



Stadtratsbeschluss Nr. 869

SK

Kanton Luzern
Dienststelle Verkehr und
Infrastruktur
Arsenalstrasse 43
6010 Kriens

**Spange Nord
Fluhmühle-Friedental-Schlossberg
Stellungnahme zur Vorstudie**

Sitzung vom 19. September 2012

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 4. Juli 2012 fordern Sie uns auf, uns zum vorliegenden Variantenvergleich der Vorstudie Spange Nord vernehmen zu lassen. Dieser Aufforderung kommen wir hiermit gerne nach und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Spange Nord ist Bestandteil des Gesamtsystems Bypass und Spangen (Nord und Süd), mit welchem das Stadtzentrum Luzerns vom motorisierten Durchgangsverkehr entlastet werden soll. Sie können sicher verstehen, dass für den Stadtrat bei der Projektierung der Spange Nord deshalb die sogenannten flankierenden Massnahmen und die Entlastungswirkung für die Innenstadt im Zentrum des Interesses stehen. Obwohl diese, wie Sie in Ihrem Schreiben und in Ihren Unterlagen erwähnen, nicht Bestandteil des vorliegenden Variantenvergleichs sind, erlaubt sich der Stadtrat deshalb, in der vorliegenden Stellungnahme auch einige diesbezügliche Punkte anzusprechen.

Einleitende Bemerkungen

Eine zentrale Bedeutung im technischen Bericht kommt der ausgewiesenen Verkehrs-entlastung bzw. den Verkehrsumlagerungen durch die Realisierung des Gesamtsystems Bypass (mit Spangen) zu, welche anhand von Simulationen mit dem kantonalen Verkehrsmodell errechnet wurden. Es zeigt sich, dass das Gebiet Schlossberg–Friedental–Fluhmühle zusätzlich belastet wird (Verkehrszunahmen >30 %), im Gegenzug dazu aber der Bereich der Innenstadt, aber auch der Basel- und Obergrundstrasse eine ebensolche Entlastung erfährt. Diese an sich erfreuliche Prognose vermag die direkt Betroffenen dereinst aber kaum zu einer Zustimmung zum Projekt zu bewegen. Aus Sicht des Stadtrates wird es deshalb von grosser Wichtigkeit sein, bei der Wahl der konkreten Linienführung und der „begleitenden Massnahmen“ entlang der Spange Nord auch Verbesserungen für die betroffenen Quartiere aufzeigen zu können. Wenn es nicht gelingt, auch in diesen Gebieten „Mehrwerte“ aufzuzeigen,

Kopie an:
Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und
Wirtschaftsdepartement, Bahnhofstr. 15, 6002 Luzern
Bundesamt für Strassen, Filiale Zofingen, Herr Thomas
Kloth, Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen

Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 88
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: sk@stadtluzern.ch
www.stadtluzern.ch

wird es wenig wahrscheinlich, in einer allfälligen Volksabstimmung eine Mehrheit der Gesamtbevölkerung von Stadt und Kanton Luzern für das Projekt Spange Nord zu gewinnen. Die Kosten und die lokalen Nachteile gegenüber dem Gesamtnutzen würden als zu hoch beurteilt werden.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass jedes Projekt und jede Massnahme neben Vorteilen auch Nachteile aufweist. Er befürchtet aber, dass die ausgewiesene Verkehrsentslastung insbesondere im Zentrum der Stadt Luzern (Bereich Seebrücke–Schweizerhofquai) durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern als zu gering erachtet wird. Nach wie vor bewegt sich in diesem für die Bevölkerung von Stadt und Agglomeration Luzern als Einkaufs- und Naherholungsraum wichtigen Gebiet sehr viel Verkehr. Unabhängig davon, dass die flankierenden Massnahmen, welche diese Reduktion erst ermöglichen, noch nicht explizit erwähnt und dargestellt werden, fehlen dem Stadtrat deshalb weitere Möglichkeiten und Varianten einer möglichen Verkehrsreduktion in diesem Gebiet. Der Stadtrat beantragt deshalb, zumindest modellmässig auch eine weiter gehende Reduktion der Verkehrsmenge im Querschnitt Seebrücke, z. B. auf die Hälfte oder gar einen Viertel der heutigen Verkehrsbelastung, also auf einen DTV von total 10'000 bis 20'000 Fahrzeugen, mit einem Modelldurchlauf im kantonalen Verkehrsmodell zu überprüfen. Er ist überzeugt, dass die Resultate der daraus ersichtlichen Verkehrsverlagerungen und der daraus abschätzbaren Auswirkungen auf die verschiedenen Stadtquartiere helfen, das für das Gesamtsystem sinnvollste und richtige Mass einer Verkehrsreduktion bzw. Verkehrsumlagerung zu ermitteln.

