



**Änderung Kantonsstrasse K 13
im Abschnitt Fluhmühle –
Einmündung Lindenstrasse (inkl.)
in der Stadt Luzern**

Entwurf Dekret über einen Sonderkredit



Zusammenfassung

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse in der Stadt Luzern einen Sonderkredit von 20,1 Millionen Franken zu bewilligen. Gemäss Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen umfasst das Projekt die Verbreiterung des Strassenraums, die Realisierung einer Busspur, eines Rad-/Gehwegs und eines Radstreifens sowie den Ersatz der SBB-Überführung Fluhmühle.

Die Kantonsstrasse K 13 verbindet den Seetalplatz mit dem Zentrum der Stadt Luzern. Der Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) ist Teil des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Nord. Dieses umfasst den Strassenraum vom Kasernenplatz in der Stadt Luzern über den Seetalplatz bis zur Sprengi in der Gemeinde Emmen. Um die erforderliche Busspur, den Rad-/Gehweg und den Radstreifen realisieren zu können, muss der Strassenraum verbreitert werden.

Für diesen Ausbau muss die ohnehin stark sanierungsbedürftige SBB-Überführung Fluhmühle ersetzt und verbreitert sowie in der Höhe angepasst werden. Damit kann sowohl der erforderliche Platz für die künftige Spuraufteilung geschaffen als auch das Lichtraumprofil für die SBB den heutigen Bedürfnissen entsprechend vergrössert werden. Die Überführung wird in der Höhe so weit angepasst, dass eine spätere Anbindung der Kantonsstrasse K 13 an die Spange Nord mittels einer neuen Brücke über die Reuss möglich ist.

Mit der Verbreiterung und der Sanierung der Strasse und dem Ersatz der Überführung Fluhmühle kann im betroffenen Abschnitt die Kapazität der Kantonsstrasse K 13 für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr massgeblich verbessert, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erheblich erhöht und die langfristige Gebrauchstauglichkeit der Strasse gewährleistet werden. Zudem wird damit die mittel- bis langfristige Realisierung der Spange Nord ermöglicht, ohne sie zu präjudizieren.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) in der Stadt Luzern. Das Bauvorhaben umfasst die Verbreiterung des Strassenraums, die Realisierung einer Busspur, eines Rad-/ Gehwegs und eines Radstreifens sowie den Ersatz der SBB-Überführung Fluhmühle.

1 Vorgeschichte

Der Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) ist Teil des Gesamtverkehrsprojekts Luzern Nord. Dieses umfasst den Strassenraum vom Kasernenplatz in der Stadt Luzern über den Seetalplatz bis zur Sprengi in der Gemeinde Emmen. Die im Gesamtkonzept formulierten verkehrlichen Zielsetzungen sind die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Gewährleistung von sicheren Verbindungen für den Langsamverkehr. In der Vorprojektphase wurde der gesamte Perimeter analysiert und geplant. Ab der Phase Bauprojekt sieht das Bauprogramm zehn aufeinander abgestimmte Projekte vor.

Da im hier behandelten Strassenabschnitt die parallel zur Strasse verlaufenden Zuggeleise eine flussseitige Verbreiterung des Strassenraums verunmöglichen, müssen auf der anderen Strassenseite (hangseitig gegen das Quartier Lindenstrasse hin) grössere bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Unabhängig von den verkehrorientierten Betrachtungen im Gesamtkonzept geht es beim aktuellen Teilprojekt auch um die stark sanierungsbedürftige SBB-Überführung Fluhmühle. Die für deren Instandhaltung nötigen Massnahmen wurden gemeinsam mit den SBB erarbeitet, da die SBB AG deren Eigentümerin ist.

Im Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen ist der Neubau der Überführung, die Radverkehrsanlage und die Busspur in Koordination Sanierung Strasse (Plan-Nr. 33) in Topf A enthalten.

Der Bund beteiligt sich gestützt auf das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) vom 30. September 2016 (SR 725.13) an den Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Städten und Agglomerationen. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms Luzern 1. Generation, Massnahmen M 18.2.a 2 im Bereich Verkehrssystemmanagement, öffentlichen Verkehr, Buspriorisierung, mit anrechenbaren Investitionskosten von total 10,59 Millionen Franken. Für das Agglomerationsprogramm Luzern wird aufgrund der Programmwirkung ein Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent erwartet.

2 Bedürfnis

Mit dem neuen Stadtraum im Bereich Seetalplatz kommt der Kantonsstrasse K 13 als Verbindungsachse zum Stadtzentrum Luzern eine zentrale Rolle zu. Insbesondere der öffentliche Verkehr (öV) soll den Ansprüchen an ein leistungsfähiges Strassenverkehrssystem genügen. Die Verkehrsanlagen im Reussthal genügen den Anforderungen nicht mehr. Der eng begrenzte Strassenraum schränkt die Leistungsfähigkeit insbesondere des öV und die Attraktivität für den Langsamverkehr zu stark ein. Damit der öffentliche Nahverkehr attraktiver und leistungsfähiger wird, muss die Kantonsstrasse im betroffenen Bereich um eine Busspur ergänzt werden. Zudem muss für den Langsamverkehr zusätzlicher Raum geschaffen werden. Mit einem Rad-/Gehweg stadteinwärts sowie einem Radstreifen stadtauswärts sollen die Stadträume Luzern Zentrum und Luzern Nord mit attraktiven Wegen verbunden werden. Für den MIV werden weiterhin zwei richtungsgetrennte Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Für diesen Ausbau muss die ohnehin stark sanierungsbedürftige SBB-Überführung Fluhmühle ersetzt und verbreitert sowie in der Höhe angepasst werden. Damit kann sowohl der erforderliche Platz für die künftige Spuraufteilung geschaffen als auch das Lichtraumprofil für die SBB den heutigen Bedürfnissen entsprechend vergrößert werden. Die Überführung wird in der Höhe so weit angepasst, dass eine allfällige spätere Anbindung der Spange Nord und des Autobahnanschlusses Lochhof an die K 13 mit einer neuen Brücke über die Reuss möglich ist.

3 Planung

Die Planung des Projekts für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) in der Stadt Luzern erfolgte in mehreren Phasen:

- 1994: Sonderinspektion mit Zustandsuntersuchung der SBB-Überführung Fluhmühle,
- 2009–2010: Bearbeitung des Vorprojekts Gesamtverkehrssystem Luzern Nord einschliesslich Vernehmlassung; darin enthalten auch der Abschnitt Grenzweg bis Schiff,
- 2010–2013: Bearbeitung des Bauprojekts Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) als einzelne Massnahme im Bauprogramm,
- 2014–2017: Überarbeitung und Erstellung des optimierten Bauprojekts,
- 2017: Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung im optimierten Bauprojekt und öffentliche Auflage des Projekts.

4 Projekt

4.1 Strassenbau

Die Strassenquerschnitte und die Knotengrössen werden für innerstädtische Verhältnisse angepasst. Insbesondere soll deutlich mehr Platz für den Langsamverkehr und den öV geschaffen werden.

Entlang der östlichen Seite der Kantonsstrasse K 13 besteht derzeit von der Einmündung des Grenzwegs bis zum Seetalplatz ein durchgehendes Trottoir. Das Trottoir soll auf die westliche Strassenseite verschoben werden. Dank der Verschiebung verläuft das Trottoir neu entlang den Siedlungsräumen Fluhmühle und Lindenstrasse. Für den Radverkehr werden beidseits Radstreifen von 1,75 Meter Breite erstellt.

Stadteinwärts wird der Radstreifen ab dem Fluhmühlerain mit dem Busstreifen kombiniert.

Für den öV wird in Fahrtrichtung Luzern ab der Überführung Fluhmühle ein kombinierter Rad-/Busstreifen erstellt. Der Fahrstreifen wird eine Breite von 4,75 Metern aufweisen. Die Bushaltestellen Fluhmühle werden aus Platzgründen in beiden Fahrtrichtungen als Fahrbahnhaltestellen für den Doppelgelenkbus (RBus) ausgestaltet. Die Anlegekanten und die Gestaltung der Bushaltestellen werden den hohen RBus-Standard und die Vorgaben für einen hindernisfreien und autonomen Zugang für geh- und mobilitätsbehinderte Menschen erfüllen.

