



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Bevölkerungsantrag 362

Guerino Riva, Barbara Seiler und
Ruedi Schmidig namens
der Antragstellenden
vom 9. Dezember 2019
(StB 145 vom 11. März 2020)

<p>Mediensperrfrist 3. April 2020 11.00 Uhr</p>
--

Es bleibt dabei:

SpangeNo – Nein zur Reussportbrücke und zum Basisausbau

Der Stadtrat nimmt zum Bevölkerungsantrag wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Am 23. Oktober 2019 haben Vertreter des Kantons die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur Spange Nord präsentiert. Die Unterlagen sind für die Vernehmlassung veröffentlicht worden. Die Vernehmlassungsfrist war auf Ende März 2020 gesetzt. Bis zum 20. Dezember 2019 konnten schriftliche Fragen eingereicht werden, die Antworten lagen ab 15. Februar 2020 vor.

Das ursprüngliche Projekt «Spange Nord» hat in der Schlussbewertung nicht am besten abgeschnitten. Die Verfasser der ZMB empfehlen, den Autobahnanschluss Luzern-Lochhof in Betrieb zu nehmen, die Autobahn jedoch nur westseitig mit einer Brücke über die Reuss (Reussportbrücke) an das lokale Strassennetz anzuschliessen. Der Zubringer in das Maihofquartier entfällt. Der Regierungsrat unterstützt die empfohlene Variante als neuen Lösungsansatz und nimmt Abstand vom bisherigen Projekt Spange Nord. Aus Sicht des Regierungsrates ist für den politischen Prozess der Einbezug von Interessierten bei Schlüsselinfrastrukturprojekten zentral. Aus diesem Grund führt er eine breite Vernehmlassung durch, damit sich ein breiter Kreis zum Ergebnis und zur empfohlenen Variante aus dem Prüfverfahren äussern kann.

An der Sitzung des Grossen Stadtrates vom 19. Dezember 2019 hat der Stadtrat von Luzern der Dringlichkeit des Bevölkerungsantrages opponiert. Eine Mehrheit des Parlaments ist dem Antrag gefolgt, damit sich der Stadtrat die notwendige Zeit für eine fundierte Analyse der Situation nehmen kann. In der Folge hat der Kanton die Vernehmlassungsfrist für die Stellungnahme bis Ende Mai 2020 verlängert.

Antrag

Mit dem Dringlichen Bevölkerungsantrag «SpangeNo – Nein zur Reussportbrücke und zum Basisausbau» fordern die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner den Stadtrat auf, dass er sich in seiner Vernehmlassungsantwort gegenüber dem Regierungsrat sowohl gegen die Reussportbrücke als auch gegen den Basisausbau ausspricht. Der Stadtrat wird gebeten, dem Regierungsrat aufzuzeigen, dass die geplanten Eingriffe in Wohnquartiere und in die Ökologie völlig unhaltbar sind und die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung unwiederbringlich massiv negativ beeinträchtigt

würde. Im Weiteren wird der Stadtrat gebeten, sich in der Vernehmlassung für die durchgehende Busspur von Kriens nach dem Luzernerhof einzusetzen.

Stellungnahme des Stadtrates

Neue Ausgangslage

Der Stadtrat begrüsst es sehr, dass der Kanton das Projekt «Spange Nord» einer externen Überprüfung unterzogen hat. Im Rahmen des Bauprojekts wurden die verschiedenen Varianten der Linienführung erneut geprüft. Dass dabei die gesamte Palette an Lösungsansätzen bis hin zu den Auswirkungen eines kompletten Verzichts auf die Spange Nord untersucht wurden, zeigt, dass der Kanton offen an die Fragestellung herangegangen ist und die Vorbehalte der Stadt Luzern ernst nimmt. Mit dem Ergebnis hält der Regierungsrat nicht mehr am bisher über Jahre vorgeschlagenen Projekt «Spange Nord» fest.

