund ungenügender Sichtverhältnisse bei der Kreuzung Winkelried- und Murbacherstrasse. Die Unfälle bei den Unfallschwerpunkten 2 (Sempacherstrasse) und 3 (Frankenstrasse) sind vor allem Parkierunfälle.

In Abbildung 8 sind die Unfälle nach Unfalltyp aufgeschlüsselt. Am häufigsten sind Parkierunfälle, gefolgt von Schleuder- und Selbstunfällen. Auswertungen zeigen, dass es bei der Schrägparkierung zu deutlich mehr Unfällen kommt als bei Längsparkplätzen.

## Übersichtsplan der Unfallschwerpunkte im Hirschmattquartier von 2005 bis 2012

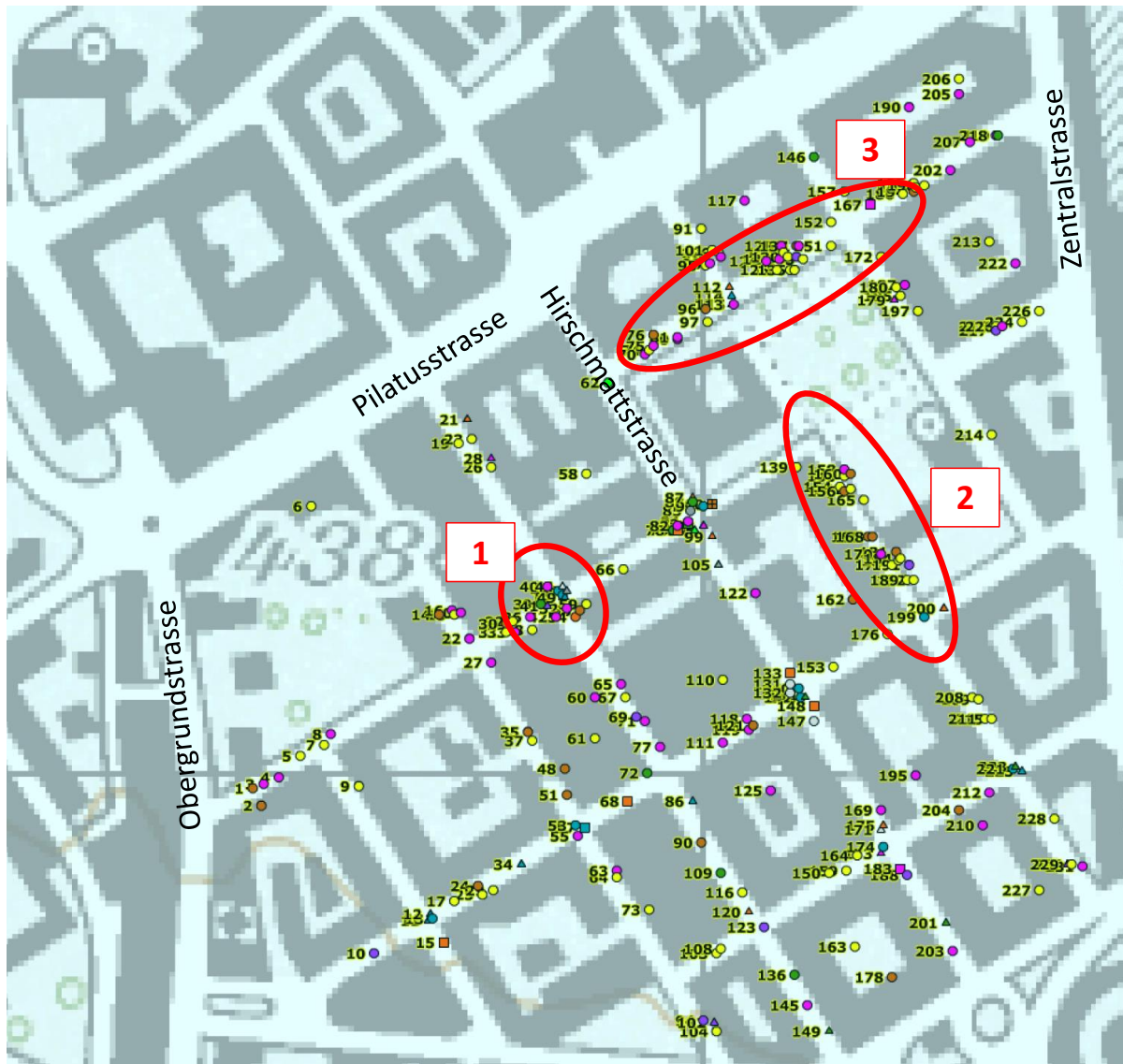


Abbildung 6: Übersichtsplan, Abschnitte mit besonders hohen Unfallhäufungen (2005–2012) (Die Sanierung der Unfallschwerpunkte auf der Hirschmattstrasse ist nicht Bestandteil des B+A.)

## Legende Unfalltypen

| Sachschaden | Leichtverletzte | Schwerverletzte | Getötete |                                       |
|-------------|-----------------|-----------------|----------|---------------------------------------|
| ◐           | ◓               | ◑               | ◒        | ← Unfallschwere<br>↓ MISTRA-Unfalltyp |
| ●           | ▲               | ■               | ⊠        | Schleuder- oder Selbstunfall          |
| ○           | △               | □               | ⊞        | Überholunfall, Fahrstreifenwechsel    |
| ◌           | ▲               | ■               | ⊠        | Auffahrunfall                         |
| ◌           | △               | □               | ⊞        | Abbiegeunfall                         |
| ◌           | △               | □               | ⊞        | Einbiegeunfall                        |
| ●           | ▲               | ■               | ⊠        | Überqueren der Fahrbahn               |
| ●           | ▲               | ■               | ⊠        | Frontalkollision                      |
| ●           | ▲               | ■               | ⊠        | Parkierunfall                         |
| ●           | ▲               | ■               | ⊠        | Fussgängerunfall                      |
| ●           | ▲               | ■               | ⊠        | Tierunfall                            |
| ●           | ▲               | ■               | ⊠        | Andere                                |

Abbildung 7: Legende zu den Unfalltypen

## Unfälle nach Unfalltyp

| Unfalltyp<br>(Gruppenreferenz) | Unfalltyp<br>(Gruppe)              | Jahr      |           |           |           |           |           |           |           |            | Total |
|--------------------------------|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-------|
|                                |                                    | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      |            |       |
| 0                              | Schleuder- oder Selbstunfall       | 10        | 7         | 9         | 10        | 16        | 7         | 2         | 0         | 61         |       |
| 1                              | Überholunfall, Fahrstreifenwechsel | 4         | 1         | 0         | 2         | 0         | 2         | 0         | 1         | 10         |       |
| 2                              | Auffahrunfall                      | 0         | 5         | 2         | 0         | 1         | 0         | 2         | 3         | 13         |       |
| 3                              | Abbiegeunfall                      | 1         | 1         | 0         | 0         | 1         | 0         | 1         | 1         | 5          |       |
| 4                              | Einbiegeunfall                     | 0         | 1         | 1         | 0         | 0         | 0         | 1         | 0         | 3          |       |
| 5                              | Überqueren der Fahrbahn            | 4         | 2         | 3         | 1         | 3         | 4         | 1         | 1         | 19         |       |
| 6                              | Frontalkollision                   | 0         | 0         | 0         | 2         | 0         | 0         | 0         | 0         | 2          |       |
| 7                              | Parkierunfall                      | 14        | 20        | 14        | 6         | 12        | 5         | 5         | 3         | 79         |       |
| 8                              | Fussgängerunfall                   | 3         | 2         | 1         | 0         | 4         | 1         | 3         | 1         | 15         |       |
| 99                             | Andere                             | 4         | 8         | 5         | 1         | 5         | 1         | 0         | 0         | 24         |       |
|                                | <b>Total</b>                       | <b>40</b> | <b>47</b> | <b>35</b> | <b>22</b> | <b>42</b> | <b>20</b> | <b>15</b> | <b>10</b> | <b>231</b> |       |

Abbildung 8: Unfälle nach Unfalltyp

Im Hirschmattquartier ereigneten sich in den letzten fünf Jahren 13 Velounfälle mit Personenschäden. Drei Unfälle waren im Bereich der Hirschmattstrasse zu verzeichnen. Von den restlichen zehn Unfällen waren zwei auf erhöhte Blutalkoholwerte zurückzuführen, vier Unfälle passierten in Knotenbereichen, drei Unfälle gab es mit querenden Fussgängern, ein Unfall ereignete sich mit einer Autotür. Die Zahl der Velounfälle ist im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet relativ gering: 2,5 Prozent aller Unfälle ereigneten sich im Hirschmattquartier.

