



Stellungnahme

zur

Motion Nr. 219 2000/2004

von Peter Muheim
namens der GB-Fraktion
vom 12. Juli 2002

**Wurde anlässlich der
35. Ratssitzung vom
10. April 2003 abgelehnt.**

Flankierende Massnahmen zum Schutz der AnwohnerInnen vor zusätzlichem Verkehr vom neuen Autobahnanschluss Schlund

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Der Stadtrat hat den A2-Ausbau mit dem Autobahnanschluss Schlund im Grundsatz begrüsst. Er ist immer noch der Meinung, dass die Anbindung der Allmend an die Autobahn über den Anschluss Schlund zweckmässig ist und gegenüber der bisherigen Verkehrsführung deutliche Vorteile hat. Die Problematik des Ausweichverkehrs durch das Moosmattquartier war Gegenstand der Einsprache des Stadtrates vom 11. Dezember 1991 gegen den A2-Ausbau. Der Regierungsrat hat in der Folge eine Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von – nebst anderem – flankierenden Massnahmen für das Moosmattquartier eingesetzt. Der Motionär war Mitglied dieser Arbeitsgruppe. Das Resultat war der Teilbericht Moosmattquartier Luzern vom Oktober 1993. Der Bericht kommt zum Schluss, dass im Normalfall und auch bei Grossanlässen auf der Allmend die Horwerstrasse gegenüber dem Zustand ohne Anschluss Schlund spürbar entlastet wird, weil mit dem neuen Anschluss für einige Fahrbeziehungen die Route über die Autobahn und den Anschluss Grosshof zum Stadtzentrum attraktiver wird. Bei Spitzenbelastungen, stockendem Verkehr auf der Autobahn und vor allem Überlastungen der Zufahrt zum Stadtzentrum auf der Obergrundstrasse vor dem Paulusplatz besteht jedoch die Gefahr, dass der Verkehr vermehrt das Lokalstrassennetz benützt und auch das Moosmattquartier von zusätzlichem Verkehr belastet wird.

In der Zwischenzeit wurde der Entwicklungsschwerpunkt Kriens–Horw–Eichhof geplant. Im Gebiet entlang der Autobahn im Zufahrtsbereich zum Anschluss Schlund werden neue Nutzungen entstehen, die alle Verkehr erzeugen werden. Trotz der neuen S-Bahn-Haltestelle Mattenhof und der geplanten Buslinie vom Schlund zum Pilatusplatz wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht einen mit dem in der Innenstadt vergleichbaren Qualitäts- und Attraktivitätsstandard aufweisen. Aus diesem Grund wird das durch die neuen Nutzungen verursachte zusätzliche Verkehrsaufkommen zum grösseren Teil mit dem individuellen Motorfahrzeug abgewickelt werden und die Strassen rund um den Anschluss Schlund weit

gehend auslasten. Diese neuen Nutzungen und nicht primär der Autobahnanschluss verursachen gemäss neuesten Modellrechnungen auch zusätzlichen Verkehr auf der Horwerstrasse, was wiederum zu unerwünschtem Verkehr im Moosmattquartier führen wird.

Der erwähnte Teilbericht Moosmattquartier beschreibt Möglichkeiten zum Schutz des Quartiers, ist aber wenig konkret und wirkt etwas hilflos. Das ist wohl darauf zurückzuführen, dass die damalige Arbeitsgruppe kein überzeugendes Konzept zur Lösung des Problems gefunden hat. Es geht in diesem Quartier um die immer gleiche Frage, die in anderen Quartieren auch schon abgehandelt wurde: Wie kann die direkte Erschliessung des Quartiers gewährt und der reine Durchgangsverkehr verhindert werden? Die Arbeitsgruppe kam zum Schluss, dass so genannte weiche Massnahmen (bauliche und andere Massnahmen ohne Unterbindung von Fahrbeziehungen) nur dann greifen, wenn attraktive Umfahrungsmöglichkeiten (des Quartiers) bestehen. Die gewünschte Umfahrung über Eichhof–Paulusplatz–Bundesplatz ist jedoch schon sehr stark ausgelastet und deshalb zu wenig attraktiv. Gemäss Bericht wären deshalb für das Moosmattquartier nur so genannte harte Massnahmen wirksam. Es wird an die Sperrung von Zufahrten zum Quartier, kombiniert mit der Unterbindung von Abbiegebeziehungen gedacht. Solche Massnahmen würden die Erreichbarkeit des Quartiers erschweren und nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch einen Teil des quartierbezogenen Verkehrs um das Quartier herumleiten. Dort hat dieser Verkehr aber gar keinen Platz, weil – wie schon erwähnt – auf der Umfahrroute keine genügende Leistungsreserve vorhanden ist. Zusätzlicher Verkehr auf dieser Route ist übrigens auch gar nicht erwünscht, weil auf der Obergrundstrasse wichtige Buslinien zuverlässig verkehren müssen und an der Bundesstrasse viele grosse Bauten mit einer intensiven Wohnnutzung bestehen. Im Brambergquartier konnte mit der gleichen Problemstellung wie im Moosmattquartier eine Lösung gefunden werden, die ausschliesslich auf den Durchgangsverkehr zielte. Diese Lösung (Teilfahrverbot mit gestattetem Zubringerdienst) ist aber für das Moosmattquartier klar nicht geeignet. Bei der bestehenden Quartierstruktur im Moosmattquartier mit der grossen Nutzungsvielfalt und dem damit verbundenen intensiven Publikumsverkehr wäre der Vollzug eines Teilfahrverbotes völlig undenkbar.

Der Stadtrat teilt die Auffassung des Motionärs, dass für das Moosmattquartier (und auch den Geissensteinring) die Gefahr besteht, von zusätzlichem unerwünschtem Verkehr belastet zu werden, und ist mit dem Ziel der Motion einverstanden. Er sieht aber keinen Lösungsansatz zur Zielerreichung ohne Ergänzungen des Strassennetzes. Verkehrszunahmen, die der Stadtrat nicht oder nicht genügend beeinflussen kann, bedrängen viele Wohnquartiere immer mehr und verschlechtern die Wohnqualität. Der Zeitpunkt ist in manchen Quartieren erreicht, wo mit den üblichen Massnahmen der Verkehrslenkung und -beeinflussung der erwünschte wohnverträgliche Zustand nicht mehr erreicht werden kann. Aus diesem Grund will der Stadtrat mit dem Konzept Verkehr Stadt Luzern, das in der Verkehrskommission behandelt wurde und zur stadträtlichen Mobilitätsstrategie weiterentwickelt wurde, das Konzept einer Anschlussachse Grosshof–Tribtschen als Teil der Umfahrungsspanne um den Agglomerationskern einbringen. Diese Anschlussachse ist eine weit gehend unterirdische

Strasse mit einem Fahrstreifen pro Richtung und soll das Tribschengebiet mit dem Raum Allmend und der A2 verbinden. Dem Stadtrat ist klar, dass Strassenbau zur reinen Kapazitätserhöhung nicht zielführend sein kann. Er will damit vielmehr die Chance packen, um generell den mIV auf eine Umfahrungsachse verweisen zu können, um den zuverlässigen öffentlichen Verkehr auf den Hauptachsen, insbesondere der Obergrundstrasse, zu sichern, um den lärmgeplagten Anwohnern der Bundesstrasse zu helfen und um Massnahmen zum Schutz des Moosmattquartiers zu ermöglichen, um aber auch eine Nutzungsverdichtung im Gebiet Tribschen Bahnhof zu ermöglichen. Er ist sich auch durchaus im Klaren, dass der Nutzen für die Quartiere, die Wohnbevölkerung und den öffentlichen Verkehr mit konkreten Massnahmen erhärtet werden muss, um eine Grossinvestition wie die Anschlussachse Grosshof–Tribschen mehrheitsfähig zu machen. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass die stadträtliche Mobilitätsstrategie im Rahmen des Agglomerationsprogramms weiterbearbeitet wird. Er erhofft sich vom Agglomerationsprogramm ein Mobilitätskonzept, das die Erreichbarkeit aller Teile der Agglomeration und gleichzeitig den Schutz der Wohnbevölkerung vor den schädlichen und unerwünschten Auswirkungen der Mobilität sicherstellt. Siehe auch die Stellungnahmen zu den Motionen 217 und 218.

Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Stadtrat von Luzern
StB 153 vom 11. Februar 2003

