

Antwort auf die Interpellation 221

Fluhmühlepassage: Wurden alle Möglichkeiten geprüft?

Jona Studhalter und Selina Frey namens der G/JG-Fraktion vom 24. November 2022
StB 308 vom 17. Mai 2023

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 15. Juni 2023 beantwortet.

Ausgangslage

Am 21. Oktober 2022 orientierte die Stadt Luzern per [Medienmitteilung](#) öffentlich über den Abbruch des Projekts «Neubau Fluhmühlepasserelle». Vonseiten des Interpellanten und der Interpellantin wird der Abbruch des Projekts bedauert. Man geht aber mit dem Stadtrat einig, dass Kosten und Nutzen bei einem Neubau nicht im Verhältnis stehen. Allerdings bleibe die Frage, ob wirklich alle Möglichkeiten für eine Verbesserung ausgeschöpft wurden.

Zu 1.:

Welche unterschiedlichen Sanierungsmöglichkeiten hat der Stadtrat geprüft?

Zur Definition der Anforderungen seitens Bahn und einer nachhaltig funktionierenden Lösung hat die SBB in einem ersten Schritt eine eigene Studie erstellt. Die Studie zeigt, dass einzig mit der Anhebung der Passerelle und damit mit einer Neuerstellung der Passerelle die bestehenden Defizite behoben werden können.

Die heutige Passerelle ist sowohl von der Reussinsel wie auch von der Kantonsstrasse K 13 mit einer Treppenanlage erschlossen. Damit die Passerelle stufenlos und somit hindernisfrei an die Kantonsstrasse K 13 angeschlossen werden kann, muss sie zwingend höher zu liegen kommen. Auch die aktuellen Sicherheitsanforderungen der SBB sollen erfüllt werden. So sind insbesondere die lichte Höhe über den Gleisen und die Anprallsicherheit den geltenden Normen entsprechend umzusetzen. Vor diesem Hintergrund zeigte sich, dass das bestehende Bauwerk kein Potenzial für einen entsprechenden Ausbau bietet, um eine den heutigen Anforderungen entsprechende, attraktive und für alle zugängliche Verbindung für Zufussgehende und Velofahrende zu realisieren. In den weiteren Projektschritten wurde deshalb von einem Neubau ausgegangen.

In einem Variantenstudium wurden unterschiedliche Planungsvorschläge für eine neue Passerelle erarbeitet. Konkret wurden rund zehn Varianten geprüft. Generell ist der Bauperimeter aufgrund des beschränkten Platzes und der hohen Sicherheitsauflagen, die wegen der Gleisnähe bestehen, sehr anspruchsvoll.

Zu 2.:

Besteht eine kostengünstigere Variante, welche zumindest eine kinderwagengängige Nutzung ermöglichen würde?

In beschränktem Masse ja. Um eine kinderwagengängige Nutzung zu ermöglichen, muss die Höhendifferenz von zwei Metern vom Niveau der heutigen Passerelle zum neuen Niveau der Kantonsstrasse K 13 überwunden werden. Auch dies ist nur mit einem Neubau der gesamten Konstruktion möglich. Würde dabei auf die Zugänglichkeit für Velos verzichtet, wären bei der Brücke, beim Liftturm sowie der Liftanlage insgesamt Einsparungen von rund 0,5 Mio. Franken möglich.

Zu 3.:

*Falls aus Sicht des Stadtrates keine Sanierungsmöglichkeit mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis besteht: Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, um die Fussgänger*innensicherheit entlang der K13 zu verbessern?*

Mit dem Kantonsstrassenprojekt K 13 werden diverse Ziele verfolgt. Eines davon ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. So wird mit der Umsetzung des Strassenprojekts durchgängig ein mindestens zwei Meter breites Trottoir erstellt. Zudem werden alle Fussgängerstreifen mit Mittelinseln ausgestattet. Die vorher teilweise unattraktiven und schlecht zugänglichen Haltestellen werden hindernisfrei mit einem niveaulosen Zugang ausgestattet, und die Velofahrenden erhalten einen durchgängigen breiten Velostreifen.

Zu 4.:

Welche Alternativen sieht der Stadtrat nördlich oder südlich der Fluhmühlepassage, um eine sichere Erreichbarkeit aus dem Fluhmühlequartier an die Reuss zu verbessern?

Entlang dem Reussufer ist weiter nördlich beim Reusszopf (zirka 900 Meter entfernt) die Attraktivierung der Personenunterführung beim Nordpol vorgesehen. Diese soll im Rahmen einer Brückenplattensanierung durch die SBB ab zirka Herbst 2024 neu ausgebaut und verbreitert werden.

Zu 5.:

*Der Kanton hat eine Kostenbeteiligung an der Fluhmühlepassage abgelehnt. Weiss der Stadtrat von Bestrebungen des Kantons, um die Fussgänger*innensicherheit entlang der Kantonsstrasse K13 zu verbessern?*

Vgl. Antwort auf Frage 3.

Zu 6.:

*Unfälle sind entlang der K13 aufgrund der engen Trottoir-Situation vorprogrammiert und direkte Folge der mangelnden Fussgänger*innensicherheit. Gibt es eine rechtliche Haftung der Exekutiven (Stadtrat und Regierungsrat) bei Unfällen mit Personenschaden?*

Die K 13 mit der Basel- und der Hauptstrasse ist Teil des Kantonsstrassennetzes auf dem Gebiet der Stadt Luzern. Die Hoheit über diese Strassen liegt beim Kanton Luzern, womit eine Haftung der Stadt Luzern und des Stadtrates ausgeschlossen werden kann. Infolge der Strassenhoheit könnte der Kanton Luzern allenfalls nach Massgabe der Werkeigentümerhaftung für Personenschäden, die aufgrund einer mangelhaften Strasse eintreten, haftbar gemacht werden.

Unabhängig davon ist dem Stadtrat die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Luzern ein zentrales Anliegen. Wie in der Antwort auf Frage 3 ausgeführt, werden an der K 13 mit der Umsetzung des Kantonsstrassenprojekts die beengte Trottoir-Situation behoben und gerade auch erforderliche Verbesserungen für den Fussverkehr erreicht, was der Stadtrat unterstützt und sehr begrüsst.