Im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ werden die Unfallschwerpunkte 1 bis 3 durch die Umgestaltung der Kreuzungsbereiche wie auch durch die Umwandlung der Schrägparkierung in Längsparkierung saniert.

## 7.4 Massnahmen

Um die Verkehrssicherheit im gesamten Quartier und für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen sowie Lücken im Velonetz zu schliessen, wird ein Bündel an Massnahmen umgesetzt:

- Die Schrägparkplätze in der Frankenstrasse, Dornacherstrasse, Sempacherstrasse und Murbacherstrasse werden aufgehoben und durch Längsparkplätze ersetzt. Dadurch können Unfallschwerpunkte saniert werden.
- Die Verkehrssicherheit an Kreuzungen wird erhöht. Hier werden Parkplätze verschoben, um die Mindestsichtweiten zu verbessern.
- Dank breiteren Trottoirs verkürzt sich der Weg für die Fussgänger über die Strasse, und die Verständigung mit Automobilisten verbessert sich.
- Dank den neuen Bäumen und den breiteren Trottoirs wird die Strasse optisch verengt. Das führt dazu, dass das Geschwindigkeitsregime (Tempo 30) besser eingehalten wird.
- Velostreifen werden durchgängig markiert.
- An der Franken-, Sempacher-, Dornacher- und Waldstätterstrasse entstehen neue Abschnitte auf dem Velonetz. Hier werden Velostreifen im Gegenverkehr markiert. Das bedingt die Umstellung der Schräg- auf Längsparkplätze. Damit entstehen direktere Veloverbindungen innerhalb des Hirschmattquartiers, und die Stadt Luzern kommt dem Postulat „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“ entgegen. Der Kauffmannweg weist viel Lastwagenverkehr auf (Anlieferung Coop und Migros) und ist schmal. Er kann deshalb nicht für den Velo-Gegenverkehr freigegeben werden. Auch die Murbacherstrasse ist zu eng für Velos im Gegenverkehr.
- Der Abstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen wird vergrössert, um Kollisionen zwischen Velofahrenden und Autotüren zu verhindern.
- Durch die Trottoirverbreiterungen entspricht die Ausgestaltung des Strassenraumes den Anforderungen einer Tempo-30-Zone. Dank den verkürzten Querungsdistanzen wird für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein flächiges Queren möglich. Die Fussgängerstreifen werden überflüssig. Durch die Geschwindigkeitsreduktion erhöht sich die Aufmerksamkeit sowie Rücksichtnahme der Autofahrenden und trägt so zur Verbesserung der Koexistenz bei.
- Die Trottoirabsätze sind nur drei Zentimeter hoch, sodass sie von Gehbehinderten problemlos benutzt werden können. Dieser Absatz kann auch von Sehbehinderten wahrgenommen und mit dem Blindenstock ertastet werden.

## 7.5 Temporegime im Quartier

Im Rahmen der Erarbeitung des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ ist auch die Einführung einer Begegnungszone geprüft worden. In einer Begegnungszone gilt Tempo 20. Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vortritt. Es gibt keine Fussgängerstreifen, keine Velomarkierungen und in der Regel keine Trottoirs. Die Evaluation hat ergeben, dass es sinnvoll ist, im gesamten Hirschmattquartier Tempo 30 beizubehalten. Ausgenommen ist bereits heute die Hirschmattstrasse mit Tempo 50.

Gegen die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 im Hirschmattquartier sprechen folgende Gründe:

- Das Hirschmattquartier ist sehr urban und hat in alle Richtungen viel Verkehr – sowohl motorisierten wie nichtmotorisierten. Das wird auch in Zukunft so sein.
- Eine flächendeckende Einführung wäre nur mit einer massiven Parkplatzreduktion und einer radikalen Neuordnung möglich (minus 200–300 Parkplätze).
- Für Kinder, ältere Menschen und sehbehinderte Personen sind Mischverkehrsflächen ohne Trottoirkanten problematisch.
- Alle Velostreifen müssten aufgehoben werden. Das führt speziell bei Kreuzungen zu Sicherheitsdefiziten.
- Die Gebäudeversicherung verlangt einen Trottoirabsatz (Wasserabweisung).
- Eine Gestaltung ohne Trottoirs (niveaulos) ist technisch problematisch, weil es innerhalb des Quartiers ein relativ grosses Gefälle gibt.
- Der B+A 30/2009, der die Einführung einer Begegnungszone verlangt hatte, wurde vom Grossen Stadtrat ablehnend zur Kenntnis genommen.
- Die städtebauliche Situation mit Blockrandbebauung und den akzentuierten Trottoirs geht auf den Meili-Plan (Kapitel 6.1) zurück und soll beibehalten werden.

## 7.6 Parkplatzreduktion und -kompensation

Die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit hat die Entwicklung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt zwischen 1996 und 2011 in einer Studie analysiert. Diese kam zum Schluss, dass entgegen einer verbreiteten Meinung die Gesamtzahl der öffentlichen Parkplätze in der Luzerner Innenstadt zugenommen hat. In der Innenstadt gibt es heute über 4'800 öffentliche Parkplätze. Das Wachstum erfolgte durch die Erstellung von neuen, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen, während demgegenüber die Zahl der Oberflächenparkplätze abgenommen hat. In Zahlen zeigt sich folgendes Bild:

- |   |                        |
|---|------------------------|
| ▪ Zunahme der Parkplätze in öffentlichen Parkieranlagen | +690 Parkplätze        |
| ▪ Abnahme der Oberflächenparkplätze                     | –310 Parkplätze        |
| ▪ <b>Bilanz: Zunahme der öffentlichen Parkplätze</b>    | <b>+380 Parkplätze</b> |

Die Konzentration der Parkplätze in Parkhäusern macht im engen städtischen Umfeld Sinn. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser und Sammelparkanlagen Priorität, um den Strassenraum zu entlasten und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Diese Entwicklungstendenz entspricht der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern, die vorsieht, oberirdische Parkplätze in Parkhäuser oder Sammelparkanlagen zu verschieben.

Im Rahmen des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ müssen **maximal 46 Parkplätze** abgebaut werden. Durch die stadträumliche Aufwertung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit werden im Hirschmattquartier insgesamt 76 öffentliche Parkplätze aufgehoben: 18 Parkplätze entfallen zugunsten der neuen Bäume, 58 Parkplätze werden zugunsten von mehr Verkehrssicherheit abgebaut (bessere Einsicht in Kreuzungen, Aufhebung der Schrägparkierung). 30 bis 35 Parkplätze können im Parkhaus Hirzenmatt kompensiert werden. In der Summe fallen im Hirschmattquartier 41 bis 46 Parkplätze weg.

