



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

Stellungnahme

zur

Motion 167

Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion
vom 5. Dezember 2017

(StB 630 vom 21. November 2018)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
31. Januar 2019
abgelehnt.**

Mit dem Rückbau der Stadtautobahn den Kasernenplatz aufwerten

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Mit Verweis auf die stadtplanerisch problematische Situation am Kasernenplatz fordert die Motionärin den Stadtrat auf, mit einer Potenzialstudie aufzuzeigen, welche Chancen sich aus einem Rückbau der Stadtautobahn vom Gebiet Ibach bis Kasernenplatz hinsichtlich Städtebau, öffentlichem Raum, Wohnen und Gewerbe sowie Natur- und Erholungsraum ergäben. Der Stadtrat solle sich gegenüber Bund und Kanton für einen sechsspurigen Bypass mit gleichzeitiger Schliessung der heutigen Stadtautobahn einsetzen.

Ausgangslage

Der Autobahnanschluss Kasernenplatz mit dem Reussporttunnel und den Sentibrücken ist seit seiner Eröffnung 1974 ein wiederkehrendes Thema und Gegenstand von verschiedenen Planungen und politischen Vorstössen. Bis zur Eröffnung des Sonnenbergtunnels im Oktober 1976 verlief auch die nationale Nord-Süd-Verbindung über den Kasernenplatz, den Hirschengraben und die Seebrücke.

In der Vergangenheit wurde mehrfach eine Stadtreparatur am Kasernenplatz gefordert (Postulat 27, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion vom 1. Dezember 2004: «Stadtreparatur am Kasernenplatz vorantreiben»; Postulat 30, Beat Züsli namens der SP-Fraktion vom 7. Dezember 2004: «Städtebauliche Aufwertung des Kasernenplatzes»). Im Zusammenhang mit dem diskutierten Universitätsstandort am Kasernenplatz und weiteren Ideen wurde eine Anpassung der Verkehrsführung als städtebauliche Chance betrachtet (Postulat 179, Beat Züsli, Marcel Lingg, Guido Durrer, Peter Muheim und Markus Mächler vom 18. Februar 2002: «Neue Verkehrsführung am Kasernenplatz im Rahmen des Universitäts-Architekturwettbewerbes prüfen»). Mit einer Tieferlegung der Ein- und Ausfahrt der Autobahn in den Hirschengraben (Ideen Stadt am Wasser) oder einer Abkröpfung im Bereich der Baselstrasse hätte allenfalls ein grosser Bereich des Kasernenplatzes für andere Nutzungen und Bauten freigespielt werden können.

Mit dem Entscheid des Regierungsrates des Kantons Luzern, die neue Universität im Postbetriebsgebäude beim Bahnhof zu realisieren, entfiel eine überzeugende, im öffentlichen Interesse stehende Nutzungsvorgabe für den Kasernenplatz, welche als Impulsgeber die erheblichen Investitionen für eine umfassende Neugestaltung bzw. Änderung der Verkehrsführung der Autobahneinfahrt

(z. B. gemäss dem Uni-Projekt) hätte auslösen können. Der Stadtrat kam in diesem Zusammenhang zum Schluss, dass «ohne grundlegende Veränderung der Verkehrsführung ... die Möglichkeiten einer gestalterischen Aufwertung des Kasernenplatzes beschränkt» sind.

Aktuelle Entwicklungen

Das 2014 revidierte Raumplanungsgesetz gibt vor, dass die künftige Siedlungsentwicklung in erster Linie innerhalb bestehender Bauzonen zu erfolgen hat. Die Innenverdichtung führt dazu, dass mehr Personen in der Stadt wohnen und arbeiten werden und dadurch der Druck auf den öffentlichen Raum steigt, was einen besonders sorgfältigen Umgang mit den Freiräumen erfordert. Im Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern ist der Kasernenplatz (bzw. die Baselstrasse und der Hirschengraben) als bedeutsame Stadtachse ausgewiesen, in deren Umfeld nicht nur die Mobilitätsbedürfnisse, sondern auch das Stadtleben berücksichtigt werden sollen. Neben der Bedeutung und Gestaltung der Strassenräume wird der Kasernenplatz in der Mobilitätsanalyse für das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie als neuralgischer Punkt ausgewiesen. Basierend darauf ist die Forderung nach Verbesserungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden am Kasernenplatz auch in diese beiden Instrumente eingeflossen.

In der Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)», werden Verbesserungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gefordert. Konkret sehen die Motionärin und der Motionär eine Analyse verschiedener Räume, u. a. auch des Kasernenplatzes, vor. Unabhängig von seiner Stellungnahme zur Motion 96 stellt der Stadtrat fest, dass der Kasernenplatz seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses im Fokus von städtebaulichen Diskussionen steht und der Verkehrsraum den öffentlichen Raum an diesem Ort negativ beeinträchtigt. Vor dem Hintergrund des Raumentwicklungskonzepts sind Verbesserungsmassnahmen im Raum Kasernenplatz notwendig, um die angestrebte Stadtentwicklung zu unterstützen.

Funktion und heutige Situation

Autobahnanschlüsse direkt in ein Stadtzentrum führen dazu, dass grosse Verkehrsmengen an einem zentralen Punkt in und aus der Stadt gelangen. Im Fall des Autobahnanschlusses Kasernenplatz sind dies täglich rund 30'000 Fahrzeuge, die über diesen Anschluss verkehren. Da die Autobahnausfahrt Luzern-Zentrum relativ kurze Ausfahrtsstrecken aufweist, kann es zu Rückstaus auf die Autobahnstammstrecke (Reussporttunnel) kommen. Die Analyse der Unfallschwerpunkte des ASTRA zeigt auf, dass sich der Hauptanteil der Unfallschwerpunkte auf Anschlussknoten zum untergeordneten Netz befinden. Auch der Autobahnanschluss Kasernenplatz wird vom ASTRA als Unfallschwerpunkt ausgewiesen.

Das ASTRA hat im Herbst 2018 mit der Arbeitsgruppe ASTRA-Städte eine Studie zur Bearbeitung von Fragestellungen zur Schnittstelle Nationalstrasse-städtisches Strassennetz gestartet. Auslöser dafür ist die Erkenntnis, dass im Bereich der Anschlüsse in Städten eine Reihe von Problemen verortet werden. Anhand der Pilotstädte Basel, Bern, St. Gallen und Luzern sollen die Ursachen für die zunehmenden Stausituationen analysiert werden. Luzern ist mit dem Anschluss Kasernenplatz Bestandteil dieser Studie.

Bezug zum Gesamtsystem Bypass

Die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse wird durch das ASTRA mit dem Projekt «Bypass Luzern» geplant. Nach aktuellem Planungsstand soll der neue Tunnel Bypass, ein Tunnel mit zwei Röhren und je zwei Fahrstreifen von Kriens bis nach Ibach, den bestehenden Autobahnabschnitt entlasten. Der Transitverkehr soll dann durch diesen neuen Tunnel geführt werden, und der alte Autobahnabschnitt (d. h. Tunnel Sonnenberg–Kasernenplatz–Reussporttunnel) würde als Stadtautobahn mehrheitlich vom Agglomerationsverkehr zwischen Kriens und Emmen genutzt. Damit dieser Autobahnabschnitt eine höhere Auslastung erfährt, plant der Kanton im Auftrag des ASTRA, den Anschluss Lochhof auszubauen und mit der Spange Nord und der neuen Fluhmühlebrücke an das kantonale Strassennetz anzuschliessen.

Bekannterweise lehnt der Stadtrat die Spange Nord und die Fluhmühlebrücke ab, da diese teilweise vierspurigen Bauwerke einen zu grossen Eingriff in die Stadt bedeuten. Sie beeinflussen die Siedlungsentwicklung nach innen negativ, da die Lebensqualität und der Zugang zur Naherholung in den betroffenen Quartieren stark beeinträchtigt werden. Die mit der Spange Nord in Aussicht gestellte Entlastung der Innenstadt ist aus Sicht des Stadtrates zu gering, um in einer Gesamtbeurteilung die negativen Aspekte aufzuwiegen.

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 8. Mai 2018 dem Planungskredit für die Spange Nord zugestimmt. Gleichzeitig hat er den Regierungsrat damit beauftragt, die Prüfung alternativer vorliegender Ideen, wie z. B. eine mögliche Untertunnelung Schlossberg–Knoten Sedel, Verzicht auf den Bau der Fluhmühlebrücke, Verzicht auf die Spange Nord, ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen. Weiter erwartet der Kantonsrat vom Regierungsrat ein klares Informations- und Kommunikationskonzept und die rasche Aufnahme von Gesprächen mit der betroffenen Anwohnerschaft, Quartieren usw.

Anhand dieser Aufträge an den Regierungsrat ist gegenwärtig unklar, ob das Projekt Spange Nord realisiert wird und, wenn ja, wie es schlussendlich ausgestaltet wäre. Zudem unterliegt die Umsetzung einer kantonalen Volksabstimmung. Da das Projekt «Spange Nord» direkt mit den Planungen zum Bypass verknüpft ist, kann dies in der Konsequenz Auswirkungen auf den Bypass haben. Gemäss Kanton bliebe ohne Anschluss Lochhof die Kapazität auf der Stadtautobahn (Sonnenbergtunnel–Reussporttunnel) nicht ausgeschöpft. Das ASTRA würde unter diesen Umständen die Situation neu beurteilen müssen. Unabhängig davon ist für den Stadtrat klar, dass für den ausgewiesenen Engpass auf der Nationalstrasse eine Lösung im Sinne eines Bypasses notwendig ist.

Der Stadtrat geht davon aus, dass die Frage des Ausbaustandards, insbesondere der Anzahl Fahrstreifen, bei einer Variante Bypass ohne Anschluss Lochhof / Spange Nord gestellt werden müsste. Die von der Motionärin angesprochene Überkapazität durch zehn bzw. acht Fahrstreifen ist in der Tat schwierig vermittelbar, ist doch einer der schweizweit am höchsten belasteten Querschnitte am Gubristtunnel mit zukünftig sechs Fahrstreifen geplant bzw. der Baregg tunnel mit sieben Fahrstreifen in Betrieb. Der Stadtrat hat sich in seiner Stellungnahme zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrasse) zuhanden des UVEK dahingehend geäussert, dass die Redundanz als Begründung dieser Überkapazität weder nachhaltig noch zukunftsgerichtet sei.

Der Bundesrat beantwortet die Frage nach der Engpassbeseitigung ohne Spange Nord (Interpellation 18.3436) dahingehend, dass der Bund zusammen mit dem Kanton prüft, welche Auswirkungen ein allfälliger negativer Entscheid der Luzerner Bevölkerung zur Spange Nord auf die Realisierung des Bypasses Luzern haben könnte.

Anliegen der Motion

Das städtebauliche Potenzial im Raum Kasernenplatz bis Ibach ist unbestritten hoch und wurde in verschiedenen Studien für den Bereich Kasernenplatz ausgewiesen. Für den Bereich Lochhof/Ibach/Fluhmühle wäre ein Rückbau der Stadtautobahn eine markante Aufwertung und würde neue Flächen für die Siedlungsentwicklung nach innen ermöglichen. Obwohl die geforderte Planungsstudie durchaus interessante Ergebnisse zeigen könnte, erachtet der Stadtrat jedoch den Zeitpunkt dafür als unpassend. Er will zuerst Klarheit bezüglich der weiteren Entwicklung der Projekte «Bypass» und «Spange Nord» haben und dann allenfalls gemeinsam mit den zuständigen Stellen von Bund und Kanton eine städtebauliche Studie initiieren.

Die Forderungen nach einem sechsspurigen Ausbau des Bypasses und gleichzeitiger Schliessung des Anschlusses Kasernenplatz inklusive Rückbau der Stadtautobahn muss auf Ebene ASTRA beurteilt werden. Inwiefern eine Schliessung des Anschlusses Kasernenplatz möglich oder erstrebenswert ist, kann der Stadtrat ohne detaillierte Prüfung der Auswirkungen auf das lokale Strassennetz nicht beurteilen.

Ein Verzicht auf den Autobahnanschluss Kasernenplatz würde einerseits zu einer direkten verkehrlichen Entlastung im Umfeld des Kasernenplatzes und Chancen zur städtebaulichen Aufwertung und besseren Wegverbindungen für den Fuss- und den Radverkehr führen. Dem steht eine allfällige Mehrbelastung der übrigen Autobahnanschlüsse und Zufahrtsachsen gegenüber, die einen Anteil des wegfallenden Verkehrs aufnehmen müssten. Darüber hinaus würde die attraktive, direkte Anfahrtsmöglichkeit ins Stadtzentrum entfallen. Für eine Beurteilung dieser Idee braucht es eine umfassende Analyse der Vor- und Nachteile bzw. der zu erwartenden Auswirkungen. Dies liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt.

Vor dem Hintergrund, dass der Bund mit dem Projekt «Bypass» ein Jahrhundertprojekt plant, hält es der Stadtrat für richtig und notwendig, Verbesserungen am Kasernenplatz einzufordern. Er wird sich im Rahmen der Arbeiten zum Bypass dafür einsetzen. Die Erarbeitung einer Potenzialstudie und die Forderung nach einem sechsspurigen Bypass mit gleichzeitiger Schliessung des Anschlusses Kasernenplatz lehnt er zumindest zum heutigen Zeitpunkt dagegen ab.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab.

Stadtrat von Luzern