



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## Stellungnahme

zum

### Postulat 384

Fabian Reinhard und Reto Biesser namens der FDP-Fraktion, Jules Gut und Daniel Lütolf namens der GLP-Fraktion, Oliver Heeb und Thomas Gfeller namens der SVP-Fraktion sowie Roger Sonderegger und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion vom 11. Februar 2020  
(StB 340 vom 20. Mai 2020)

<p><b>Mediensperfrist</b> <b>28. Mai 2020</b> <b>11.00 Uhr</b></p>
--

### Chance Umgestaltung Pilatusplatz: Rückbau und Ersatzlösung Parkhaus Kesselturn

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Im Postulat wird der Stadtrat gebeten, das Gesamtprojekt «Pilatusplatz» weiterhin konstruktiv voranzutreiben. Er wird im Weiteren aufgefordert, sich für verschiedene im Postulat formulierte Anliegen einzusetzen. Auf diese wird nachfolgend im Einzelnen eingegangen.

#### Ausgangslage

Das Gesamtprojekt «Pilatusplatz» umfasst folgende Vorhaben, welche zusammen umgesetzt werden sollen:

- Bauherrschaft Kanton: «Abstimmung Buskanten auf R-Bus-Standard und die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in Abstimmung mit den Werkleitungssanierungen»
- Bauherrschaft Kanton: «Radverkehrsanlage Pilatusplatz»
- Bauherrschaft Kanton: «Belagssanierung in Abstimmung mit Werkleitungssanierungen»
- Bauherrschaft REAL: «Instandstellung/Erneuerung Krienbachkanal»
- Bauherrschaft Energie Wasser Luzern (ewl): «Instandstellung, Erneuerung und Netzergänzungen für Wasser/Elektro und Gas»
- Bauherrschaft Stadt Luzern: «Instandstellung städtischer Abwasserleitungen»

Der Kanton hat die Planung für seine Belange an die Stadt delegiert. Diese erfolgt auf Basis der «Vereinbarung über die Zuständigkeiten für Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Luzern» vom 1. Januar 2017. Die Stadt hat sich demnach bei den Arbeiten an die Weisungen, die Standards und Richtlinien der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zu halten. Im Rahmen der Projektierung sind der Kanton und die Stadt zudem gesetzlich verpflichtet, Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte zu sanieren. Dies betrifft insbesondere die heute nicht mehr zulässige Parkierung, wo rückwärts in die Kantonsstrasse ausgefahren wird. Die geltenden Anforderungen an die Sicht in die Kantonsstrasse können nicht eingehalten werden.

Das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat im Jahr 2018 ein erstes Vorprojekt für das Gesamtprojekt mit den vorgenannten Vorhaben erarbeitet. Das Vorprojekt basiert auf der heutigen Verkehrsführung.

Dieses Vorprojekt bietet wegen der vielen Rahmenbedingungen nur einen geringen Mehrwert gegenüber heute. Mitglieder der Begleitgruppe, bestehend aus Anliegern, Gewerbetreibenden, Verbänden und Interessierten, monierten im Sommer 2018 diesen Umstand und regten an, die für die Umsetzung notwendige Baustellenverkehrsführung über den Hallwilerweg permanent festzulegen.

Der Stadtrat liess diese Möglichkeit prüfen. Die Resultate der sogenannten Machbarkeitsstudie «Y-Lösung» vom 28. September 2018 zeigten die grundsätzliche Machbarkeit der neuen Verkehrsführung sowie einen erheblichen Spielraum für die Gestaltung der Obergrundstrasse zwischen Pilatusplatz und Hirschengraben. Nach der Auswertung der öffentlichen Konsultation zu dieser verkehrstechnischen Machbarkeitsstudie beschloss der Stadtrat am 13. März 2019, die «Y-Lösung» mittels einer Gestaltungsstudie weiter zu untersuchen. Die Resultate und die Einschätzung des städtischen Tiefbauamtes der verkehrlichen und gestalterischen Untersuchungen wie auch der im selben Zuge durchgeführten Prüfung einer unterirdischen Parkieranlage wurden am 14. Februar 2020 öffentlich kommuniziert. Interessierte Personen und Gruppierungen wurden erneut um eine Stellungnahme gebeten.