Die detaillierte Übersicht der Parkplatzbilanz ist in der folgenden Tabelle zu finden.

| Strasse            | Ist-Zustand | Geplant  |
|--------------------|-------------|--|
| Dornacherstrasse   | 55          | <b>34 (-21) (zugunsten sicherer Längsparkierung)</b>             |
| Frankenstrasse     | 65          | <b>36 (-29) (zugunsten sicherer Längsparkierung)</b>             |
| Habsburgerstrasse  | 45          | 45   |
| Kauffmannweg       | 33          | <b>39 (+6), Neuordnung Bäume und Optimierung Strassenbereich</b> |
| Morgartenstrasse   | 29          | 29   |
| Murbacherstrasse   | 78          | <b>70 (-8) (zugunsten sicherer Längsparkierung)</b>              |
| Sempacherstrasse   | 82          | <b>58 (-24) (zugunsten sicherer Längsparkierung)</b>             |
| Waldstätterstrasse | 39          | <b>35 (-4) (Neugestaltung Vorzone Migros)</b>                    |
| Winkelriedstrasse  | 53          | <b>57 (+4), (Neuanordnung Bäume und Parkplätze)</b>              |
| <b>Total</b>       | <b>479</b>  | <b>403 (-76)</b>   |

Ziel ist es, einen Teil der abgebauten Parkplätze zu kompensieren:

- Im Parkhaus Hirzenmatt an der Winkelriedstrasse wurden mehr Parkplätze gebaut, als bewilligt wurden. Momentan werden diese Parkplätze als Lagerflächen gebraucht. Die private Parkhausbesitzerin ist daran interessiert, diese 30 bis 35 Parkplätze als solche zu nutzen. Sie wird ein entsprechendes Baugesuch einreichen.
- Die Parkkartenzone D, welche im Quartier Hirschmattquartier gilt, soll Richtung Süden bis zum Bahntrasse erweitert werden. Dadurch entstehen für die Inhaber von Parkkarten der Zone D (Anwohnerinnen und Anwohner sowie Geschäfte) über 100 zusätzliche Parkmöglichkeiten. Im Bericht und Antrag „Optimierung Parkraumbewirtschaftung und Totalrevision Parkkartenreglement“ soll diese Erweiterung vorgenommen werden. Er soll dem Parlament 2014 vorgelegt werden. Im Hirschmattquartier können die meisten öffentlichen Parkplätze für 120 Minuten, also relativ lange, genutzt werden. Es gibt nur wenige 60-Minuten-Parkplätze und nur sehr wenige 30-Minuten-Parkplätze. Das Quartier fühlt sich als „Parkhaus der Altstadt“. Aus Gewerbekreisen wurde der Wunsch laut, die Parkierungszeiten zu verkürzen. Der Stadtrat steht diesem Anliegen offen gegenüber, sollte ein entsprechendes Begehren aus dem Quartier eingereicht werden.

Im Vorprojekt ging die Projektleitung von einem Abbau von 85 Parkplätzen aus. Im Detailprojekt konnte die Zahl auf 76 reduziert werden. 30 bis 35 weitere Parkplätze können kompensiert werden, wenn das Parkhaus Hirzenmatt seine Parkplatzzahl erhöht. **So entfallen im Quartier letztlich 41 bis 46 Parkplätze, welche durch die beiden anderen Massnahmen (Erweiterung der Parkkartenzone D, Anpassung der Parkierungszeiten) mindestens teilweise kompensiert werden.** Zusätzlich stehen in den Parkhäusern in der Luzerner Innenstadt Parkplätze zur Verfügung. Auswertungen zeigen, dass die Auslastungen an Samstagnachmittagen am höchsten sind. Jedoch sind auch zur absoluten Spitzenzeit um zirka 15.00 Uhr insgesamt noch gut 500 Parkplätze frei.

Die Zahl der öffentlichen und privaten Parkplätze im Hirschmattquartier ist in den letzten Jahren mit etwas über 1'700 Parkplätzen gleich geblieben. Der Anteil der privaten Parkplätze ist mit 1'144 hoch (zwei Drittel privat, ein Drittel öffentlich).

## **Veloparkierung**

Bei den Veloabstellplätzen gibt es keine Veränderung, sie werden in der gleichen Anzahl beibehalten. In einem aktuell gestarteten Projekt „Veloparkierungskonzept in der Luzerner Innenstadt“ wird der Bedarf der Veloabstellplätze für die Zeithorizonte 2020 und 2035 ermittelt und werden Massnahmen für eine ausreichende Veloparkierung vorgeschlagen.

## **7.7 Einnahmenrückgang aus öffentlich bewirtschafteten Parkfeldern**

Die Parkkarte der Zone D für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Geschäfte des Hirschmattquartiers berechtigt zum dauerhaften Parkieren auf den weissen Parkfeldern. Derzeit sind 560 Parkkarten Zone D im Umlauf. Im Hirschmattquartier stehen aktuell 507 weisse Parkfelder zur Verfügung. Sie sind zu 91 Prozent ausgelastet. Die jährlichen Einnahmen daraus belaufen sich auf knapp 1,5 Mio. Franken. Ein Grossteil der weissen Parkplätze wird von den Parkkartenbesitzenden belegt. Wie sich die Gebühreneinnahmen der Parkuren entwickeln, hängt wesentlich ab von der Entwicklung der Auslastung, von der Anzahl Parkkartenbesitzender sowie von der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Durch die Reduktion der Parkplätze wird zudem eine Verlagerung in die Parkhäuser stattfinden. Ein Teil der verlorenen Parkuhrengelder wird somit durch Dividenden aus den Parkhausbeteiligungen in die Stadtkasse zurückfliessen.

Zentrums- und bahnhofnahe Parkplätze generieren deutlich mehr Einnahmen als die „abgelegenen“ Parkplätze: In der Dornacherstrasse werden die Parkplätze am stärksten von Parkkartenbesitzenden genutzt. Entsprechend tief fallen deshalb dort die jährlichen Einnahmen je Parkplatz aus. Sie betragen an der Dornacherstrasse rund Fr. 1'300.–. An der Franken- und der Morgartenstrasse werden je rund Fr. 4'000.– pro Parkplatz eingenommen.

Die 76 abgebauten Parkplätze verursachen Mindereinnahmen für die Stadt Luzern von Fr. 250'000.– bis Fr. 450'000.–. Das private Parkhaus Hirzenmatt wird hingegen Mehreinnahmen verzeichnen.

## **8 Termine**

Die Bauausführungsplanung geht davon aus, dass die intensive Ausführung im Sommerhalbjahr 2015 für den Ostteil und im Sommerhalbjahr 2016 für den Westteil durchgeführt wird.

Die Bewilligung des Projekts und des notwendigen Kredits hat folgenden Terminablauf:

- Behandlung des Geschäfts in der Baukommission: 9. Januar 2014
- Behandlung im Grosse Stadtrat: 30. Januar 2014
- Ablauf der Referendumsfrist: 9. April 2014 (allfällige Volksabstimmung: 28. September 2014)

Die Verkehrsanordnungen (Einführung von neuen Veloverbindungen im Gegenverkehr, Veloparkierung und Einführung von Rechtsvortritt) werden am 16. November 2013 im Kantonsblatt publiziert. Am Dienstag, 26. November 2013, soll die Öffentlichkeit über das geplante Bauvorhaben informiert werden. Die Planaufgabe startet dann einen Tag später und dauert bis zum Montag, 16. Dezember 2013.

