

## Kanton hat Autoverkehrs-Wachstum bei Spange Nord laut neuer Studie überschätzt

Zu hohe Wachstumsprognosen bei den Autos, zu tiefe beim ÖV: Eine von der IG «Reussport Nein» in Auftrag gegebene Studie zur Spange Nord in Luzern sieht viel Verbesserungspotenzial bei neuen Berechnungen.

Roman Hodel

29.01.2020, 14.26 Uhr



**Die geplante Reussportbrücke in Luzern. (Visualisierung: PD/Swiss Interactive AG)**

(Visualisierung: PD/Swiss Interactive AG)

Hat der Kanton Luzern beim umstrittenen Verkehrsprojekt Spange Nord – mittlerweile heisst die abgespeckte Version davon Reussportbrücke – richtig gerechnet? Sind die Prognosen bezüglich künftigem Auto- und ÖV-Verkehr schlüssig? Diese Fragen wollte die IG «Reussport Nein» von Verkehrsexperten beantwortet haben und hat deshalb ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gegeben – und zwar bei Alexander Erath und Kay Axhausen. Letzterer ist seit 1999 Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich, Erath leitet am Institut für Bauingenieurwesen der Fachhochschule Nordwestschweiz den Fachbereich Verkehr und Mobilität. Erath betonte am Mittwochmorgen an einer Medienkonferenz der IG:

**«Ziel ist nicht, ein Projekt abzuschliessen, sondern eine unabhängige fachliche Einschätzung.»**

Das Gutachten zum Synthesebericht Spange Nord basiert auf Grundlagen, die öffentlich verfügbar sind oder welche der Kanton Erath und Axhausen zur Verfügung gestellt hat. Ihr Papier jedenfalls spart nicht mit Kritik an den Berechnungen und Prognosen zum Projekt. Demnach hat der Kanton beim entsprechenden Verkehrsmodell folgendes nicht oder zu wenig berücksichtigt:

- Das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr (MIV) bis 2040 wurde überschätzt.
- Die demografischen Entwicklung ist nur unvollständig abgebildet. So ist der Bevölkerungsanteil an Personen über 65 beim Verkehrsmodell des Kantons mit 16,5 Prozent deutlich tiefer als bei den Prognosen des Bundes mit 25,1 Prozent. Erath: «AHV-Rentner sind zu anderen Zeiten unterwegs als Berufstätige, auch weniger weit und oft.»
- Die Veränderungen beim ÖV-Abonnementsbesitz sind nicht berücksichtigt. So besitzen bereits heute 8,2 Prozent mehr Personen in der Schweiz ein ÖV-Abo als noch im Jahr 2000. Dies dürfte sich bis 2040 noch weiter verändern.
- Die Auswirkungen von Busspuren und dem Durchgangsbahnhof auf das Gesamtverkehrssystem sind nicht enthalten. Erath: «Durch den Durchgangsbahnhof verkürzen sich die Reisezeiten ins Stadtzentrum und der S-Bahn-Takt wird erhöht, beides wird die ÖV-Nachfrage steigern und jene des MIV mindern – das belegen Zahlen aus dem Raum Zürich eindrücklich.»
- Der Zusammenhang zwischen ÖV-Angebotsausbau und verdichteter Siedlungsentwicklung ist ungenügend abgebildet. So hat etwa die Anzahl der Ein- und Aussteiger an Bahnhöfen in der Luzerner Agglomeration von 2010 bis 2016 um 49 Prozent zugenommen. Ebenso hat in der Stadt Luzern von 2005 bis 2015 die Zahl der autofreien Haushalte von 37 auf 44 Prozent zugenommen.
- In Zukunft werden mehr Leute flexible Arbeitszeiten haben. Auch das Mobilitätsmanagement oder Sharing-Konzepte werden wichtiger. Doch dies alles ist im Verkehrsmodell nicht berücksichtigt.

Die beiden Gutachter empfehlen dem Kanton, diese Punkte bei einem neuen Verkehrsmodell zu berücksichtigen und sie empfehlen überdies einen unabhängigen Lenkungsausschuss.

Auch bei der Zweckmässigkeit des Syntheseberichts Spange Nord stellen die beiden Gutachter Mankos fest:

- Die Überschätzung des motorisierten Individualverkehrs führt zu einer Überschätzung der positiven Wirkung der Infrastrukturbauten.
- Als Massnahmen wurden nur Infrastrukturbauten geprüft. Die Wirkung von Alternativen, welche besser im Einklang etwa mit dem kantonalen Richtplan stehen, war kein Thema.

Auch hier geben die beiden Gutachter Empfehlungen ab: So brauche es eine Neubewertung basierend auf einem neuen Verkehrsmodell. Dabei müsse man auch langfristige Verkehrsszenarien berücksichtigen, etwa autonome Fahrzeuge oder die Evaluation eines Um- oder teilweisen Rückbaus der Stadtautobahn nach Eröffnung des Bypasses.