Dem MIV stehen in beiden Richtungen Fahrbahnen mit einer Breite von 3,25 Metern zur Verfügung.

Das Erscheinungsbild des Flussraums wird sich mit der Verbreiterung der Strasse und der damit einhergehenden Erhöhung der SBB-Überführung Fluhmühle verändern. Die zurückhaltende Architektur der Überführung erleichtert jedoch die Einbindung in den gesamten Strassenzug und in die künftige Siedlungsstruktur in der Fluhmühle und der Lindenstrasse. Der Bezug zwischen Strassenraum und Siedlung – insbesondere zum Hochhaus und zum Fluhmühlepark – wird berücksichtigt und gestärkt. Die Möblierung des Strassenraums folgt dem Konzept der beiden Anschlussprojekte.

Das Strassenabwasser wird konventionell über Einlaufschächte, Schlammsammler und Sammelleitungen abgeleitet und zur bestehenden Strassenabwasserbehandlungsanlage Frohburg geführt. Im Überlastfall wird gezielt direkt in die Reuss entwässert.

4.2 Anforderungen der SBB und der vbl

Wichtige Rahmenbedingungen für den Ausbau der Kantonsstrasse K 13 stellen die nahen SBB-Geleise und das Trolleybus-Netz der Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) dar. Die relevanten Anforderungen und Sicherheitsvorschriften der beiden öV-Systeme werden mit dem Projekt eingehalten.

4.3 Siedlungsentwicklung Lindenstrasse und Fluhmühle

Die beiden Quartiere Fluhmühle und Lindenstrasse sollen städtebaulich aufgewertet werden. Die Stadt Luzern erarbeitete dazu einen Bebauungsplan, der allerdings noch nicht verabschiedet worden ist. Wesentlicher Bestandteil der städtebaulichen Aufwertung ist der Fluhmühlepark entlang dem Berner Gleis der SBB sowie der Gebäudestandort im Bereich der Parzelle Nr. 13, Grundbuch Luzern (Littau). Im Weiteren sollen die Parkierungsflächen koordiniert und konzentriert werden. So ist unter der Überführung Fluhmühle eine Parkierungsanlage vorgesehen.

4.4 Spange Nord

Das Projekt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) beinhaltet die Verbreiterung der Kantonsstrasse K 13 sowie die Höherführung der SBB-Überführung Fluhmühle. Das Projekt ist notwendig, um die Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Nord zu erreichen.

Die bedeutendsten Anpassungen an der Strassenanlage sind eine Verbreiterung der Strasse für Busspuren, Radstreifen und Gehwege sowie eine substanzielle Höherlegung der SBB-Überführung Fluhmühle infolge zwingender Vorgaben der SBB

zum Lichtraumprofil (Erhöhung gegenüber heute: 2,40 m). Das Projekt führt zu Gesamtkosten von rund 30,1 Millionen Franken. Rund 10 Millionen Franken davon sind gebundene Ausgaben für die Sanierung der Überführung und des Strassenbelages. Zudem kann von Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation von 3,5 Millionen Franken und von 6,68 Millionen Franken der SBB für die Sanierung der bestehenden Überführung ausgegangen werden.

Um eine spätere Anbindung der Spange Nord und des Autobahnanschlusses Lochhof an die K 13 (Fluhmühlebrücke über die Reuss) zu ermöglichen, sind Vorinvestitionen von rund 1,7 Millionen Franken für die zusätzliche Strassen- und Brückenfläche (u.a. Linksabbiegespur) sowie die Foundation, die zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr erstellt werden könnten, notwendig. Ohne Spange Nord fiel die Erhöhung der SBB-Überführung im Übrigen lediglich um rund 30 cm geringer aus.

Der Verzicht auf die Vorinvestitionen für eine mögliche Anbindung der Fluhmühlebrücke (weniger breite und weniger hohe SBB-Überführung) hätte zur Folge, dass diese Massnahmen später allenfalls nur mit erheblichen Mehrkosten realisiert werden könnten. Ein Zuwarten mit der Ausführung, um die Überführung Fluhmühle und die Fluhmühle-Brücke nach dem Jahr 2032 zusammen zu realisieren, bedeutete auf der anderen Seite, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den öV und den MIV sowie die Gewährleistung von sicheren Verbindungen für den Langsamverkehr um 15 bis 20 Jahre in die Zukunft zu verschieben. Zudem müssten Strasse und Überführung zur Gewährleistung der Tragfähigkeit provisorisch für über 1 Million Franken saniert werden. Wegen der massiven zeitlichen Verschiebung müsste das Vorhaben planerisch mit substanziellen Kosten den künftigen Anforderungen angepasst und nochmals öffentlich aufgelegt werden.

Zur Erreichung der Ziele der Förderung von öV und Langsamverkehr sowie der Leistungssteigerung und der Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist das Projekt notwendig. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden und eine spätere Anbindung der Spange Nord zu ermöglichen, sind die damit einhergehenden Mehrkosten von rund 6 Prozent verhältnismässig und sachgerecht.

Für den Betrieb der Kantonsstrasse K 13 vor Inbetriebnahme einer möglichen Fluhmühle-Brücke werden damit grosszügige Verkehrsflächen zur Verfügung stehen (Linksabbieger in die Lindenstrasse). In Absprache mit der Stadt Luzern werden diese Flächen für den Langsamverkehr genutzt. Zudem kann damit die von der Stadt Luzern vorgesehene Aufwertung der Siedlung realisiert werden.

4.5 SBB-Überführung Fluhmühle (SBB-Linie Luzern–Bern)

Die bestehende SBB-Überführung Fluhmühle stammt aus dem Jahr 1930 und weist erhebliche Mängel, Schäden und Schwachstellen auf. Ihre Tragsicherheit ist teilweise ungenügend. Eine Sanierung ist wegen der veränderten Anforderungen an die Überführungshöhe nicht sinnvoll. Entsprechend ist ein Ersatzbau mit einer Gesamtlänge von rund 76 Metern geplant. Die Überführung ist so gestaltet, dass die im Zusammenhang mit der Spange Nord geplante vierspurige Verkehrsführung auf der Fluhmühle-Brücke möglich ist. Die Höhe der Überführung ist durch die Höhe der Züge auf den SBB-Strecken Luzern–Entlebuch–Bern, Luzern–Olten und Luzern–Zürich vorgegeben. Die Berücksichtigung des Anschlusses der Spange Nord bedingt eine um rund 30 cm höhere Überführung. Die höhere Überführung hat Auswirkungen auf die beidseitigen Anrampungen der Kantonsstrasse K 13, die zugehörigen Kunstbauten sowie auf die Fahrleitungen der Trolleybusse. Die Überführung

Fluhmühle wird gemeinsam mit den SBB geplant und realisiert, da die SBB AG Eigentümerin der Brückenkonstruktion ist.

Aufgrund der gemeinsamen Interessen ist für das Ersatzprojekt zwischen dem Kanton Luzern und den SBB ein Kostenteiler vorgesehen. Er basiert auf dem Ebenbürtigkeits- und dem Vorteilsanrechnungsprinzip (Ebenbürtigkeitsprinzip: beide Verkehrsträger werden als gleichwertig betrachtet, d.h., die Partner teilen sich die Kosten zu gleichen Teilen; Vorteilsanrechnungsprinzip: bei einem allfällig resultierenden Mehrnutzen/Vorteil trägt die bevorteilte Partei die damit verbundenen Kosten). Damit sollen sich die SBB an den mit einem gleichwertigen Ersatz verbundenen Kosten für die eigentliche Überführung, aber auch an den mit der nötigen Vergrößerung des Lichtraumprofils zusammenhängenden Mehraufwendungen (Erhöhung der Brückenkonstruktion inkl. beidseitiger Anrampungen der Kantonsstrasse K 13, zugehöriger Kunstbauten und Anpassungen der Trolleybus-Fahrleitung) zu 50 Prozent beteiligen. Die anderen 50 Prozent der Kosten des Ersatzbaus inklusive Anpassungen sowie 100 Prozent der Kosten für die Verbreiterung von Strasse und Überführungsbauwerk soll der Kanton übernehmen. Bei der Berechnung des Anteils der SBB werden die gesamten Kosten des Vorhabens, inklusive Unterhaltsanteil Trassee, Kunstbauten und Finanzierung der Fahrleitung berücksichtigt. Damit ergibt sich eine voraussichtliche Kostenbeteiligung der SBB von 6,68 Millionen Franken.