Die Terminplanung im Projekt für den Ostteil sieht wie folgt aus:

- Ausschreibung der Bauarbeiten: Frühling 2014
- Vergabe der Bauarbeiten: Sommer 2014 (unter der Voraussetzung, dass der Kredit bewilligt und die Baubewilligung erteilt ist)
- Detailplanung der Bauausführung sowie Klärung der Zufahrten und Anlieferung mit den Liegenschaftseigentümern und Gewerbetreibenden inkl. Hotels und Restaurants: Herbst/Winter 2014
- Baubeginn Vorarbeiten: ab Januar 2015
- Baubeginn Hauptarbeiten in intensiver Bauweise: April 2015

Die Terminplanung im Projekt für den Teil West sieht wie folgt aus:

- Ausschreibung der Bauarbeiten: Winter 2014/2015
- Vergabe der Bauarbeiten: Frühling 2015 (unter der Voraussetzung, dass der Kredit bewilligt und die Baubewilligung erteilt ist)
- Detailplanung der Bauausführung sowie Klärung der Zufahrten und Anlieferung mit den Liegenschaftseigentümern und Gewerbetreibenden inkl. Hotels und Restaurants: Sommer/Herbst 2015
- Baubeginn Vorarbeiten: ab Januar 2016
- Baubeginn Hauptarbeiten in intensiver Bauweise: April 2016

Im Sommer 2017 sind noch Fertigstellungsarbeiten in beiden Teilen auszuführen. Dabei handelt es sich um den Einbau des Deckbelags (Dauer: abschnittsweise, zwei bis drei Wochen).

## 9 Kommunikation

Das Gesamtprojekt Hirschmatt stellt als komplexes Projekt in einem intensiv genutzten Raum hohe Anforderungen an die Kommunikation – sowohl in der Planung als auch in der Bauphase. Aufgrund dieser Ausgangslage wurde im Rahmen des Vorprojektes intensive Partner- und Informationsarbeit geleistet.

Für die Kommunikation wurden folgende Ziele gesetzt:

- Planung und Ausführung in einer Hand: Es gibt **ein** gemeinsames Projekt, **eine** Projektleitung und **einen** Auftritt nach aussen.
- Die Quartierkräfte werden früh in die Planung einbezogen und informiert.
- Die Quartierbewohnerinnen und -bewohner sowie die Bevölkerung werden frühzeitig und laufend über das Projekt informiert.



## 9.1 Aktivitäten

Folgende Partner- und Informationsarbeiten fanden bis Ende Oktober 2013 statt:

- Zwei Treffen mit Schlüsselpersonen aus dem Quartier (1. Februar und 13. März 2013) mit Vertretern des Quartiervereins Hirschmatt-Neustadt, des Vereins Neustadt, der City Vereinigung, von Hotels und Restaurants sowie Liegenschaftseigentümern
- Besprechungen und Informationsaustausch mit Verkehrsverbänden, Hoteliervereinigung, Grossverteilern, Gewerbeverband Kanton Luzern, Detaillistenverband Luzern, Quartierverein, Verein Neustadt, City Vereinigung, Petitionären von 2008 usw.
- Einzelkontakte auf Anfrage für konkrete Problemstellungen mit verschiedenen Personen
- Erste Informationsveranstaltung für das ganze Quartier am 13. Juni 2013
- Präsenz und Projektpräsentation an der Neustadtnacht am 13. September 2013
- Erarbeitung der Website [www.hirschmatt.luzern.ch](http://www.hirschmatt.luzern.ch)

Ziel dieser intensiven Partner- und Informationsarbeit war es, Inputs bei den direkt Betroffenen abzuholen und in das Projekt einfliessen zu lassen, alle Partner und ihre Bedürfnisse abzuholen und einzubinden sowie Ängste abzubauen.

Diese Ziele konnten weitgehend erreicht werden. Heute stehen die City Vereinigung, der Verein Neustadt und der Quartierverein Hirschmatt-Neustadt hinter dem Projekt.

## 9.2 Ausblick

Die Partnerarbeit wird laufend fortgesetzt. Die Partner schätzen die direkte, offene und frühzeitige Kommunikation und die kurzen Wege, wenn Fragen und Probleme auftauchen. Der Kontakt zwischen den verschiedenen Partnern und der Projektleitung ist intensiv und konstruktiv.

Das Quartier wird am 26. November 2013 über das Auflageprojekt und das weitere Vorgehen informiert. Solche Informationsveranstaltungen finden bis und mit Bauabschluss statt.

## 9.3 Baustellenkommunikation

Zentrales Anliegen ist es, während der Bauphase eine Ansprechperson für alle Anliegen zu haben. Es ist vorgesehen, dass die Projektleitung während der Bauphasen ein „Sorgentelefon“ einrichtet, das rund um die Uhr während der Bauzeit besetzt ist.

Das Quartier wird regelmässig und frühzeitig über die jeweiligen Bauphasen informiert. Geplant sind neben der klassischen Baustellenkommunikation (Infoveranstaltungen, Anwohnerinfos, Plakate usw.) eine Aussichtsplattform bei der Baustelle, Baustellenführungen, eine Start- und Abschlussveranstaltung für den Teil Ost und den Teil West usw.)

Die Partner City-Vereinigung, Verein Neustadt und Quartierverein Hirschmatt-Neustadt sind daran interessiert, sich aktiv in die Baustellenkommunikation einzubringen und diese mit eigenen, mit der Baustelle koordinierten Veranstaltungen einzubringen. Die Planung erfolgt 2014.

## 10 Kosten und Finanzierung

### 10.1 Übersicht der Gesamtprojektkosten

Die Kosten für das Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ setzen sich wie folgt zusammen:

| Beschrieb  | Kosten (Fr.) |                     |
|--|--------------|---------------------|
| <b>Baukosten</b>   |              |                     |
| ▪ Kanalisationsleitungen   |              |                     |
| - Öffentliche Kanalisationen   | 4'540'000.–  |                     |
| - Private Hausanschlüsse Abwasser  | 626'000.–    |                     |
| ▪ Gasleitungen   | 716'000.–    |                     |
| ▪ Wasserleitungen  | 1'434'000.–  |                     |
| ▪ Elektroleitungen   | 1'143'000.–  |                     |
| ▪ Strassenbeleuchtung  | 280'000.–    |                     |
| ▪ Swisscom-Leitungen   | 734'000.–    |                     |
| ▪ upc-Cablecom-Leitungen   | 72'000.–     |                     |
| ▪ Strassen und Wegnetz: Strassenausbau und -erhaltung  | 5'160'000.–  |                     |
| <b>Total Bauarbeiten</b>   |              | <b>14'705'000.–</b> |
| <b>Planungsleistungen</b>  |              |                     |
| Projektierung und Bauleitung   | 1'700'000.–  |                     |
| Bauherreneigenleistungen, Bauherrenunterstützung, Kostencontrolling, Kommunikation (intern und extern) | 1'000'000.–  |                     |
| Planungsnebenleistungen: Vermessung, Geologie, Recht, Beweissicherung, Grundwasserüberwachung usw.     | 800'000.–    |                     |
| <b>Total Planungsleistungen</b>  |              | <b>3'500'000.–</b>  |
| <b>Diverses und Mehrwertsteuer</b>   |              |                     |
| Diverses und Unvorhergesehenes (zirka 15 %)  | 3'000'000.–  |                     |
| Mehrwertsteuer (gerundet)  | 1'695'000.–  |                     |
| <b>Total Diverses und Mehrwertsteuer</b>   |              | <b>4'695'000.–</b>  |
| <b>Total Gesamtprojektkosten</b>   |              | <b>22'900'000.–</b> |

*Kostengenauigkeit +/-10 %; Basis: NPK-Index April 2013, 105,3 Punkte*

Die Rubrik „Strassen und Wegnetz: Strassenausbau und -erhaltung“ umfasst alle Baumassnahmen für die stadträumliche Aufwertung, die Behindertengerechtigkeit, die Sicherheit und die Verbesserungen für die Velofahrenden.