Man muss zum Ganzen wissen: Das hier angesprochene Verkehrsmodell stammt ursprünglich von 2007 und basiert unter anderem auf Zahlen einer eidgenössischen Befragung zum Mobilitätsverhalten aus dem Jahr 2000. Zwar wurde das Modell 2014, 2015 und 2017 angepasst, also etwa um aktuelle ÖV-Fahrpläne oder MIV-Zahlen ergänzt. Trotzdem hat sich seither das Mobilitätsverhalten vieler Einwohner massiv verändert. Mit anderen Worten: Die Zahlen, auf denen die Berechnung für die Spange Nord basieren, sind grösstenteils veraltet. Erath nimmt den Kanton jedoch in Schutz:

**«Er hat gemacht, was er kann.»**

Denn: Der Auftrag des Parlaments lautete ja bezüglich Spange Nord, alternative Ideen zu prüfen. Und dies konnte nur mit jenen Werkzeugen geschehen, die aktuell zur Verfügung stehen, also dem bestehenden Verkehrsmodell. Der Kanton hat aber ein neues in Auftrag gegeben.

Da der Kanton also ohnehin ein neues Verkehrsmodell in Auftrag gegeben hat, wozu dann dieses Gutachten, das letztlich auf überholten Berechnungen basiert? «Wir mussten jetzt reagieren, weil die Vernehmlassungsfrist bis Ende Mai abläuft», sagte Ruedi Schmidig von der IG «Reussport Nein» und fügte an: «Zumal es uns wichtig war, dass unabhängige Experten prüfen, ob die Verkehrsprognosen des Kantons stimmen – als Laien können wir dies nicht beurteilen.» Und wie man nun ja sehe, sei es in vielen Punkten nicht gut gelaufen. Den Vorwurf, man veröffentliche nur ein Gutachten, das die eigene Meinung stütze, lässt er so nicht gelten:

**«Wir hatten die Präsentation angekündigt, bevor wir das Ergebnis des Gutachtens kannten.»**

Gekostet hat das Gutachten die IG 20'000 Franken. Ein Exemplar davon ging auch an den zuständigen Regierungsrat Fabian Peter (FDP). Bei ihm hat die IG «Reussport Nein» ein Gespräch beantragt. «Wir hoffen, dass es klappt und sind gespannt auf seine Einschätzung des Inhalts.»

Die entsprechende Anfrage des Gesprächs bestätigt Paloma Meier-Martino, Leiterin Kommunikation des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements. Zum Inhalt des Gutachtens könne sie sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht äussern. «Wir müssen es zuerst prüfen.» Das neue Verkehrsmodell, das der Kanton zurzeit erarbeitet, soll voraussichtlich ab Mitte Jahr einsatzbereit sein. Ob aus den Empfehlungen des Gutachtens allenfalls Elemente in das neue Modell einfliessen, werde man ebenfalls prüfen. Meier-Martino: «Zusätzlich sind wir auch daran, ein ganzheitliches Mobilitätskonzept zu erarbeiten.»

Unter den Zuhörern an der Medienkonferenz waren auch diverse Politiker – so etwa Kantonsrat Patrick Hauser (FDP). Er sagte: «Man wird das Papier im Detail studieren müssen, aber zentral ist, dass der Auftrag des Parlaments an die Regierung nicht eine neue Mobilitätsstrategie war, sondern die Überprüfung der Spange-Varianten.» Im Übrigen sei ja klar, dass eine von Spangenbergern in Auftrag gegebene Studie dem Kanton nicht auf die Schulter klopfte.

Kommentar

## Spange Nord: Verkehrsprognosen mit Zahlen von vorgestern

Dass der Kanton Luzern bei der Berechnung des Verkehrsmodells für die Spange Nord, respektive Reussportbrücke, teils mit Erkenntnissen aus dem Jahr 2000 arbeitet, erstaunt.

Roman Hodel - 29.01.2020, 18.55 Uhr

Man reibt sich schon etwas verwundert die Augen, auf welchen Verkehrsprognosen das umstrittene Projekt Spange Nord, respektive die inzwischen abgespeckte Version namens Reussportbrücke, gründet. Gemäss einer von Gegnern des Projekts in Auftrag gegebenen Studie zweier Verkehrsexperten fehlen im entsprechenden Modell wichtige Punkte wie etwa die Auswirkungen des Durchgangsbahnhofes auf das Gesamtverkehrssystem – oder sie sind zu wenig abgebildet wie beispielsweise die demografische Entwicklung. Denn: AHV-Rentner fahren bekanntlich eher ÖV und dies zu anderen Zeiten als Berufstätige.

Fast schon unglaublich ist aber der Umstand, dass das Verkehrsmodell unter anderem auch auf Erkenntnissen einer Bevölkerungsumfrage zum Thema Mobilitätsverhalten aus dem Jahr 2000 stammt. Sie haben richtig gelesen: 20 Jahre zurück! Damals hiessen die S-Bahnen im Raum Luzern noch Regionalzüge, fuhren oftmals bloss im Stundentakt und auf den Strassen waren noch Trolleybusse aus den 70er Jahren unterwegs.

Gewiss, Verkehrsprojekte zu planen ist komplex. Was in 15 Jahren sein wird, ist selbst für Experten schwierig abzuschätzen. Denn Infrastrukturbauten wie eben die Reussportbrücke sind zwar für Jahrzehnte gedacht, doch die Technik entwickelt sich mittlerweile in 5-Jahres-Schritten. Darum ist es umso wichtiger, dass die Behörden wenigstens beim Berechnen des Ist-Zustandes auf aktuelles Zahlenmaterial zurückgreifen können.