



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stadtratsbeschluss Nr. 713**

SK

Kanton Luzern  
Dienststelle Verkehr und  
Infrastruktur  
Herr Daniel Ender  
Arsenalstrasse 43  
6010 Luzern

**Bypass und Spange Nord  
Stellungnahme zum Generellen Projekt und  
zum Vorprojekt**

Sitzung vom 24. September 2014

Sehr geehrter Herr Ender  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 30. Juni 2014 haben Sie den Stadtrat eingeladen, zum Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern Stellung zu nehmen. Dieser Aufforderung kommen wir hiermit gerne nach. Der Stadtrat begrüsst den frühzeitigen Einbezug verschiedener städtischer Dienstabteilungen bei der Planung und Projektierung des Gesamtsystems Bypass Luzern. Bereits im September 2012 konnte der Stadtrat erstmals Stellung zum Variantenvergleich der Vorstudie Spange Nord nehmen.

Der Stadtrat verzichtet darauf, zwei separate Stellungnahmen – je eine zum Bundesprojekt Bypass und eine zum Projekt Spange Nord – zu erarbeiten, sondern behandelt das Gesamtprojekt in einer Stellungnahme zuhanden von Bund und Kanton Luzern. Die Stellungnahme der Stadt Luzern ist in fünf Kapitel gegliedert.

1. Das Gesamtsystem Bypass Luzern im Kontext der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern
2. Stellungnahme zum Gesamtsystem Bypass Luzern
3. Stellungnahme zum Bypass
4. Stellungnahme zur Spange Nord
5. Zusammenfassung: Anregungen und Forderungen

Die Stellungnahme der Stadt Luzern stützt sich auf die fachliche Beurteilung der Dienstabteilungen Stadtentwicklung, Städtebau (inkl. Denkmalpflege), Umweltschutz und Tiefbauamt. Deren detaillierte Bemerkungen sind in der Tabelle in der Beilage enthalten. Zudem wurden die Quartiervereine der Stadt Luzern eingeladen, das Projekt Spange Nord und Bypass aus ihrer Quartierssicht zu beurteilen (siehe Kapitel 2).

**Beilage:**  
Detaillierte Vernehmlassungsantworten  
3 Protokolle der Stadtbaukommission

Stadt Luzern  
Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 88  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: [sk@stadtluzern.ch](mailto:sk@stadtluzern.ch)  
[www.stadtluzern.ch](http://www.stadtluzern.ch)

## **1. Das Gesamtsystem Bypass Luzern im Kontext der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern**

Es ist dem Stadtrat ein Anliegen zu betonen, dass das Gesamtsystem Bypass für die Stadt Luzern von zentraler Bedeutung ist. Unter anderem hilft es, die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Spange Nord und die Stadtautobahn entsteht im Stadtzentrum Raum für den öffentlichen Verkehr. Im Rahmen des kantonalen Projekts wird eine durchgehende Busspur von Kriens Kupferhammer über die Seebrücke bis zum Luzernerhof geplant. Damit wird der öffentliche Verkehr im Stadtzentrum zuverlässiger und schneller.

Das Kernstück des Gesamtsystems Bypass bildet die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz. Ohne Verbesserungsmaßnahmen auf dem Nationalstrassennetz kann die angestrebte Verkehrsverlagerung nicht stattfinden. Der Stadtrat befürchtet einen Verlagerungseffekt zurück auf Kantons- und Gemeindestrassen, falls die Leistungsfähigkeitsgrenze der Nationalstrasse erreicht wird.

Aus diesem Grund ist das Gesamtsystem Bypass auch ein wichtiger Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie, die im Juni 2014 vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Ziel der Strategie ist es, dass die Innenstadt auch in Zukunft sicher, zuverlässig und für alle erreichbar ist. Um dieses Ziel zu erreichen, will die Stadt die flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten, also den öffentlichen Verkehr sowie den Rad- und Fussverkehr, fördern. Gleichzeitig soll die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit und Stadträume mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Die Mobilitätsstrategie ist mit den kantonalen Grundlagen für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wie dem kantonalen Richtplan 2009 oder dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation abgestimmt und berücksichtigt auch die Zielsetzungen des öV-Berichtes und des öV-Konzepts AggloMobil due des Verkehrsverbunds Luzern.

Mit der Mobilitätsstrategie setzt der Stadtrat den Willen der Luzerner Stimmbevölkerung um. Diese hat am 26. September 2010 dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zugestimmt. Es verpflichtet den Stadtrat, dafür zu sorgen, dass Mehrverkehr umweltfreundlich mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und dem Radverkehr bewältigt wird und dass der motorisierte Individualverkehr nicht über das Ausmass von 2010 ansteigt. Der wirtschaftlich notwendige Verkehr bleibt gewährleistet.

Da mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern der motorisierte Individualverkehr auf dem Hochleistungsstrassennetz zunehmen wird, musste der Stadtrat beurteilen, ob das Gesamtsystem Bypass Luzern mit dem Reglement vereinbar ist. Er kommt zum Schluss, dass dies gemäss jetzigem Planungsstand der Fall ist, da Bypass und Spange Nord mit Spurumwidmungen der Verkehrsverlagerung der Innenstadt dienen und damit die Grundanliegen des Reglements unterstützen. Auch der Grosse Stadtrat hat sich im Rahmen der Parlamentsdebatte zur Mobilitäts-

strategie in Form einer Protokollbemerkung explizit dafür ausgesprochen, dass Mehrverkehr auf der Autobahn mit dem Reglement vereinbar ist.

Aus diesen Überlegungen ergeben sich folgende Punkte, für die sich der Stadtrat in der weiteren Bearbeitung des Projekts Gesamtsystem Bypass Luzern konsequent einsetzen wird:

- Auf dem städtischen Strassennetz (Gemeinde- und Kantonsstrassen) muss eine möglichst hohe Verkehrsbelastung realisiert werden.
- Der Mehrverkehr auf dem Hochleistungsstrassennetz muss möglichst umweltverträglich abgewickelt werden.

## **2. Stellungnahme: Gesamtsystem Bypass Luzern**

### **Nachhaltigkeitsbeurteilung**

Die Stadt orientiert sich in ihrer strategischen Gesamtplanung an einer nachhaltigen Entwicklung. Daher ist es dem Stadtrat ein Anliegen, darauf hinzuweisen, dass eine Beurteilung der Nachhaltigkeit des Gesamtprojekts bislang nicht ersichtlich ist. Er fordert für die nächste Projektphase eine Nachhaltigkeitsbeurteilung des Gesamtprojekts unter Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen.

### **Integration der älteren Verkehrsteilnehmende ins Verkehrssystem**

Eine weitere Herausforderung der Zukunft sieht der Stadtrat im demografischen Wandel, der neue Anforderungen an das Verkehrssystem stellt und stellen wird. Eine grosse Herausforderung für die Mobilitätsplanung besteht in der optimalen Integration der älteren Verkehrsteilnehmenden ins Verkehrssystem. Insbesondere gilt es, komplexe Verkehrssituationen beim Strassenverkehr zu reduzieren, damit die Zahl von gefährlichen Situationen und Unfällen abnimmt. Des Weiteren ist den Bedürfnissen der älteren Gesellschaft hinsichtlich des Langsamverkehrs und der Naherholung grössere Beachtung zu schenken.

### **Aktualisierung der Verkehrsprognosen**

Die Verkehrsgrundlagen basieren auf den Verkehrszahlen von 2010. Seither wurden mehrere Anlagen in Betrieb genommen, die das Verkehrsaufkommen und das Mobilitätsverhalten in der gesamten Agglomeration beeinflussen (u. a. Autobahnanschluss Rothenburg und Buchrain, Tieflegung Zentralbahn und Viertelstundentakt sowie weitere ÖV-Verbesserungen). Der Stadtrat ist der Meinung, dass aufgrund der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre (Rückgang MIV in der Stadt Luzern und minimale MIV-Zunahme auf Kantonsstrassen an der Agglomerationsgrenze) sowie der festgestellten Veränderungen des Mobilitätsverhaltens die Verkehrsprognosen und die Rahmenbedingungen, die dem Projekt zugrunde liegen, aktualisiert werden müssen.

### **Gesamtverkehrsbetrachtung**

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass für eine stadtverträgliche Entlastung der Innenstadt neben den Auswirkungen auf den Kantonsstrassen auch die Auswirkungen auf Gemeindestrassen berücksichtigt werden müssen. Das vorliegende Projekt macht bezüglich Auswirkungen auf Gemeindestrassen kaum Aussagen. Zudem sind den Vernehmlassungsunterlagen keine Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern sowie Veränderungspotenziale im Modal Split zu entnehmen.

### **Stellungnahmen der Quartiere**

Die Quartiervereine betonen mehrheitlich, dass sie durch die Spange Nord eine deutliche Verkehrsentslastung der Innenstadt erwarten und eine damit verbundene Aufwertung der Innenstadt begrüßen. Gleichzeitig nehmen sie die Stadt in die Pflicht, sich für diese Ziele einzusetzen. Die direkt betroffenen Quartiere – Maihof, Hochwacht, Luegisland, Udelboden und Bernstrasse – haben festgehalten, dass die Lebensqualität ihrer Bewohnerschaft massiv beeinträchtigt, die Naherholung gefährdet sowie die Bewegung zwischen den Quartieren gegenüber heute behindert wird. Zudem wird in diesen Quartieren und im Wesemlin Mehrverkehr auf den Gemeindestrassen befürchtet, den es mit geeigneten flankierenden Massnahmen zu verhindern gelte. Die Quartiervereine Bernstrasse und Udelboden regen einen Verzicht auf die Fluhmühlebrücke an. Das Quartier Tribtschen-Langensand befürchtet mehr Schleichverkehr durch das Quartier aufgrund der Reduktion der Kapazität auf der Achse Obergrundstrasse-Pilatusplatz. Zudem kritisieren mehrere Quartiervereine die zu erwartende Zunahme der Lärm- und Luftbelastung aufgrund der Dosierung des Quartierverkehrs bei der Ausfahrt auf die Hauptachsen.

### **Volksmotion**

Anwohner und Betroffene haben am 9. September 2014 bei der Stadtkanzlei eine Volksmotion mit 586 beglaubigten Unterschriften eingereicht. Sie sprechen sich „gegen diese Zerstörung der Lebensqualität in unseren städtischen Wohnquartieren durch diese ‚Spange Nord‘“ aus und verlangen vom Stadtrat, „dass er sich mit allen Mitteln bei den planenden Stellen von Bund und Kanton Luzern dafür einsetzt, dass das Generelle Projekt ‚Bypass, Spange Nord und Bus-Spuren‘ im Bereich der ‚Spange Nord‘ stark optimiert und in seinen negativen Auswirkungen auf das Minimum reduziert wird.“ In der Volksmotion werden die negativen Auswirkungen auf die betroffenen Quartiere aufgezeigt und Massnahmen zur Verbesserung des Projekts vorgeschlagen.

### **Koordinierte Planung**

Es wird grundsätzlich sehr begrüsst, dass schon früh eine koordinierte Planung unter Einbezug verschiedener Stellen der Stadt Luzern stattfand, die neben den verkehrlichen Aspekten auch Landschaft, Städtebau und Kunstbauten mit einbezog. Die drei zugezogenen Fachplaner konnten so auf konzeptioneller Ebene erst Lösungen aufzeigen und Chancen und Risiken sichtbar machen, welche durch das Gesamtsystem Bypass und für die Stadt Luzern besonders durch die Spange Nord, Abschnitt Schlossberg bis Fluhmühle, ausgelöst werden. Nur so kann

sichergestellt werden, dass dereinst eine so weit wie möglich stadtverträgliche Einbettung in den Stadtkörper gelingt.

Problematisch auch bei dieser Form der Planung war, dass die koordinierte Planung erst spät einsetzte. So konnte die koordinierte Planung zwar gewisse „Linderungen“ ermöglichen. Grundsätzliche konzeptionelle Probleme einer Variante kann sie aber nicht beheben.

### **3. Stellungnahme zum Bypass**

Das Projekt des Bundes setzt sich aus dem Tunnel Bypass, dem Autobahnanschluss Lochhof sowie den Spurerweiterungen im Norden (Rathausentunnel) und im Süden (Umnutzung Standstreifen) zusammen. Auf Stadtgebiet wird das Tunnelportal im Norden beim Standort der heutigen KVA und den Lüftungsanlagen zu liegen kommen. Das Südportal liegt auf Gemeindegebiet Kriens, betrifft am Rande dennoch die Stadt.

#### **Zulaufachsen und Autobahnanschlüsse**

Es versteht sich von selbst, dass bei einem Ausbau der Nationalstrasse auch die Zulaufachsen mit entsprechender Sorgfalt dimensioniert und gestaltet werden müssen. Zudem weist der Stadtrat darauf hin, dass die bestehenden (auch neuen) Autobahnanschlüsse in der Agglomeration funktionieren müssen, um den Verkehr möglichst schnell und direkt von den Siedlungsgebieten auf die Nationalstrasse zu leiten.

#### **Engpassbeseitigung im Raum Luzern**

Der Stadtrat geht davon aus, dass die Verkehrsbelastung auf dem Nationalstrassennetz weiterhin zunehmen wird. Das Verkehrsaufkommen auf der Nationalstrasse im Raum Luzern ist zwar zu einem beträchtlichen Teil „hausgemacht“, dennoch ist das Aufkommen auf diesem Verkehrsträger durch die Gemeinden nur geringfügig beeinflussbar. Sofern genügend Kapazitäten bereitgestellt werden, fungiert die Nationalstrasse als übergeordnetes Netzelement innerhalb der Agglomeration. Im Sinne der Entlastung der Agglomerationen ist diese Strategie auch erwünscht. Der Stadtrat befürchtet jedoch einen Verlagerungseffekt zurück auf Kantons- und Gemeindestrassen, falls die Leistungsfähigkeitsgrenze der Nationalstrasse erreicht wird. Aus diesem Grund hat die Engpassbeseitigung im Raum Luzern für den Stadtrat höchste Priorität.

#### **Raumentwicklung in der Agglomeration wird gestützt**

Die Trassierung mit dem Anschluss im Raum Sonnenbergportal Kriens, und dem Bereich Ibach macht hinsichtlich der Anschlüsse auf die A 14 Richtung Zug und Zürich und der A 2 Richtung Basel und Bern Sinn. Der Bypass deckt die Verbindungen zwischen den Subzentren Süd, Nord und Ost und den Autobahnanschlüssen Kriens und Horw, Emmen Süd und Buchrain/Ebikon in geeigneter Weise ab und stützt so die geplante Raumentwicklung in der Agglomeration.

### **Immissionsschutzlüftung mit Abluftreinigung**

Mit einer Immissionsschutzlüftung und Abgasreinigung beim Südportal von Bypass und Sonnenbergtunnel könnten die Schadstoffimmissionen für die am stärksten betroffenen Anwohner gesenkt werden. Diesem Nutzen wurden die hohen Investitions- (zirka 30 Mio. Franken) und Betriebskosten (1–2 Mio. Franken pro Jahr) sowie städtebauliche Bedenken bezüglich eines 10 Meter hohen Abluftkamins gegenübergestellt. In der Abwägung beantragt der Stadtrat, die Realisierung einer Immissionsschutzlüftung mit Abluftreinigung in der weiteren Projektentwicklung vorzusehen. Da der Bau des Bypasses weit in der Zukunft liegt und die Parameter, welche die Kosten und den Nutzen einer Immissionsschutzlüftung beeinflussen, nur schwer zu prognostizieren sind, soll über die definitive Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

### **Umweltschutz und Gestaltung**

Die Tunnelportale und die Grosshofbrücke müssen umwelt- und siedlungsverträglich gestaltet werden. Dies gilt ebenfalls für die Lüftungszentrale im Gütschwald. Hinsichtlich der geplanten Rodungen weist der Stadtrat darauf hin, dass auf Stadtgebiet voraussichtlich nicht genügend Ersatzaufforstungsflächen zur Verfügung stehen werden. Grundsätzlich sind für die Eingriffe in den Land- und Lebensraum angemessene Schutz- und Ersatzmassnahmen vorzusehen.

## **4. Stellungnahme zur Spange Nord**

### **Stellungnahme zur Vorstudie**

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme zur Vorstudie von 2012 mehrfach betont, dass die flankierenden Massnahmen konkret und anschaulich auszuarbeiten und auf ihre Umsetzbarkeit zu überprüfen sind. Gleichzeitig hat er gefordert, dass neben den flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs im Bereich der Innenstadt auch Massnahmen im Bereich der Spitalstrasse, Baselstrasse und Sedelstrasse aufgezeigt werden müssen.

Im Vorprojekt sind diese Forderungen noch nicht ausreichend erfüllt. Die flankierenden Massnahmen – wie sie aus den Projektdokumentationen ersichtlich sind – beschränken sich auf die Umwidmung von MIV-Fahrspuren zu Busspuren und auf Eingriffe in die Lichtsignalsteuerung / das Verkehrsmanagement. Massnahmen zur Sicherung der Verkehrsreduktion auf den genannten drei Strassenzügen sind zu wenig ersichtlich.

Der Stadtrat und die betroffenen Quartiere können den geforderten Mehrwert im vorliegenden Projekt für die betroffenen Quartiere nicht erkennen. Die Integration des Langsamverkehrs in das Gesamtprojekt ist nicht gelungen, zumal sich die Situation für den Fuss- und den Radverkehr vielerorts aufgrund von Wartezeiten und gemeinsamen Rad- Gehwegflächen gegenüber dem heutigen Zustand sogar verschlechtert.

### **Verkehrsentlastung oder Verkehrsverlagerung?**

Das Gesamtprojekt bietet die Möglichkeit der angestrebten Verkehrsverlagerung vom Stadtzentrum auf die neue Umfahrung bestehend aus Spange Nord und Stadtautobahn. Der aus dem Stadtzentrum verlagerte MIV führt logischerweise zu einer Mehrbelastung auf anderen Strassen, insbesondere auf der Friedentalstrasse und auf der Hauptstrasse/Baselstrasse stadteinwärts bis zum Kreuzstutz.

Auf den Abschnitten mit Kapazitätsreduktionen des MIV durch Umwidmungen in Busspuren sowie der Baselstrasse, dem Hirschengraben und dem Hallwilerweg liegt die prognostizierte Verkehrsbelastung zwar tiefer als heute, jedoch nach wie vor bei 15'000 bis 38'000 Fahrzeugen pro Tag. Der Stadtrat stellt sich daher die Frage, ob die Verkehrsentlastung in der Innenstadt überhaupt wahrnehmbar ist. Demgegenüber weist der Bericht „Verkehrsgrundlagen“ im Vergleich zu heute eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf fast allen dargestellten Gemeindestrassen aus. Dies erstaunt vor dem Hintergrund der festgestellten Verkehrsreduktion in der Stadt. Der Stadtrat setzt sich konsequent dafür ein, dass auf dem städtischen Strassennetz (Gemeinde- und Kantonsstrassen) eine möglichst hohe Verkehrsentlastung realisiert wird. Diese wird aus seiner Sicht durch das vorliegende Projekt noch nicht zufriedenstellend erreicht.

### **Verkehrsqualität und Lebensqualität im Bereich Spange Nord**

Dem Stadtrat sind der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Luzern ein grosses Anliegen. Daher ist er der Meinung, dass die negativen Auswirkungen durch die Spange Nord auf die Bevölkerung der Stadt Luzern, aber auch auf das Naherholungsgebiet Reuss–Rotsee minimiert werden müssen.

Die Lebensqualität wird auch von der Qualität des Langsamverkehrsangebotes beeinflusst. Diesen Anforderungen wurde im Projekt bislang wenig Beachtung geschenkt. Die Dimensionierung der Gehwege und Strassenquerungen und besonders die gemeinsame Führung des Rad- und Fussverkehrs auf relativ schmalen Flächen ist nicht zeitgemäss für ein Neubauprojekt im Jahr 2030. Vor dem Hintergrund der Förderung des Langsamverkehrs und der veränderten Bedürfnisse durch die demografische Entwicklung ist es für den Stadtrat nicht tragbar, die Attraktivität des Rad- und Fussverkehrs gegenüber heute zu vermindern.

### **Flankierende Massnahmen und erwartete Wirkungen**

In seiner Stellungnahme zur Vorstudie hat der Stadtrat die Wichtigkeit der flankierenden Massnahmen betont. Sehr positiv zu werten ist, dass flankierende Massnahmen nun als integrale Bestandteile in das Projekt eingeflossen sind. Diese werden in der vorliegenden Dokumentation auf konzeptioneller Stufe behandelt. Die Hinweise auf laufende Projekte mit einem Einfluss auf die Massnahmen für den ÖV erachtet der Stadtrat zwar als wertvoll, kann sich aber der Aussage, dass mit dem Konzeptbericht genügend Grundlagen zur Beurteilung des Projekts vorliegen, nicht anschliessen. Der Nachweis der Machbarkeit der flankierenden Massnahmen wird aus seiner Sicht durch den Konzeptbericht nicht abschliessend erbracht.

Bislang sind „im Rahmen der Massnahmen für den ÖV keine grundsätzlichen Auswirkungen und Änderungen für den Fuss- und Radverkehr“ ersichtlich. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass die mit der Aufhebung von MIV-Fahrspuren im Stadtzentrum frei werdenden Verkehrsflächen systematisch im Hinblick auf Verbesserungen zugunsten des Rad- und des Fussverkehrs sowie für stadträumliche Aufwertungen untersucht werden. Entsprechende Massnahmen sind – wie die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und das Verkehrsmanagement – als integraler Bestandteil des Projekts Spange Nord umzusetzen.

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Spange Nord könnte auch für den öffentlichen Verkehr interessante neue Linienführungen ermöglichen. Die Projektunterlagen machen diesbezüglich aber keinerlei Aussagen. Es sind alle Bushaltestellen auszuweisen, und insbesondere die Erschliessung der Jugendherberge ist aufzuzeigen.

### **Fluhmühlebrücke**

Im Umweltverträglichkeitsbericht wird festgehalten, dass insbesondere aufgrund der geplanten Fluhmühlebrücke „gewisse Auswirkungen“ auf den Landschaftsraum der Reuss als auch das gemäss Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) geschützte Ortsbild der Stadt Luzern zu erwarten sind. Diese sollen durch bauliche Massnahmen (v. a. adäquate Ausgestaltung der neuen Brücke) so gering wie möglich gehalten werden. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass das geplante Brückenbauwerk, unabhängig von der konkreten baulichen und gestalterischen Ausführung, zu einer massiven weiteren Beeinträchtigung des Landschafts- und Erholungsraums Reusstal führen wird. Dies ergibt sich allein schon aus der Lage und Höhe der geplanten Brücke.

Gegenwärtig werden vom Kanton Kapazitätsausbauten am Seetalplatz und auf seinen Zufahrtsachsen realisiert und projektiert. Durch diese Massnahmen werden die Erreichbarkeiten von Luzern Nord und auch des Autobahnanschlusses Emmen Süd erhöht. Die Reisezeiten aus dem Gebiet Littau, Reussbühl und Fluhmühle werden dadurch verbessert. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage der Verhältnismässigkeit der Fluhmühlebrücke als Autobahnzubringer für das linke Reussufer. Sie muss nach Ansicht des Stadtrates mittels einer Kosten-Nutzenanalyse noch aufgezeigt werden.

Sollte die Kosten-Nutzen-Analyse positiv ausfallen, so ist für die Planung der neuen Fluhmühlebrücke zwingend ein Konkurrenzverfahren durchzuführen unter Beizug von Architekten/Landschaftsarchitekten. Stützen im Flussraum scheinen sehr problematisch; hier ist eine sehr sorgfältige Abwägung zwischen der Höhenentwicklung des Tragwerks durch vergrösserte Spannweiten und dem Eingriff durch Stützen in den Flussraum zu treffen. Allfälligen zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen auf der Brücke ist besondere Beachtung zu schenken.



Die Radverkehrsanlage auf der neuen Fluhmühlebrücke soll über einen Lift- und Treppenturm an die Radverkehrsanlage am linken Reussufer (Xylophonweg) angebunden werden. Allerdings wird der Lift nur als Option betrachtet, welche durch die Stadt Luzern realisiert werden soll. Damit ist der Stadtrat nicht einverstanden. Die Verbindung der Radverkehrsanlagen auf der zukünftigen Fluhmühlebrücke und am linken Reussufer (Xylophonweg) ist als integraler Bestandteil des Projekts Spange Nord umzusetzen. Die Kapazität dieser Verbindung ist auf das erwartete Verkehrsaufkommen auszurichten.

### **Reussmatt**

Der Brückenraum im Bereich des Auflagers Ost im Zusammenhang mit der Erschliessung des Wohngebiets Reussmatt ist ungelöst und muss zwingend weiter vertieft werden. Durch den massiven Eingriff im Bereich der Fluhmühlebrücke und dem Anschluss Lochhof wird der Siedlungsbereich Reussmatt stark abgewertet. Um dem entgegenzuwirken, fordert der Stadtrat ein Konzept für die Aufwertung des rechten Uferbereichs.

### **Friedental**

Seit Ende des 19. Jahrhunderts ist der Friedhof Friedental offizieller Friedhof der Stadt Luzern. Im Laufe der Jahrzehnte wurde der Friedhof kontinuierlich und in grossem Ausmass erweitert. Die Friedhofanlage Friedental ist sowohl im ISOS, als auch im Inventar der historischen Gärten und Anlagen (ICOMOS) eingetragen. Dazu kommt, dass die Friedhofanlage Friedental im Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern der Friedhofschutzzone zugeteilt ist und gemäss § 5 der kantonalen Verordnung zum Gesetz über den Schutz der Kulturdenkmäler erhaltenswert ist (Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK nach erfolgter Begehung noch ausstehend).

Es versteht sich daher von selbst, dass dem Schutz des Friedhofs Friedental die grösstmögliche Bedeutung im Zusammenhang mit der Planung und Realisierung der Spange Nord entgegen gebracht werden muss.

Im Zusammenhang mit der Spange Nord geht es um die Neuorganisation des Platzes im Bereich der Vorzone und dem Friedhofeingang, die Einbindung der Buswendeschleife, die Parkplatzanordnung, die Bepflanzung und die Beleuchtung. Diesbezüglich sind die jetzt vorliegenden Pläne weder betrieblich noch gestalterisch zufriedenstellend. Die Gestaltung des Vorplatzes und des Haupteingangs zum Friedhof Friedental muss daher in einem separaten Projekt, angepasst an das Parkpflegewerk Friedhof Friedental, erarbeitet werden. Zudem sind Alternativen zu den wegfallenden 30 Parkplätzen für die Friedhofbesucher aufzuzeigen.

Der Zugang zum Friedhof wird durch das Projekt stark erschwert. Durch die Aufhebung der Haltestelle Urnerhof ist der Friedhof nur noch über die St.-Karli-Strasse mit dem ÖV und dem MIV erreichbar. Dies wird zu einer Mehrbelastung dieses Quartierteils führen. Auf dem betroffenen Strassenabschnitt soll geprüft werden, ob Massnahmen für eine quartierverträgliche Abwicklung des Mehrverkehrs notwendig sind. Der Rad- und der Fussverkehr sollen entlang der Friedentalstrasse auf einem 3, 5 Meter breiten Rad-/Gehweg geführt werden.

Angesichts der erwarteten Verkehrsmenge MIV ist diese Dimensionierung für eine attraktive Langsamverkehrsanlage ungenügend.

Die vorgesehenen gestalterischen Massnahmen im Friedhofbereich sind zwar in sich schlüssig, können aber das Problem der Beeinträchtigung der wertvollen Friedhofanlage durch die (zu) kurze Tunnelführung nicht beheben. Eine offene Strassenführung in unmittelbarer Nähe entlang der gesamten Anlage bedeutet eine massive Veränderung der heutigen Situation. Durch die hohe Verkehrsbelastung wird die heute der Friedhofnutzung angemessene ruhige Situation entwertet. Mit Blick auf die besondere Nutzung des grössten Friedhofs der Stadt Luzern ist die vorgesehene konzeptionelle Lösung mit offener Strassenführung im Bereich der Friedhofanlage aus nutzungsmässigen, landschaftsschützerischen und denkmalpflegerischen Gründen nicht haltbar.

Der Stadtrat geht davon aus, dass die Planungen der Erschliessung des Kantonsspitals über die Friedentalstrasse im Bereich Urnerhof bei der Projektierung der Spange Nord berücksichtigt werden.

### **Rosenberg**

Der Ausbau der Friedentalstrasse im Bereich Rosenberg ist besonders heikel, weil es sich hier um eine topografische Engstelle handelt. Die geplante Anzahl Fahrspuren hat sich gegenüber der Vorstudie um 1–2 Spuren erhöht. Die Trennwirkung der Strasse wird dadurch nochmals verstärkt, denn die Verkehrsachse weist die gleiche Breite auf wie die Seebrücke. Dafür werden gross angelegte Stützbauwerke erforderlich, welche mit höchster Sorgfalt und grossem Qualitätsanspruch geplant werden müssen.

Die geplante Linienführung im Bereich der Verzweigung Friedentalstrasse/Spitalstrasse führt dazu, dass zwei in diesem Bereich nördlich der heutigen Strasse stehende Grenz-Eichen gefällt werden müssten. Es handelt sich um sehr alte, landschaftlich prägende Bäume. Eichen wurden häufig zur Markierung der Hofgrenzen gepflanzt. Sie haben damit nebst der ökologischen auch eine kulturhistorische Bedeutung. Ihrem Erhalt ist eine hohe Priorität zuzumessen. Die Linienführung im betreffenden Abschnitt ist so anzupassen, dass die beiden Alteichen erhalten werden können.

Die geplante Lichtsignalanlage im Bereich Rosenberg über vier Fahrspuren stellt für Fussgänger, insbesondere für Mobilitätsbehinderte und Betagte, eine grosse Herausforderung dar. Die Planung der Langsamverkehrsanlagen muss besonders an dieser Stelle zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden vorgenommen werden.

Bezüglich des Ausbaus stellt sich für den Stadtrat die Frage nach der Verhältnismässigkeit dieses Eingriffs für die prognostizierte Spitzenstundenbelastung. Er beantragt für diesen Abschnitt die Überprüfung von verstärkten Verkehrsmanagementmassnahmen und elektronischen Busspuren, um den Flächenverbrauch zu reduzieren.

## **Schlossberg**

Der Bereich Schlossberg ist für die Quartiere Maihof und Hochwacht ein wichtiges Quartierzentrum und Standort des grössten Primarschulhauses der Stadt. Das für die Identität des Ortes sehr wichtige Schulhaus Maihof (Denkmalschutzobjekt) mit seinem Umschwung und der Bestockung entlang der Strasse ist stark betroffen. Besonders im Bereich Schulhaus Maihof bis Rosenberg werden durch das Projekt diverse Geh- und Grünflächen beschnitten, was sich negativ auf die Lebensqualität in diesem Gebiet auswirkt. Der Stadtrat fordert den Kanton auf, einen Mehrwert für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden aufzuzeigen, und erwartet einen sorgfältigen Umgang mit diesem für die Quartierbevölkerung zentralen Raum.

Die aufgezeigte Lösung mit der Begradigung der Vallasterstrasse bietet zwar das Potenzial zu einer städtebaulichen und räumlichen Neudefinition des Knotenpunktes. Dagegen steht aber die Forderung nach dem Erhalt des Grünraums und besonders der aus ökologischer und kulturhistorischer Sicht sehr bedeutenden Grenz-Eichen. Die eingereichte Volksmotion spricht sich ebenfalls explizit für den Erhalt der markanten Bäume aus. Nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen kommt der Stadtrat zum Schluss, dass die drei über 200-jährigen, quartierprägenden Eichen zu erhalten sind. Eine städtebauliche Aufwertung ist auch mit dem Erhalt dieser Bäume anzustreben.

Das Gebäude Zürichstrasse 64 / Wesemlinstrasse 1 stellt einen wichtigen Zeugen seiner Bauzeit dar und definiert den Strassen- und Stadtraum. In seiner Lage ist das Gebäude zudem sehr wichtig mit Blick auf die Achse in Richtung Maihof-Schulhaus. Ein Abbruch kommt aus Sicht des Städtebaus nicht infrage. Die vorgeschlagene Entkernung und Arkadenbildung im Sockelgeschoss ist sehr untypisch und auch funktional nicht befriedigend, zumal die Breiten für einen gemeinsamen Rad-/Gehweg an dieser Stelle ungenügend und zu verbessern sind.

Mit dem vorgesehenen Verkehrsmanagementsystem sollte es in Zukunft möglich sein, die Zufahrt in die Zürichstrasse entsprechend zu dosieren, um die Spurerweiterung in der Zürichstrasse einsparen zu können. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass verstärkt elektronische Lösungen gesucht werden. Im gleichen Zusammenhang weist der Stadtrat auf die teilweise prekäre Verkehrssituation am Löwenplatz hin und bittet die zuständigen Stellen des Kantons, sich in Zusammenarbeit mit der Stadt dieser Problematik anzunehmen. Die Verkehrsströme auf der Zürichstrasse und den vorgelagerten Knoten und Zufahrten müssen aufeinander abgestimmt sein und in Zukunft reibungsloser funktionieren, um die prognostizierte Verkehrszunahme auf dieser Achse überhaupt bewältigen zu können.

## **5. Zusammenfassung: Anregungen und Forderungen**

Für den Stadtrat und das Parlament ist das Gesamtsystems Bypass für die Stadt Luzern von zentraler Bedeutung. Das Kernstück Bypass ist notwendig, um die erforderliche Kapazität auf

der Nationalstrasse für die angestrebte Verkehrsverlagerung sowie die geplante Siedlungsentwicklung in den drei Subzentren bereitzustellen. Sonst wird erstens der Verkehrsdruck auf die Innenstadt zunehmen und zweitens die angestrebte Raumentwicklung gehemmt. Durch Verlagerung des Verkehrs auf die Spange Nord und die Stadtautobahn kann der erforderliche Raum für den öffentlichen Verkehr im Stadtzentrum geschaffen werden. Der Stadtrat begrüsst daher das Gesamtsystem Bypass. Vor dem Hintergrund des starken Eingriffes in den Lebensraum der Bevölkerung setzt sich der Stadtrat dafür ein, dass diese Massnahmen stadtverträglich und zukunftstauglich ausgestaltet werden, damit die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren nicht beeinträchtigt wird.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat der Stadtrat folgende Gelingensbedingungen formuliert:

#### **Gesamtsystem Bypass**

- Auf dem städtischen Strassennetz (Gemeinde- und Kantonsstrassen) muss eine möglichst hohe Verkehrsbelastung realisiert werden.
- Der Mehrverkehr auf dem Hochleistungsstrassennetz muss möglichst umweltverträglich abgewickelt werden.
- Aufgrund der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre (Verkehrsrückgang) sowie der festgestellten Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sollen die Verkehrsprognosen und die Rahmenbedingungen, die dem Projekt zugrundeliegen, aktualisiert werden.
- In einer nächsten Projektphase soll eine Nachhaltigkeitsbeurteilung des Gesamtprojekts unter Berücksichtigung aller drei Nachhaltigkeitsdimensionen durchgeführt werden.
- Die älteren Verkehrsteilnehmenden müssen optimal ins Verkehrssystem integriert werden. Insbesondere gilt es, die Komplexität zu reduzieren und ihre Bedürfnisse im Langsamverkehr und der Naherholung einzubeziehen.
- Beim Tunnel Bypass ist eine Immissionsschutzlüftung mit Abluftreinigung in der weiteren Projektentwicklung vorzusehen.
- Die Bauwerke sind siedlungs- und umweltverträglich auszugestalten.
- Es sind verstärkt Experten aus entsprechenden Fachgebieten beizuziehen (d. h. bezüglich Friedhof).

#### **Spange Nord**

- Die Wahrnehmbarkeit der Verkehrsbelastung in der Innenstadt muss verbessert werden.
- Der Stadtrat fordert eine Entlastung der Innenstadt ohne Verkehrsverlagerung auf Gemeindestrassen. Konkrete flankierende Massnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen müssen ausgewiesen und als integraler Bestandteil des Projekts durch den Kanton finanziert werden. Deren Machbarkeit und Ausgestaltung müssen ausgewiesen werden.
- Die Qualität des Rad- und des Fussverkehrs im Bereich der Spange Nord und entlang der zentralen (entlasteten) Achse muss verbessert werden. Die durch die Aufhebung von MIV-Fahrspuren im Stadtzentrum frei werdenden Flächen müssen konsequent auf Verbesserungen zugunsten des Rad- und des Fussverkehrs untersucht werden.

- Die negativen Auswirkungen durch die Spange Nord auf die Bevölkerung und Gäste der Stadt Luzern, aber auch auf das Naherholungsgebiet Reuss–Rotsee müssen minimiert werden. Der Mehrwert für die Quartiere muss erkennbar sein.
- Die Gestaltung des Vorplatzes und des Haupteinganges zum Friedhof Friedental muss angepasst auf das Parkpfliegewerk Friedhof Friedental erarbeitet werden.
- Die Massnahmen zur Sicherung der Verkehrsreduktion auf der Spitalstrasse, Baselstrasse und Sedelstrasse müssen besser ersichtlich sein.
- Die Verhältnismässigkeit der Fluhmühlebrücke muss mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse aufgezeigt werden.
- Falls die Kosten-Nutzen-Analyse positiv ausfällt, ist für die Planung der neuen Fluhmühlebrücke ein Konkurrenzverfahren durchzuführen.
- Die Verbindung der Radverkehrsanlagen auf der zukünftigen Fluhmühlebrücke und am linken Reussufer (Xylophonweg) ist als integraler Bestandteil des Projekts Spange Nord umzusetzen. Die Kapazität dieser Verbindung ist auf das erwartete Verkehrsaufkommen auszurichten.
- Um den Siedlungsbereich Reussmatt aufzuwerten, ist ein Konzept für die Aufwertung des rechten Uferbereichs zu erstellen.
- Mit Blick auf die besondere Nutzung des grössten Friedhofs der Stadt Luzern ist die vorgesehene Lösung mit offener Strassenführung im Bereich der Friedhofanlage aus nutzungsmässigen, landschaftsschützerischen und denkmalpflegerischen Gründen zu überarbeiten.
- Die Linienführung ist im Abschnitt Urnerhof–Schlossberg so anzupassen, dass die fünf aus ökologischer und kulturhistorischer Sicht sehr bedeutenden Grenz-Eichen erhalten werden können.
- Der Stadtrat beantragt, beim Rosenberg verstärkte Verkehrsmanagementmassnahmen und elektronische Busspuren zu prüfen, um den Flächenverbrauch zu reduzieren.
- Im Gebiet Schlossberg soll der Mehrwert für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt werden. Der Stadtrat erwartet einen sorgfältigen Umgang mit diesem für die Quartierbevölkerung zentralen Raum.
- Das Gebäude Zürichstrasse 64 / Wesemlinstrasse 1 soll erhalten bleiben.
- Die Spurerweiterung in der oberen Zürichstrasse soll mittels Verkehrsmanagementsystems nach Möglichkeit eingespart werden.
- Die Verkehrsströme auf der Zürichstrasse und den vorgelagerten Knoten und Zufahrten müssen aufeinander abgestimmt sein.

Die Spange Nord stellt einen starken Eingriff in den Landschafts- und Naherholungsraum im Norden der Stadt dar. Vor diesem Hintergrund wird der Nutzen der Entlastung in der Innenstadt durch verschiedene Gruppierungen infrage gestellt. Der Stadtrat hat berechtigte Gründe anzunehmen, dass dieses Projekt – spätestens bei einer Volksabstimmung – auf grossen Widerstand stösst. Um die Akzeptanz für dieses Projekt zu erhöhen und die Stadtverträglichkeit einzelner Projektteile zu verbessern, legt der Stadtrat nahe, die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der weiteren Projektbearbeitung zu verstärken.

Der Stadtrat dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Generellen Projekt des Bundes und zum Vorprojekt des Kantons. Er ist überzeugt, dass durch seine Forderungen die Stadtverträglichkeit des Gesamtsystems Bypass erhöht und die Lebensqualität in der Stadt Luzern bewahrt wird.

Freundliche Grüsse

Adrian Borgula  
Stadtrat



Toni Göpfert  
Stadtschreiber