Die Rubrik „Diverses und Unvorhergesehenes“ umfasst die im aktuellen Projektstand noch nicht bestimmten Projektinhalte wie Ausrüstung, Anpassungen bei bestehenden Gebäuden oder Werken, Provisorien und Aufwendungen für provisorische Verkehrsführungen während der Bauphase sowie das Unvorhergesehene bei der Bauausführung in intensiver Bauweise. Die Höhe von 15 Prozent entspricht den Gepflogenheiten und Erfahrungen bei Sanierungsprojekten. Eine Reduktion dieser Position ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

- Der Kostenvoranschlag umfasst die Gesamtprojektkosten des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“. Der Kostenanteil für die Strassen und das Wegnetz beträgt zirka 35 Prozent. Bei einer Reduktion der Rubrik „Diverses und Unvorhergesehenes“ um 1,5 Mio. Franken müssten alle anderen Bauherren bzw. Besteller (Siedlungsentwässerung, ewl [Gas, Wasser, Elektro] sowie Swisscom und upc Cablecom) zustimmen. Falls diese Mitbauherren – wider Erwarten – einverstanden wären, würde die Reduktion für die Strassen und das Wegnetz lediglich rund einen Drittel, zirka Fr. 500'000.–, ausmachen.
- Der Kostenvoranschlag der Bau- und Planungskosten hat eine Genauigkeit von +/-10 Prozent. In diesem Kostenvoranschlag sind keine Reserven enthalten. Der Betrag für Diverses und Unvorhergesehenes kann nicht reduziert werden, da jede kleinste Projektanpassung oder Projektänderung zu Mehrkosten und als Folge zu einer Kreditanpassung führt. Eine Kreditanpassung über 10 Prozent müsste jeweils vom Parlament genehmigt werden, was eine effiziente Umsetzung in intensiver Bauweise verhindern würde.
- Die Ermittlung der Baukosten basiert auf Bauprojektunterlagen. Für die Bauausführung wird in einem nächsten Arbeitsschritt das Ausführungsprojekt erarbeitet. Das heisst, das Projekt hat noch nicht die absolute Genauigkeit, dass alle Projektbestandteile bekannt und auch kostenmässig abgeschätzt werden können. Auch im Rahmen der Bauausführung sind noch zusätzliche Aufwendungen für Provisorien, Verkehrsführung und Inkonvenienzen zu erwarten. Weiter ist die definitive Ausrüstung im öffentlichen Raum noch nicht bestimmt. Diese Aufwendungen sind im Diversen und Unvorhergesehenen zusammengefasst.
- Das Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ ist ein Sanierungs- und kein Neubauprojekt. Der Untergrund der Strassen im Hirschmattquartier ist heute schon stark belegt mit Werkleitungen. In den Katasterplänen ist die heutige Lage der Werkleitungen erfasst. Eine absolute Sicherheit gibt es aber nicht, wo und welche Leitungen verlegt sind und ob nicht noch alte Leitungen vorhanden sind, die nicht mehr im Betrieb sind. Zudem ist der Baugrund im Hirschmattquartier bautechnisch sehr anspruchsvoll. Es sind wohl umfangreiche geologisch-geotechnische Erhebungen vorhanden. Das sind aber auch nur „Nadelstiche“, die lokal einen Aufschluss über die Beschaffenheit des Untergrunds ergeben. Kurz: Es ist ein Sanierungsprojekt, die Bauherrngemeinschaft Stadt und ewl ist gegen Überraschungen nicht gefeit. Allfällige Zusatzkosten können innerhalb der Rubrik „Diverses und Unvorhergesehenes“ abgegolten werden.

## 10.2 Kostentragung der Gesamtprojektkosten

Die Gesamtprojektkosten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Kostenträger bzw. Bauherren Stadt Luzern, ewl, Swisscom und upc Cablecom auf:

| Kostenträger                             | Kosten (Fr.) |             |                     |
|--|--------------|-------------|---------------------|
| <b>Stadt Luzern</b>                      |              |             |                     |
| ▪ Strassen und Wegnetz                   |              |             |                     |
| - Strassenausbau                         | 4'236'000.-  |             |                     |
| - Strassenerhaltung                      | 4'236'000.-  |             |                     |
| ▪ Total Strassen und Wegnetz             |              | 8'472'000.- |                     |
| ▪ Öffentliche Kanalisationsleitungen     |              |             |                     |
| - Netzerhaltung                          | 6'116'000.-  |             |                     |
| - Netzausbau                             | 1'132'000.-  |             |                     |
| ▪ Total öffentliche Kanalisationen       |              | 7'248'000.- |                     |
| <b>Total Stadt Luzern</b>                |              |             | <b>15'720'000.-</b> |
| <b>Energie Wasser Luzern (ewl)</b>       |              |             |                     |
| ▪ Gasleitungen                           |              | 1'115'000.- |                     |
| ▪ Wasserleitungen                        |              | 2'233'000.- |                     |
| ▪ Elektroleitungen                       |              | 1'779'000.- |                     |
| <b>Total Energie Wasser Luzern (ewl)</b> |              |             | <b>5'127'000.-</b>  |
| <b>Total Swisscom-Leitungen</b>          |              |             | <b>1'143'000.-</b>  |
| <b>Total upc-Cablecom-Leitungen</b>      |              |             | <b>110'000.-</b>    |
| <b>Private Liegenschaftseigentümer</b>   |              |             |                     |
| ▪ Private Hausanschlüsse Abwasser        |              |             | 800'000.-           |
| <b>Total Kostenträger</b>                |              |             | <b>22'900'000.-</b> |

Die Kosten der Werkleitungsarbeiten von ewl, Swisscom und upc Cablecom sind bereits durch die zuständigen Organe bewilligt.

## 10.3 Finanzierung durch die Stadt Luzern

### Übersicht

Bei der Stadt Luzern setzt sich die Finanzierung aus folgenden Elementen zusammen:

|   |            |                     |
|---|------------|---------------------|
| ▪ Strassen und Wegnetz:                             |            |                     |
| - Planungskredit 2014 (I62008.14)                   | Fr.        | 373'000.–           |
| - Kredit Strassenausbau und -erhaltung              | Fr.        | 7'499'000.–         |
| - Entnahme aus Rückstellungen Grabenaufbrüche       | Fr.        | 600'000.–           |
| - <b>Total Strassenausbau und -erhaltung</b>        | <b>Fr.</b> | <b>8'472'000.–</b>  |
| ▪ Siedlungsentwässerung (Spezialfinanzierung):      |            |                     |
| - Öffentliche Kanalisationsleitungen                | Fr.        | 7'248'000.–         |
| ▪ <b>Zwischentotal Finanzierung Stadt Luzern</b>    | <b>Fr.</b> | <b>15'720'000.–</b> |
| - Private Hausanschlüsse Abwasser (Vorfinanzierung) | Fr.        | 800'000.–           |
| ▪ <b>Total Finanzierung Stadt Luzern</b>            | <b>Fr.</b> | <b>16'520'000.–</b> |

### Finanzierung Strassen und Wegnetz (Strassenausbau und -erhaltung)

Die Gesamtkosten dieses Teilprojekts belaufen sich auf Fr. 8'472'000.–. Davon wurde für 2014 der Planungskredit (I62008.14) im Umfang von Fr. 373'000.– bereits mit dem Voranschlag 2014 beantragt.

