



Regierungsrat

Luzern, 7. November 2017

## ANTWORT AUF ANFRAGE

**A 328**

Nummer: A 328  
Protokoll-Nr.: 1193  
Eröffnet: 15.05.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

### **Anfrage Wettstein Daniel und Mit. über den Bypass mit Spange Nord - Nutzen für Luzern und Agglomeration**

Zu Frage 1: Welchen Nutzen zum Beispiel bei der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit bringt die Spange Nord für den Kanton und insbesondere für die Agglomeration und Stadt Luzern?

Durch die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof sowie der zuführenden Spange Nord kann ergänzend zum ausgewiesenen Nutzen des Bypasses für das Nationalstrassennetz folgender zusätzlicher Nutzen generiert werden:

- Der zusätzliche Autobahnvollanschluss Lochhof in der Agglomeration Luzern entlastet das bestehende Anschlusssystem und die zuführenden Kantonsstrassen.
- Die leistungsfähigen Autobahnanschlüsse binden die Agglomerationsgemeinden zuverlässig an das Autobahnnetz an.
- Die neue Ost-West-Verbindungsachse entlastet die bestehenden Achsen wie die Seebrücke oder die St. Karlibrücke (Spitalstrasse) und verbessert die Verfügbarkeit im Unterhalts- oder Ereignisfall.
- Durch die neue Brücke über die Reuss wird der Abschnitt Kreuzstutz - Spitalstrasse und Kreuzstutz - Baselstrasse wirksam entlastet. Auf aufwendige Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV) in diesem Abschnitt kann verzichtet werden.
- Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Spange Nord ermöglicht im Stadtzentrum die Umsetzung der Massnahmen für den öV. Mit durchgehenden Busspuren werden die Fahrplanstabilität und die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV verbessert. Es entstehen Reisezeitgewinne und es werden auch Angebotsausbauten zur Bewältigung der erwarteten Nachfragezunahme möglich.
- Der zuverlässige öV sichert die Anbindung an das übergeordnete Bahnnetz, insbesondere auch an den Durchgangsbahnhof Luzern.
- Die Verlagerung des städtischen Durchgangsverkehrs kann effizient über das Stadtautobahnssystem des Bundes abgewickelt werden und erfolgt zu einem grossen Teil unterirdisch (Friedentaltunnel, Reussporttunnel, Sonnenbergtunnel).
- Die Erreichbarkeit des Luzerner Kantonsspitals kann sowohl für den öV wie auch für den MIV und den Langsamverkehr verbessert werden.
- Für den Langsamverkehr wird die Achse Seebrücke aufgewertet und im Bereich der Spange Nord entsteht eine neue leistungsfähige Ost-Westachse.

Zu Frage 2: Erfolgt mit dem Projekt Spange Nord ein Leistungsausbau auf dem Strassenverkehrsnetz in der Stadt Luzern?

Mit der Spange Nord wird der städtische Strassenverkehr, insbesondere der MIV, umorganisiert. Es erfolgt eine Verkehrsverlagerung von der Achse Seebrücke auf die neue Achse Spange Nord (zentrumnahe Umfahrung) und die Stadtautobahn. Dadurch werden Leistungsausbauten des öV (durchgehende Busspuren) sowie Verbesserungen für den Langsamverkehr (Verbesserung im Bereich Seebrücke, neue Verbindungsachse entlang Spange Nord) möglich. Die zusätzlichen Verkehrskapazitäten auf der Spange Nord werden insbesondere durch die Umwidmung von MIV-Spuren zu Busspuren (Massnahmen für den öV als integraler Projektbestandteil) mit einer entsprechenden Reduktion der Kapazität für den MIV kompensiert. Mit den in das Projekt integrierten Verkehrsmanagementmassnahmen kann der MIV wirksam gelenkt werden. Mit dem Projekt erfolgt somit kein Leistungsausbau auf dem Strassennetz der Stadt Luzern.

Zu Frage 3: Welche Auswirkungen der Ausbauten für die Spange Nord entlang der heute stark befahrenen kantonalen Friedentalstrasse sind zu erwarten?

Bereits heute ist die Friedentalstrasse im Abschnitt Knoten Sedelstrasse bis Schlossberg eine stark befahrene städtische Hauptachse und als Kantonsstrasse eingereiht. Mit dem Projekt Spange Nord wird die verkehrliche Belastung gegenüber 2010 um rund 30 % auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 28'000 Fahrzeuge erhöht. Für das Projekt muss zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden dabei aufgezeigt und die erforderlichen Massnahmen festgelegt. Die Anforderung des Langsamverkehrs und des öV werden durch entsprechende Ausbauten berücksichtigt.

