



Regierungsrat

Luzern, 7. November 2017

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 413

Nummer: A 413
Protokoll-Nr.: 1192
Eröffnet: 11.09.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Keller Daniel und Mit. über das langfristige Verkehrsregime der Stadt Luzern

Zu Frage 1: Welche verkehrslenkenden Massnahmen könnten künftig umgesetzt werden, um ein Verkehrschaos in der Stadt Luzern bei Sperrung einer Fahrspur während längerer Zeit massgeblich zu vermindern?

Das Verkehrssystem in der Stadt Luzern ist in den Spitzenstunden auf den Hauptachsen weitgehend ausgelastet und es bestehen kaum Reserven. Störungen im System führen zu Staus mit Behinderung des öffentlichen und des privaten Verkehrs. Entsprechend sorgfältig werden für den baulichen Unterhalt notwendige Massnahmen geplant, wenn möglich nachts – ausserhalb der Spitzenstunden oder in der Ferienzeit – durchgeführt und mit entsprechenden Kommunikationsmassnahmen begleitet. Weiter notwendige Massnahmen wie Lotsendienst, Anpassungen beim öffentlichen Verkehr usw. werden im Rahmen der Detailprojektierung der Baumassnahme festgelegt.

Beim Projekt Seebrücke wurde die Bevölkerung durch die Stadt Luzern im Voraus über die Sanierungsarbeiten und die damit verbundenen Einschränkungen informiert. Insbesondere wurde auf die zu erwartenden Staus hingewiesen und zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr oder das Velo aufgefordert. Mit dem Einsatz von Verkehrslotsen wurde insbesondere das Blockieren von Kreuzungen verhindert.

Für die Verkehrslenkung steht insbesondere eine zeitgerechte Information im Vordergrund. Erfahrungsgemäss dauert es aber mindestens eine Woche, bis die Verkehrsteilnehmenden auf die neue Situation reagieren und ihr Verhalten anpassen (Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr oder das Velo, Anpassung der Routenwahl, Verzicht auf Fahrten, zeitliche Verlegung von Fahrten).

Zu Frage 2: Wie beurteilt der Kanton Luzern die Funktion der Spange Nord, um solche Staus zu verhindern beziehungsweise den innerstädtischen Durchgangsverkehr zu reduzieren?

Mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern wird der Verkehr durch die Stadt Luzern auf die Spange Nord verlagert und am Anschluss Lochhof auf die Stadtautobahn geführt. Dadurch reduziert sich die verkehrliche Belastung im Stadtzentrum, was eine Umwidmung von Verkehrsflächen und die Realisierung von durchgehenden Busspuren erlaubt. Unterhaltmassnahmen in der Stadt im Bereich der durchgehenden Busspuren werden sich stark vereinfachen.

Zu Frage 3: Welche konkreten Ergebnisse resultieren bis heute aus den Verhandlungen zwischen der Stadt und dem Kanton Luzern bezüglich der Planung und Realisierung der Spange Nord?

Das Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr wird durch den Kanton Luzern geplant und finanziert. Die Stadt Luzern ist in die Projektorganisation eingebunden. In seiner Stellungnahme zum Vorprojekt äusserte sich der Stadtrat Luzern kritisch zum Kantonsstrassenprojekt. Der Stadtrat anerkennt die substanzielle Prüfung seiner Anliegen durch den Kanton und punktuelles Entgegenkommen bei einigen der gestellten Gelin- gungsbedingungen. Er stellte aber in der Bilanz fest, dass aus seiner Sicht auch das überar- beitete und optimierte Vorprojekt keine für die Stadtbevölkerung zumutbare Verkehrslösung darstelle. Die gegenüber dem ersten Vorprojekt noch verbreiterte Flühmühlebrücke im Be- reich des Reussbogens wird von der Stadt Luzern für das Landschafts- und Stadtbild und für die Bevölkerung als nicht verträglich beurteilt und deshalb abgelehnt. Auch der grosse Stadt- rat befasste sich mit dem Projekt und überwies ein Postulat an den Stadtrat mit der Forde- rung, dass dieser sich für eine unterirdische Linienführung vom Friedental bis zum Schloss- berg einsetzen soll. Ein Austausch zwischen der Stadt Luzern (Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit) und dem Kanton Luzern (Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement) hat stattgefunden. Im Ergebnis beurteilt unser Rat das nun vorliegende Vorprojekt als gute Basis für eine Weiterbearbeitung zum Bauprojekt und beantragt Ihrem Rat einen Sonderkredit für die Projektplanung. Zusätzliche bauliche Elemente wie Tunnels oder Eindeckungen weisen einen zu geringen Nutzen auf und werden als nicht zielführend betrachtet. Für die städtebau- lich sensiblen Gebiete sind zweckmässige qualitätssichernde Planungsverfahren vorgesehen – so zum Beispiel ein Projektwettbewerb für die Fluhmühlebrücke und Testplanungen am Schlossberg und im Bereich der Zürichstrasse.