Zudem werden im Rahmen des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ auch die Deckbelagsarbeiten von bereits abgeschlossenen Werkleitungserneuerungen ausgeführt. Bei den in den Jahren 2007 bis 2008 ausgeführten Werkleitungsarbeiten wurde der Deckbelag noch nicht eingebaut, weil zuerst die erwarteten Setzungen durch die Grabarbeiten abklingen sollen. Diese Deckbelagsarbeiten wurden an das Tiefbauamt delegiert. Die Kosten von Fr. 600'000.– wurden durch die Werkleitungsbetreiber an die Stadt überwiesen und in der Spezialfinanzierung Grabenaufbrüche zurückgestellt. Diese Einlage kann jetzt für die Realisierung der Deckbelagsarbeiten verwendet werden.

Die verbleibende und vorliegend zu kreditierende Summe beträgt daher 7,5 Mio. Franken (genau: 7,499).

In der Gesamtplanung 2014–2018 sind für das Projekt I62008 Investitionsausgaben exklusive Planungskredit 2014 von Fr. 373'000.– von insgesamt 5,6 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2015: 1,5 Mio. Franken, 2016: 2,0 Mio. Franken, 2017: 1,5 Mio. Franken, 2018: 0,5 Mio. Franken.

Die Differenz von 1,9 Mio. Franken ist darauf zurückzuführen, dass der Projektperimeter und folglich der Projektumfang gegenüber der Projektidee bzw. dem Vorprojekt erweitert wurde.

Die detaillierte Begründung ist im Kapitel 3, Übersicht über das Gesamtprojekt, bzw. Kapitel 3.1, Chronologie des Gesamtprojekts, zu finden.

### Folgekosten

Direkte Folgekosten ergeben sich aus diesem Bericht und Antrag nicht. Die zusätzlichen Unterhaltsaufwendungen der neuen Baumbepflanzungen können mit dem Wegfall der Grünrabatten kompensiert werden. Auch die Flächenerweiterung der Trottoirs sowie die Zunahme der Radverkehrsanlagen führen zu keinen Mehrkosten, da im Gegenzug die Strassenfläche reduziert wird. Die Einnahmeausfälle aufgrund des Abbaus von öffentlichen Parkplätzen werden in Kapitel 7.6 behandelt.

### Finanzierung Siedlungsentwässerung

Für die folgenden Leitungen sind durch die Zustimmung zu den Berichten und Anträgen der Siedlungsentwässerung 4. Etappe, 2. Teil, 5. Etappe, 1. Teil, und 5. Etappe, 2. Teil, aus den Jahren 2001, 2006 und 2013 die Baukredite bereits bewilligt:

|   |                     |     |                    |
|---|---------------------|-----|--------------------|
| ▪ Kanalisation Winkelriedstrasse  | 4. Etappe / 2. Teil | Fr. | 700'000.–          |
| ▪ Kanalisation Sempacherstrasse   | 5. Etappe / 1. Teil | Fr. | 720'000.–          |
| ▪ Kanalisation Morgartenstrasse   | 5. Etappe / 1. Teil | Fr. | 480'000.–          |
| ▪ Kanalisation Dornacherstrasse   | 5. Etappe / 2. Teil | Fr. | 360'000.–          |
| ▪ Kanalisation Kauffmannweg   | 5. Etappe / 2. Teil | Fr. | 700'000.–          |
| ▪ Kanalisation Winkelriedstrasse  | 5. Etappe / 2. Teil | Fr. | 90'000.–           |
| ▪ Kanalisation Frankenstrasse   | 5. Etappe / 2. Teil | Fr. | 650'000.–          |
| ▪ Bestellungsteuerung   |                     | Fr. | 37'000.–           |
| ▪ <b>Total bereits bewilligte Kredite</b>                                 |                     | Fr. | <b>3'737'000.–</b> |
| <br>  |                     |     |                    |
| <b>Bereits getätigter Aufwand für Studien</b>                             |                     | Fr. | <b>180'000.–</b>   |
| <br>  |                     |     |                    |
| <b>Bereits getätigter Aufwand für Zustandserfassungen und Vorprojekte</b> |                     | Fr. | <b>300'000.–</b>   |
| <br>  |                     |     |                    |
| <b>Noch verfügbarer Kredit</b>  |                     | Fr. | <b>3'257'000.–</b> |

Die Zusatzkosten gegenüber den bereits bewilligten Krediten lassen sich wie folgt begründen:

|   |  |     |                    |
|---|--|-----|--------------------|
| ▪ Erweiterung der Abwasserkanalisationsleitungen mit Rein- bzw. Meteorwasserleitungen                                   |  | Fr. | 927'000.–          |
| ▪ Aktualisierung der Kostenbasis auf den Stand Bauprojekt (inkl. vollständiger Verrechnung der Bauherrneigenleistungen) |  | Fr. | 1'460'000.–        |
| ▪ Anpassung der Kostenermittlung auf die aktuell gültigen Normen  |  | Fr. | 892'000.–          |
| ▪ Zustandserfassungen für Hausanschlüsse  |  | Fr. | 175'000.–          |
| ▪ Anteil Mehrwertsteuer (8 % von Fr. 6'711'000.–)   |  | Fr. | 537'000.–          |
| ▪ <b>Total Zusatzkredit für nicht bewilligte Kosten der öffentlichen Kanalisationen</b>                                 |  | r.F | <b>3'991'000.–</b> |
| <br>  |  |     |                    |
| ▪ <b>Total öffentliche Kanalisationsleitungen</b>   |  | Fr. | <b>7'248'000.–</b> |

Detaillierte Begründung der Zusatzkosten:

- In den Berichten und Anträgen aus den Jahren 2001 und 2006 ist in den einzelnen Strassenabschnitten teilweise nur eine Abwasserleitung vorgesehen. Im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ sind auch Rein- bzw. Meteorwasserleitungen (Einführung eines Trennsystems) in der Winkelried- und der Dornacherstrasse wie auch im Kauffmannweg eingeplant.
- Die Kostenermittlungen der Berichte und Anträge der Siedlungsentwässerung basieren auf Vorprojektunterlagen. Auf dieser Grundlage kann eine Kostengenauigkeit von +/-25 Prozent erzielt werden. Im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ musste im Rahmen der Bauprojekterarbeitung festgestellt werden, dass mit zirka 20 Prozent höheren Kosten gerechnet werden muss.
- Die Normvorgaben betreffend Grabenaufbruch und Anpassungen der Strassenoberfläche wurden angepasst. Das hat für die Siedlungsentwässerungsleitungen zur Konsequenz, dass sich der Kostenanteil für Strassenanpassungen erhöht hat.
- Die Zustandserfassungen und -beurteilungen der Hausanschlüsse wurden durch die Stadt im Rahmen der Grundlagenbeschaffung vorgenommen.
- Die Kredite der Siedlungsentwässerung sind jeweils ohne Mehrwertsteuer zu verstehen.

Mehrwertsteuer Siedlungsentwässerung

- Im vorstehenden Abschnitt „Finanzierung Siedlungsentwässerung“ ist die Mehrwertsteuer mit einem Betrag Fr. 537'000.– eingesetzt. Dieser Ausweis erfolgt aus Gründen der Nachvollziehbarkeit mit der Gesamtkostenzusammenstellung gemäss Kapitel 10.1, Übersicht der Gesamtprojektkosten, und Kapitel 10.2, Kostentragung der Gesamtprojektkosten.

Die Siedlungsentwässerung rechnet aufgrund der hohen Investitionen die Mehrwertsteuer nach dem effektiven Verfahren ab (bezahlt die volle Umsatzsteuer von 8 Prozent, kann dafür den vollen Vorsteuerabzug geltend machen). Dies führt dazu, dass der notwendige Kredit um den Mehrwertsteuerbetrag niedriger wird als die im Kapitel 10.2, Kostentragung der Gesamtprojektkosten, bzw. 10.3, Finanzierung durch die Stadt Luzern, aufgeführten Kosten.

Der notwendige Kredit für die Zusatzkosten beträgt somit Fr. 3'454'000.– (Zusatzkosten brutto Fr. 3'991'000.– abzüglich Fr. 537'000.– Mehrwertsteuer auf den gesamten Kosten zulasten der Siedlungsentwässerung).

Die Zusatzkosten für die öffentliche Kanalisation in der Höhe von Fr. 3'454'000.– werden dem Konto 501.05 belastet. Die Siedlungsentwässerung ist spezialfinanziert.

### **Folgekosten**

Da es sich bei den beantragten Planungs- und Bauvorhaben überwiegend um Ersatzinvestitionen zum Ausgleich des Wertverlustes handelt, steigt der Wiederbeschaffungswert des Kanalnetzes nicht an. Die Investitionen ziehen deshalb keine zusätzlichen Folgekosten nach sich. Der betriebliche Unterhalt und die nach Ablauf der Lebensdauer notwendig werdenden Ersatzinvestitionen sind in der Berechnung der Kosten der Siedlungsentwässerung bereits berücksichtigt. Eine Erhöhung der Abwasserbetriebsgebühren ist nicht notwendig.

### **Vorfinanzierung der Hausanschlüsse Abwasser**

Die Kosten für die Instandstellung der Hausanschlüsse Abwasser müssen von den Liegenschaftseigentümern finanziert werden. Die Stadt muss diese Arbeiten während der Ausführungsphase vorfinanzieren. Grund dafür ist die Ausführung in intensiver Bauweise und die vertragliche Ausgestaltung des Werkvertrags mit einem Generalunternehmer.

Die Details sind im Kapitel 4.6 dargelegt. Die Vorfinanzierung von Fr. 800'000.– wird dem Konto 501.05 belastet und durch die Spezialfinanzierung Abwasser getragen.

### **Folgekosten**

Für die Stadt hat diese Vorfinanzierung keine finanziellen Folgen. Nach Abschluss und Abnahme der Bauarbeiten werden die Aufwendungen den Liegenschaftseigentümerinnen und -eigentümern in Rechnung gestellt. Mit den Zahlungseingängen, welche somit zeitnah nach Abschluss der Arbeiten erfolgen, wird der Kredit für die Vorfinanzierung durch Dritte zurückbezahlt werden.

## **11 Gesamtwürdigung des Stadtrates**

Der Stadtrat will die einmalige Chance nutzen, die notwendigen Werkleitungssanierungen mit einer Aufwertung des Hirschmattquartiers zu verbinden. Die Sanierung der Werkleitungen ist wegen des hohen Alters dringend notwendig und kann nicht länger hinausgezögert werden. Es macht keinen Sinn, die Strasse danach nur wieder zu schliessen. Es bliebe ein unansehnlicher „Flickenteppich“ zurück, für den in ein paar Jahren eine Gesamtsanierung notwendig würde.

Bei der Planung hat sich der Stadtrat an folgenden Leitideen orientiert:

- Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für die Bevölkerung soll verbessert werden.
- Die gesetzlichen Vorgaben zur Behindertengerechtigkeit müssen umgesetzt werden.
- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist zu erhöhen.
- Künftige Anpassungen sind leicht zu verwirklichen (flexible Funktionalität).

Von den vorgeschlagenen Massnahmen profitieren alle: die Bewohnerinnen und Bewohner, die Gewerbetreibenden und die Konsumentinnen und Konsumenten; das Quartier wird aufgewertet und kann in Zukunft dank den grossen Vorzonen (breitere Trottoirs) vielfältiger genutzt werden.

### **Umfassend instand gestellte Strasseninfrastruktur zu interessanten Konditionen**

Die Stadt Luzern erhält ein umfassend instand gestelltes und aufgewertetes Quartier mit einer neuen, komplett sanierten Strasseninfrastruktur – von Hausfassade bis Hausfassade. Durch das koordinierte Vorgehen und die gesamthafte Erneuerung aller Werkleitungen wird auch der bestehende Strassenkörper mit instand gestellt. Damit erhält die Stadt Luzern mit der Gesamterneuerung auch eine „neue“ Strasse, die wieder eine Lebensdauer von 60 bis 80 Jahre hat. Müsste die Stadt die Strasse zu einem späteren Zeitpunkt umfassend sanieren, sind



Baukosten von Fr. 600.– pro Quadratmeter zu erwarten. Mit dem Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ belaufen sich die Strassenbaukosten – die Aufwertungsmassnahmen wie Verschiebung des Randsteines, Neu- bzw. Ersatzpflanzung von Bäumen, Anpassungen bei der Strassenentwässerung sind eingerechnet – auf Fr. 300.– bis Fr. 320.–. So gesehen kann die Stadt Luzern zweifach von der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ profitieren: Erstens erhält sie eine umfassend instand gestellte Strasse, und zweitens sind die baulichen Anpassungen für die stadträumliche Aufwertung zu einem grossen Teil mitfinanziert.

### **Anforderungen der Behindertengerechtigkeit und der Verkehrssicherheit erfüllt**

Die Stadt Luzern erhält eine Strasseninfrastruktur, die sowohl den Anforderungen der Verkehrssicherheit wie auch des Behindertengleichstellungsgesetzes entspricht.

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz ist die öffentliche Hand aufgefordert, ihre Strassen und Plätze behindertengerecht zu gestalten. Im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ sind diese Massnahmen eingeplant. Es ist vorgesehen, Randsteine mit einem Absatz von nur drei Zentimetern einzubauen. Gemäss aktuellem Stand der Technik entspricht dieses Mass den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Insgesamt werden im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ drei Kilometer Randsteine auf dieses Mass abgesenkt. Müssten diese Massnahmen zu einem späteren Zeitpunkt flächendeckend realisiert werden, d. h. müssten alle bestehenden Randsteine abgesenkt werden, wäre mit Baukosten von 1,8 bis 2 Mio. Franken zu rechnen.

Die geplante Absenkung der Randsteine bringt nicht nur Verbesserungen für die Gehbehinderten, sondern für alle Fussgängerinnen und Fussgänger, die nicht mehr gut zu Fuss unterwegs sind oder auf Gehhilfen bzw. einen Rollstuhl angewiesen sind.

Bei den Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden in erster Linie bei Kreuzungen die Sichtverhältnisse baulich verbessert und die Schrägparkierung in Längsparkierung umgewandelt. Diese Massnahmen lassen sich ohne nennenswerten Mehraufwand mit den Werkleitungserneuerungen und den stadträumlichen Aufwertungen kombinieren.

### **Verbesserungen für Velos und Fussgänger**

Wie bei der Erfüllung der Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Behindertengleichstellungsgesetzes können im Rahmen des Projekts „Gesamterneuerung Hirschmatt“ auch ohne Kostenfolge Verbesserungen für Velofahrende erzielt werden. Die Neuordnung der Strassenbereiche durch die stadträumliche Aufwertung und die Umwandlung der Schrägparkierung in Längsparkierung schafft Platz für die Einführung des Veloverkehrs im Gegenverkehr. Ohne diese Anpassungen könnten diese Massnahmen nicht umgesetzt und auch nicht finanziert werden.