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, welches im September 2010 vom städtischen Souverän mit grosser Mehrheit angenommen wurde, gibt vor, dass der motorisierte Individualverkehr auf Stadtgebiet insgesamt nicht mehr weiter zunehmen darf. Daraus ergibt sich die Anforderung an das Projekt, dass es nicht nur die lokalen Verkehrsumlagerungen aufzeigt, sondern auch nachweist, dass die zusätzlichen Strasseninfrastrukturen nicht zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs auf dem Stadtgebiet insgesamt führen.

Betreffend die flankierenden Massnahmen ist es dem Stadtrat zudem wichtig, darauf hinzuweisen, dass diese möglichst konkret ausgearbeitet und auf ihre Umsetzbarkeit überprüft werden. Neben flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs im Bereich der Innenstadt sollen aber auch Massnahmen im Bereich Spitalstrasse, Baselstrasse und Sedelstrasse aufgezeigt werden. Es muss zudem nachgewiesen werden, wie die Verkehrsreduktion in den entsprechenden Abschnitten sichergestellt wird. Der Stadtrat beantragt, dass diese flankierenden Massnahmen Bestandteil des Gesamtprojektes Spange Nord sind und deshalb auch über dieses finanziert werden.

Diese Haltung vertritt nicht zuletzt auch die Stadtbaukommission, welcher das Projekt im Rahmen der stadtinternen Vernehmlassung durch den Projektleiter des Kantons ebenfalls vorgestellt worden ist. Die Stadtbaukommission kam zum Schluss, dass es ihr aufgrund der zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht möglich ist, sich zur Variantenwahl zu äussern. Auch der Nutzen der Spange Nord ist für die Stadtbaukommission unter Berücksichtigung der zum

Teil massiven Eingriffe in den Siedlungs- und Landschaftsraum zu wenig ersichtlich. Daneben betont sie aber explizit die Wichtigkeit und die konkrete Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen.

Im Rahmen der Erarbeitung der Stellungnahme ist zudem die Frage gestellt worden, weshalb der Anschluss der Spange Nord an den Autobahnanschluss Lochhof „als gegeben“ erachtet werde und weshalb keine Varianten geprüft würden, welche eine Verknüpfung der Spange Nord mit der künftigen Stadtautobahn beim Autobahnanschluss Emmen Süd vorsehe. Diese Frage konnte innerhalb der Stadt Luzern nicht beantwortet werden, weshalb sie an die Projektverfasser des Kantons Luzern weitergegeben wird. Der Stadtrat beantragt zu prüfen, ob die Verbindung vom Schlossberg zur Autobahn nicht auch über die Sedelstrasse erfolgen könnte. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass dies zur Folge hätte, dass die Sedelstrasse ausgebaut werden müsste und dass ein entsprechender Ausbau wohl kaum entlang der heutigen Sedelstrasse erfolgen könnte, sondern eventuell sogar eine grössere Brücke zwischen Friedental und dem Gebiet Sedel erstellt werden müsste. Aus seiner Sicht muss eine entsprechende Lösung aber geprüft werden, ergäbe sich dadurch doch auch eine Trennung der Nutzungen und damit möglicherweise auch eine Aufwertung des Naturraumes Rotsee.

In den folgenden Abschnitten der Stellungnahme soll nun auf konkrete Aspekte der Vorstudie eingetreten werden. Nach einigen für die gesamte Vorstudie geltenden „allgemeinen Bemerkungen“ wird die Stellungnahme dabei analog der Vorstudie in die Abschnitte Lochhof, Friedental, Rosenberg und Schlossberg gegliedert.

