

## Interpellation 173

Eingang Stadtkanzlei: 16. Januar 2018

### Wurde die Spange Nord bereits rechts überholt?

Der Luzerner Regierungsrat hat für seine Kantonsstrategie den Leitsatz «Luzern ist Innovationsmotor» formuliert. Seine eigenen Projekte sind jedoch alles andere als innovativ. So hat der Regierungsrat für seine zukünftige Verkehrs- und Mobilitätspolitik ein altes Projekt ausgegraben. Die Spange Nord ist Teil aus einem Projekt aus den 1970er-Jahren, welches die Luzerner Innenstadt entlasten wollte. Die «Nordtangente» sah einerseits einen Tunnel von Brüel im Würzenbach bis zum Schlossberg vor. Der zweite Abschnitt bestand aus der Linienführung der heutigen Spange Nord, vom Schlossberg bis zum Lochhof. Bereits bei der Planung dieser Nordtangente kam es zu grossen Protesten in den Quartieren. Nach langer Zeit der Planung wurde die Nordtangente 1992 endgültig politisch erledigt, indem die Bevölkerung die «Verkehrsentlastungsinitiative Nordtangente» an der Urne verworfen hatte. Interessanterweise haben damals auch die Stadt- sowie die Kantonsregierung die Initiative zur Ablehnung empfohlen.



Abb.1: Auszug aus «Schweizer Ingenieur und Architekt Band 105 (1987): Nordtangente Luzern, von Robert Zwahlen»

Der Regierungsrat bedient sich also heute, 40 Jahre später, an einer veralteten Idee, die schon einmal von der Bevölkerung bachab geschickt wurde. Aber auch der Bypass ist ein Projekt, welches vor dem Hintergrund der erwarteten technologischen Entwicklungen im Mobilitätsbereich nicht als innovativ bezeichnet werden kann. Was als Engpassbeseitigung Rathausen-/Sonnenberg-tunnel für den Nord-Süd-Verkehr begann, wurde grosszügig zu einem Luxusprojekt, notabene einer 10-spurigen Autobahn mitten durch Luzern, ausgebaut. Mit diesem krassen Ausbau wird eine

massive Überkapazität geschaffen. Das weiss auch der Bund. Damit die 10 Spuren nicht leer bleiben, müssen mehr Autos auf die Autobahn gebracht werden. Es muss also mehr Verkehr generiert werden, sonst bleibt die Überkapazität bestehen.

So hat die Kantonsregierung die totgeglaubte Nordtangente aus dem Archiv geholt. Rund vierzig Jahre später will sie nicht das gesamte Projekt realisieren, sondern nur den Abschnitt Schlossberg–Lochhof, obwohl die Nordtangente ohne Tunnel Brüel verkehrsplanerisch keinen Sinn ergibt. Es bleibt offen, ob dies auch deswegen geschieht, weil der Anschluss Lochhof bereits 1974 mit dem Autobahnabschnitt Riffig/Emmen gebaut wurde und nun endlich auch genutzt werden soll.

Um den Bypass zu legitimieren, haben Bund und Kanton ein veraltetes und unvollständiges Projekt aus dem letzten Jahrhundert ausgegraben. Für die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen ist dies nicht zukunftsfähig. Verkehrsprobleme müssen im 21. Jahrhundert mit anderen Mitteln gelöst werden. Der rasante technische Fortschritt mit den neuen Möglichkeiten zur Steuerung der Verkehrsflüsse sowie neue Innovationen wie beispielsweise selbstfahrende Fahrzeuge müssen zwingend in die Verkehrsplanung einbezogen werden.

Vor diesem Hintergrund und im Zusammenhang mit der Spange Nord stellen sich der Fraktion der Grünen und Jungen Grünen folgende Fragen:

#### **Mobilitätsmanagement und Gesamtverkehrssystem:**

1. In seiner Stellungnahme zur Motion 92 hat sich der Stadtrat kritisch gegenüber grossen, investitionsintensiven Projekten geäussert («...Auch aus verkehrlicher Sicht erachtet der Stadtrat das «Parkhaus Musegg» als keine zukunftstaugliche Lösung. Im Hinblick auf den rasanten technologischen und gesellschaftlichen Wandel, konkret auf künftige Veränderungen in der technischen Entwicklung und im Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Tourismus erachtet der Stadtrat ein schrittweises und flexibles Vorgehen als sinnvoller, besonders weil eine Infrastruktur wie das sehr aufwendig gebaute «Parkhaus Musegg» auf sehr lange Frist angelegt sein muss...»).

Wie kann der Stadtrat mit dieser Haltung einen Bypass und die Spange Nord unterstützen? Wären mit dieser Argumentationslinie nicht auch die Veränderungen in der technischen Entwicklung und im Mobilitätsverhalten abzuwarten und umzusetzen, anstatt ein veraltetes, massives Infrastrukturprojekt zu realisieren?

2. Bypass und Spange Nord würden frühestens 2035 realisiert werden können. Es wäre möglich, dass bis dahin «Road Pricing» bzw. «Mobility Pricing» eingeführt werden könnte. In verschiedenen Städten (Oslo, Stockholm, Singapur) gibt es «Road Pricing» bereits. Welche Auswirkungen hatte die Einführung von «Road Pricing» in diesen Städten? Was wäre bei einer Einführung in der Stadt und Agglomeration Luzern zu erwarten?
3. Welche weiteren möglichen Entwicklungen und Trends sieht der Stadtrat, welche bis 2035 unser Mobilitätsverhalten grundlegend verändern könnten?

4. Laut dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) sind die Strassen in und um Luzern an 18 Stunden am Tag normal befahrbar, während 4 Stunden am Tag kommt es zu Verkehrsbehinderungen. Für das GVK wurde der Ansatz «Köpfchen statt Beton» gewählt. So wird der öffentliche Verkehr mit Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement in den betroffenen 4 Stunden gestärkt, so dass ein gutes Vorankommen möglich ist. Warum kommt der Stadtrat von seiner zukunftssträchtigen Haltung weg und setzt nicht weiterhin auf das Managen des Verkehrs anstatt auf Beton?
5. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat zum Brechen von Morgen- bzw. Abendspitzen?
6. Im Bericht zum GVK wurde aufgezeigt, dass, bezogen auf die Innenstadt, ein grosser Teil des Verkehrs Binnen- oder Ziel-/Quellverkehr ist. Nur ein geringer Anteil des Verkehrs ist Durchgangsverkehr (8 %), der sich verlagern lässt. Wie steht der Stadtrat zu diesem Fakt?
7. Wären also nicht andere Massnahmen angezeigt bzw. effektiver und kostengünstiger als die Spange Nord, um den Verkehr zu verlagern bzw. zum Umsteigen zu bewegen?
8. An vielen Beispielen lässt sich erkennen, wie das Strassenangebot die Nachfrage beeinflusst. So haben Strassenausbauten an verschiedenen Orten zu mehr Verkehr geführt, wohingegen Baustellen oder «volle» Strassen zu Umlagerungen bzw. Verlagerungen und zum Umsteigen auf andere Verkehrsmittel geführt haben. So hat sich der Verkehr auch auf der Seebrücke selbst reguliert. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Aspekt bezogen auf den geplanten massiven Ausbau der Strasseninfrastruktur?
9. Die Agglomerationsgemeinden melden Verkehrsprobleme und nicht funktionierende Park-and-ride-Systeme. Welche möglichen Massnahmen und Anreize sieht der Stadtrat, damit Park and ride wirklich funktioniert, die Bevölkerung das Auto in der Agglomeration parkiert und mit dem öV oder Velo in die Stadt fährt?

### **Spange Nord**

10. Wie beurteilt der Stadtrat den Nutzen der Spange Nord?
11. Wie beurteilt der Stadtrat das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Spange Nord? Erkennt der Stadtrat ein positives Verhältnis? Falls ja, warum? Falls nein, warum nicht?
12. Wie bereits erwähnt, sind die Strassen in und um Luzern an 18 Stunden normal befahrbar, nur während höchstens 4 Stunden am Tag können Verkehrsbehinderungen auftauchen. Auch in Zukunft werden nur die Abend- bzw. Morgenspitzenstunden allfällige Behinderungen verursachen. Warum will der Stadtrat wegen 4 Stunden am Tag so grosse und teure Infrastrukturausbauten wie die Spange Nord realisieren?

13. Die Stadt Luzern hat sich für 2035 zum Ziel gesetzt, die Modal Split-Anteile des flächeneffizienten Verkehrs zu erhöhen. Modal Split 2015: MIV 47 %, öV 32 %, Veloverkehr 5 %, Fussverkehr 17 %, übrige 3 %, Modal Split 2035: MIV 36 %, öV 37 %, Veloverkehr 10 %, Fussverkehr 15 %, übrige 2 %. Beeinflussen diese Veränderungen den Verkehrsfluss? Wie verändern sich die Verkehrszahlen in der Stadt Luzern unter Einbezug eines veränderten Modal Splits? Reduziert sich der Nutzen der Spange Nord durch diese Veränderungen?
14. Der Regierungsrat vertritt die Ansicht, dass eine durchgehende Busspur Luzernerhof–Schweizerhofquai–Seebrücke nur möglich sei, wenn die Innenstadt durch die Spange Nord entlastet werden kann (alle anderen Busspuren-Abschnitte Obergrundstrasse bis Löwencentner werden im Rahmen des GVK bereits umgesetzt). Aufgrund der Verkehrszahlen, die auf der Seebrücke abnehmend sind und die vom Kanton prognostizierte Wirkung der Spange Nord bereits unterschritten haben, müsste eine Busspur (die «flankierende Massnahme zum Projekt der Spange Nord») jedoch schon heute möglich sein. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Fakt?
15. Ebenso hat der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Anfrage 346 vom 19.6.2017 von Urban Frye geantwortet, dass eine Busspur heute aufgrund der Abendspitzenstunden nicht möglich sei. So sei beispielsweise der Verkehr während der Belagssanierung der Seebrücke im Sommer 2017 zusammengebrochen. Diese Aussage ist jedoch insofern irreführend, als während der Belagssanierung auf dem Schweizerhofquai zwei Spuren für den MIV geöffnet waren und die Spurreduktion nur auf der Seebrücke stattgefunden hat. Ist diese Situation mit dem Zielzustand einer durchgängigen Busspur Schweizerhofquai vergleichbar?
16. Entgegen den Aussagen des Regierungsrates sind mit der Spange Nord stadtauswärts auf dem Schweizerhofquai keine durchgehenden Busspuren möglich. Im Bericht «Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» ist festgehalten: «Durch die Spurreduktion für den MIV auf einen Fahrstreifen steigt die Spurbelastung stark an, was im Zulauf von der Seebrücke zu Kapazitätsüberschreitungen führen kann. Die Busspur soll daher vor dem Knotenbereich (ca. in der Mitte des Schweizerhofquais) enden, so dass zwei Fahrstreifen für den MIV zur Verfügung stehen.» Welche Massnahmen bräuchte es zusätzlich, damit die Busspur durchgängig realisiert werden könnte?
17. Generell lässt sich aus den Projektunterlagen herauslesen, dass die Abendspitzenstunden auch bei realisierter Spange Nord und realisierten Busspuren (flankierende Massnahmen) zu Verkehrsüberlastungen führen könnten. Sieht der Stadtrat dies auch so?
18. Im Sedel besteht heute schon eine Autobahnauffahrt. Welchen Nutzen hat die Auffahrt im Lochhof gegenüber dem Vollanschluss im Sedel? Warum genügt diese bestehende Auffahrt Sedel nicht?

19. Mit dem Projekt der Spange Nord sollen rund um das Primarschulhaus Maihof Strassen ausgebaut und massiv mehr Verkehr auf diese Strassen gebracht werden. Bei anderen Schulhäusern sorgt der Stadtrat für Verkehrsberuhigungen und Tempo-30-Zonen. Wie beurteilt der Stadtrat die Schulwegsicherheit für Primarschulkinder im Maihof?
20. Ebenso wird der Schulhausplatz durch den geplanten Strassenausbau der Spange Nord massiv verkleinert. Das Maihofschulhaus ist eines der grössten Primarschulhäuser in der Stadt Luzern. Wie beurteilt der Stadtrat die Qualität des zukünftigen Pausenplatzes bzw. der Schulanlage?
21. Das Projekt der Spange Nord ist veraltet, zerstört Lebensraum und hat eine breite Opposition. Wäre es nicht zukunftsträglicher, sich von diesem Projekt zu lösen und einen Neuanfang zu wagen?

Korintha Bärtsch  
namens der G/JG-Fraktion