



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
17. Mai 2018
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 199

Marcel Lingg und Urs Zimmermann namens
der SVP-Fraktion
vom 23. April 2018
(StB 252 vom 2. Mai 2018)

Den Kanton vor den Kopf gestossen!

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Mit seiner Medienmitteilung vom 16. April 2018 hat sich der Stadtrat für die Realisierung des Nationalstrassenprojekts «Bypass» ohne Autobahnzubringer «Spange Nord» ausgesprochen. Die Interpellanten stellen als Reaktion auf die Medienmitteilung die Bereitschaft des Stadtrates, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien, infrage. Dabei beziehen sie sich auf die Gesamtplanung der Stadt Luzern 2018–2022 (B+A 29/2017 vom 20. September 2017).

Die Interpellanten führen dazu verschiedene Textpassagen aus der Gesamtplanung 2018–2022 auf. Vollständigkeitshalber erwähnt der Stadtrat die Absätze mit Bezug zum Bypass und der Spange Nord aus der Gesamtplanung 2018–2022, die in der Interpellation nicht aufgeführt sind:

Der motorisierte Individualverkehr hat in den vergangenen Jahren in der Innenstadt nicht weiter zugenommen, da die Kapazität bereits ausgeschöpft ist. Doch das Verkehrsaufkommen auf den Zufahrtsachsen zur Stadt wächst stetig weiter. Die Eröffnung der Autobahnanschlüsse Buchrain und Rothenburg sorgte für Umlagerungen der Verkehrsflüsse und weiteres Wachstum beim MIV. Die Folge davon sind Stausituationen, welche immer häufiger auftreten. Flankierende Massnahmen, welche die in Stadtnähe freiwerdenden Kapazitäten für den strassengebundenen ÖV sichern, wurden 2016 mittels einer Busbevorzugung zwischen Ebikon und Luzern ausgeführt. Der Bypass zur Entlastung der Stadtautobahn hat aus Bundessicht nicht höchste Priorität im Programm Engpassbeseitigung (Realisierung nach 2040). Die Stadt hält nach wie vor an diesem Projekt fest und setzt sich dafür zusammen mit dem Kanton beim Bund ein. Mit dem vorliegenden optimierten Vorprojekt zur Spange Nord, welches Teil des Gesamtsystems Bypass ist, ist jedoch die zwingend notwendige Stadtverträglichkeit nicht gegeben.
(Gesamtplanung 2018–2022; S.12)

In der Stadt Luzern mit ihren engen räumlichen Verhältnissen werden in den nächsten Jahrzehnten kaum neue Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Die Schlüsselmassnahmen Durchgangsbahnhof und Bypass mit Spangen stehen frühestens ab 2035 zur Verfügung. Damit die Innenstadt für alle zuverlässig und sicher erreichbar ist, will der Stadtrat auf den vorhandenen Verkehrsflächen ein zusätzliches Mobilitätsangebot bereitstellen, indem er die Mobilität auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsarten verlagert. Der Stadtrat fördert das Umsteigen, indem er den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr attraktiviert und die dafür notwendigen Infrastrukturen ausbaut. Längerfristig sollen zudem Änderungen des Mobilitätsverhaltens dazu führen, dass weniger Mobilität nachgefragt wird. Der Stadtrat unterstützt in diesem Sinn auch Bestrebungen hin zu einem Mobilitätsmanagement und Mobilitypricing.
(Gesamtplanung 2018–2022; S.39)

Diese Aussagen in der Gesamtplanung basieren auf dem Stand des aktuellen Wissens bei der Erarbeitung des Berichtes und Antrages, das heisst auf dem Stand vom Frühjahr/Sommer 2017. Der

Bundesrat hat in der Zwischenzeit die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes konkretisiert und im Frühjahr 2018 in die Vernehmlassung geschickt. Darin beantragt der Bundesrat dem Parlament unter anderem den erforderlichen Verpflichtungskredit für vier Projekte für den Ausbauschritt 2019. Mit dem «Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd» und der «Erweiterung Rotsee-Buchrain» ist der Raum Luzern mit zwei Projekten betroffen. Entgegen der Aussage in der Gesamtplanung 2018–2022 ordnet der Bundesrat die Engpassbeseitigung im Raum Luzern neu dem Realisierungshorizont 2030 zu. Der Stadtrat hat im Rahmen der Vernehmlassung des Bundes darauf hingewiesen, dass die Spange Nord die Realisierung des Bypasses verzögern kann, solange diese beiden Projekte verknüpft sind. Um die für Stadt und Agglomeration notwendige Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse nicht zu gefährden, fordert er einen Bypass ohne Spange Nord.