Zu Frage 4: Kann der Zeitplan in Bezug der Umsetzung der Spange Nord eingehalten wer- den?

Die Projektierung und der Bau der Spange Nord erfolgen in Abstimmung mit dem Projekt By- pass Luzern des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Dieses hat die Planungen für die nächste Phase bereits Anfang 2017 gestartet. Ziel ist eine koordinierte Auflage des Gesamt- systems Bypass Luzern im Jahr 2020. Aufgrund des budgetlosen Zustands und der kriti- schen Stellungnahme der Stadt Luzern kann die nächste Projektierungsphase der Spange Nord erst im Frühling 2018 gestartet werden. Wie stark sich diese Verspätung auf das Ge- samtprojekt auswirkt, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Eine Projek- tierungsdauer von zwei Jahren wird aber als eher kurz beurteilt.

Zu Frage 5: Wenn nein, was sind die Gründe – und mit welchen zeitlichen Verzögerungen muss gerechnet werden?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 4.

Zu Frage 6: Nach der Eröffnung der Spange Nord wird die Verkehrsführung durch die Stadt, das heisst vom Luzernerhof bis Pilatusplatz/Obergrund, nur noch einspurig geführt. Das Ver- kehrschaos war dieses Jahr unübersehbar, wenn nur noch eine Spur auf einem Teilstück zur Verfügung steht. Mit welcher Begründung glaubt der Kanton Luzern, dass die Nordtangente solche Missstände verhindern kann?

Das Konzept der Spange Nord beruht darauf, dass die verkehrliche Kapazität für den motori- sierten Individualverkehr (MIV) in der Stadt Luzern erhalten bleibt und der MIV nur verlagert

wird. Dem Leistungsabbau auf der Seebrücke stehen Ausbauten für die Spange Nord gegenüber, die diese Verlagerung über den neuen Anschluss Lochhof auf die Stadtautobahn erlauben.

Zu Frage 7: Welche konkreten Massnahmen plant der Kanton sonst noch nach einer möglichen Realisierung der Spange Nord, damit der staddurchquerende Verkehr, welcher durch andere Quartiere fahren muss, nicht behindert wird und somit Verkehrszusammenbrüche verhindert werden?

Mit der Realisierung des Gesamtsystems Bypass mit Spange Nord und den Massnahmen für den öffentlichen Verkehr verfügt die Agglomeration Luzern wieder über ein leistungsfähiges und stabiles übergeordnetes Verkehrssystem. Auch weiterhin werden aber zu den Hauptverkehrszeiten in der Stadt Luzern Kapazitätsengpässe bestehen, die den Einsatz von Verkehrsmanagementmassnahmen notwendig machen, wie sie als Bestandteil des Projekts Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen sind.

Die Strategie des Kantons zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist im kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm Luzern festgelegt. Der künftig entstehende Mehrverkehr soll gemäss richtungsweisender Festlegung M1 im kantonalen Richtplan 2015 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abgedeckt werden. Aber auch dem motorisierten Individualverkehr muss der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Gesamtsystem Bypass wird insbesondere der strassengebundene öffentliche Verkehr gefördert, die Anbindung an den schienengebundenen Verkehr gestärkt und die Verlagerung gefördert. Um den prognostizierten Mehrverkehr beim öffentlichen Verkehr von 40% bis 2035 abzudecken, braucht es den Durchgangsbahnhof Luzern.

Massnahmen für den Zeithorizont nach Inbetriebnahme des Gesamtsystems Bypass mit Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sind soweit bekannt im Bauprogramm für die Kantonsstrassen und dem Agglomerationsprogramm Luzern enthalten beziehungsweise werden in die künftigen Versionen dieser Programme eingearbeitet.