4.6 Verlegung Bahntechnik

Die Verlegung verschiedener Bahntechnikanlagen und Masten der SBB, welche sich zu nahe an der Kantonsstrasse K 13 befinden, erfolgt durch die SBB. Die Kosten werden aber ebenfalls gemäss dem oben erläuterten Kostenteiler zwischen dem Kanton Luzern und den SBB aufgeteilt.

4.7 Lärmschutzprojekt

Für die Kantonsstrasse K 13 im Projektperimeter liegt ein von unserem Rat bewilligtes Lärmsanierungsprojekt vom 14. Dezember 2004 vor. Der neue Belag wird lärmoptimiert ausgeführt. Da die Strassengeometrie mit dem vorliegenden Projekt nur unwesentlich geändert wird, sind keine Anpassungen am Lärmsanierungsprojekt erforderlich.

5 Auflage- und Bewilligungsverfahren

5.1 Planaufgabe

Die Planaufgabe fand vom 13. November bis zum 12. Dezember 2017 (Baulinienplan) und vom 23. November bis zum 12. Dezember 2017 (Strassenprojekt) in der Stadtverwaltung Luzern statt.

5.2 Stellungnahme des Stadtrates Luzern

Der Stadtrat Luzern stimmte dem Projekt am 16. August 2017 unter Auflagen zu. Diese werden im bewilligten Projekt berücksichtigt.

5.3 Stellungnahmen von Amtsstellen, SBB, VVL und vbl

Die beteiligten kantonalen Dienststellen stimmen dem Projekt zu. Ihre Anliegen sind im Projekt berücksichtigt worden.

Die Fachgruppe Verkehrstechnik der Sicherheits- und Verkehrspolizei ist mit dem Projekt einverstanden. Ebenfalls einverstanden sind der Verkehrsverbund Luzern (VVL), die SBB und die vbl. Deren Auflagen werden im Projekt berücksichtigt.

Nicht berücksichtigt worden ist der Antrag der vbl auf eine Übernahme allfälliger Mehrkosten für die Fahrleitungen des Trolleybusses, da Fahrleitungsinvestitionen gemäss dem Beschluss des Verbundrates des VVL vom 18. November 2016, welcher den vbl mit Schreiben vom 30. November 2016 kommuniziert wurde, grundsätzlich von der Transportunternehmung selbst zu finanzieren und Teil der abgeltungsberechtigten Aufwendungen der Transportunternehmung sind. Dies gilt auch für allfällige zugehörige Mehrkosten.

5.4 Beurteilung des Projektes

Das Projekt ist notwendig, zweckmässig und verhältnismässig. Das Vorhaben verbessert die Situation für den öV und erhöht die Gesamtkapazität der Strasse sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, vor allem auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Radfahrerinnen und -fahrer. Es ermöglicht die normgerechte Gestaltung der Lichtraumprofile der SBB und wird so dimensioniert, dass ein späterer Anschluss der Spange Nord (Brücke über die Reuss) ermöglicht wird, ohne diesen zu präjudizieren. Das Projekt berücksichtigt die örtlichen Gegebenheiten, die Anliegen der Stadt Luzern, der betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der kantonalen Dienststellen unter Beachtung der gesetzlichen und finanziellen Vorgaben bestmöglich.

5.5 Projektbewilligung

Mit Entscheid vom xx. Monat 2019 haben wir das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle – Lindenstrasse (inkl.) in der Stadt Luzern bewilligt und die weiteren dafür erforderlichen Bewilligungen erteilt. Die vier zum Strassenprojekt und die drei zu den Baulinien eingegangenen Einsprachen konnten gütlich beigelegt und als erledigt erklärt werden.

6 Kosten

Kostenvoranschlag:

Trasse:

– Erwerb von Grund und Rechten*	Fr.	3'393'546.–
– Baukosten	Fr.	3'170'934.–
– Honorar, ab optimiertem Bauprojekt	Fr.	461'355.–
– Unvorhergesehenes	<u>Fr.</u>	<u>413'648.–</u>
– Zwischentotal Trasse	Fr.	7'439'483.–

Kunstabauten:

– Baukosten	Fr.	9'717'206.–
– Honorar, ab optimiertem Bauprojekt	Fr.	1'053'909.–
– Unvorhergesehenes	<u>Fr.</u>	<u>540'265.–</u>
– Zwischentotal Kunstbauten	Fr.	11'311'380.–

Nebenkosten	Fr.	77'086.–
MwSt.* 7,7 %	Fr.	1'201'154.–
Rundung	<u>Fr.</u>	<u>70'897.–</u>

Gesamtkosten Fr. 20'100'000.–

Kostengenauigkeit ± 10 Prozent, Preisbasis Oktober 2017.

* Vom Landerwerb sind nur die Nebenkosten von 165'000 Franken mehrwertsteuerpflichtig.

Die Kosten für die Sanierung der bestehenden Strasse, die auf 2 Millionen Franken veranschlagt werden, sowie die Kosten für die Sanierung der Überführung Fluhmühle von rund 8 Millionen Franken sind den Aufwendungen für den baulichen Strassenunterhalt zuzurechnen und damit nicht in den von Ihrem Rat zu bewilligenden Sonderkredit gemäss dem vorliegenden Dekretsentwurf einzurechnen. Wir haben die entsprechende Ausgabe mit Beschluss vom 12. Februar 2019 gestützt auf die §§ 23 Absatz 1b und 24 Absatz 4 des Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 13. September 2010 (SRL Nr. 600) in Verbindung mit § 29 der Verordnung zum Gesetz über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 17. Dezember 2010 (SRL Nr. 600a) unter dem Vorbehalt der Zustimmung Ihres Rates zum vorliegenden Dekretsentwurf als gebundene Ausgabe bewilligt.

7 Finanzierung

Die Kosten für das Vorhaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 unter der Position 33 im Topf A eingestellt. Das Projekt wird aus den zweckgebundenen Mitteln für das Strassenwesen finanziert. Die auf 20,1 Millionen Franken veranschlagten Kosten des Bauvorhabens sind der Investitionsrechnung, BUKR 2050, Konto 5010 0003, CO-Objekt 2050 200 011, Projekt 11005, zu belasten.

Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms Luzern der 1. Generation, Massnahmen M 18.2.a 2 im Bereich Verkehrssystemmanagement, öffentlicher Verkehr, Buspriorisierung, mit anrechenbaren Investitionskosten von total 10,59 Millionen Franken.

Es darf davon ausgegangen werden, dass der Bund gestützt auf das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) einen Beitrag an diese Massnahme zur Verbesserung der Infrastruktur in Stadt und Agglomeration Luzern leisten wird. Für das Agglomerationsprogramm Luzern wird aufgrund der Programmwirkung ein Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent erwartet. Der Bundesbeitrag wird der Strassenrechnung, BUKR 2050, Konto 6300 0001, CO-Objekt 2050 200 011, Bundesbeiträge, gutgeschrieben.

Für die gleichzeitige Strassensanierung haben wir unter dem Vorbehalt der Zustimmung Ihres Rates zum Sonderkredit gebundene Ausgaben in der Höhe von 2 Millionen Franken (Trassee) und 8 Millionen Franken (Überführung Fluhmühle) bewilligt. Die Kosten sind dem Konto 5010 0002, Buchungskreis 2050, CO-Objekt 2050 200 011, Projekt 11005, zu belasten. Der Kostenanteil der SBB ist dem Konto 6340 0001 gutzuschreiben.

8 Ausführung

Nach unserer Projektbewilligung und der Beschlussfassung durch Ihren Rat sind in den Jahren 2019 und 2020 die Ausarbeitung des Detailprojekts, der Erwerb von Grund und Rechten sowie die Vergabe der Baumeisterarbeiten vorgesehen. Die Realisierung ist gemäss Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen in den Jahren 2021–2023 geplant.

Die Bauausführung ist unter Verkehr in Etappen vorgesehen. Der Verkehr wird während der Bauzeit zweispurig geführt und somit nicht wesentlich eingeschränkt. Es wird mit einer Bauzeit von rund 2 bis 3 Jahren gerechnet.

9 Bauprogramm

Im geltenden Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen ist das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 wie folgt beschrieben: K 13 Luzern, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur in Koordination Sanierung Strasse (Plan-Nr. 33; Topf A). Das vorliegende Projekt entspricht diesen Vorgaben des Bauprogramms. Im Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen sind für das Strassenprojekt 20,1 Millionen Franken vorgesehen.

10 Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 12. Februar 2019

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Robert Küng

Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner

**Dekret
über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) in der Stadt Luzern**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 12. Februar 2019,

beschliesst:

1. Dem Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) in der Stadt Luzern wird zugestimmt und dessen Ausführung wird beschlossen.
2. Der erforderliche Sonderkredit von 20,1 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2017) wird bewilligt.
3. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

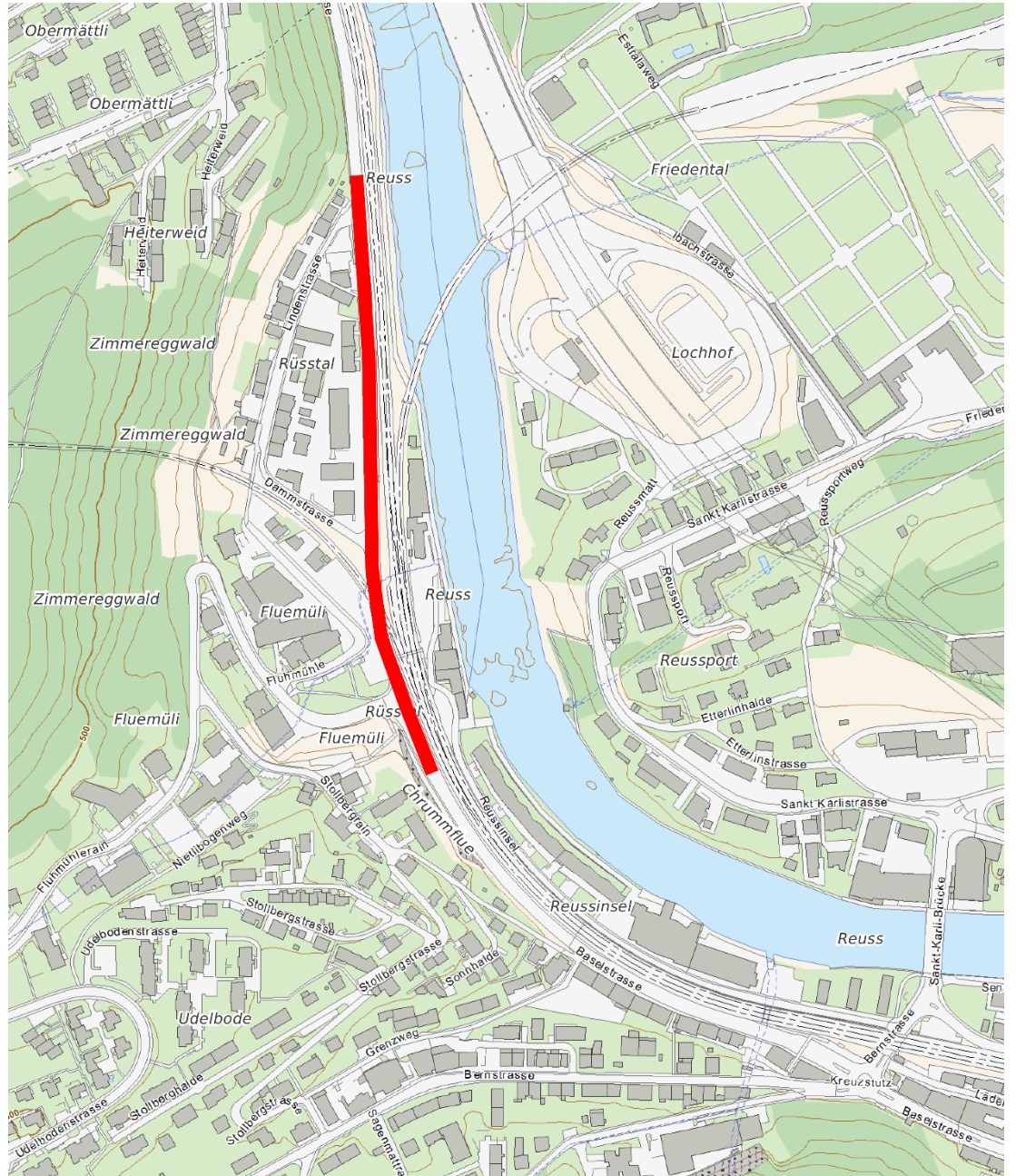
Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Plan- und Beilagenverzeichnis

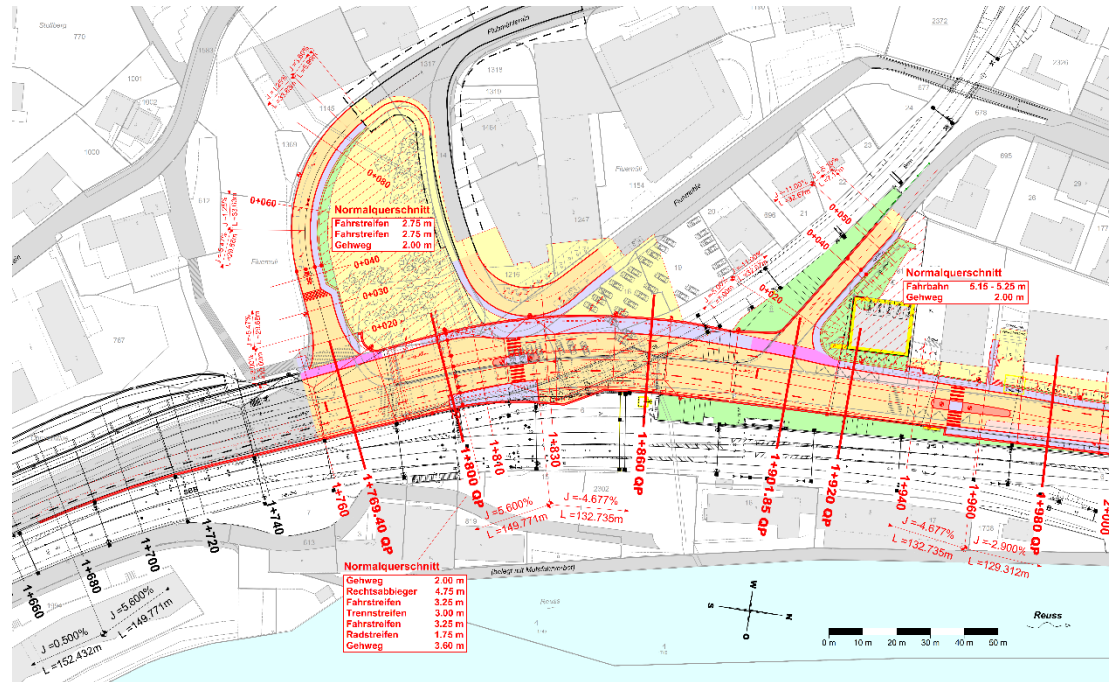
Anhang 1	Übersichtsplan
Anhang 2	Situation
Anhang 3	Situation mit Standorten Fotodokumentation
Anhang 4	Fotodokumentation
Anhang 5	SBB-Überführung Fluhmühle
Anhang 6	Typische Querprofile