Allgemeine Bemerkungen zur Vorstudie

Grossen Wert legt der Stadtrat auf den Aspekt einer guten Integration der Veloverbindungen und der Fusswege. Diese Aspekte sind dem Stadtrat einerseits aus Sicht der Verkehrssicherheit ein grosses Anliegen, andererseits trägt eine gute Integration des Langsamverkehrs in das Gesamtprojekt aber auch dazu bei, dass lokal und damit für die betroffenen Quartiere ein Mehrwert geschaffen wird.

Ähnlich verhält es sich mit den für das Projekt notwendigen Massnahmen zum Lärmschutz und weiterer umweltrelevanter Aspekte. Der Stadtrat fordert die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur auf, Projektbestandteile wie Lärmschutzwände oder Strassenabwasserbehandlungsanlagen frühzeitig im Projekt zu berücksichtigen und insbesondere auch auf eine gute, siedlungsverträgliche Integration und Gestaltung der entsprechenden Elemente zu achten.

Abschnitt Lochhof

Die Realisierung der Brücke über die Reuss und die damit verbundene Verknüpfung der Quartiere Fluhmühle und Friedental ist die baulich, gestalterisch und landschaftlich wohl einschneidendste und anspruchsvollste Massnahme innerhalb des Gesamtprojektes Spange Nord. Im Bereich des Abschnittes Lochhof gilt es in diesem Zusammenhang, eine für das Siedlungsgebiet beidseitig der Reuss angemessene Integration in den bestehenden Siedlungsraum zu finden. Da der Spielraum betreffend Lage der Brücke aufgrund der geometrischen Gegeben-

heiten sehr klein ist, gilt es als eine Art „flankierende Massnahme“, eine für die Zukunft sinnvolle Entwicklung des Siedlungs- und Flussraumes, insbesondere entlang des rechten Reussufers, zu konzipieren. Dabei sind insbesondere auch die im Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern (2008) festgelegten Zielsetzungen für diesen Uferbereich zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, die entlang der rechten Reussseite vorhandenen Grünräume zu erhalten, wo möglich zu ergänzen und den öffentlichen Zugang zum Ufer zu verbessern.

Neben dieser siedlungs- und landschaftsplanerischen Aufgabe soll seitens des Projekts dem Aspekt der Vernetzung der Fuss- und Velowege noch vermehrt Beachtung geschenkt werden. Aus Sicht des Stadtrates ist es zwingend, dass die Spange Nord auch für den Veloverkehr als Tangente am nördlichen Rand des Stadtgebietes genutzt werden kann. Voraussetzung ist für den Stadtrat deshalb die Verknüpfung mit der für den Veloverkehr wichtigen Achse entlang des linken Reussufers, also der Radwegverbindung zwischen Kasernenplatz und dem Seealplatz (Xylophonweg).

Im Übrigen schliesst sich der Stadtrat der Ansicht der Projektverfasser an, wonach die Lösung mit einer Lichtsignalanlage bei der Verknüpfung zwischen Spange Nord und Ausfahrt der Stadtautobahn weiterverfolgt werden soll.

Abschnitt Friedental

Kernstück des Abschnitts Friedental ist die Verbindung zwischen dem Autobahnanschluss Lochhof und der heutigen Friedentalstrasse. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass dafür nur eine Tunnellösung in Frage kommt und die Variante Einschnitt nicht weiterverfolgt werden soll. Der Stadtrat begrüsst zudem die Absicht, die Verbindung der Friedentalstrasse mit der St.-Karli-Strasse für den Motorfahrzeugverkehr zu unterbinden, da diese sonst als Parallelachse zur geplanten Hauptverkehrsstrassenverbindung zusätzlichen Verkehr ins Quartier ziehen würde. Auch die Variante „Tunnel lang“ ist aus Sicht der Stadt Luzern nicht weiterzuverfolgen, da diese nebst den hohen Kosten auch nicht optimal auf die verkehrlichen Bedürfnisse abgestimmt ist. Durch die Lage des östlichen Tunnelportals nahe beim Knoten Friedental-/Sedelstrasse würde eine künftige Erschliessung des Kantonsspitalareals von der Nordseite her stark beeinträchtigt. Dieser Erschliessung könnte im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Kantonsspitals aber eine grosse Bedeutung zukommen (direkter Anschluss ans übergeordnete Strassennetz), und sie könnte zu einer zusätzlichen Entlastung der Spitalstrasse und des Quartiers Luegisland führen.