Auf Basis der genannten Studien und Rückmeldungen wird in der Folge ein Vorprojekt «Y-Lösung» im Auftrag des Kantons ausgearbeitet. Der definitive Variantenentscheid soll dann im Vergleich der beiden Vorprojekte erfolgen. Voraussichtlich 2021 wird der Kanton dazu Stellung nehmen und abschliessend entscheiden, was umgesetzt wird.

Der Stadtrat nimmt zu den einzelnen Anliegen wie folgt Stellung:

*Zu 1.:*

*Der Stadtrat sorgt für die Kompensation der Parkplätze, welche aufgrund des Projektes aufgehoben werden. Sei dies oberflächlich am Hirschengraben in Richtung Stadthaus und/oder unterirdisch in einem neuen Parkhaus.*

Der Stadtrat versteht das Anliegen des ansässigen Gewerbes nach nahen Parkplätzen und Umschlagflächen am Pilatusplatz. Aus Sicherheits- und aus Platzgründen muss jedoch ein Grossteil der heute 46 bestehenden Parkfelder aufgehoben werden. Dieser Abbau ist unabhängig von den Verkehrsvarianten erforderlich. Die Umschlagsituation würde bei der «Y-Lösung» verbessert. Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern strebt zudem eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs an. Mit der Steuerung des Parkplatzangebotes kann der Modalsplit wirkungsvoll beeinflusst werden. Die Reduktion der Parkfelder am Pilatusplatz ist in den Berechnungen zum B+A 5 vom 4. März 2020: «Konzept Autoparkierung», mit welchem in der Innenstadt eine erhöhte Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Kundschaft des lokalen Gewerbes angestrebt wird, bereits berücksichtigt. Der Stadtrat ist aber bereit, eine gewisse Anzahl oberirdischer Parkplätze zu erhalten. Basierend auf der städtebaulichen Studie vom 19. November 2019 können zirka 10 Parkfelder beibehalten werden. Eine vollständige Kompensation der Parkplätze wird jedoch aus städtebaulichen, verkehrstechnischen und strategischen Gründen abgelehnt. Siehe dazu auch die Antwort auf die Frage 2.

Zu 2.:

*Der Stadtrat treibt die Machbarkeitsstudie für eine unterirdische Parkierungslösung in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen prioritär voran.*

In einer Machbarkeitsstudie hat der Stadtrat bis im Juni 2019 die Möglichkeit, Parkplätze vor Ort im Untergrund und/oder à Terrain zu erhalten, untersucht. Dabei wurden auch diverse Varianten unterirdischer Parkierungsanlagen geprüft. Die Studie zur Parkierung zeigt die Möglichkeiten und die Herausforderungen einer Tiefgarage in diesem Raum auf. Die Studie war in der Folge Grundlage für die städtebauliche Studie vom 19. November 2019, in welcher der Raum integral betrachtet wurde. Neben den städtebaulichen Auswirkungen der Zu- und Wegfahrtsrampen ist die Einbindung der unterirdischen Parkierungsanlage in den Strassenverkehr sehr kritisch. Zudem würden die hohe Verkehrsbelastung und die grosse Anzahl an Werkleitungen eine Realisierung von unterirdischen Parkplätzen sehr schwierig und teuer machen. Gemäss Auskunft der Parkhaus Kessel-turm AG stehen im nahe gelegenen Parkhaus Kessel-turm bis auf wenige Spitzenstunden im Jahr mindestens 20 Parkplätze zur Verfügung. Aus diesen Gründen werden die Abklärungen für eine unterirdische Parkierungslösung nicht mehr weiterverfolgt.