Verbesserungen für die Fussgänger ergeben sich vor allem durch die breiteren Trottoirs. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten so mehr Platz vor den Hausfassaden. Weiter verkürzen sich durch die breiteren Trottoirs die Distanzen für die Querung der Fahrbahnen. Durch die optische Verengung des Strassenraums dank den breiteren Trottoirs wird erfahrungsgemäss Tempo 30 besser eingehalten. Das erhöht die Verkehrssicherheit für alle.

### **Neu gestaltete Strassenoberfläche mit hoher Nutzungsflexibilität für die Zukunft**

Mit der neu gestalteten und aufgewerteten Strassenoberfläche mit breiteren Trottoirs und einem Absatz von nur drei Zentimetern ist in der Zukunft eine Tiefbauinfrastruktur vorhanden, die alle möglichen Nutzungen zulässt. Die neuen, breiten Trottoirs können zum Beispiel für Restaurants und Cafés, für Ladengeschäfte usw. genutzt werden.

### **Kurze Beanspruchung des öffentlichen Raums durch die intensive Bauweise**

Die Bewohnerinnen und Bewohner wie auch die ganze Bevölkerung der Stadt Luzern erhalten ihr Hirschmattquartier nach kurzer, aber intensiver Bauzeit wieder zur Nutzung (Wohnen, Flanieren, Einkaufen, Restaurantbesuche usw.) zurück. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Hirschmattquartiers werden durch die intensive Bauweise wohl heftig, aber viel kürzer beeinträchtigt als bei einer konventionellen Ausführung.

### **Ver- und Entsorgungssicherheit umfassend wiederhergestellt**

Alle Werkleitungen sind mit der „Gesamterneuerung Hirschmatt“ erneuert. Damit wird die Ver- und Entsorgungssicherheit für die nächsten 40 bis 50 Jahre sichergestellt.

### **Vermeidung von „Ohnehinkosten“**

Werden nur die Werkleitungen erneuert, bleibt ein „Flickenteppich“ zurück. Dieser „Flickenteppich“ sieht nicht schön aus, ist mit den vielen Schnitt- und Bruchstellen qualitativ schlecht, wenig dauerhaft und sehr unterhaltsintensiv. Aus diesem Grund müsste das Tiefbauamt den Strassenoberbau ausserhalb der Baubereiche der Werkleitungen instand stellen. Diese Kosten („Ohnehinkosten“) betragen für das Hirschmattquartier zwischen 2,5 und 3 Mio. Franken. Damit ist aber nur der heutige Zustand wiederhergestellt, und alle Verbesserungen wie stadträumliche Aufwertung, Behindertengerechtigkeit, Verbesserungen bei der Sicherheit und neue Verbindungen für Velofahrende können nicht umgesetzt werden.

Falls diese Instandstellung des Strassenoberbaus nicht zusammen mit der Werkleitungserneuerung ausgeführt wird, besteht die Gefahr, dass nach ein paar Jahren eine teure Gesamtanierung des Strassenbaus unumgänglich ist. Diese Gesamtanierung würde ein Mehrfaches des aktuell beantragten Kredits ausmachen.

### **Innovativ**

Die intensive Bauweise wurde bisher in verschiedenen Schweizer Städten (führend sind Zürich und Bern) angewandt. Die Stadt Luzern zeigt mit ihrem Vorgehen, dass sie bereit ist, zum Wohle des Quartiers und der direkt Betroffenen innovative Wege zu gehen.

### **Starke Partner**

Mit ewl hat die Stadt Luzern einen kompetenten und starken Partner, der ergänzt wird durch Swisscom und upc Cablecom. Das Projekt ist mit seinem ausgefeilten, fairen Kostenteiler ein hervorragendes PPP-Projekt (Public-private-Partnership). Mit dem Quartierverein Hirschmatt-Neustadt, dem Verein Neustadt und der City Vereinigung Luzern hat das Projekt zudem wichtige Befürworter.

## 12 Postulat 96 2004/2008 „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“

Das Postulat 96, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 21. September 2005: „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“, ist als erledigt abzuschreiben, da dessen Anliegen mit der vorgesehenen Planung nachgekommen wird.

Dem Postulatinhalt wird entsprochen. Die Franken-, Sempacher-, Dornacher- und Waldstätterstrasse werden neu für den Veloverkehr in beiden Richtungen geöffnet. Einzig beim Kauffmannweg und bei der Murbacherstrasse kann das Velo nicht im Gegenverkehr geführt werden, weil dort die Platzverhältnisse zu eng sind.

## 13 Antrag

Der Stadtrat beantragt daher dem Grossen Stadtrat,

- für die Gesamterneuerung des Hirschmattquartiers für den Ausbau und die Erhaltung der Strassen und des Wegnetzes einen Kredit von 7,5 Mio. Franken, für die noch nicht bewilligten Kosten für die öffentlichen Kanalisationsleitungen einen Zusatzkredit von 3,454 Mio. Franken und für die Vorfinanzierung der privaten Hausanschlüsse Abwasser einen Kredit von Fr. 800'000.– zu bewilligen.
- das Postulat 96, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 21. September 2005: „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“, als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussantrag.

Luzern, 6. November 2013



Stefan Roth  
Stadtpräsident



Toni Göpfert  
Stadtschreiber



## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 26 vom 6. November 2013 betreffend

### Gesamterneuerung Hirschmatt,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

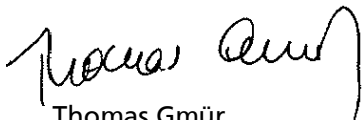
in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 62 Abs. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und lit. d und Art. 69 lit. a Ziff. 3 und 5 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

**beschliesst:**

- I. 1. Für den Ausbau und die Erhaltung der Strassen und des Wegnetzes im Hirschmattquartier wird ein Kredit von 7,5 Mio. Franken bewilligt.
  2. Für die noch nicht bewilligten Kosten für die öffentlichen Kanalisationsleitungen im Hirschmattquartier wird ein Zusatzkredit von 3,454 Mio. Franken bewilligt.
  3. Für die Vorfinanzierung der privaten Hausanschlüsse Abwasser im Hirschmattquartier wird ein Kredit von Fr. 800'000.– bewilligt.
- II. Das Postulat 96, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 21. September 2005: „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“, wird als erledigt abgeschlossen.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 30. Januar 2014

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

  
Thomas Gmür  
Ratspräsident

 **Stadt  
Luzern**  
Grosser Stadtrat

  
Hans Büchli  
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat

## **Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates**

Zu B+A 26/2013 Gesamterneuerung Hirschmatt

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 7.6, Seite 37, lautet:

„Sollte die private Kompensationsmöglichkeit im Parkhaus Hirzenmatt nicht möglich sein, so sind im Gebiet Hirschmatt unterirdische Alternativen im gleichen Umfang zu suchen und umzusetzen.“

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 10.1, Seite 42, lautet:

„Die Baukosten, insbesondere die Position ‚Diverses und Unvorhergesehenes‘, sind mit grosser Zurückhaltung zu bewirtschaften und nach Bauetappen gegliedert der Baukommission des Grossen Stadtrates zu rapportieren.“

## **Anhang**

### **Visualisierungen**





*Bild 1: Visualisierungen Frankenstrasse (heute – morgen; Hinweis: Die Anzahl der Veloparkplätze bleibt gleich, es werden keine Veloparkplätze abgebaut.)*





*Bild 2: Visualisierungen Sempacherstrasse (heute – morgen)*





*Bild 3: Visualisierungen Winkelriedstrasse (heute – morgen)*





Bild 4: Visualisierungen Waldstätterstrasse (vor Migros, heute – morgen)