



Luzern, 14. Sept. 2020

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Ergebnis der Überprüfung Spange Nord und zum weiteren Vorgehen

Frage 1:

Das Ergebnis der Zweckmässigkeitsüberprüfung ist transparent und nachvollziehbar.

Stimmen Sie dieser Aussage zu?

Im Rahmen des Auftrages erfolgte die Zweckmässigkeitsüberprüfung den gängigen Standards. Nach unserer Meinung wurde aber der Auftrag viel zu eng formuliert und vorwiegend auf bauliche Massnahmen beschränkt. Andere mögliche Massnahmen wie z. B. eine Steuerung des Verkehrsflusses, konsequenten Bus-Priorisierungen, Tempo 30, usw. wurden nicht berücksichtigt.

Frage 2:

Sind Sie damit einverstanden, die ursprüngliche Variante Spange Nord (Vorprojekt optimiert), wie sie dem Kantonsrat am 8. Mai 2018 beim Beschluss über den entsprechenden Sonderkredit für die Planung dieses Vorhaben vorlag (vgl. Botschaft B 108 des Regierungsrates vom 7. November 2017), nicht mehr weiter zu verfolgen?

Ja.

Frage 3:

Mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof und einer Brücke über die Reuss (Reussportbrücke) kann ein Teil des Stadtverkehrs auf die Autobahn verlagert werden. Der südliche Abschnitt der Baselstrasse inklusive des Knotens Kreuzstutz und das Knotensystem Anschluss Luzern-Zentrum mit Kasernenplatz wird entlastet.

Diese Variante ist Teil der fachlichen Empfehlung aus der externen Überprüfung.

Sind Sie damit einverstanden, dieses Projekt (Inbetriebnahme Anschluss Luzern-Lochhof und Reussportbrücke) weiterzuverfolgen?

Nein, der Eingriff in das Landschaftsbild und die Lebensqualität ist zu gross und unverhältnismässig. Auch wird der Stadtverkehr nur unwesentlich entlastet.

Frage 4:

Der Abschnitt Schlossberg/Maihof ist bereits heute stark belastet. Auf der Friedentalstrasse zwischen Knoten Sedel und Schlossberg braucht es – unabhängig davon, ob der Anschluss Luzern-Lochhof in Betrieb genommen und die Reussportbrücke realisiert wird – geeignete Massnahmen, um die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für den öV und Langsamverkehr, zu verbessern. Diese sollen in einem separaten Projekt erarbeitet werden. Stimmen Sie dieser Empfehlung zur Erarbeitung eines separaten Projekts zu?

Ja, aber nicht mit dem geplanten Basisausbau. Dazu braucht es ein Mobilitätsmanagement und keine nachfrageorientierte Planung des motorisierten Individualverkehrs. Mit einem Gesamtverkehrskonzept soll aufgezeigt werden, wie durch geeignete Massnahmen (z. B. Tempo 30, Stauräume und zeitgemässer Verkehrsbeeinflussung vor dem Siedlungsgebiet) die Situation für die Quartierbevölkerung, den öV und Langsamverkehr bei den z. Teil engen Platzverhältnissen verbessert werden kann. Eine wichtige Rahmenbedingung dazu bildet das Leitbild der Stadt Luzern, in dem der Knoten Schlossberg als Quartierzentrum vorgesehen ist.

Frage 5:

Der Basisausbau sorgt nach der Inbetriebnahme des Bundesprojektes Bypass (ohne Autobahnanschluss Lochhof) mit Massnahmen im Schlossberg, an der Spitalstrasse, dem Kasernenplatz und am Kreuzstutz für ein funktionsfähiges Verkehrsnetz im Raum Luzern. Dabei wird aber kein Verkehr aus der Stadt auf die Autobahn verlagert.

Wollen Sie auf die fachliche Empfehlung aus der externen Überprüfung verzichten und stattdessen – zu vergleichbaren Kosten – die Stossrichtung Basisausbau weiterverfolgen?

Nein, denn dass mit dem Basisausbau ein funktionsfähiges Verkehrsnetz möglich ist, mag vielleicht für den MIV stimmen, für den öV und Langsamverkehr aber sicher nicht. Auch der Verzicht auf eine durchgehende Busspur zwischen Kupferhammer und Luzernerhof scheint dieser Logik zu folgen und ist für uns nur sehr schwer nachvollziehbar.

Ein Basisausbau, der mehr oder weniger dieselben Auswirkungen auf die Quartiere wie die Spange Nord hat, ist für uns sehr fragwürdig. Zudem befürchten wir, dass mit dem Ausbau sämtliche Optionen für die Spange Nord offengehalten werden und es sich dabei lediglich um eine erste Etappe handelt.

Frage 6:

Nach unserer Meinung wird beim Projekt Spange Nord und dessen Überprüfung dem MIV zu viel, der Lebensqualität, den Raumverhältnissen, dem öV und Langsamverkehr zu wenig Rechnung getragen. Dies ist auch mit der zugrundeliegenden, nachfrageorientierten MIV-Planung verbunden, die für den städtischen Bereich nicht zielführend und auch nicht mehr zeitgemäss ist. Statt einen massiven Strassenausbau sollten viel mehr organisatorische Massnahmen wie Tempo 30, Rückbau von zentralen Parkplätzen verbunden mit einem klugen Verkehrsmanagement (Sharing-Angebote, Mobility Pricing, etc.) und staufreie Fahrt für den Bus im Zentrum stehen.