Im Abschnitt Friedhof Friedental bis Knoten Sedelstrasse ist die Friedentalstrasse heute eine schwach befahrene Gemeindestrasse 2. Klasse, wobei bereits mit dem geplanten Bau des Mitarbeiterparkhauses des Luzerner Kantonsspitals ein Teilausbau auf drei Fahrspuren im Bereich des Knotens Sedelstrasse stattfindet. Das Projekt Spange Nord sieht einen Ausbau der Friedentalstrasse mit weiterhin zwei Fahrspuren vor, wobei knapp die Hälfte neu unterirdisch im Tunnel Friedental geführt werden soll, um die Auswirkungen auf die Friedhofsanlage Friedental zu minimieren. Zusätzlich werden Anlagen für den Langsamverkehr angeordnet.

Zu Frage 4: In welchem Verhältnis steht das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern und die weitem aktuell erarbeiteten Gesamtverkehrskonzepte (z. B. Luzern Süd, Luzern Ost) zum Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern?

Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) ist ein gemeinsames Konzept von Kanton Luzern, Stadt Luzern, LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern und zeigt auf, wie die Verkehrssituation und die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der Projekte Gesamtsystem Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern verbessert und für die nahe Zukunft gewährleistet werden können. Das GVK ist auf das Bauprogramm 2015 bis 2018 für die Kantonsstrassen, den öV-Bericht 2014 bis 2017 und die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern abgestimmt.

Mit den Gesamtverkehrskonzepten Luzern Süd und Luzern Ost der Standortgemeinden und LuzernPlus erfolgt die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr für die entsprechenden Entwicklungsgebiete.

Zu Frage 5: Sieht der Regierungsrat Optimierungsmöglichkeiten im Projekt, um die durch die Stadt geforderte «stadtverträgliche Lösung» zu erreichen und zu welchen Kosten?

Im Rahmen des Vorprojekts werden die wesentlichen Elemente eines Projekts definiert, die dann zu einem Bauprojekt weiterbearbeitet werden. Das erste Vorprojekt aus dem Jahr 2014 wurde aufgrund der Rückmeldungen aus der im Sommer 2014 durchgeführten Vernehmlassung überarbeitet. Die Überarbeitung des Vorprojekts hat zum einen die Konzeption der Spange Nord bestätigt. Zum anderen konnten mit verschiedenen Projektanpassungen Anliegen aus der ersten Vernehmlassung aufgenommen werden. So wurde im überarbeiteten Vorprojekt zum Beispiel die Infrastruktur für den Rad- und Fussverkehr entlang der Spange Nord optimiert und der denkmalgeschützte Friedhof Friedental dank einem um 200 Meter längeren Tunnel besser vor Immissionen geschützt.

Aufgrund der Verlängerung des Friedental-Tunnels, der Verbreiterung der Fluhmühlebrücke und weiterer Massnahmen an der Friedental- und Zürichstrasse entstehen zusätzliche Kosten von rund 50 Millionen Franken. Insgesamt belaufen sich die Kosten für die Spange Nord und die Massnahmen für den öV gemäss aktuellem Stand damit auf rund 200 Millionen Franken.

Die Friedentalstrasse im Abschnitt Knoten Sedelstrasse bis Schlossberg bleibt weiterhin eine stark frequentierte städtische Hauptverkehrsachse. Abklärungen zu einer allfälligen unterirdischen Linienführung haben gezeigt, dass trotz sehr hoher Mehrkosten von geschätzten 100 Millionen Franken für einen rund 500 Meter langen Tunnel weiterhin etwa die Hälfte des Verkehrs oberirdisch geführt werden müsste. Die notwendigen Rampen und Portalsituationen werden städtebaulich äusserst kritisch beurteilt. Die Erstellung unter Betrieb würde grosse Anpassungen auch in den Seitenräumen und Gebäudeabbrüche bedingen. Eindeckungen oder Einhausungen auf kurzen Abschnitten würden einen sehr geringen Nutzen ausweisen. Auch hier sind die Portalsituationen kritisch. Auch dass der Langsamverkehr durch diese Eindeckungen geführt werden müsste, wird negativ beurteilt.

Unser Rat beurteilt 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 städtebaulich 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 6: Was würde ein Verzicht auf die Spange Nord für den öffentlichen Verkehr bedeuten, respektive welche alternativen Massnahmen müssten ergriffen werden?

In erster Linie bedeutete der Verzicht auf die Spange Nord, dass geplante Busspuren in der Stadt Luzern wie zum Beispiel zwischen dem Pilatusplatz und dem Luzernerhof aufgrund der Verkehrsbelastung nicht möglich wären oder dass – um die Verfügbarkeit des öV weiterhin sicherzustellen – an verschiedenen Stellen Ausbauten der heutigen Infrastruktur erforderlich würden. Zum Beispiel ist der Knoten Kreuzstutz mit der zuführenden Baselstrasse verkehrlich stark belastet. Ausbauten an der Baselstrasse sind kaum oder nur unter sehr hohen Kosten möglich. Auch wären Ausbauten für den öV auf der Friedentalstrasse zwischen Knoten Spitalstrasse bis zum Schlossberg erforderlich.