Die weiterzuverfolgende Variante muss also in einer Optimierung der Tunnellänge zwischen den vorgeschlagenen Varianten „Tunnel kurz“ und „Tunnel mittellang F&K“ liegen. Die Stadt Luzern ist nicht zu einer abschliessenden Beurteilung gekommen, welche der beiden aufgezeigten Varianten die grösseren Vorteile aufweise. Sicher ist die Integration in den Nordhang des Kantonsspitalareals und sie die Emissionen (insbesondere Lärm) auf das Friedhofareal bei der Festlegung des künftigen Tunnelportals von grosser Bedeutung. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass die Friedhofanlage Friedental sowohl im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als auch im Inventar der historischen Gärten und

Anlagen (ICOMOS) eingetragen ist. Aus der Sicht der Gartendenkmalpflege und des Denkmalschutzes gelten Friedhöfe allgemein als wertvoller Freiraum, übernehmen städtebaulich die Funktion von Grün- und Parkanlagen und sind ein Lebensraum für Flora und Fauna. Dies gilt insbesondere auch für den Friedhof Friedental. Um diese Aspekte langfristig erhalten zu können, existieren seit 2008 für den Friedhof Friedental ein gartendenkmalpflegerisches Parkpflegewerk und ein Schutzkonzept für die historischen Grab- und Denkmale. Aus diesen Gründen tendiert der Stadtrat eher zu einem mittellangen Tunnel. In die Konkretisierung der Tunnellänge und die genaue Festlegung der Linienführung der Spange Nord ist auch die Gestaltung des Vorplatzes der Friedhofanlage einzubeziehen. Die Vorplatzsituation ist dabei an das vorhandene Pflegewerk des Friedhofes Friedental anzupassen.

Abschnitt Rosenberg

Im Abschnitt Rosenberg bestehen betreffend Linienführung der Spange Nord kaum Möglichkeiten, die Linienführung zu variieren. In der Vorstudie haben sich die Projektverfasser deshalb zu Recht auf die infrage kommenden Normalprofile der Strasse beschränkt. Der Stadtrat teilt die Ansicht des Projektverfassers, wonach die Variante Mehrzweckstreifen mit Radstreifen weiterzuverfolgen und zu optimieren ist. Mit dieser Variante kann am besten auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und damit auch des Quartiers eingegangen werden.

Der Stadtrat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die grösste Opposition gegen die Spange Nord wohl aus den an den Abschnitt Rosenberg und Schlossberg angrenzenden Quartieren Hochwacht und Maihof zu erwarten ist. Wenn es gelingt, auch für diese Quartiere mit dem Projekt Spange Nord einen Mehrwert zu schaffen, könnte dies zu einer markanten Verbesserung der Chancen des Gesamtprojektes in einer allfälligen späteren Volksabstimmung beitragen. Die zentralen Anliegen der Quartiere und deren Bevölkerung sind im Zusammenhang mit der Friedentalstrasse und dem Schlossberg die Lärmbelastung und die Trennwirkung der Anlagen. Aus diesem Grunde muss versucht werden, durch eine geschickte Integration der Verkehrsanlagen in das gegebene städtebauliche Umfeld Verbesserungen für die Wohnbevölkerung zu erzielen. Es sei darauf hingewiesen, dass sich aufgrund der Topografie eine teilweise Überdeckung im Abschnitt Rosenberg realisieren liesse. Diese Überdeckung könnte kleinräumlich die Lärmproblematik verbessern, vor allem aber die Trennwirkung reduzieren und damit die lokale Führung des Langsamverkehrs verbessern.