Auf Bundesebene hat sich die Ausgangslage ebenfalls geändert, indem das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bestätigt, dass die Engpassbeseitigungsprojekte «Bypass» und «Ausbau Nord» auch unabhängig von der Spange Nord realisiert werden sollen. Damit wird die vom Stadtrat unterstützte Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse nicht mehr direkt mit der Spange Nord verknüpft. Kanton und Stadt Luzern haben in den letzten beiden Jahren zudem bei einer Grundlagenstudie des ASTRA mitgewirkt, welche die Problematik der Autobahnanschlüsse in den Städten Luzern, Basel, Bern und St. Gallen analysiert hat. Die Studie zeigt auf, dass ausgelöst durch eine starke Siedlungsentwicklung in dezentralen Entwicklungsschwerpunkten die Umland-Umland-Verkehrsbeziehungen zugenommen haben und noch weiter zunehmen werden. Diese Verbindungen verlaufen im Raum Luzern hauptsächlich über die Autobahn und belasten zwar die innerstädtischen Strassen nicht, jedoch die zentrumsnahen Anschlüsse. Gleichzeitig nimmt das MIV-Verkehrsaufkommen in den Kernstädten eher ab, da einerseits die Innenstädte gar nicht mehr Verkehr verarbeiten können und andererseits die ÖV-Angebote für diese Beziehungen ausgebaut und attraktiv sind, was sich in steigenden Nachfragezahlen zeigt.

Die Erkenntnisse aus dieser Studie haben auf nationaler Ebene weitere Arbeiten ausgelöst. Die beteiligten Bundesämter diskutieren mit Vertreterinnen und Vertretern von Kantonen und Städten Lösungsansätze, die für den jeweiligen Raum (Kernstadt, Agglomeration, Umland) geeignet sind. Es zeichnet sich ab, dass weniger in Netzhierarchien (Autobahn–Kantonsstrasse–Gemeindestrasse) gedacht wird, sondern dass Fachleute der Städte, der Kantone und des Bundes gemeinsame Vorstellungen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen entwickeln und den Umgang damit erarbeiten werden.

Der Stadtrat nimmt die neue Ausgangslage bei den Projekten «Spange Nord» und «Bypass» und die neusten Erkenntnisse des ASTRA zum Anlass, die Lage und die vom Regierungsrat empfohlene Bestvariante neu zu beurteilen.

Gemeinsame Strategie als Basis

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass das Auto in ländlicheren Gebieten das zentrale Verkehrsmittel darstellt. Aufgrund der Verkehrsbeziehungen und teilweise wenig attraktiver ÖV-Angebote ist und bleibt das Auto auch in einem nachhaltigen Verkehrssystem kaum verzichtbar. Die technologischen Entwicklungen werden einen grossen Beitrag leisten, um die Umweltverträglichkeit des Autoverkehrs zu verbessern.

Die Herausforderungen im städtischen Raum unterscheiden sich jedoch deutlich von jenen im ländlichen Raum. Die täglichen Stosszeiten sind in den Agglomerationszentren und auf den Autobahnen in deren Nähe spürbar. Der Wunsch nach einem Strassenausbau für eine möglichst ungehinderte Fahrt ist aus Sicht des Stadtrates zwar verständlich, jedoch nur unter grossen Schwierigkeiten und negativen Auswirkungen realisierbar. Im urbanen Raum fehlt schlichtweg der Platz, um in den Stosszeiten mehr Autos verarbeiten zu können. Ein Strassenausbau, ohne die Lebensqualität in den betroffenen, gut funktionierenden Quartieren zu verschlechtern, ist kaum möglich. Für die Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätswachstum und als Grundlage für eine Stadtregion der kurzen Wege braucht es aber lebenswerte Quartiere, die die Siedlungsentwicklung nach innen stützen.

Deshalb setzen Städte auf verschiedene Stossrichtungen. Einerseits Massnahmen, die helfen den Verkehr in den Agglomerationen auf andere Verkehrsmittel zu verlagern, damit mehr Personen ihr Ziel erreichen, und andererseits intelligente Lösungen, um die Spitzenzeiten zu brechen und den Verkehr besser auf den Tag zu verteilen.