Zu 3.:

*Der Stadtrat prüft im Rahmen der Projektstudien die Möglichkeit für eine Attraktivierung am und um den Pilatusplatz. Besonders soll dabei eine Öffnung bzw. Verbesserung der Zugänglichkeit und Bepflanzung des Stadthausparkes geprüft werden.*

Die städtebauliche Definition der Nutzung am Pilatusplatz und in der Obergrundstrasse vor dem Stadthaus lassen sich nicht in den Stadthauspark transferieren. Es sind zwei unterschiedliche Räume, die unabhängig voneinander anzusehen sind. Der Innenhof des Stadthauses ist aus Sicht des Stadtrates bereits heute ein gut funktionierender Raum mit hoher Qualität. Die Möblierung und die Bepflanzung sind stimmig und bedürfen keiner Umgestaltung oder Bepflanzung. Der Innenhof ist bereits heute tagsüber öffentlich frei zugänglich und wird als ruhiger und zentrumsnaher Aufenthaltsort gerne von zahlreichen Personen genutzt. Die Magerwiese ist von hohem naturschutzfachlichem Wert. Eine Ausweitung der Öffnungszeiten kann unabhängig von der Verkehrsführung über den Pilatusplatz bei Bedarf diskutiert werden.

Zu 4.:

*Der Stadtrat prüft, ob sogar eine unterirdische Ersatzlösung für das oberirdische Parkhaus Kessel-turm im Bereich Pilatusplatz möglich wäre. Er sucht dazu das Gespräch mit der Eigentümerschaft des Parkhauses Kessel-turm und erarbeitet gemeinsam mit den Eigentümern mögliche Kompensationen (z. B. Beteiligung am neuen Parking, Entschädigung über den Baurechtszins etc.).*

Der Nutzen einer unterirdischen Ersatzlösung beinhaltet in erster Linie die Möglichkeit, das Parkhausgrundstück neu zu bebauen. Das damit verbundene städtebauliche Aufwertungspotenzial steht in keinem Verhältnis zu den sehr hohen Investitions- und Betriebskosten sowie den wirt-

schaftlichen und technischen Risiken der vorgeschlagenen unterirdischen Ersatzlösung. Die Kesselturm Parkhaus AG teilte der Stadt Anfang April 2020 auf Anfrage hin mit, dass sie keine Absicht habe, von sich aus bauliche Änderungen im Sinne des Postulates zu suchen. Weder die Infrastruktur noch die Verhältnisse würden solche Schritte erfordern. Falls von Dritten oder der Stadt ein solches Vorhaben gewünscht sei, müsste mit den Aktionären die Frage geklärt werden, ob sie sich auskaufen bzw. auf eine Restwertentschädigung eingehen wollten. Einen Anschluss einer neuen unterirdischen Parkierung an das Parkhaus Kesselturm beurteilte die Kesselturm Parkhaus AG grundsätzlich als machbar, wirtschaftlich gesehen müsse eine solche Einstellhalle mindestens 300 bis 500 Parkplätze umfassen.

### **Fazit**

Aus Sicherheitsgründen müssen unabhängig von der künftigen Verkehrsführung am Pilatusplatz Parkplätze abgebaut werden. Der Stadtrat ist aber bereit, eine gewisse Zahl von Oberflächenparkplätzen am heutigen Standort zu erhalten. Zudem bietet das nahe gelegene Parkhaus Kesselturm abgesehen von wenigen Spitzenstunden zusätzliche freie Parkplätze. Die vorgeschlagene Erstellung einer unterirdischen Ersatzlösung für das Parkhaus Kesselturm lehnt der Stadtrat aufgrund der sehr hohen Kosten und Risiken ab, die in keinem Verhältnis zum damit verbundenen städtebaulichen Nutzen stehen.

### **Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.**

Stadtrat von Luzern

