



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 142 2012/2016

von René Peter und Reto Kessler namens der
FDP-Fraktion

vom 28. November 2013

(StB 146 vom 12. März 2014)

Wie weiter mit dem Bypass und den Spangen Nord und Süd?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Interpellanten führen aus, dass bereits im Jahr 2003 unter dem Titel „Luzern macht mobil“ ein Vorschlag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der (Innen-)Stadt Luzern präsentiert worden sei, welcher durch Bypass und Spangen Nord und Süd einen Ring um die Innenstadt von Luzern vorsieht. Dieser Ansatz ist sowohl ins Agglomerationsprogramm der ersten als auch der zweiten Generation aufgenommen worden. Auch in der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern sind diese Elemente des übergeordneten Strassennetzes enthalten. Es handelt sich dabei um langfristig zu realisierende Massnahmen, welche neben dem Durchgangstiefbahnhof die Schlüsselmassnahmen darstellen, um die steigende Mobilitätsnachfrage zu bewältigen.

Die konkreten Fragen der Interpellanten beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Ist das Papier „Luzern macht mobil“ von 2003 immer noch der Massstab für die Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern?

Der Stadtrat hat das Konzept „Luzern macht mobil“ im Jahr 2003 entwickelt. Dieses basierte auf dem „Letter of Understanding“, welche die wichtigsten am Verkehr in der Agglomeration Luzern beteiligten Organisationen zuvor unterzeichnet hatten. Das Konzept „Luzern macht mobil“ wurde praktisch 1:1 ins Agglomerationsprogramm der ersten Generation übernommen. Auch in seiner zweiten Generation basiert das Aggloprogramm nach wie vor auf den Grossprojekten Tiefbahnhof einerseits und Bypass mit Spangen Nord und Süd andererseits. Der Stadtrat steht nach wie vor zum Agglomerationsprogramm und damit auch zu den beiden Grossprojekten. In diesem Sinn hat das Papier „Luzern macht mobil“ nach wie vor seine Gültigkeit, kann aber nicht als „Massstab für die Lösung der Verkehrsprobleme“ bezeichnet werden.

Zu 2.:

Wenn nicht, was hat sich verändert?

In den vergangenen zehn Jahren hat sich vor allem die Erkenntnis verstärkt, dass mit der Lösung der Verkehrsprobleme nicht auf den Realisierungszeitpunkt der Grossprojekte zugewartet werden kann. Deshalb hat der Stadtrat zusammen mit dem Kanton, mit dem Verkehrsverbund und mit LuzernPlus das Gesamtverkehrskonzept lanciert. Dieses Projekt stellt eine der Massnahmen der Mobilitätsstrategie dar und soll aufzeigen, mit welchen primär verkehrsorganisatorischen Massnahmen bereits vor der Realisierung der Mobilitäts-Grossprojekte die Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern gelöst oder zumindest entschärft werden können.

Zudem haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern am 26. September 2010 dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zugestimmt. Dieses verpflichtet den Stadtrat, den motorisierten Individualverkehr auf dem Niveau von 2010 zu plafonieren und zusätzliche Mobilität primär mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen.

Zu 3.:

Steht der Stadtrat klar hinter den Grossprojekten Bypass Luzern und Spangen Nord und Süd?

Ja, der Stadtrat steht nach wie vor zum Agglomerationsprogramm Luzern und damit auch zum Vorhaben Bypass mit Spangen Nord und Süd. Wenn sich in der Konkretisierung dieser Projekte zeigt, dass dieses auch mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität verträglich ist und sich die Mobilitäts-Grossprojekte auch finanzieren und realisieren lassen, gibt es für den Stadtrat von Luzern keinen Grund, sich davon zu distanzieren. Der Bypass mit den Spangen Nord und Süd ist daher auch als Massnahme in der Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr im langfristigen Horizont (bis 2035) enthalten.

Zu 4.:

Wie hat sich der Stadtrat in der Vernehmlassung zum Kantonalen Strassenbauprogramm zu den Spangen Nord und Süd geäussert, die im Topf C sind?

Der Stadtrat hat sich in seiner Vernehmlassung zum Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen nicht explizit zu den Spangen Nord und Süd geäussert. Dass diese im Topf C eingeteilt sind, ergibt sich aus dem Zeithorizont, in welchem die Projekte realisiert werden sollen.

Zu 5.:

Was unternimmt der Stadtrat, damit die beiden Projekte durch den Kanton vom Topf C in den Topf A verschoben werden?

Der Stadtrat unternimmt diesbezüglich nichts. Wie in der Antwort auf Frage 4 erwähnt, ergibt sich die Einteilung in den Topf C aufgrund des Zeithorizontes, in welchem die Projekte realisiert werden sollen. Es sei an dieser Stelle aber erwähnt, dass die Projektierungsarbeiten an den Projekten Bypass und Spange Nord im Gang sind. Die Federführung liegt beim Projekt Bypass beim ASTRA und beim Projekt Spange Nord beim Kanton Luzern.

Stadtrat von Luzern