Durch das Wachstum der Einwohnenden- und Beschäftigtenzahlen steigt auch das Mobilitätsbedürfnis in Stadt und Kanton. Als Agglomerationszentrum und Tourismusdestination steht die Stadt Luzern vor der Herausforderung, das Mobilitätswachstum so zu ermöglichen, dass die Eingriffe in den Lebens- und Wirtschaftsraum verträglich bleiben.

Um über Einzelprojekte von der Tragweite einer Reussportbrücke befinden zu können, bräuchte es aus Sicht des Stadtrates eine breit abgestützte regionale verkehrspolitische Strategie, die die Anforderungen und Herausforderungen der verschiedenen Räume angemessen berücksichtigt. Diese Strategie soll ein gemeinsames Verständnis über Vernetzung der Verkehrsträgerinnen und Verkehrsträger beinhalten und aufzeigen, wie neue Lösungen in Mobilitätsfragen, u. a. Technologien und Ansätze wie Mobilitätsmanagement und innovative Logistik, helfen, Fahrten zu vermeiden, zu bündeln oder zeitlich zu verschieben. Der Stadtrat ist überzeugt, dass auf einer solchen Basis erfolgreiche gemeinsame Projekte zur Optimierung der Mobilität in den urbanen wie auch in den ländlichen Regionen und zum Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und nicht zuletzt für den Klimaschutz entwickelt werden müssen.

Beurteilung der Reussportbrücke

Für die Erarbeitung der Stellungnahme hat sich die Stadt Luzern intensiv mit dem Vernehmlassungsbericht und den weiteren Unterlagen befasst. Der Stadtrat orientiert sich bei seiner Beurteilung an der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern und am Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität.

Durch die Reduktion des ursprünglichen Projekts auf den Anschluss Lochhof mit Reussportbrücke fallen die für die Stadt und Agglomeration zentralen durchgehenden Busspuren und die damit verbundene Entlastung der Innenstadt weg. Der Nutzen und der Mehrwert der Bestvariante reduziert sich auf eine verbesserte Anbindung des Stadtteils Littau an die Autobahn, auf die Verlagerung des Verkehrs von der Baselstrasse auf die Hauptstrasse und auf eine Entlastung der benachbarten Autobahnanschlüsse Luzern-Zentrum und Emmen Süd.

Die empfohlene Bestvariante fokussiert hauptsächlich auf Verbesserungen für den Autoverkehr. Ansätze zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, um mehr Personen schnell und zuverlässig in die Stadt zu bringen, sind nicht ersichtlich bzw. sind durch den Verzicht auf eine Variante 0+ (nur durchgehende Busspuren, ohne Anschluss Lochhof) weggefallen. Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist ein erklärtes Ziel des Stadtrates. Aus Platzgründen und aus Gründen des Klimaschutzes hat für den Stadtrat ein attraktives Bus- und Veloangebot jedoch eine höhere Priorität als die Verbesserung der Reisezeiten mit dem Auto zu Stosszeiten.

Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass die Reussportbrücke und auch die alternativen Basisausbauten nach wie vor zu starke bauliche Eingriffe in den Lebens- und Naherholungsraum bedeuten und den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht genügen. Ein Projekt in der vorgesehenen Dimension unterstützt das Nachfragewachstum im motorisierten Individualverkehr anstatt eine Verkehrsverlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel zu erreichen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass auch die erwähnten Basisausbauten in diesem Ausmass nicht notwendig sind, sondern dass es stadtverträglichere Lösungen gibt, um die Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration zu gewährleisten. Aus diesem Grund kann er weder der Empfehlung Reussportbrücke noch den Basisausbauten folgen. Der Stadtrat stellt sich alternativ einen gemeinsamen Weg vor, auf Basis einer breit abgestützten Strategie Lösungen zu erarbeiten, die sich an einer Variante ohne Anschluss Lochhof, dafür mit Busspuren, orientieren. Er erachtet den guten Dialog zwischen Kanton und Stadt als guten Startpunkt, um darauf aufzubauen.

Der Stadtrat nimmt den als Postulat zu behandelnden Bevölkerungsantrag entgegen.

Stadtrat von Luzern