Anhang 1: Übersichtsplan

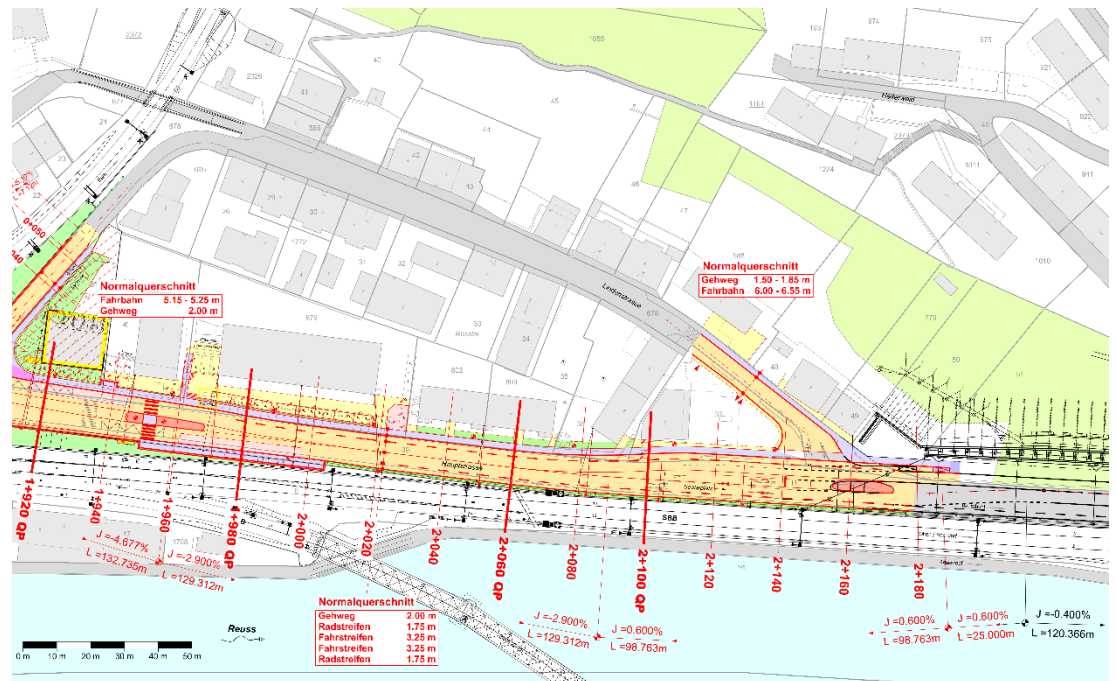


Anhang 2: Situation

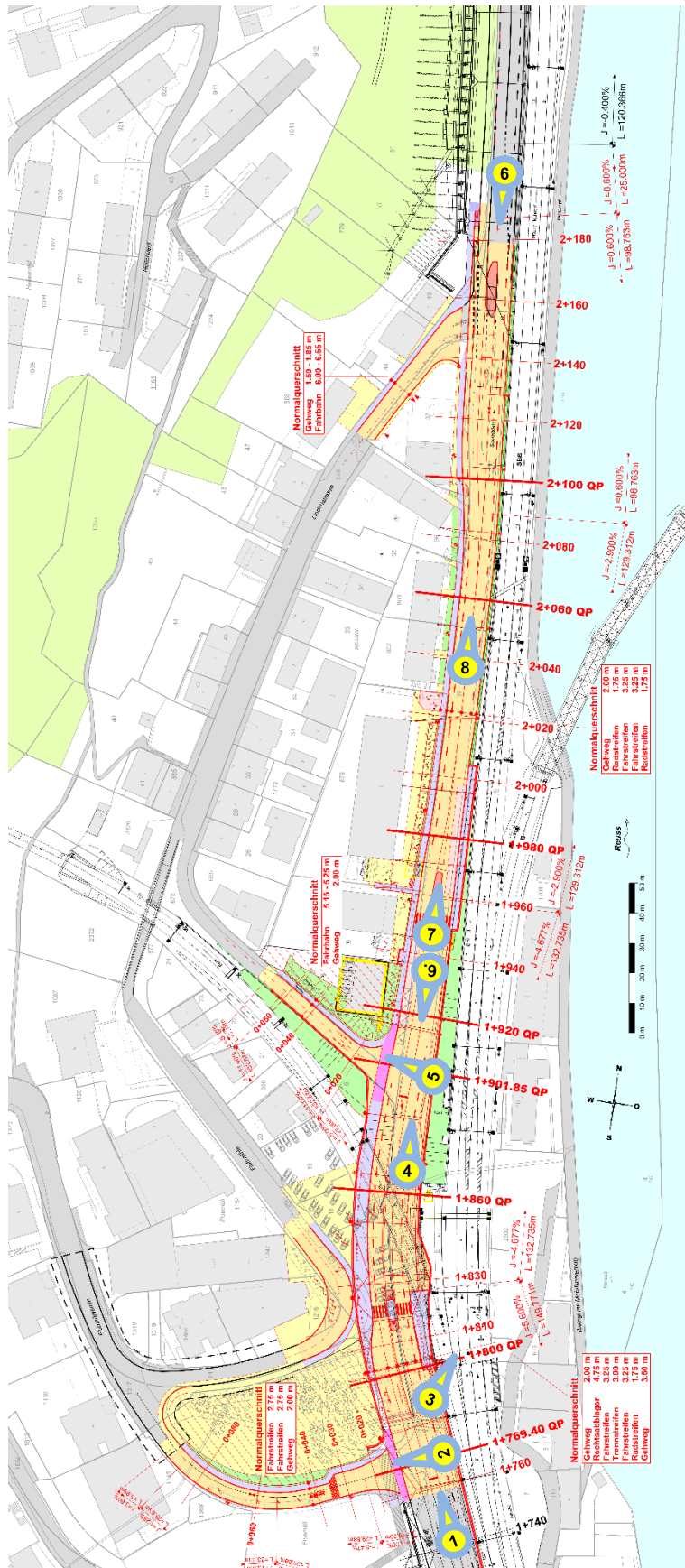
Teil Süd



Teil Nord



Anhang 3: Situation mit Standorten Foto- dokumentation



Anhang 4: Fotodokumentation



Foto 1: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz mit Einmündung Fluhmühlerain (linker Bildrand)



Foto 2: Standort Hauptstrasse mit Einmündung Fluhmühlerain



Foto 3: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz mit SBB-Passerelle



Foto 4: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz



Foto 5: Standort Hauptstrasse mit Einmündung Lindenstrasse Süd



Foto 6: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Luzern



Foto 7: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz



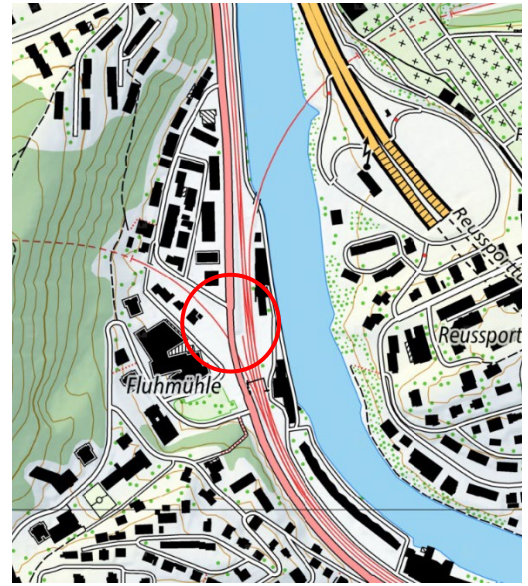
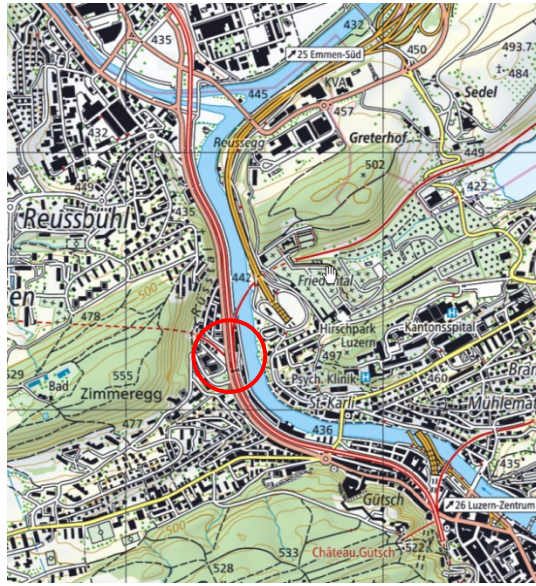
Foto 8: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Seetalplatz