Abschnitt Schlossberg

Der Schlossberg ist bereits heute einer der zentralen Knoten im Hauptstrassennetz der Stadt Luzern. Die primäre Aufgabe dieses Netzes und des Knotens Schlossberg ist daher die Bewältigung des Verkehrs. Es ist dabei bestmöglich auf die Bedürfnisse aller Verkehrsarten zu achten, wobei der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs eine hohe Bedeutung zukommt. Da es sich um eine Anlage des sogenannten übergeordneten Strassennetzes handelt, welches auf die Bewältigung grösserer Verkehrsmengen ausgelegt ist, ist bezüglich des Langsamverkehrs insbesondere den Aspekten der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen. Unabhängig davon, welche der vorgeschlagenen Lösungsvarianten für den Knoten Schlossberg weiterverfolgt werden soll, muss aus Sicht des Stadtrates in diesem Abschnitt die Führung der Velofahrenden

verbessert werden. Es sollen dabei sowohl für die geübten als auch für die auf Sicherheit bedachten Velofahrenden Lösungen angeboten werden. Das Hauptaugenmerk ist dabei auf die Führung der Velofahrenden zwischen Ebikon/Maihof und dem Stadtzentrum zu legen. Daneben sind aber insbesondere auch Lösungen für die Führung der Velofahrenden von der Fluhmatt- und der Bergstrasse in Richtung Spital aufzuzeigen.

Beim Vergleich der untersuchten Varianten teilt der Stadtrat die Ansicht der Projektverfasser, wonach die Variante „Grosskreisel“ weiter bearbeitet werden soll. Es wird in diesem Zusammenhang nochmals auf die Bemerkungen zum Thema „Mehrwert für die betroffenen Quartiere“ hingewiesen, welche in der Stellungnahme zum Abschnitt Rosenberg ausgeführt wurden. Die im Anhang 3 enthaltene, vom Büro Feddersen&Klostermann entworfene Option stellt dabei aus Sicht des Stadtrates eine mögliche Variante dar. Ob allerdings die Aufteilung der Verkehrsflächen und damit die Schaffung eines gestalteten Bereiches auf einer von Strassen umgebenen Insel die richtige Lösung darstellt, muss sicher nochmals überprüft werden.

Bemerkungen zum Umweltverträglichkeitsbericht

Die vorliegende Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens muss aus Sicht des Stadtrates im Hinblick auf den Umweltbereich „Landschaft und Ortsbild“ überprüft werden. Hier sind im Rahmen der nachfolgenden UVB-Hauptuntersuchung zwingend vertiefte Abklärungen, insbesondere zu den landschaftlichen Auswirkungen des Brückenbauwerks auf den Reuss-Flussraum, durchzuführen. Zudem sind in den Bereichen „Flora, Fauna und Lebensräume“ die vorhandenen städtischen Grundlagen (Inventare, Vernetzungsplanungen) im Rahmen der Hauptuntersuchung zu berücksichtigen. In den Umweltverträglichkeitsbericht sind auch Aussagen zur Zulässigkeit der zusätzlichen Verkehrsbelastung aufzunehmen und die daraus resultierenden flankierenden Massnahmen.

Schlussbemerkungen

Der Stadtrat dankt Ihnen abschliessend für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Er dankt den Projektverfassern auch für die Bereitschaft, sich mit dem Strassenraum nicht nur aus verkehrstechnischer Sicht zu befassen, sondern auch die städtebaulichen Aspekte in die Planung einzubeziehen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass sich die konsequente Auseinandersetzung mit den Anliegen der Quartiere auf die Gesamtkonzeption des Strassenprojektes und auf dessen Realisierungschancen positiv auswirken wird. Vor diesem Hintergrund betont der Stadtrat nochmals die Wichtigkeit der flankierenden Massnahmen. Diese sind konkret (das heisst anschaulich) auszuarbeiten und auf ihre Umsetzbarkeit zu überprüfen. Der Stadtrat betont in diesem Zusammenhang nochmals seine Forderung, dass neben flankierenden Massnahmen

zur Reduktion des Verkehrs im Bereich der Innenstadt auch Massnahmen im Bereich Spitalstrasse, Baselstrasse und Sedelstrasse aufgezeigt werden müssen.

Freundliche Grüsse

Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber