



Stadtratsbeschluss Nr. 14

Kanton Luzern
Verkehr und Infrastruktur
Planung Strassen
Beat Hofstetter
Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens

**Projekt 10764 K 31 Luzern, Spange Nord und
Massnahmen für den öffentlichen Verkehr
Vernehmlassung Vorprojekt optimiert 2016
Stellungnahme**

Sitzung vom 11. Januar 2017

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 27. Oktober 2016 haben Sie den Stadtrat eingeladen, zum optimierten Projekt Spange Nord Luzern Stellung zu nehmen. Dieser Aufforderung kommen wir hiermit gerne nach. Der Stadtrat bedankt sich dafür, dass der Kanton aufgrund der Stellungnahmen der Vernehmlassung 2014 zum Gesamtsystem Bypass das Vorprojekt zur Spange Nord überarbeitet hat und dieses nun als Vorprojekt optimiert zur Vernehmlassung unterbreitet.

Die Spange Nord soll die Stadt im Norden über den Anschluss Lochhof an das Nationalstrassennetz anbinden und das Stadtzentrum vom motorisierten Individualverkehr entlasten. Die notwendige Voraussetzung für die Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof ist die Schaffung hinreichender Kapazitäten auf der bestehenden Autobahn. Dies soll mit dem Projekt Bypass des Bundesamtes für Strassen erreicht werden, indem eine neue Transitautobahn erstellt wird. Das Kernstück des Gesamtsystems Bypass bildet somit die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz.

Zur Vermeidung von Rückkopplungseffekten auf die Strassen in der Stadt und der Agglomeration ist das Gesamtsystem Bypass ein Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie, die im Juni 2014 vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Ziel der städtischen Mobilitätsstrategie ist es, dass die Innenstadt 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 den Fussverkehr, fördern. Gleichzeitig soll die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit und Stadträume mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Der Stadtrat verfolgt dabei den Leitsatz: Verkehr vermeiden, Verkehr auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel verlagern und die Verkehrssysteme stadtverträglich gestalten.

Kopie an:
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Verband der
Quartiervereine Stadt Luzern, Gemeindeverband
LuzernPlus, Gemeinden Horw, Ebikon, Kriens und
Emmen
Beilage:
Formular Vernehmlassungsantworten

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

Bei der Beurteilung des Gesamtsystems Bypass 2014 kam der Stadtrat zum Schluss, dass insbesondere die Spange Nord einen starken Eingriff in den Lebens- und Naherholungsraum der Bevölkerung darstellt und die vorgesehenen Massnahmen zwingend stadtverträglich und zukunftstauglich ausgestaltet werden müssen, damit die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren nicht beeinträchtigt wird. Er hat verschiedene Gelingensbedingungen formuliert, die er als notwendig erachtet, damit die Lebensqualität in der Stadt bewahrt werden kann.

Der Stadtrat hat sich auf Basis seiner letzten Stellungnahme aus dem Jahr 2014 mit dem vorliegenden optimierten Vorprojekt auseinandergesetzt. Er verzichtet an dieser Stelle darauf, seine Anliegen und Forderungen aus seinen Stellungnahmen zur Vorstudie 2012 und zum Vorprojekt 2014 zu wiederholen, und beschränkt sich auf folgende Punkte:

1. Beurteilung der Optimierungen im Vorprojekt Spange Nord
2. Spange Nord im Kontext Gesamtsystem Bypass und Durchgangsbahnhof
3. Schlussfolgerungen des Stadtrates

Die Stellungnahme der Stadt Luzern stützt sich auf die Beurteilung der Dienstabteilungen Volksschule (Schulhaus Maihof), Stadtentwicklung, Städtebau, Umweltschutz und Tiefbauamt. Deren detaillierte Bemerkungen sind in der Tabelle in der Beilage enthalten. Zudem wurden die Mitglieder der städtischen Verkehrskommission sowie die Quartiervereine der Stadt Luzern vom Stadtrat eingeladen, das überarbeitete Projekt Spange Nord zu beurteilen. Deren Stellungnahmen hat der Stadtrat, soweit aus seiner Sicht sinnvoll, in seine Stellungnahme integriert.

1. Beurteilung der Optimierungen im Vorprojekt Spange Nord

Fluhmühlebrücke und Reussmatt

Die Fluhmühlebrücke am einen Ende der Spange Nord bildet den Anschluss der westlichen Quartiere der Stadt an die Autobahn. Die neue Brücke mit 170 m Länge, 20 m Breite und einer Höhe von rund 20 m wird das Landschaftsbild sichtlich prägen. Im Umweltverträglichkeitsbericht wird festgehalten, dass „gewisse Auswirkungen“ auf den Landschaftsraum der Reuss wie auch das gemäss Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) geschützte Ortsbild der Stadt Luzern zu erwarten sind.

Der Stadtrat ist der Auffassung, dass das geplante Brückenbauwerk zu einer massiven Verschlechterung des Landschafts- und Erholungsraums Reusstal führen wird. Durch die Verbreiterung der Brücke im optimierten Vorprojekt werden die Auswirkungen nun noch verstärkt. Er bezweifelt, dass durch eine sorgfältige Gestaltung der Brücke ein landschaftlich zufriedenstellendes Resultat erreicht werden kann, welches zudem den städtebaulichen Ansprüchen im Bereich Fluhmühle und Reussmatt genügt. Zusätzlich werden die angrenzenden

Quartiere mit starken Immissionen belastet, was die Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere im heute eher ruhigen Gebiet Reussmatt und Reussport stark abwertet. Aus diesen Gründen lehnt der Stadtrat diese Brücke ab.

Optimierte Situation beim Friedhof Friedental

Seit Ende des 19. Jahrhunderts ist der Friedhof Friedental offizieller Friedhof der Stadt Luzern. 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. 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 entgegengebracht werden muss.

Die neue verlängerte Tunnelführung lindert die Lärmimmissionen auf den Friedhof. Dennoch wird durch die hohe Verkehrsbelastung die heute der Friedhofnutzung angemessene ruhige Situation verschlechtert. Auch das Areal des Luzerner Kantonsspitals und weitere Grundstücke werden gemäss Umweltverträglichkeitsbericht durch die Spange Nord mit deutlich wahrnehmbaren Lärmsteigerungen belastet. Dies erschwert und verteuert die Bedingungen für die im Bereich der Spange Nord geplanten Arealentwicklungen. Im Bereich der offenen Strassenführung sind daher weitere Massnahmen gegen den Lärm notwendig, die der städtebaulichen und gestalterischen Situation vor Ort entsprechen.

Rosenberg, Schlossberg und Zürichstrasse

Der Ausbau der Friedentalstrasse im Bereich Rosenberg ist besonders heikel, weil es sich hier um eine topografische Engstelle handelt. Die Trennwirkung der Strasse ist im optimierten Vorprojekt trotz abschnittsweiser Spurreduktion nach wie vor zu hoch. In diesem dicht besiedelten Raum ist vermutlich nur mit einer gedeckten Führung oder einem Tunnel der geforderte Mehrwert für das Quartier zu erreichen.

Aufgrund der Beschreibung im verkehrstechnischen Bericht muss der Stadtrat davon ausgehen, dass die Signalisation entlang der Spange Nord mit Signalportalen umgesetzt wird, wie sie beispielsweise am Seetalplatz oder entlang der mehrspurigen Hauptstrasse in Ebikon bestehen. Dies ist städtebaulich abzulehnen.

Der Stadtrat dankt für die vertiefte städtebauliche Auseinandersetzung mit der Situation am Schlossberg, insbesondere im Bezug auf die Linienführung der Vallasterstrasse. Er hält diesbezüglich aber an seiner Forderung zum Erhalt der quartierbildprägenden und kulturhistorisch wichtigen Bäume am Schlossberg fest.

In unmittelbarer Nähe liegen das Quartierzentrum für die Quartiere Maihof und Hochwacht und das grösste Primarschulhaus mit über 300 Schul- und 110 Kindergartenkindern in mehreren externen Kindergärten. Das für die Identität des Ortes wichtige Schulhaus Maihof (Denkmalschutzobjekt) mit seinem Pausenplatz und der Bestockung entlang der Strasse ist stark

vom Projekt betroffen. Der bereits knappe Bewegungsraum für die Kinder wird im optimierten Vorprojekt eingeschränkt, was im Widerspruch zur städtischen Kinder-, Jugend- und Familienpolitik steht. Dies lehnt der Stadtrat ab. Das kantonale Kinder- und Jugendleitbild gibt vor, dass die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen als gleichwertige Anspruchsgruppe in Planungsvorhaben zu berücksichtigen sind.

Die Situation im Bereich der oberen Zürichstrasse ist aus städtebaulicher Sicht auch im optimierten Vorprojekt nicht hinnehmbar. Hier sieht der Stadtrat keine Fortschritte hin zu einer stadtverträglichen Lösung, die auch den städtebaulichen Anforderungen genügt.

Verkehrsqualität und Lebensqualität im Bereich Spange Nord

Der Stadtrat und die betroffenen Quartiere können den in den bisherigen städtischen Stellungnahmen geforderten Mehrwert für die betroffenen Quartiere im vorliegenden optimierten Projekt nicht erkennen. Die Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner ist nach wie vor zu hoch, so weist der Umweltverträglichkeitsbericht beispielsweise bei 65 Gebäuden eine wahrnehmbare Zunahme der Lärmbelastung und bei 42 Gebäuden im Umfeld der Fluhmühlebrücke eine Überschreitung der Planungswerte aus. Zudem wird mit dem Pausenplatz des Maihof-Schulhauses ein wichtiger Lebensraum für über 300 Schulkinder stark eingeschränkt. Obwohl für Kinder ein erhöhtes Schutzbedürfnis gilt, wird dadurch die Schulanlage zusätzlich mit Verkehrslärm und Luftschadstoffen belastet.

Die Lebensqualität wird auch von der Qualität des Langsamverkehrsangebots beeinflusst. Die Integration des Fuss- und des Radverkehrs in das Gesamtprojekt ist beim optimierten Vorprojekt nicht zufriedenstellend. Die Situation für den Fuss- und den Radverkehr wird vielerorts aufgrund von Wartezeiten und gemeinsamen Flächen gegenüber dem heutigen Zustand sogar verschlechtert. Vor dem Hintergrund der steigenden Zahlen der E-Bike-Nutzung stehen zukünftig berechnete Sicherheitsbedenken im Raum.

Das Projekt ignoriert die Anforderungen an ein zukunftsgerichtetes Gesamtverkehrssystem. Mit der Spange Nord würde dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine neue leistungsfähige städtische Hauptverkehrsachse zur Verfügung gestellt. Die damit verbundenen Wirkungen stehen im Widerspruch zur städtischen Energie-, Klima- und Luftreinhaltepolitik. Die Einhaltung der im städtischen Energiereglement festgesetzten Absenkpfade für den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen dürfte erschwert werden. Die Dimensionierung der Gehwege und Strassenquerungen und besonders die gemeinsame Führung des Rad- und des Fussverkehrs auf relativ schmalen Flächen auf der einen Seite und die grosszügig dimensionierten Fahrspuren für den MIV auf der anderen Seite sind nicht mehr zeitgemäss für ein urbanes Verkehrsprojekt. Das Projekt verfehlt das Ziel der Förderung der umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsarten im Bereich Spange Nord. Vor dem Hintergrund der angestrebten Förderung des Rad- und des Fussverkehrs und der veränderten Bedürfnisse durch die demografische Entwicklung ist es für den Stadtrat nicht tragbar, die Attraktivität dieser Verkehrsarten gegenüber heute zu vermindern.

Nachhaltigkeitsbeurteilung

Die Stadt orientiert sich in ihrer strategischen Gesamtplanung an einer nachhaltigen Entwicklung. Der Stadtrat stellt fest, dass immer noch keine umfassende Beurteilung der Nachhaltigkeit des Gesamtprojekts ersichtlich ist. Der Hinweis auf eine im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführte Nachhaltigkeitsbeurteilung reicht dazu nicht aus, zumal sich der Projektstand in den vergangenen Jahren weiterentwickelt hat. Zudem werden mit der aktualisierten Kosten-Nutzen-Analyse lediglich 10 Indikatoren (für rund 40 Zielbereiche einer nachhaltigen Entwicklung) berücksichtigt. Der Stadtrat erwartet für ein Projekt von diesem Ausmass eine umfassende Beurteilung der Nachhaltigkeit unter Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt.

Nutzen der Spange Nord

Neben den Auswirkungen im direkten Umfeld der Spange Nord, würdigt der Stadtrat auch den Nutzen dieses Projekts. Sehr positiv zu werten ist, dass alle flankierenden Massnahmen nun als integrale Bestandteile auf konzeptioneller Ebene in das Projekt eingeflossen sind. Gemäss Projektunterlagen wird das Stadtzentrum 2030 mit rund 30 Prozent weniger Fahrten gegenüber 2010 belastet, wodurch durchgehende Busspuren realisiert werden können, was nachweislich zu einem zuverlässigen und attraktiven Busangebot führt. Für den Radverkehr sieht der Stadtrat ebenfalls Verbesserungen durch breitere Radstreifen oder durch Mitbenützung der geplanten Busspuren. Auf die Aufenthaltsqualität und den Fussverkehr hat die prognostizierte Reduktion des Verkehrs im Bereich Seebrücke von 40'000 auf rund 30'000 Fahrten weniger Einfluss, da im Projekt kaum Veränderungen der Strassenflächen vorgesehen sind.

In Anbetracht dessen, dass die Verkehrszahlen auf der Seebrücke in den vergangenen 5 Jahren bereits um knapp 5'000 Fahrten gesunken sind, und weiterer Projekte wie beispielsweise die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern, welche eine Reduktion des Autoverkehrs in den Hauptverkehrszeiten und die Schaffung neuer Busspurabschnitte in den nächsten Jahren vorsehen, relativiert sich für den Stadtrat der ausgewiesene Nutzen der Spange Nord in gewissem Mass.

Akzeptanz und Öffentlichkeitsarbeit

Wie vorangehend mehrmals erwähnt, stellt die Spange Nord einen starken Eingriff in den Landschafts- und Naherholungsraum im Norden der Stadt dar. Der Stadtrat weist darauf hin, dass dieses Projekt bereits jetzt auf grossen Widerstand aus breiten Kreisen stösst. Um die Akzeptanz für dieses Projekt zu erhöhen und die Stadtverträglichkeit einzelner Projektteile zu verbessern, betont er an dieser Stelle die Wichtigkeit einer starken Öffentlichkeitsarbeit und eines zweckmässigen Einbezugs der Direktbetroffenen und fordert den Kanton auf, dieser Pflicht nachzukommen.

2. Spange Nord im Kontext Gesamtsystem Bypass und Durchgangsbahnhof

Gegenüberstellung der Auswirkungen des neuen Autobahnanschlusses Lochhof mit dem Nutzen der Spange Nord

Dem Stadtrat sind der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Luzern ein grosses Anliegen. Er sieht einen zentralen Fortschritt im Vorprojekt optimiert mit der geplanten Verlängerung des Tunnels im Bereich des Friedhofs. Er ist jedoch der Ansicht, dass dies nicht ausreicht für ein stadtverträgliches Bauwerk, zumal die Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte und solche mit Potenzial zur baulichen Innenverdichtung nach wie vor durch massive Immissionen negativ beeinträchtigt werden. Bislang unerwähnt blieb, dass der starke städtebauliche Eingriff für eine mehrspurige Hauptverkehrsachse lediglich für die Leistungsfähigkeit in den Hauptverkehrszeiten, das heisst für rund 4 Stunden pro Tag, notwendig ist. Im Vergleich zum ausgewiesenen Nutzen in der Innenstadt hat der neue Autobahnanschluss für den Stadtrat einen zu hohen Preis.

Engpassbeseitigung im Raum Luzern

Die Schwierigkeit sieht der Stadtrat darin, dass das Projekt Spange Nord direkt an die Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes gekoppelt ist. Das heisst auch, dass die Engpassbeseitigung im Bereich Rathausen und der Verzweigung A 2 / A 14 sowie Ausbauten in Hergiswil unglücklicherweise an die Spange Nord geknüpft sind. Genügend Kapazitäten auf der Nationalstrasse entlasten jedoch die Agglomerationsgemeinden. Aus diesem Grund befürwortet der Stadtrat die erwähnten Engpassbeseitigungen in der Agglomeration unter dem Vorbehalt einer stadtverträglichen Spange Nord.

Höchste Priorität für den Durchgangsbahnhof

Ein weiterer Aspekt ist die zweite Schlüsselmassnahme im Raum Luzern. Bislang ging der Stadtrat davon aus, dass sowohl der Durchgangsbahnhof als auch der Bypass notwendige Massnahmen für den Raum Luzern sind. Sollten jedoch die beiden Schlüsselmassnahmen gegeneinander ausgespielt werden, setzt der Stadtrat die höchste Priorität beim Durchgangsbahnhof. Er wird alles daran setzen, den breit akzeptierten Ausbau der zentralen ÖV-Infrastruktur für die Zentralschweiz voranzutreiben, und ist nicht gewillt, dies durch das bislang nicht stadtverträgliche Projekt Spange Nord zu gefährden.

3. Schlussfolgerungen des Stadtrates

Mit dem vorliegenden optimierten Vorprojekt werden die Auswirkungen und die Grenzen des Machbaren für den Neubau einer innerstädtischen Hauptverkehrsachse ersichtlich. Die vom Stadtrat erhofften Fortschritte hinsichtlich einer stadtverträglichen Lösung können aus seiner Sicht nicht im gewünschten Ausmass erreicht werden.

Der Preis der Auswirkungen der Spange Nord auf die Stadt und ihre Einwohnerinnen und Einwohner ist für den Stadtrat nach wie vor zu hoch. Zusammenfassend hält er fest, dass der

Lebens- und Erholungsraum der Stadtbevölkerung und ein wichtiger Raum für Kinder und Jugendliche durch das primär auf die Strassenleistungsfähigkeit fokussierte Projekt deutlich abgewertet werden.

Die städtebaulichen Eingriffe durch die Fluhmühlebrücke und die Spurausbauten im Bereich Zürichstrasse/Schlossberg sind aus seiner Sicht nicht stadtverträglich. Des Weiteren wird die Bevölkerung in diesem Raum mit erhöhten Immissionen belastet, und bauliche Entwicklungen werden erschwert und verteuert. Das Projekt tangiert die Ziele der städtischen Energie-, Klima- und Luftreinhaltepolitik sowie der Kinder-, Jugend- und Familienpolitik und stützt das Ziel der Förderung der umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsarten zu wenig. Der Stadtrat kann daher dem optimierten Vorprojekt in der vorliegenden Form nicht zustimmen, und er bezweifelt, dass eine Weiterbearbeitung in der nächsten Projektphase zu einer akzeptablen Situation führt. Zu gross sind die negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität und das Stadtbild im Vergleich zum erwarteten Nutzen. Er ist überzeugt, dass die von ihm 2014 geforderten Gelingensbedingungen notwendig sind, um eine akzeptable Lösung zur Entlastung der Innenstadt zu erreichen.

In der vorliegenden Form ist das Projekt für den Stadtrat nicht hinnehmbar. Falls keine stadtverträgliche Lösung für die Zufahrt zum Autobahnanschluss Lochhof gefunden werden kann, kommt der Stadtrat zum Schluss, dass er eine grundsätzliche Überarbeitung des Gesamtsystems Bypass für die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse ohne neue Einfallsachse fordern muss. Aus Sicht des Stadtrates bietet eine Bypass-Lösung ohne Anschluss Lochhof höhere Realisierungschancen für die wichtigen Bypass-Elemente im Norden und Süden. Für eine Erhöhung der Akzeptanz ist bei den weiteren Arbeiten auch der Einbezug der Öffentlichkeit zu verbessern. Wünschbar ist zudem eine Optimierung des Bypass-Projekts im Bereich Kupferhammer zur Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit. Diese Fläche liegt zwar nicht auf Stadtgebiet, beeinflusst den nahen Stadtrand über Immissionen aber dennoch.

Dessen ungeachtet bzw. umso mehr ist es für den Stadtrat ein zentrales Anliegen, nicht auf die Schlüsselprojekte zu warten, sondern gemeinsam mit dem Kanton und weiteren Partnern den bereits eingeschlagenen Weg fortzuführen und Massnahmen anzupacken, die bereits vor 2035 zu einer massgebenden Entlastung und Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt und zur Verlagerung auf flächeneffiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel führen.

Der Stadtrat bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum optimierten Vorprojekt Spange Nord.

Freundliche Grüsse

Beat Züsli
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