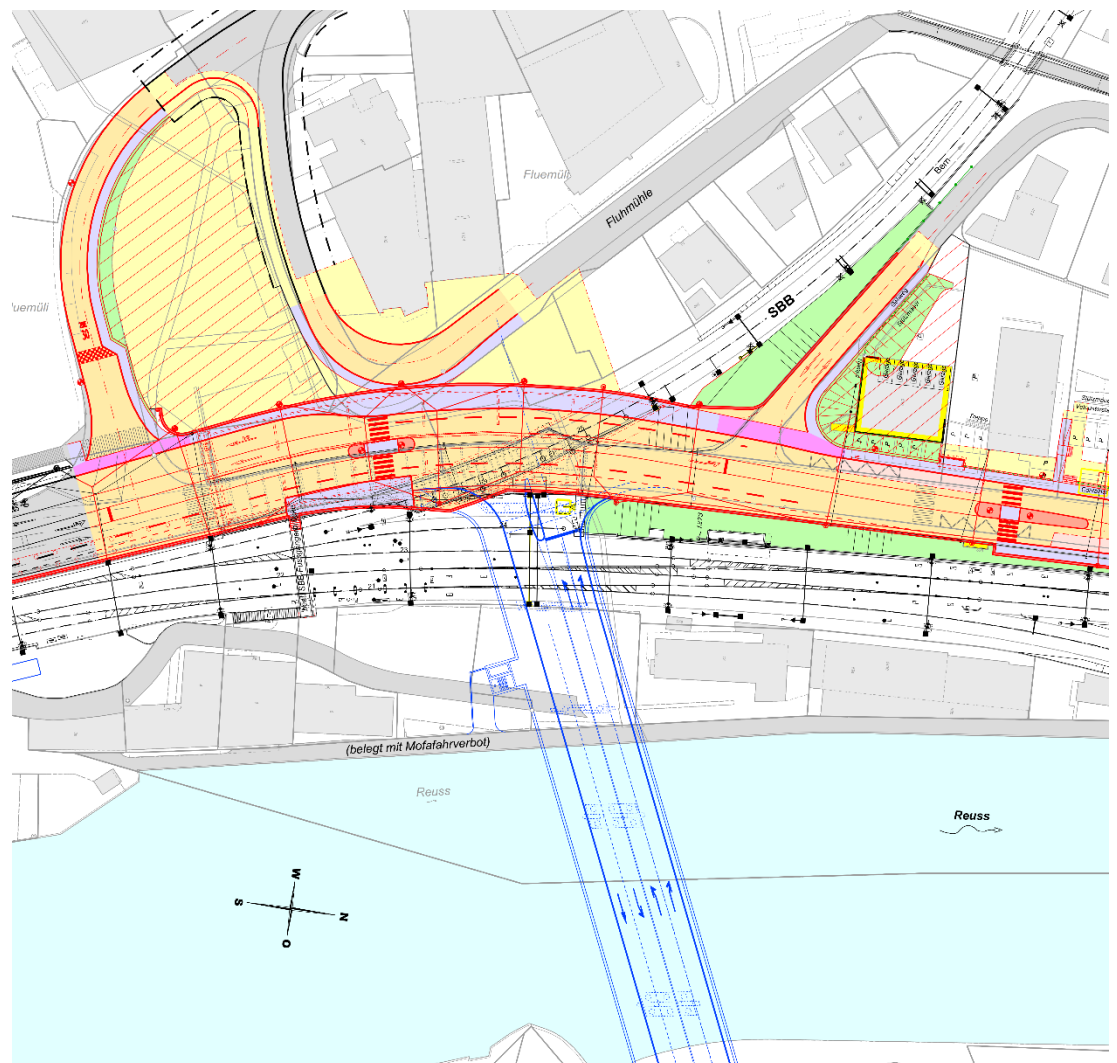
Foto 9: Standort Hauptstrasse in Blickrichtung Luzern
mit Einmündung Lindenstrasse Nord (rechter Bildrand)

