



Spange Nord: hoher Preis, geringer Nutzen

E-Mail

Medien der Stadt Luzern

Medienmitteilung

| |
|---|
| Mediensperfrist: 3. Mai 2018, 11 Uhr |
|---|

Luzern, 3. Mai 2018

In den Antworten auf drei parlamentarische Vorstösse bekräftigt der Stadtrat seine ablehnende Haltung zur Spange Nord. Die Planungen zeigen, dass für diesen Autobahnzubringer massive Eingriffe nötig sind, die negative Auswirkungen auf die Lebensqualität und das Stadtbild haben. Hinzu kommt, dass die Verkehrsentwicklung in den letzten zehn Jahren zeigt, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt auch ohne Spange Nord sichergestellt werden kann. Der Stadtrat fordert deshalb Bund und Kanton auf, auf die Spange Nord zu verzichten und den Bypass ohne den Anschluss Lochhof und die Spange Nord zu realisieren.

Der Kantonsrat wird voraussichtlich am Dienstag, 8. Mai 2018, über einen Sonderkredit von 6,5 Millionen Franken für die Planung der «Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» entscheiden. Die Spange Nord ist Teil des Gesamtsystems Bypass. Mit dem Bypass – einem Autobahntunnel zwischen Ibach und Kriens – sowie mit der Spange Nord – ein Autobahnzubringer von der Zürichstrasse zur Fluhmühle – sollen die bisherige Autobahn und die Innenstadt vom Autoverkehr entlastet werden. Die Dimensionen des Projektes sowie der Umstand, dass der Stadtrat die Spange Nord ablehnt, haben zu drei Interpellationen im Grossen Stadtrat geführt.

Ein zu hoher Preis

In seinen Antworten auf die drei Interpellationen bekräftigt der Stadtrat seine ablehnende Haltung zur Spange Nord. Die grösstenteils drei- bis vierspurige Spange Nord bringt für die Quartiere von der Zürichstrasse über den Schlossberg und das Friedental bis zur Reussmatt und zur Fluhmühle eine hohe Verkehrsbelastung und damit starke Lärmimmissionen. Nach neusten Berechnungen geht der Kanton Luzern von 35'000 Fahrzeugen aus, die täglich diese Strecke befahren – also etwa gleich viel, wie täglich die Seebrücke überqueren. Abschnittsweise wird die Strassenbreite gegenüber heute verdoppelt. Hinzu kommt, dass durch die zusätzlichen Fahrspuren der bereits knappe Bewegungsraum für die Kinder des Schulhauses Maihof eingeschränkt wird und die Fluhmühlebrücke zu einer massiven Beeinträchtigung des Landschafts- und Erholungsraums

Reusstal führt. Dies ist aus Sicht des Stadtrats ein zu hoher Preis für die Stadt- und insbesondere die Quartierbevölkerung im Umfeld der geplanten Spange Nord.

Ein zu geringer Nutzen

Die Spange Nord führt zwar zu einer Entlastung der Innenstadt im Bereich Kasernenplatz bis Schweizerhofquai. Dies ermöglicht die Realisierung einer Busspur vom Pilatusplatz bis zum Schweizerhofquai. Die Strassenbreite kann dadurch aber nicht reduziert werden, und die Trennwirkung für den Fussverkehr bleibt bestehen. Keine Entlastung für die Innenstadt bringt die Spange Nord im Bereich Halden- und Zürichstrasse. Der Verkehr nimmt in diesem Bereich tendenziell zu. Insbesondere im Bereich vor dem Luzernerhof wird sich die Stausituation akzentuieren.

Der Stadtrat ist zudem überzeugt, dass eine weitere Entlastung der Innenstadt auch ohne Spange Nord möglich ist. Obwohl zwischen 2005 und 2015 Bevölkerung und Arbeitsplätze in der Stadt und Agglomeration um 10 bis 13 Prozent gewachsen sind, wurde im gleichen Zeitraum eine Abnahme der Autofahrten und ein Anstieg der Passagiere im öffentlichen Verkehr verzeichnet. Diese Verkehrsentwicklung spiegelt sich unzureichend in den Verkehrsprognosen des Kantons Luzern wieder, der von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ausgeht.

Die Abnahme der Autofahrten 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 und die Erreichbarkeit der Innenstadt auch in Zukunft ohne Spange Nord gewährleistet werden kann. 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.

Vor diesem Hintergrund und mit dem Wissen, dass sich die Stausituationen heute auf wenige Stunden pro Tag beschränken, findet der Stadtrat einen Strassenausbau weder angemessen noch zielführend. Aus seiner Sicht steht der beschränkte verkehrliche Nutzen der Spange Nord in deutlichem Missverhältnis zur Belastung der Bevölkerung und des Stadt- und Landschaftsbilds. Um die für Stadt und Agglomeration notwendige Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse nicht zu gefährden, fordert er deshalb die Realisierung des Bypasses ohne Spange Nord.

Stadtrat begrüsst Forderung der Kommission Verkehr und Bau

Die Kommission Verkehr und Bau (VBK) des Luzerner Kantonsrates hat dem Sonderkredit für die Projektplanung Spange Nord zwar zugestimmt, gleichzeitig aber zusätzliche Abklärungen und die Prüfung alternativer Ideen gefordert. Der Stadtrat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die VBK auch fordert, einen gänzlichen Verzicht auf die Spange Nord in die Projektplanung einzubeziehen. Die VBK zeigt damit, dass sie die Widerstände von Anwohnenden und der Stadt Luzern ernst nimmt.

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen:

Stadt Luzern

Umwelt- und Mobilitätsdirektion

Stadtrat Adrian Borgula

Telefon: 041 208 83 22

E-Mail: umd@stadtluzern.ch

erreichbar: Donnerstag, 3. Mai 2018, 9 bis 10 Uhr