Ergänzend zu diesen Aussagen beantwortet der Stadtrat die gestellten Fragen der Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Welchen Stellenwert hat für den Stadtrat eine «Gesamtplanung» (bzw. zukünftig neu Gemeindestrategie und Legislaturprogramm), wenn offensichtlich der Stadtrat nicht gewillt ist, die darin festgehaltenen Grundsätze umzusetzen?

Es ist wichtig, zwischen übergeordneten Projekten und Projekten der Stadt Luzern zu unterscheiden. Bei Ersteren gibt sich der Stadtrat im Rahmen von Vernehmlassungen ein, mit dem Ziel, optimale Lösungen für die Bevölkerung und Wirtschaft der Stadt Luzern zu erreichen. Bei eigenen Projekten ist die Stadt selber federführend. Bei beiden orientiert sich der Stadtrat an seinen Leitsätzen aus der Gesamtplanung und aus weiteren behördenverbindlichen Grundlagen, wie beispielsweise der Mobilitätsstrategie oder dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Der Stadtrat handelt nach diesen Leitsätzen.

Zu 2.:

Wie verlässlich sieht der Stadtrat seine städtische Politik gegenüber dem Kanton Luzern, wenn er langfristige Planungen wie eben Bypass und Spange mit einer simplen Medienmitteilung beendet? Wie erfolgte diesbezüglich vorgängig bzw. im Nachgang der Medienmitteilung die Kommunikation mit dem Kanton Luzern (Regierungsrat)?

Der Stadtrat hat sich im Rahmen der Vernehmlassungen von Bund und Kanton seit 2011 mehrfach zu diesen Projekten geäußert und in jeder Vernehmlassung des Projekts auf die mangelnde Stadtverträglichkeit hingewiesen. Er hat sich 2011 für eine Aufnahme der flankierenden Massnahmen als integralen Bestandteil des Projekts eingesetzt.

In seiner Stellungnahme zur Vorstudie hat der Stadtrat 2012 neben der Beurteilung verschiedener Varianten der Linienführung auf die zwingend notwendige Quartierverträglichkeit und absehbare Schwierigkeiten bezüglich Akzeptanz des Projekts aufmerksam gemacht und eine bessere Kommunikation gefordert.

In der Stellungnahme zum generellen Projekt und zum Vorprojekt Spange Nord hat sich der Stadtrat 2014 dem Kanton gegenüber detailliert zu den nicht stadtverträglichen Elementen des Projekts

Spange Nord geäussert und auf die nicht ausreichende Erfüllung der Forderungen aus der vorangehenden Stellungnahme zur Vorstudie hingewiesen.

Schliesslich hat der Stadtrat 2017 in der Stellungnahme zum optimierten Vorprojekt «Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» festgestellt, dass die erhofften Fortschritte hinsichtlich einer stadtverträglichen Lösung aus seiner Sicht nicht im gewünschten Ausmass erreicht wurden. Der Preis der Auswirkungen durch das Projekt sei nach wie vor zu hoch. In dieser Stellungnahme kam der Stadtrat zum Schluss, dass er bezweifelt, dass eine Weiterbearbeitung in der nächsten Projektphase zu einer akzeptablen Situation führt. Falls keine stadtverträgliche Lösung für die Zufahrt zum Autobahnanschluss Lochhof gefunden werden könne, müsse er eine grundsätzliche Überarbeitung des Gesamtsystems Bypass für die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse ohne neue Einfallsachse fordern. Aus Sicht des Stadtrates biete eine Bypass-Lösung ohne Anschluss Lochhof höhere Realisierungschancen für die wichtigen Bypass-Elemente im Norden und Süden.

Aus diesen Ausführungen wird ersichtlich, dass die kritische Haltung des Stadtrates zur Spange Nord für den Kanton nicht neu ist. Vielmehr ist es die absehbare Konsequenz der Beurteilung des nun vorliegenden Projekts. Eine allfällige Forderung nach einer Lösung der Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse ohne Spange Nord war demnach sowohl dem Kanton als auch dem ASTRA seit Januar 2017 bekannt.

Im Märzseminar 2018 hat der Stadtrat eine verkehrspolitische Auslegeordnung gemacht und seine bisherigen Stellungnahmen zur Spange Nord akzentuiert. Die Ausgangslage hat sich im Winter 2017/2018 in einzelnen Aspekten verändert (u. a. Entwicklung und genaue Analyse der Verkehrszahlen 2010–2015, Vorziehen des Projekts Engpassbeseitigung durch den Bund). Der Kanton nimmt die Anliegen der Stadt zwar durchaus ernst, legt aber trotzdem in der Antwort auf den Vorstoss A 328 von Daniel Wettstein und Mit. den Rahmen der möglichen Massnahmen zu eng. Die Überarbeitung des Vorprojekts habe die Konzeption der Spange Nord bestätigt, und zusätzliche bauliche Elemente wie Tunnels oder Eindeckungen wiesen einen zu geringen Nutzen auf und würden nicht als zielführend betrachtet.

Der Stadtrat erachtete es dann als politisch redlich und transparent, diese akzentuierte Beurteilung vor der Debatte im Kantonsrat öffentlich zu machen. Der Regierungsrat und die verantwortlichen Personen beim ASTRA und der Dienststelle vif wurden in den zwei Wochen vor der Veröffentlichung der Medienmitteilung darüber informiert.

Der Stadtrat hat mit seiner Kommunikation keine Planungen beendet. Die Planungskompetenz beim Projekt Spange Nord liegt beim Kanton.

Zu 3.:

Hat der Stadtrat bei seiner Entscheidung, auf die «Spange» zu verzichten, auch die Anliegen der Agglomerationsgemeinden einbezogen? Wie wurde der Entscheidung des Stadtrates mit den Agglomerationsgemeinden koordiniert und abgesprochen?

Der Stadtrat hat den Bypass und das Projekt Spange Nord beurteilt und ist zum Schluss gekommen, dass der Nutzen für die Agglomerationsgemeinden in keinem Verhältnis zu den negativen Auswirkungen steht. Die Grundlagenarbeiten zum Gesamtverkehrskonzept haben gezeigt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs bezogen auf die Stadtgrenze (z. B. Fahrten von Kriens nach Ebikon) bei 8 Prozent liegt. Fahrten von ausserhalb der Stadt mit Ziel in der Stadt machen 50 Prozent aus. Für viele dieser Relationen (z. B. Kriens – Stadt oder Ebikon – Stadt) leistet die Spange Nord keinen bedeutenden Beitrag.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass durch Verbesserungen der bestehenden Autobahnanschlüsse in der Agglomeration zusammen mit dem Bypass und der «Erweiterung Rotsee-Buchrain» (Ausbau Nord) der Nutzen für die Agglomerationsgemeinden positiv ausfällt.

Die Vertreter der K5-Gemeinden und LuzernPlus wurden vorzeitig über die Haltung des Stadtrates informiert.

Zu 4.:

Der Stadtrat schlägt (immerhin) eine von der Spange unabhängige Realisierung des «Bypass» vor. Wurden durch den Stadtrat bereits Abklärungen gemacht, ob dessen Realisierung bzw. Finanzierung ohne gleichzeitige Umsetzung der kantonalen «Spange» durch den Bund vorgenommen wird?

Der Stadtrat hat diesbezüglich Abklärungen vorgenommen. Insbesondere da für den Kredit für die Spange Nord dereinst eine kantonale Volksabstimmung notwendig wird, wurde bei den zuständigen Stellen nachgefragt, was ein allfälliges Nein der Stimmberechtigten für Folgen für den Bypass hätte. Sowohl Kanton als auch Bund wiesen auf die maximale Wirkung hin, die nur durch das Gesamtsystem Bypass erzielt werden kann. Weitergehende Aussagen konnten und wollten die Beteiligten dazu nicht machen.

Der Bund erachtet die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse im Raum Luzern als dringlich und hat sie entsprechend in den Ausbauschnitt 2019 vorgezogen. Die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz hängt aus Sicht des Stadtrates aber nicht vom Bau der Spange Nord ab. Deshalb ist für den Stadtrat die Wahrscheinlichkeit einer Realisierung des Bypasses auch ohne Spange Nord gross.

Zu 5.:

Der Stadtrat begründet unter anderem seinen Entscheid, dass der Autoverkehr in der Stadt Luzern seit einigen Jahren rückläufig sei. Wie steht der Stadtrat jedoch zur Aussage, dass durch das prognostizierte Bevölkerungswachstum in der Stadt Luzern und in der Agglomeration, insbesondere aber auch durch neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) und technische Entwicklungen (Elektromobilität) die Mobilitätsnachfrage wieder zunehmen wird?

Zwischen 2005 und 2015 hat die Bevölkerung in der Stadt um 7'000 Personen und im Agglomerationsgürtel um 10'000 Personen zugenommen. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Beschäftigten in der Stadt um 10'000 Personen und im Agglomerationsgürtel um 7'000 Personen. Das heisst, innerhalb von 10 Jahren wurde in Stadt und Agglomeration ein Bevölkerungswachstum von rund 10 Prozent und ein Beschäftigtenwachstum von 13 Prozent verzeichnet. Im gleichen Zeitraum wurde eine leichte Abnahme der Anzahl Fahrten über die Stadtgrenze und eine stärkere über die Innenstadtgrenze verzeichnet. Auf der Seebrücke beispielsweise beträgt die Verkehrsabnahme 12 Prozent. In diesem Zeitraum wurden keine zusätzlichen Strasseninfrastrukturen geschaffen – jedoch das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgebaut.

Das ist für den Stadtrat ein Hinweis, dass die Mobilitätsbedürfnisse einer wachsenden Zahl von Einwohnerinnen und Einwohnern, Beschäftigten, Schülerinnen und Schülern und Gästen auf der flächenmässig gleichbleibenden Infrastruktur sichergestellt werden können. Die Erreichbarkeit der Stadt ist grundsätzlich offenbar weiterhin gut und ermöglicht eine urbane und wirtschaftliche Weiterentwicklung auch ohne Steigerung des Autoverkehrs. Der Stadtrat sieht sich in seinen Bestrebungen zur Förderung flächeneffizienter und umweltfreundlicher Verkehrsmittel bestätigt und setzt auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr als wichtigen Faktor, damit mehr Personen mobil sein können. Zudem ist er überzeugt, dass neue Mobilitätsformen wie Sharing und technologische Entwicklungen wie Elektromobilität einen Beitrag zur kombinierten Mobilität leisten und daher das Strassennetz tendenziell entlasten und die Bewältigung der Mobilitätsnachfrage auf positive Weise unterstützen. Bezüglich der Auswirkungen von selbstfahrenden Fahrzeugen können heutzutage noch keine belastbaren Prognosen gemacht werden.

Zu 6.:

Auch wenn das Verkehrsaufkommen nicht oder nur unwesentlich ansteigen würde, lassen sich mit der heutigen Strasseninfrastruktur keine Massnahmen umsetzen zur prioritären Förderung des strassengebundenen ÖV (Busspuren) oder für die Sicherheit der Velofahrenden (Velospuren) und Fussgänger. Ist sich der Stadtrat nicht bewusst, dass mit der Realisierung der «Spange» insbesondere auch der ÖV und der Langsamverkehr profitieren könnten?

Grundsätzlich ist der Stadtrat aktuell mit dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern daran, ohne Strassenausbau die Situation für den ÖV und wo möglich für den Fuss- und Radverkehr zu verbessern. Zudem ist der Stadtrat der Meinung, dass eine Überprüfung der Flächenzuteilung notwendig ist, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern und wo sinnvoll die Zuverlässigkeit des Busangebotes zu erhöhen sowie auch die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Es ist sicher nicht zweckmässig, dass für die Bewältigung der Spitzenstundenbelastung neue Strasseninfrastrukturen in dem Ausmass wie bei der Spange Nord geplant und realisiert werden müssen, bevor für den ÖV und den Fuss- und Radverkehr Verbesserungen erzielt werden können.

Weitere Aussagen zu Busspuren siehe Antwort auf Interpellation 173.

Zu 7.:

Nur wenige Tage vor der stadträtlichen Medienmitteilung zum Ausstieg aus der Planung «Spange Nord» wurde von den «Grünen» eine Medienmitteilung mit einer sogenannten «Visualisierung» veröffentlicht. Wie stellt sich der Stadtrat zu solchen «Fake-Visualisierungen», wie realistisch betrachtet der Stadtrat diese Darstellung?

Der Stadtrat stützt die Aussagen des Kantons zu diesen Visualisierungen:

Die Dimensionen des Strassenbauprojekts würden von den Grünen korrekt dargestellt, sagt Mirija Weber, Kommunikationsverantwortliche beim Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement. Aber: «Die Massnahmen, die zur Gestaltung des Strassenraums und der angrenzenden Bereiche geplant sind, zeigen sie nicht.» So würden etwa Begrünungen oder die Neugestaltung beim Pausenplatz des Maihof-Schulhauses nicht dargestellt (Luzerner Zeitung vom 12. April 2018).

Zu 8.:

Die in Frage 7 erwähnte Visualisierung kritisiert vor allem, dass zusätzliche Strassenfläche vereinbart wird. Diese Erweiterung des Strassenraumes erfolgt jedoch zu einem wesentlichen Teil auch zur Förderung des ÖV (Busspuren) und Langsamverkehrs (Velowege und Trottoirs). Kann der Stadtrat die Aussage der Interpellanten bestätigen, dass eine wesentliche Fläche des zusätzlichen Strassenraumes für die Förderung und Erweiterung des ÖV sowie Langsamverkehrs vorgesehen ist?

Nein, diese Aussage kann er nicht bestätigen.

Gemäss Aussage des Kantons sind zusätzlich zum heutigen Bestand 6'000 m² Fläche für den Bus, Rad- und Fussverkehr sowie 6'000 m² Fläche für den MIV vorgesehen. Da der heutige Bestand aufgrund fehlender Trottoirabschnitte und fehlender Busspuren für den Bus-, Rad- und Fussverkehr sehr gering ist, ist es selbstverständlich, dass dieser Missstand bei einem neuen Projekt behoben wird. Der Stadtrat bezeichnet dies nicht als «wesentliche Fläche» und empfindet eine Flächendiskussion je Verkehrsmittel als wenig zielführend.

Stadtrat von Luzern