Anhang 5: SBB-Überführung Fluhmühle

Situierung



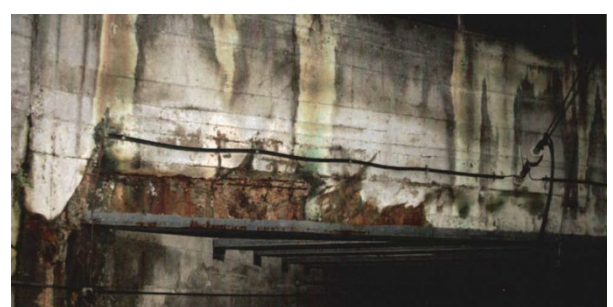
Übersichtsplan



Luftbild

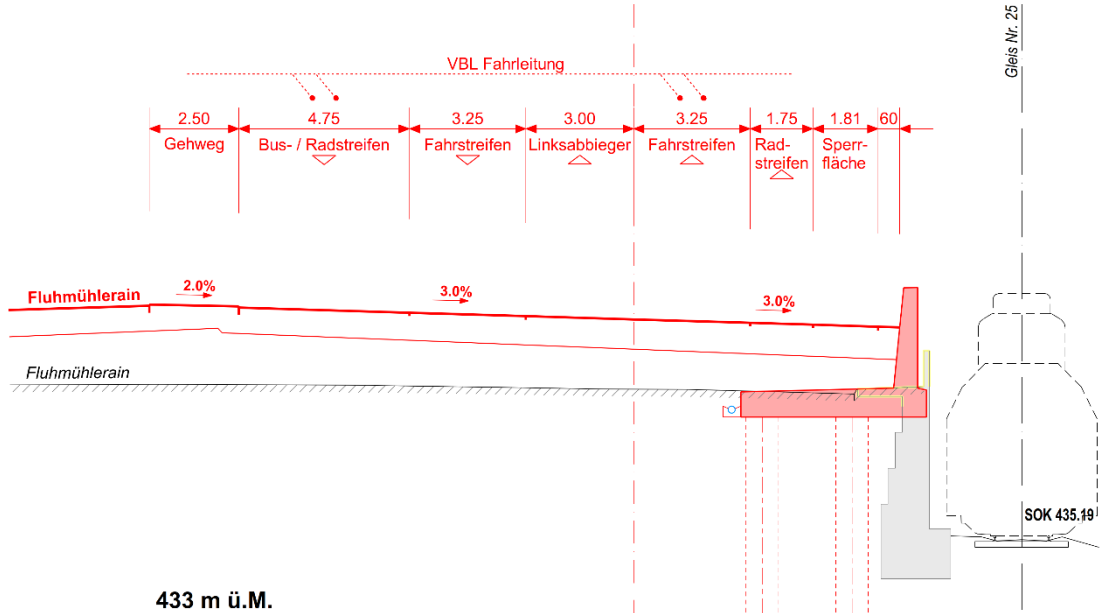


Zustand, Beispiele Schäden

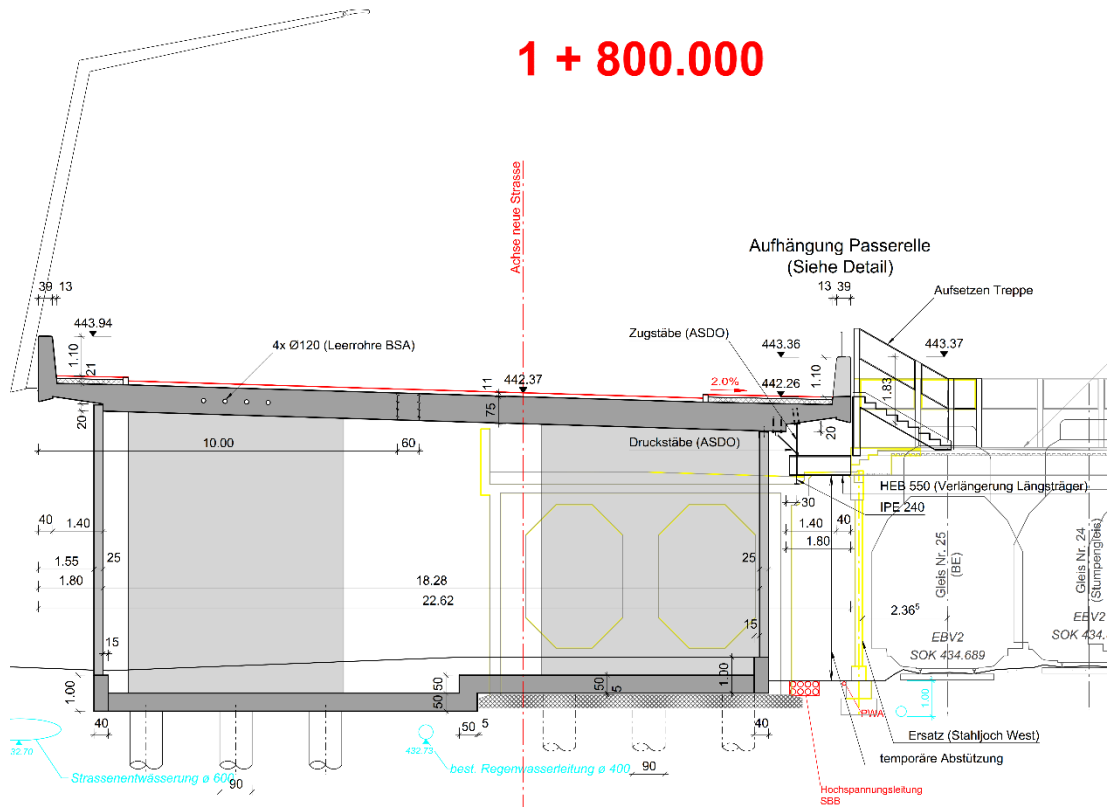


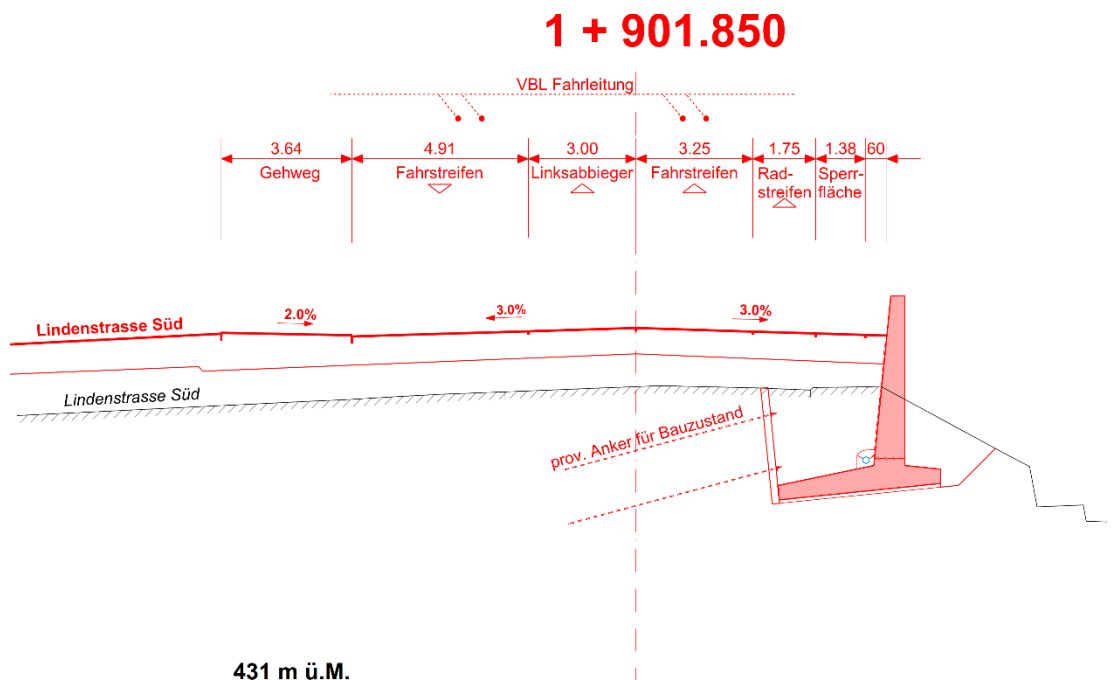
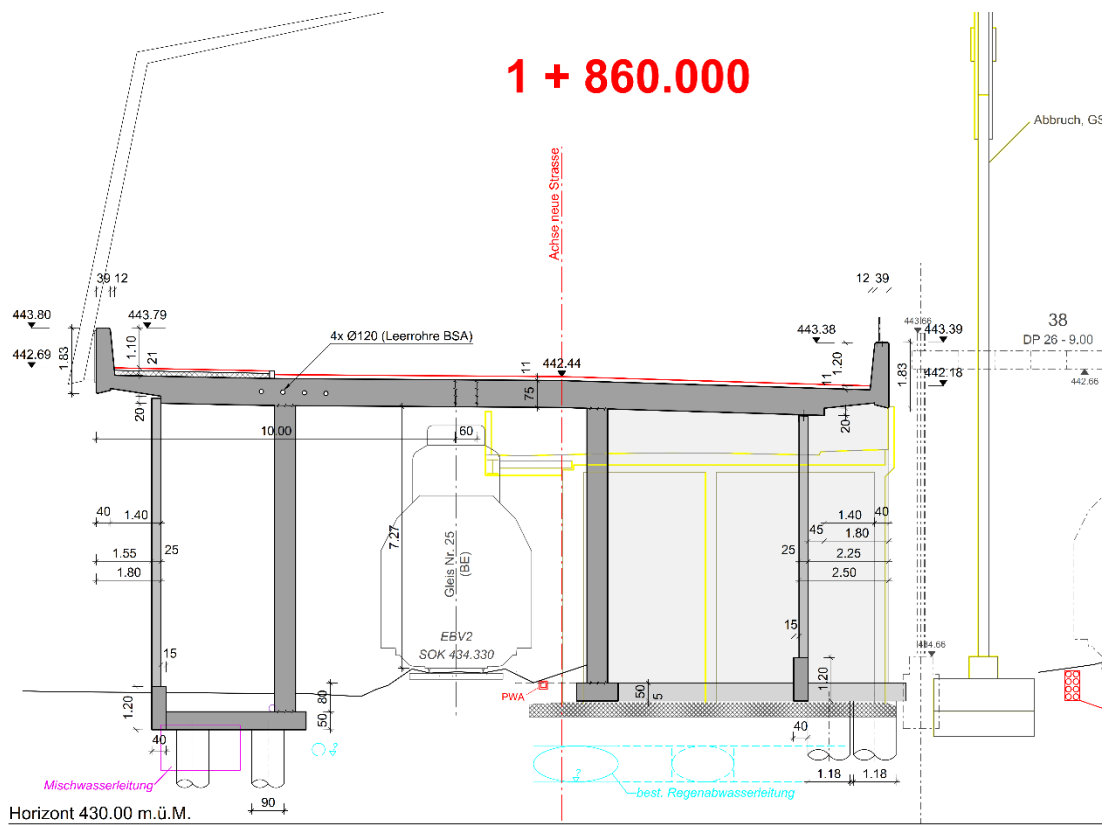
Anhang 6: Typische Querprofile

1 + 769.400

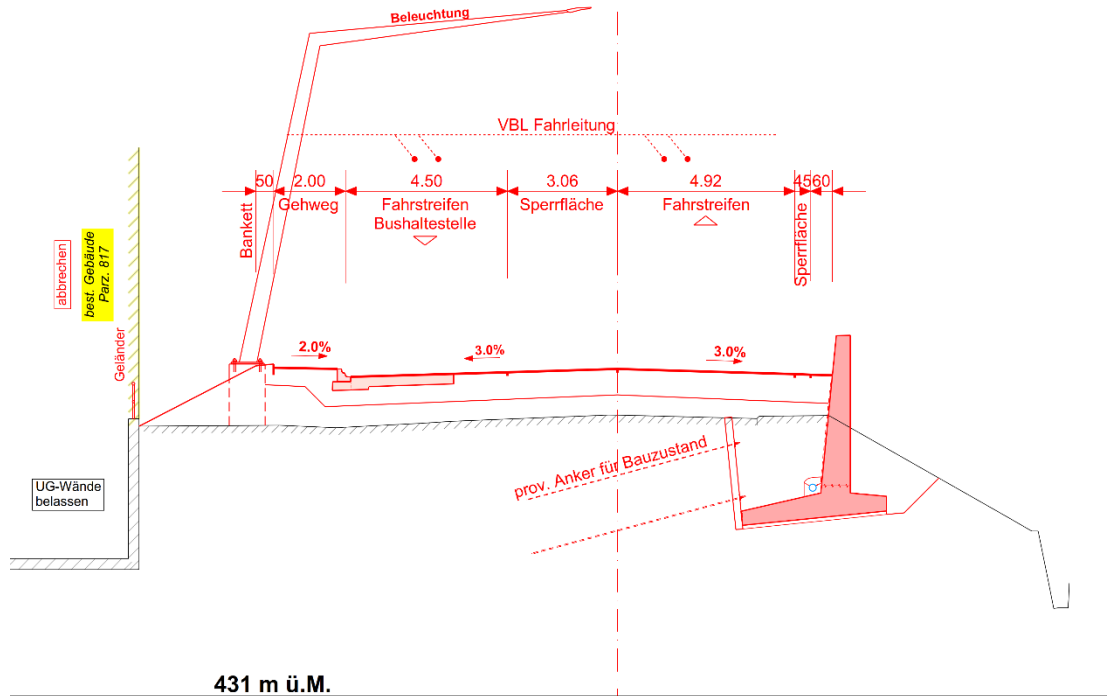


1 + 800.000

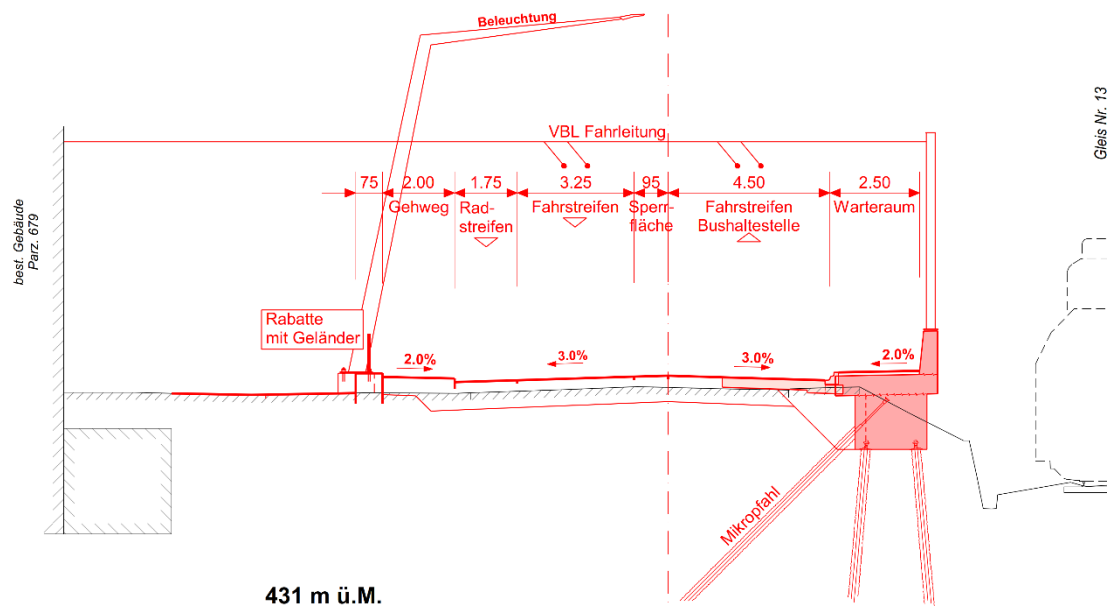




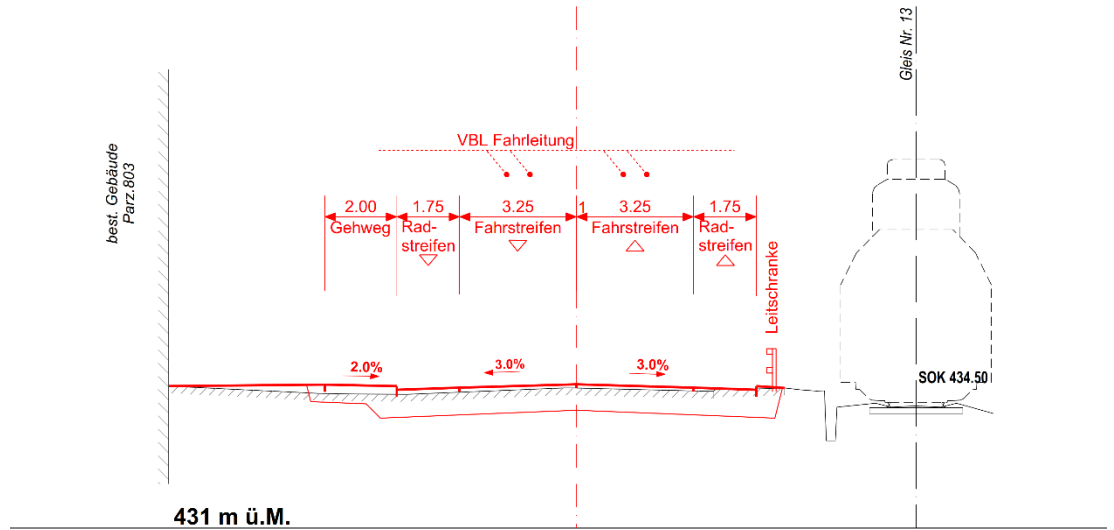
1 + 920.000



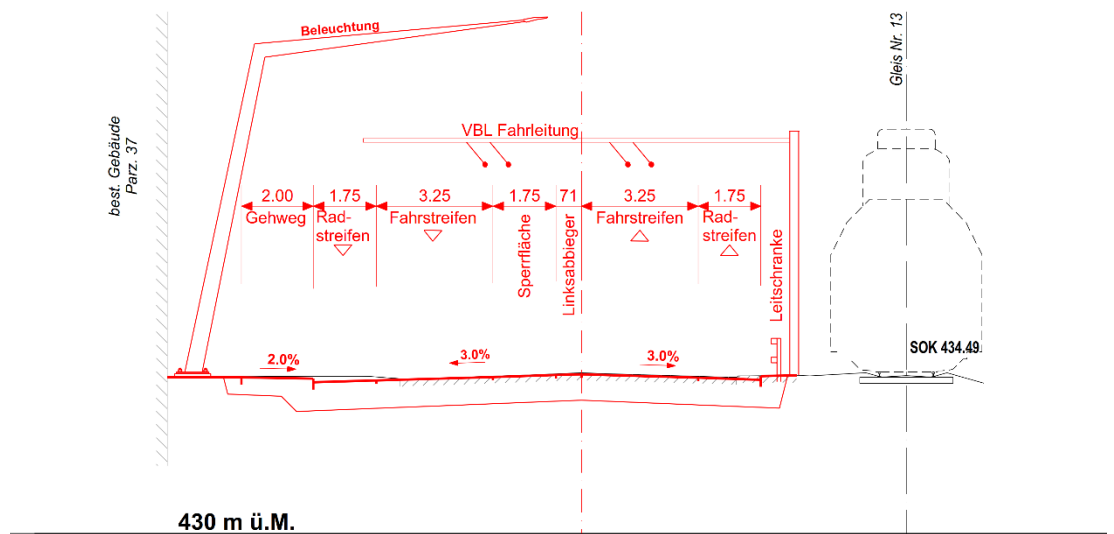
1 + 980.000



2 + 060.000



2 + 100.000





Staatskanzlei

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch