9. März 2021 **B 67**

Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern

Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme

Kanton Luzern | www.lu.ch

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Planungsbericht orientiert der Regierungsrat den Kantonsrat über die erfolgte technische Prüfung, die durchgeführte Vernehmlassung und das geplante weitere Vorgehen im Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern. Der Regierungsrat verzichtet auf die Weiterführung des Projekts zur Spange Nord. Bevor alternative Massnahmen angegangen werden, sollen die Ergebnisse des Projekts «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» abgewartet werden.

Für die weitere Bearbeitung des Projekts Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr im Rahmen des «Gesamtsystems Bypass Luzern» hat der Regierungsrat dem Kantonsrat am 7. November 2017 die Botschaft B 108 zum Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Projektplanung vorgelegt. Der Kantonsrat hat am 8. Mai 2018 den beantragten Kredit über 6,5 Millionen Franken für die weitere Planung des Projekts gesprochen. Gleichzeitig hat er weitere Abklärungen gefordert.

Das Projekt wurde in der Folge überprüft und das Ergebnis in eine breite Vernehmlassung gegeben. Nach einer Abwägung aller Interessen hat der Regierungsrat entschieden, vom bisherigen Projekt Spange Nord mit Kosten von rund 200 Millionen Franken Abstand zu nehmen. Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass es auch zum empfohlenen Projekt einer Reussportbrücke mit Inbetriebnahme des bestehenden Anschlusses Lochhof positive und negative Rückmeldungen gibt und – wie dies bei diesem Projektstand üblich ist – noch viele Fragen offen sind. Insbesondere nimmt die Regierung davon Kenntnis, dass das Projekt im Rahmen der Erarbeitung der kantonalen Mobilitätspolitik eingeordnet und beurteilt werden kann.

Sobald die strategischen Stossrichtungen aus dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» klar sind, lässt sich gestützt darauf festlegen, welche Vorhaben weiterzuverfolgen und in die Planung zu geben sind. Zu diesem Zeitpunkt wird sich auch zeigen, ob das Projekt Reussportbrücke mit Inbetriebnahme des bestehenden Anschlusses Luzern-Lochhof als Ergänzung zum Bypass Luzern zweckmässig ist oder ob andere Massnahmen zu bevorzugen sind. Eine Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof wäre frühestens 2036 möglich. Für die Entscheidungsfindung beim kantonalen Projekt besteht somit zeitlich keine Dringlichkeit. Zudem wird sich zeigen, welche zusätzlichen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Region Luzern zu treffen sind. Dazu soll auch der sich in Erarbeitung befindende Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2022–2025 Auskunft geben.

Inhaltsverzeichnis

1 Vorgeschichte 4

2 Projektierungskredit und Auftrag Kantonsrat 4

3 Abstimmung mit dem Projekt A2 / A14 Gesamtsystem Bypass Luzern 5

4 Umsetzung Auftrag Kantonsrat mittels Zweckmässigkeitsbeurteilung 5

5 Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung 6

5.1 Verzicht auf Spange Nord erfordert Ausbauten (Basisausbau) 6
5.2 Nur durchgehende Busspuren sind nicht funktionsfähig 6
5.3 Ursprüngliches Projekt Spange Nord ist nicht Bestvariante 6
5.4 Tunnelvarianten verbessern Bewertung der Spange Nord kurz nicht 7
5.5 Spange Nord lang mit sehr hohen Kosten und geringem Nutzen 8
5.6 Fachlich empfohlene Variante: Inbetriebnahme Anschluss Luzern-Lochhof mit Brücke über die Reuss 8

6 Politische Würdigung der Zweckmässigkeitsbeurteilung 9

7 Ergebnisse der Vernehmlassung 9

7.1 Ablauf der Vernehmlassung 9
7.2 Auswertung der Vernehmlassung 10

8 Weiteres Vorgehen 11

8.1 Verzicht auf Projekt Spange Nord 11
8.2 Abstimmung mit Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» 11
8.3 Berücksichtigung im Agglomerationsprogramm der 4. Generation 12

9 Antrag 12

Entwurf 13

Beilagen 14

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen einen Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern.

1 Vorgeschichte

Die Autobahnen A2 und die A14 stossen im Raum Luzern immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Überlagerung des überregionalen Transitverkehrs mit dem regionalen und lokalen Ziel- und Quellverkehr führt bereits heute zu Verkehrsüberlastungen. Hinzu kommt, dass sich das Verkehrswachstum in Zukunft fortsetzen dürfte. Um einerseits die Kapazität zu erhöhen und andererseits das Stadtzentrum zu entlasten und den öffentlichen Verkehr zu fördern, erarbeiteten Bund und Kanton von Mitte 2010 bis im September 2016 das Projekt «Gesamtsystem Bypass Luzern» mit dem Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» und dem Kantonsstrassenprojekt «Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr».

Das Gesamtsystem Bypass Luzern ist im Richtplan des Kantons Luzern verankert und gleichzeitig als Schlüsselmassnahme im Agglomerationsprogramm festgehalten. Das Projekt Spange Nord ist im Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019–2022 als Massnahme 146 «K 31, Luzern Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen» enthalten. Es liegt als Vorprojekt vor (Stand 2016).

2 Projektierungskredit und Auftrag Kantonsrat

Für die weitere Bearbeitung des Projekts in Abstimmung mit dem Nationalstrassenprojekt des Bundesamtes für Strassen (Astra) haben wir Ihnen dazu am 7. November 2017 die Botschaft B 108 zum Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Projektplanung vorgelegt. Unsere Erläuterungen zum Vorprojekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie zum Ergebnis der Vernehmlassung finden sich in dieser Botschaft (s. Kap. 3.3).

Ihr Rat hat am 8. Mai 2018 den von uns beantragten Kredit über 6,5 Millionen Franken für die weitere Planung des Projekts gesprochen. Gleichzeitig haben Sie weitere Abklärungen gefordert, und zwar mit folgendem Wortlaut (Kantonsblatt Nr. 19 vom 12. Mai 2018, S. 1545):

- Der Regierungsrat wird damit beauftragt, die Prüfung alternativer vorliegender Ideen wie z. B. eine mögliche Untertunnelung Schlossberg – Knoten Sedel, Verzicht auf den Bau der Fluhmühlebrücke, Verzicht auf die Spange Nord, ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen.
- Der Kantonsrat erwartet vom Regierungsrat ein klares Informations- und Kommunikationskonzept und die rasche Aufnahme von Gesprächen mit den betroffenen Anwohnern, Quartieren usw.

Das Dekret zum Projektierungskredit trat nach Ablauf der unbenützten Referendumsfrist am 12. Juli 2018 in Kraft.

3 Abstimmung mit dem Projekt A2 / A14 Gesamtsystem Bypass Luzern

Das generelle Projekt Bypass Luzern wurde durch das Bundesamt für Strassen (Astra) unter Einbezug der verkehrlichen Wirkung der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof mit Spange Nord erarbeitet. Das Astra erarbeitete ab 2017 auch das Ausführungsprojekt dazu. Zusammen mit dem Kanton Luzern wurde das Verkehrsmodell aktualisiert und das Projekt unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung des Anschlusses Luzern-Lochhof ausgearbeitet. Wegen der Verzögerungen beim Projekt Spange Nord entschied sich das Astra, das Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern mit einem Betriebszustand *ohne* Anschluss Luzern-Lochhof und *ohne* Spange Nord öffentlich aufzulegen. Diese Auflage ist im Juni 2020 erfolgt. Derzeit läuft das Bewilligungsverfahren beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek).

Dank diesem Vorgehen wird das Projekt Bypass mit dem neuen Tunnel Bypass, dem Ausbau Nord und der Ergänzung Süd vom Projekt der Spange Nord zeitlich und rechtlich entkoppelt, und es besteht für das Bundesprojekt kein Verfahrensrisiko mehr wegen der suspendierten Spange Nord. Ein allfälliges späteres Projekt zur Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof würde wieder ein neues Auflageverfahren bedingen. Eine Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof ist damit frühestens 2036 möglich. Für die Entscheidungsfindung beim kantonalen Projekt besteht somit zeitlich keine Dringlichkeit mehr.

Das Projekt Bypass ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) im aktuellen Ausbauschritt 2019 enthalten. Es wurde vom eidgenössischen Parlament verbindlich beschlossen, und die Finanzierung ist gesichert.

4 Umsetzung Auftrag Kantonsrat mittels Zweckmässigkeitsbeurteilung

Das für das Projekt verantwortliche Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) setzte die Weiterbearbeitung des Projekts Spange Nord zu einem Bauprojekt nach dem oben genannten Beschluss Ihres Rates aus. Zur Überprüfung des Projekts und allfälliger Alternativen wurde eine sogenannte Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) initiiert. Im Anhang 1 finden sich detaillierte Ausführungen zur ZMB, zum Vorgehen im konkreten Fall sowie zu den verwendeten Grundlagen und zur Dokumentation.

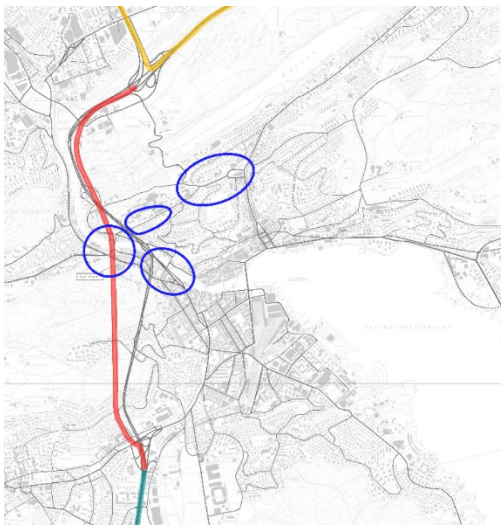
Mit der ZMB sollten ergebnisoffen, wie von Ihrem Rat gefordert, unter anderem folgende Aspekte geprüft werden:

- Variantenspektrum Korridor, Linienführung: Ist die aktuelle Linienführung die beste Variante?
- Elemente: Braucht es die Fluhmühlebrücke als Zubringer zum Anschluss Luzern-Lochhof? Wie verhält es sich mit einer weiterführenden Untertunnelung im Abschnitt Schlossberg bis Knoten Sedel?
- Spange Nord: Braucht es die Spange Nord als Schlüsselelement des Gesamtsystems Bypass?

5 Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung

Die im Rahmen der ZMB nach der Reduktion des Variantenfächers untersuchten Lösungen werden im Synthesebericht zusammenfassend wie folgt bewertet:

5.1 Verzicht auf Spange Nord erfordert Ausbauten (Basisausbau)



Mit dem sogenannten Basisausbau wird nach der Inbetriebnahme des Bundesprojekts Bypass (ohne Autobahnanschluss Luzern-Lochhof) für ein funktionsfähiges Verkehrsnetz im Raum Luzern, insbesondere auch für den öffentlichen Verkehr, gesorgt. Die Massnahmen am Schlossberg, an der Spitalstrasse, am Kasernenplatz und am Kreuzstutz bringen bedeutende bauliche Eingriffe mit sich und bewirken bei gleicher Verkehrsmenge keine Verkehrsentlastungen im Stadtgebiet. Die Kosten für den Basisausbau belaufen sich auf rund 85 Millionen Franken.

Abb. 1: Massnahmenbereiche (blau) für den Basisausbau

5.2 Nur durchgehende Busspuren sind nicht funktionsfähig

Die verkehrstechnische Prüfung der Variante «nur Umsetzung der durchgehenden Busspuren» zeigt auf, dass das Verkehrsnetz diese Massnahme bei einem Verkehrsaufkommen 2040 gemäss dem verwendeten Verkehrsmodell (vgl. Anhang 1) mit Bypass Luzern nicht ohne Einbussen verkraften könnte. Die damit einhergehende Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Hauptachse durch die Stadt würde zu einer Verkehrsverlagerung führen, welche den Verkehrsfluss am bereits kritischen Autobahnanschlussknoten Luzern-Zentrum zusätzlich verschlechtern würde. Weiter wären die Knoten Kreuzstutz und Schlossberg (einschliesslich Friedental- bis Sedelstrasse) überlastet.

Abb. 2: Ausdehnung der durchgehenden Busspuren

Die Weiterentwicklung der Variante hin zu einer funktionsfähigen Lösung ist mit den erwarteten Verkehrsmengen nicht möglich. Auch eine Berechnung mit reduzierter Nachfrage ändert nichts an dieser Einschätzung.

5.3 Ursprüngliches Projekt Spange Nord ist nicht Bestvariante

Das ursprüngliche Projekt Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Vorprojekt optimiert mit durchgehenden Busspuren, Spange Nord kurz) hat in der Schlussbewertung (Phase 3 der ZMB) nicht am besten abgeschnitten.

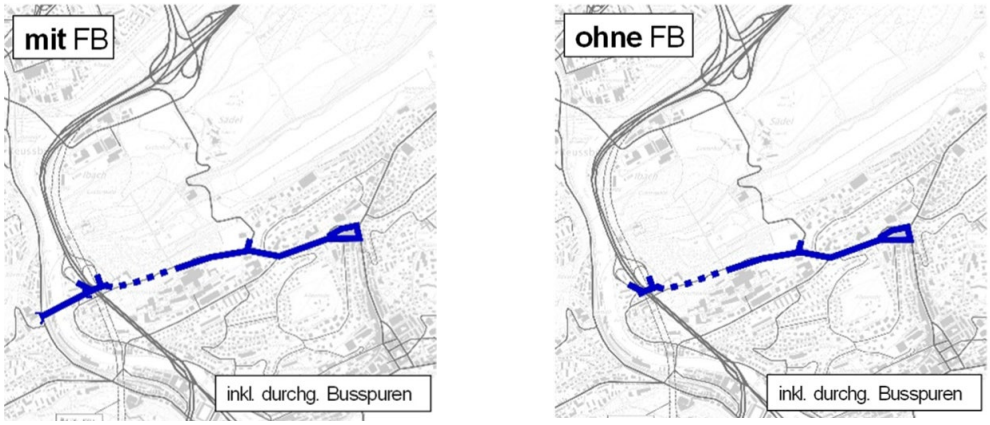


Abb. 3: Spange Nord kurz (gemäss Vorprojekt optimiert mit und ohne Fluhmühlebrücke)

Das Projekt erreichte im Variantenvergleich nach wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Kriterien – auch bei unterschiedlich starker Gewichtung der Kriterien – maximal den zweiten Rang. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass sich durch die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Umwidmung von Fahrspuren zugunsten des öffentlichen Verkehrs) Reisezeitverluste für den MIV ergeben. Die Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr respektive die Verlagerung des Verkehrs auf die Stadtautobahn würde in einigen Quartieren zu deutlichem Mehrverkehr mit entsprechenden negativen Auswirkungen führen. Ohne durchgehende Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof ergäbe sich zwar im Allgemeinen eine bessere Bewertung. Diese Variante käme aber einem Kapazitätsausbau gleich, was der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern sowie dem Projektziel nach einer Entlastung des Stadtzentrums vom MIV widerspricht. Die Gesamtkosten betragen 200 Millionen Franken oder 185 Millionen Franken, wenn auf die zugunsten der Stadt und des öffentlichen Verkehrs durchgehenden Busspuren im Stadtzentrum verzichtet würde.

Ein Verzicht auf die Fluhmühlebrücke bewirkt eine noch negativere Bewertung, da dadurch keine Entlastungen westlich der Reuss erreicht werden. Die Kosten reduzieren sich dafür auf 170 Millionen Franken oder 155 Millionen Franken, wenn gleichzeitig auf die durchgehenden Busspuren im Stadtzentrum verzichtet würde.

5.4 Tunnelvarianten verbessern Bewertung der Spange Nord kurz nicht

In dieser Variante wird die Spange Nord kurz, inklusive durchgehender Busspuren, um verschiedene Tunnellösungen im Bereich Rosenberg ergänzt, um das bestehende Strassensystem zu entlasten.

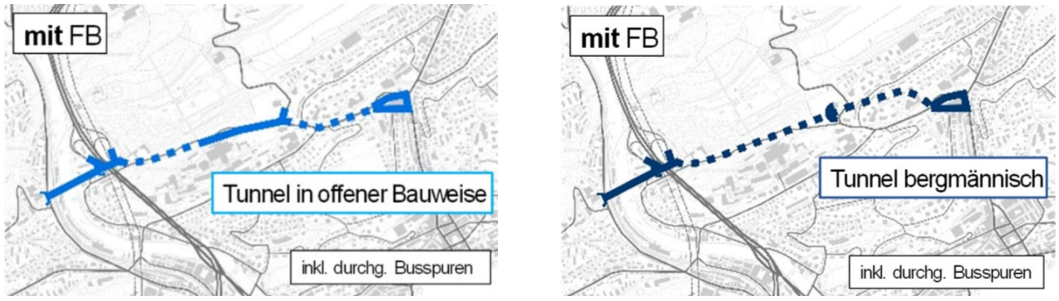


Abb. 4: Spange Nord kurz mit Tunnelvarianten Rosenberg

Der Mehrnutzen der Tunnellösungen ist minimal und rechtfertigt die hohen Zusatzkosten gegenüber der Spange Nord kurz mit offener Strassenführung im Bereich Rosenberg nicht. Es wäre mit Kosten von über 300 Millionen Franken zu rechnen.

5.5 Spange Nord lang mit sehr hohen Kosten und geringem Nutzen

In dieser Variante wird das Projekt der Spange Nord mit einem zusätzlichen Tunnel vom Schlossberg bis zum Verkehrshaus ergänzt.

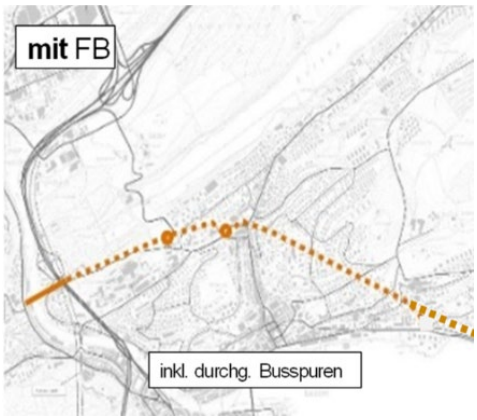


Abb. 5: Spange Nord lang

Bei der Variante Spange Nord lang ist die Verkehrsbelastung im zusätzlichen Tunnel von und zur Haldenstrasse mit rund 14'000 Fahrzeugen pro Tag relativ tief. Auf der Haldenstrasse ergäbe sich eine Verkehrsabnahme von rund 20 Prozent gegenüber 2017 und damit eine Verbesserung der Verkehrssituation auch auf dem Schweizerhofquai. Der Bereich Schlossberg/Rosenberg müsste aber ausgebaut werden, um einen stabilen Verkehrsfluss und Busbetrieb sicherstellen zu können. Die Gesamtkosten der Variante Spange Nord lang belaufen sich auf 920 Millionen Franken.

Die Spange Nord lang ist zu verwerfen, weil den sehr hohen Kosten dieser Variante nicht genügend Nutzen gegenübersteht.

5.6 Fachlich empfohlene Variante: Inbetriebnahme Anschluss Luzern-Lochhof mit Brücke über die Reuss

Abb. 6: Reussportbrücke

Mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof und einer Verbindung Richtung Westen an das bestehende Kantonsstrassennetz über eine neue Brücke (Reussportbrücke) könnte für die Stadt und Agglomeration Luzern als Ergänzung zum Projekt Bypass Luzern die beste Wirkung erzielt werden. Damit könnte ein Teil des Verkehrs auf der Achse Obergrund–Hirschengraben–Anschluss Luzern-Zentrum–Kreuzstutz–Fluhmühle auf die Autobahn verlagert werden.

Zusätzlich entstünde für den Velo- und Fussverkehr eine neue West-Ost-Verbindung über die Reuss. Die Kosten werden auf rund 40 Millionen Franken geschätzt. Der Zubringer in das Maihof-Quartier würde entfallen. Diese Lösung wird in der ZMB als Bestvariante empfohlen.

Abb. 7: Übersicht Projekt sowie Visualisierung Reussportbrücke

Hinweis: Zum Projekt Reussportbrücke liegt ein separates Faktenblatt vor, welches das Projekt und seine Auswirkungen im Detail beschreibt.

Im Gebiet Schlossberg braucht es in jedem Fall Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Entsprechende Massnahmen sind unabhängig von der empfohlenen Variante nötig. Sie können zeitlich unabhängig über das Bauprogramm für die Kantonsstrassen geplant und realisiert werden.

6 Politische Würdigung der Zweckmässigkeitsbeurteilung

Nach Abschluss der ZMB zum Projekt Spange Nord hat unser Rat eine umfassende Interessensabwägung vorgenommen. Neben dem Ergebnis aus der externen Überprüfung und der fachlichen Empfehlung galt es, auch gesellschaftliche, wirtschaftliche und ökologische Aspekte miteinzubeziehen.

Nach der Gesamtabwägung aller Interessen hat unser Rat entschieden, vom bisherigen Projekt Spange Nord mit Kosten von rund 200 Millionen Franken Abstand zu nehmen und die empfohlene Variante Reussportbrücke als neuen Lösungsansatz weiterzuverfolgen, da sie unter Berücksichtigung aller Nachhaltigkeitskriterien (Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt) gemäss ZMB einen klaren Mehrwert aufweist. Wir haben aber auch beschlossen, dass die Mitwirkung der Interessengruppen bei Schlüssel-Infrastrukturprojekten verstärkt werden soll. Aus diesem Grund hat unser Rat das BUWD beauftragt, das Ergebnis der externen Überprüfung in eine breite Vernehmlassung zu geben mit dem Ziel, im Anschluss daran Ihrem Rat unsere abschliessende Haltung in einem Planungsbericht darzulegen und zu begründen.

7 Ergebnisse der Vernehmlassung

7.1 Ablauf der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 5. November 2019 bis zum 30. September 2020, begleitet von einer zweiteiligen Informationsveranstaltung am 19. November 2019 im Verkehrshaus Luzern für die Mitglieder der «Info-Gruppe Spange Nord» und für die interessierten Grundeigentümerinnen und -eigentümer einerseits sowie für die Öffentlichkeit andererseits.

Gegenstand der Vernehmlassung waren der «Bericht für die Vernehmlassung - Überprüfung Projekt Spange Nord» vom 15. Oktober 2019, der Synthesebericht (revidiert Nov. 2019) sowie verschiedene Unterlagen aus der Bearbeitungsphase. Es

bestand die Möglichkeit, Fragen zu den Unterlagen zu stellen. Diese wurden Mitte Februar 2020 beantwortet.

Zur Vernehmlassung wurde ein Formular mit fünf Fragen abgegeben. Weiter bestand die Möglichkeit für eigene Bemerkungen.

Folgende zur Vernehmlassung eingeladenen Stellen haben eine Stellungnahme eingereicht:
- 8 Gemeinden und Gemeindeverbände (von 20 eingeladenen Stellen),
- 7 kantonale Parteien (inkl. EVP Luzern),
- 6 Mobilitätsorganisationen (von 6 eingeladenen Stellen),
- 6 Quartiervereine mit dem Verband der Quartiervereine (von 15 eingeladenen Stellen),
- 13 weitere Organisationen (hier teilweise auch durch Organisationen ausserhalb der formellen Einladung) sowie
- das Astra und der Verkehrsverbund Luzern.

Weiter haben sich 34 Grundeigentümerinnen und -eigentümer sowie 124 Interessierte eingebracht. Von rund der Hälfte der Interessierten wurden Standardschreiben der Gegenbewegung Spange Nord oder anderer Organisationen eingereicht.

7.2 Auswertung der Vernehmlassung

Während FDP und CVP die Überarbeitung des Projekts loben und die Reussportbrücke mit Anschluss Luzern-Lochhof realisieren wollen, fordern SP, GLP und Grüne sowohl den Verzicht auf die Reussportbrücke wie auch auf die Massnahmen des Basisausbaus. Das ursprüngliche Projekt Spange Nord will nur die SVP weiterbearbeiten, obwohl auch sie dem Projekt Reussportbrücke höhere Chancen einräumt.

Der Stadtrat Luzern lehnt die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Luzern-Lochhof und dessen Erschliessung mit der Reussportbrücke ab. Die neue Variante ohne durchgehende Busspuren (Kriens–Luzernerhof) fokussiere zu stark auf den Autoverkehr und bringe der Stadt nur wenig Nutzen (Anbindung Littau an die Autobahn, Entlastung der Baselstrasse und der benachbarten Autobahnanschlüsse), greife aber stark in den Lebensraum ein. Es gebe stadtverträglichere Lösungen, um die Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration zu gewährleisten. Ansätze zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, damit die Stadt schnell und zuverlässig erreichbar sei, seien nicht ersichtlich. Für den Stadtrat ist die Förderung des Bus- und Veloverkehrs aber wichtiger als die des Autoverkehrs zu Stosszeiten. Er begründet dies mit dem knappen Platz in der Stadt und mit dem Klimaschutz. Das Reussportbrücke-Projekt würde aber den Autoverkehr statt eine Verlagerung auf den Bus- und Veloverkehr fördern. Die Alternative des Basisausbaus wird ebenfalls abgelehnt.

Weitere Gemeinden (Ebikon, Emmen, Root, Horw) und die regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und Region West sind mit dem Verzicht auf die Spange Nord eher einverstanden, stehen der Reussportbrücke und noch mehr dem Basisausbau aber kritisch gegenüber. Für die LuzernOst-Gemeinden ist die Spange Nord weiterhin eine zu prüfende Option.

Das Astra nimmt von den Abklärungen zur Spange Nord zustimmend Kenntnis und bestätigt seine Haltung, dass das kantonale Projekt losgelöst vom Projekt Bypass,

aber mit inhaltlicher und zeitlicher Koordination erarbeitet werden kann. Es befürwortet die Reussportbrücke und die dadurch ermöglichte Inbetriebnahme des bestehenden Autobahnanschlusses Luzern-Lochhof.

Die Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz, der KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern sowie die City-Vereinigung Luzern sprechen sich eher für die Spange Nord aus, stehen aber auch hinter der Reussportbrücke. Der Verkehrsverbund Luzern lehnt die Reussportbrücke wie auch den Basisausbau ab. Mobilitätsorganisationen wie TCS, ACS und Astag halten an der Spange Nord fest, begrüssen aber auch die Reussportbrücke, während VCS und Pro Velo sowohl die neue Brückenlösung als auch den Basisausbau verwerfen.

Die betroffenen Quartiervereine lehnen bauliche Eingriffe (Spange Nord, Reussportbrücke, Basisausbau, Massnahmen am Schlossberg) ab. Desgleichen auch weitere Organisationen wie die Gegenbewegung Spange Nord, die «IG Reussport nein», der WWF Luzern und die IG Stadtentwicklung. Verbesserungen fordern sie für den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und den Fussverkehr.

Im Anhang 2 findet sich eine Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den fünf gestellten Fragen.

Die «IG Reussport nein» hat mit Beginn der Vernehmlassung bei der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) ein Expertengutachten zum Synthesebericht «Spange Nord» in Auftrag gegeben, das am 29. Januar 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde (vgl. dazu auch Anhang 3). Verschiedene Rückmeldungen nehmen Bezug auf dieses Gutachten.

Die Annahme der städtischen Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» gilt es ebenfalls zu berücksichtigen.

8 Weiteres Vorgehen

8.1 Verzicht auf Projekt Spange Nord

Unser Rat sieht das Ergebnis der Überprüfung des Projekts Spange Nord durch die Vernehmlassung bestätigt und verzichtet auf eine Weiterverfolgung des Projekts Spange Nord. Die kantonalen Planungsinstrumente (Richtplan, Agglomerationsprogramm, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Planungsbericht öffentlicher Verkehr) sollen mit der nächsten Revision entsprechend angepasst werden.

8.2 Abstimmung mit Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern»

Wir nehmen zur Kenntnis, dass auch das empfohlene Projekt Reussportbrücke mit Inbetriebnahme des bestehenden Anschlusses Luzern-Lochhof Befürworter wie Gegner kennt, dass viele Fragen offen sind und dass das Projekt gestützt auf die vorliegenden Grundlagen noch nicht abschliessend eingeordnet und beurteilt werden kann. Dies betrifft auch weitere auf dem Stadtgebiet geplante Bauvorhaben, etwa im Gebiet Schlossberg oder was die Realisierung von durchgehenden Busspuren betrifft. Die Stadt Luzern hegt grundsätzlich grosse Bedenken, was bauliche Eingriffe betrifft, und verlangt grösstmögliche Quartierverträglichkeit. Weiter besteht in Bezug auf das Projekt Bypass zeitlich keine Dringlichkeit für einen Entscheid zum Projekt Reussportbrücke. Der Anschluss Luzern-Lochhof kann nach dem Abschluss des Projekts Bypass Luzern frühestens 2036 in Betrieb genommen werden, der Pla-

nungsbeginn muss so nicht vor 2025 erfolgen. Zudem wird sich zeigen, welche zusätzlichen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Region Luzern zu treffen sind. Dazu soll auch der sich in Erarbeitung befindende Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2022–2025 Auskunft geben.

Unser Rat hat den Auftrag erteilt, eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie für den ganzen Kanton Luzern zu erarbeiten. Mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» sollen die grundlegenden Stossrichtungen einer Mobilitätsstrategie innerhalb des Kantons Luzern definiert werden. Ein zentraler Bestandteil davon ist auch die Neugestaltung und Verankerung der Instrumente zur Umsetzung dieser Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern. Von den strategischen Stossrichtungen sollen schliesslich Massnahmen abgeleitet und bestimmt werden. Zeitlich ist das Projekt mit der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans abgestimmt, welche in den Jahren 2020 bis 2024 durchgeführt werden soll.

Das BUWD wird ergänzend (unter Einbezug der Empfehlungen im Schlussbericht zur Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern) eine gesamtverkehrliche Studie mit Fokus auf die kantonalen Mobilitätsbedürfnisse auslösen, um die künftige Entwicklung des Verkehrssystems vertieft zu analysieren. Denn aus kantonaler Sicht ist es zentral, dass die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Luzern für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermassen funktioniert und deren Erreichbarkeit insgesamt sichergestellt wird.

8.3 Berücksichtigung im Agglomerationsprogramm der 4. Generation

Im März 2019 hat unser Rat die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Luzern der 4. Generation (AP LU 4G) beschlossen, welches Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2024 und 2028 enthalten wird. Das AP LU 4G baut auf der Gesamtkonzeption der früheren Generationen auf und stellt eine gezielte Weiterentwicklung dar. Es enthält das aktualisierte Zukunftsbild, den Handlungsbedarf, die differenzierten Teilstrategien sowie die verschiedenen (neuen oder weiterentwickelten) Massnahmen. Das Agglomerationsprogramm soll Mitte 2021 beim Bund eingereicht werden. Im Entwurf zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird auf die Überprüfung des Projekts Spange Nord und den vorliegenden Planungsbericht dazu verwiesen. Abgebildet wird in dieser rollenden Planung der aktuelle Planungsstand – also ohne Spange Nord/Süd, aber mit den Projekten am Schlossberg, Kreuzstutz, Kasernenplatz und bei der Reussportbrücke.

9 Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, unseren Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern in zustimmendem Sinn zur Kenntnis zu nehmen.

Luzern, 9. März 2021

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Reto Wyss
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

Entwurf

Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in den Bericht des Regierungsrates vom 9. März 2021,

beschliesst:

1. Vom Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Die Präsidentin:
Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

Anhang 1	Überprüfung des Projekts Spange Nord mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)
Anhang 2	Auswertung der Vernehmlassung
Anhang 3	Gutachten der «IG Reussport nein»

Überprüfung des Projekts Spange Nord mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)

Das Projekt und allfällige Alternativen wurden mit einer sogenannten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) überprüft. Nachfolgend finden Sie die wichtigsten Informationen zur ZMB und zu ihrer Anwendung im Projekt Spange Nord.

Was ist eine ZMB?

Eine ZMB ist eine technische und rechtliche Überprüfung verschiedener Varianten in einem Verkehrsprojekt. Alle denkbaren Varianten zur Lösung eines Verkehrsproblems werden systematisch und umfassend beurteilt. Zunächst wird ein breiter Variantenfächer erarbeitet, der im Verlauf des Verfahrens sukzessive reduziert wird. Die Ausscheidung der Varianten erfolgt fachlich abgestützt und mittels anerkannter Beurteilungsmethoden.

Die Überprüfung erfolgt nach dem Grundsatz «vom Groben zum Detail» und gliedert sich in drei Bearbeitungsphasen. Das Resultat ist im Idealfall eine Bestvariante, die im Synthesebericht empfohlen wird. Manchmal werden auch mehrere Varianten für die weitere Planung empfohlen. Diese müssen im Verhältnis zu den anfallenden Kosten einen grossen Nutzen aufweisen.

Die drei Phasen sind:

1. **Situationsanalyse, Zieldefinition und Variantenfächer**
   Die Situation wird analysiert und Ziele werden definiert. Der Variantenfächer wird entwickelt und grob beurteilt. Erste Varianten werden verworfen.
2. **Machbarkeitsprüfung und Kostenschätzung**
   Die Machbarkeit (technisch, verkehrlich sowie umweltrechtlich) wird geprüft. Erste Kostenschätzungen sowie flankierende Massnahmen werden erarbeitet. Weitere Varianten werden verworfen.
3. **Nutzen und Kosten, Diskussion und Bestvariante**
   Für jede Variante wird eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt. Sensitivitätsbetrachtung aller Varianten. Diskussion einer Bestvariante.

Strassenbau- und Verkehrsprojekte sind komplex. Oft stossen die langen Planungsprozesse und Abklärungen auf Unverständnis oder auch auf Widerstände bei verschiedenen Interessengruppen. Gleichzeitig wächst der Wunsch, frühzeitig informiert zu werden oder mitbestimmen zu können. Der gesamte Prozess muss deshalb von einem transparenten Informationsfluss getragen sein. Ein möglichst aktiver Einbezug der lokalen Bevölkerung, der betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer, des Gewerbes, der Standortgemeinden sowie weiterer Interessengruppen, wie politischer Parteien, Verbände usw., fördert breit abgestützte Lösungen und eine hohe Akzeptanz.

Verkehrsprojekte sind langfristige Investitionen, die zukünftigen Entwicklungen Rechnung tragen müssen. Auf der Basis statistischer Daten und mithilfe anerkannter Methoden wird die räumliche Entwicklung sowie die zukünftige Einwohner- und Beschäftigtenzahl bestmöglich prognostiziert. Ebenso werden Annahmen zum zukünftigen Mobilitätsverhalten getroffen und in Verkehrsmodellen abgebildet. Diese Grundlagen erlauben es, die Varianten hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen und ihres verkehrlichen Nutzens zu beurteilen.

Prognosen sind stets unsicher. Das Mobilitätsverhalten kann sich infolge von Trends auch verändern. Beispielsweise die voranschreitende Automatisierung und Digitalisierung werden unsere Zukunft mitbestimmen. In einer Sensitivitätsbetrachtung werden die erarbeiteten Varianten anhand der unterschiedlichen Mobilitätsszenarien eingeschätzt und gegeneinander abgewogen.

Mit einer ZMB soll die beste Variante zur Lösung eines Verkehrsproblems ermittelt werden. Dies ist aber nicht zwingend diejenige Lösung, die dereinst auch realisiert wird. Oft stellt sie den Ausgangspunkt dar, von dem aus die nächsten Planungs- und Entscheidungsprozesse gestartet werden. Insbesondere im politischen Prozess spielen die baulichen und umweltrelevanten Auswirkungen, die Kosten und nicht zuletzt die breite Akzeptanz in der Bevölkerung eine wichtige Rolle.

Demokratische Entscheidungen können dazu führen, dass eine sehr aufwendige und kostenintensive Bestvariante nur zeitlich gestaffelt oder gar nicht realisiert werden kann. Das Ziel einer ZMB ist dann erreicht, wenn Empfehlungen aus dem Synthesebericht demokratisch legitimiert umgesetzt werden können und ein Verkehrsproblem nachhaltig gelöst ist.

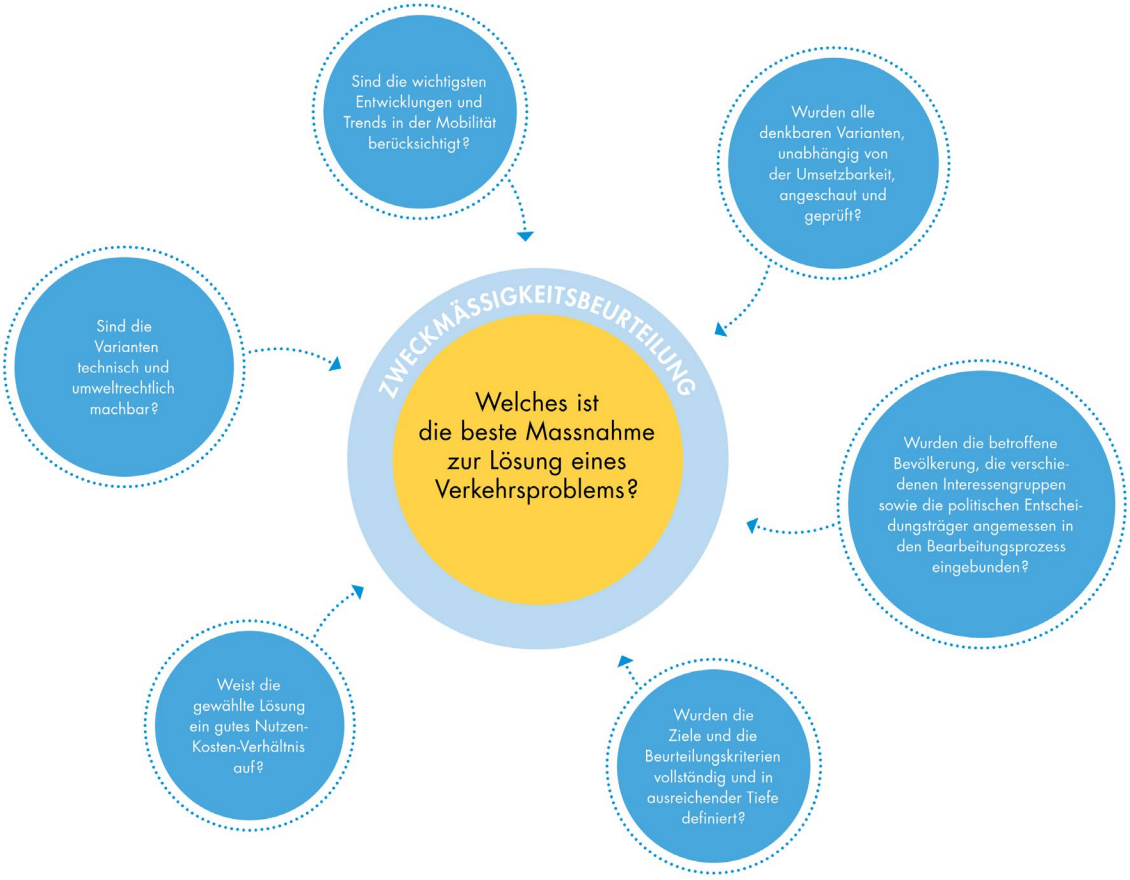


Abb. 1: Auszug aus dem Flyer «Was ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)?», Kanton Luzern, September 2019

Überprüfung Projekt Spange Nord mittels ZMB

Eine ZMB wird im Normalfall zu Beginn eines Projekts durchgeführt. Das geschah denn auch 2004 bis 2006 mit Ergänzungen 2008 und 2009 für das Gesamtsystem Bypass Luzern, aber ohne separate Betrachtung des kantonalen Projektteils. Für diesen wurde mit dem Projektstart 2011 eine Vorstudie zur Linienführung durchge-

führt, die dann zu einem Vorprojekt ausgearbeitet wurde (siehe dazu die Erläuterungen in der Botschaft B 108). Aufgrund dieser Ausgangslage wurde das ZMB-Verfahren in Absprache mit den beauftragten externen, unabhängigen Planungsbüros leicht angepasst.

Die ergebnisoffene Überprüfung mittels ZMB wurde von einer verstärkten Projektkommunikation begleitet. So wurde der Fortschritt der Überprüfung jeweils der zuständigen Verkehrs- und Baukommission des Kantonsrates (VBK) unterbreitet. Zur Förderung der direkten Information wurde eine «Info-Gruppe Spange Nord» – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Luzern, der Agglomerationsgemeinden, Quartiervereine, Verbände sowie der kantonalen Verwaltung und weiteren Interessensvertretern – gebildet und regelmässig über den Fortschritt der Überprüfung informiert. Mit der Info-Gruppe wurden zudem zwei Anlässe zum Stand der Überprüfung durchgeführt.

Verkehrsprognosen und Verkehrszahlen

Die Hauptarbeiten der ZMB erfolgten vom Herbst 2018 bis Mitte 2019. Das neue Gesamtverkehrsmodell für den Kanton Luzern (GVM-LU) steht erst seit Mitte 2020 zur Verfügung. Aus Zeit- und Effizienzgründen, aber auch im Sinn der Vergleichbarkeit mit dem Auflageprojekt A2 / A14 Bypass Luzern des Bundes wurde daher mit dem bestehenden Verkehrsmodell weitergearbeitet und dieses soweit erforderlich verfeinert. Unterschiedliche Prognoseszenarien wurden mittels Sensitivitätsanalyse berücksichtigt.

Das Verkehrsmodell des Kantons Luzern (KVM-LU) aus dem Jahr 2005 basiert auf den aktuellsten damals verfügbaren Zahlen des Bundes sowie den Ergebnissen der Befragung Mikrozensus Mobilität und Verkehr MZMV 2000. Der Mikrozensus wird vom Bund alle fünf Jahre durchgeführt. Alle drei bis fünf Jahre wird das Modell aktualisiert und weiterentwickelt. Dabei werden das Netzangebot ergänzt und die Verkehrsbeziehungen bzw. -belastungen anhand von aktuellen Zählungen, Siedlungsdaten und Aussenverkehrsbeziehungen ermittelt.

Für die Projektüberprüfung Spange Nord wurde das Modell mit den Verkehrszahlen 2017 kalibriert, mit weiteren aktuellen Grundlagen, wie beispielsweise den Siedlungsdaten, hochgerechnet und insbesondere wurde die Fahrtenstruktur anhand des Mikrozensus 2015 überprüft und angepasst.

Zusätzlich wurde aufgezeigt, wie sich die Verkehrsverlagerungen durch das Projekt bei einem tieferen Wert der Verkehrsprognose verändern (Annahme kein Verkehrswachstum gegenüber 2017; siehe dazu auch Synthesebericht, Kapitel 6.4, Sensitivitätsanalyse Verkehrsnachfrage).

Dokumentation der ZMB

Der Prozess und die Ergebnisse der ZMB sind in einem sogenannten Synthesebericht zusammengefasst. Aus dem methodischen Variantenvergleich ergibt sich eine fachliche Empfehlung als Ergebnis der ZMB.

Der Synthesebericht basiert auf den Arbeitsberichten zu den einzelnen Phasen. Die untersuchten Varianten sind in Übersichtsplänen dargestellt. Sämtliche Unterlagen finden sich auf der Webseite des Kantons Luzern.

Anhang 2

Auswertung der Vernehmlassung

Für die Vernehmlassung wurde ein Formular mit fünf Fragen abgegeben. Dieses konnte auch online ausgefüllt und eingereicht werden. Nachfolgend eine Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den einzelnen Fragen.

***Frage 1:** Das Ergebnis der Zweckmässigkeitsüberprüfung ist transparent und nachvollziehbar. Stimmen Sie dieser Aussage zu?*

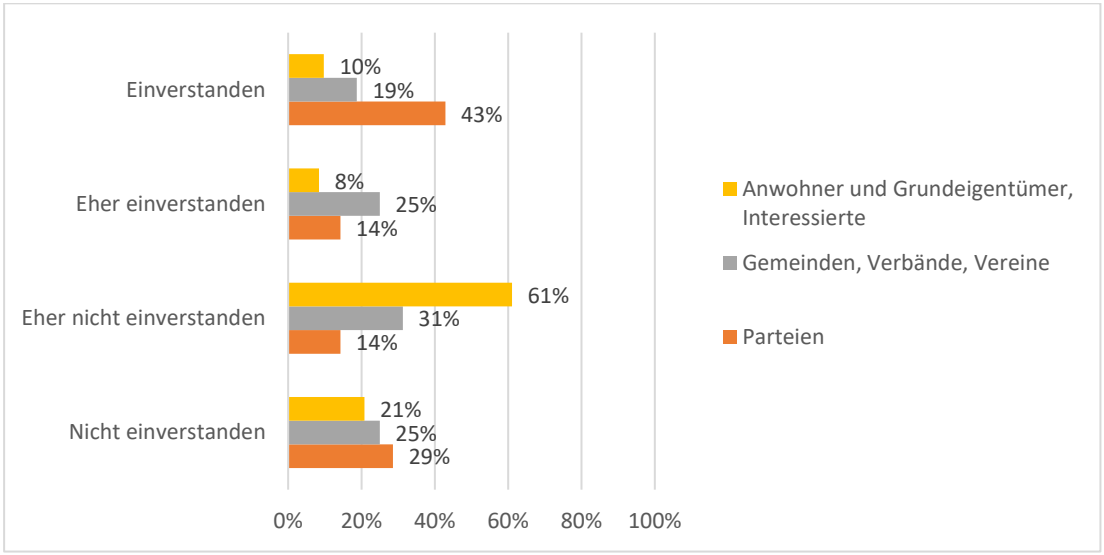


Abb. 8: Beantwortung Frage 1, Nachvollziehbarkeit Überprüfung

Vor allem von Interessierten (Standardschreiben) und verschiedenen Mobilitätsorganisationen wird bemängelt, dass die Mobilitätsgrundlagen nicht ersichtlich und die Werte zu hoch angesetzt und die Grundlagen der Bewertung nicht ersichtlich seien. Weiter sei ein Verzicht auf die Spange Nord nicht geprüft worden. Es brauche ein Mobilitätsmanagement und keine nachfrageorientierte Planung. Weiter wird auch auf den Bericht der Fachhochschule Nordwestschweiz (siehe dazu Kap. 7.2 dieses Planungsberichtes) verwiesen.

Von Seiten der Gemeinden, der Stadt Luzern und der Mehrheit der Parteien werden die vorliegenden Unterlagen für die Beurteilung der konkreten Fragestellung grossmehrheitlich als genügend angesehen.

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 weiterzuverfolgen?*

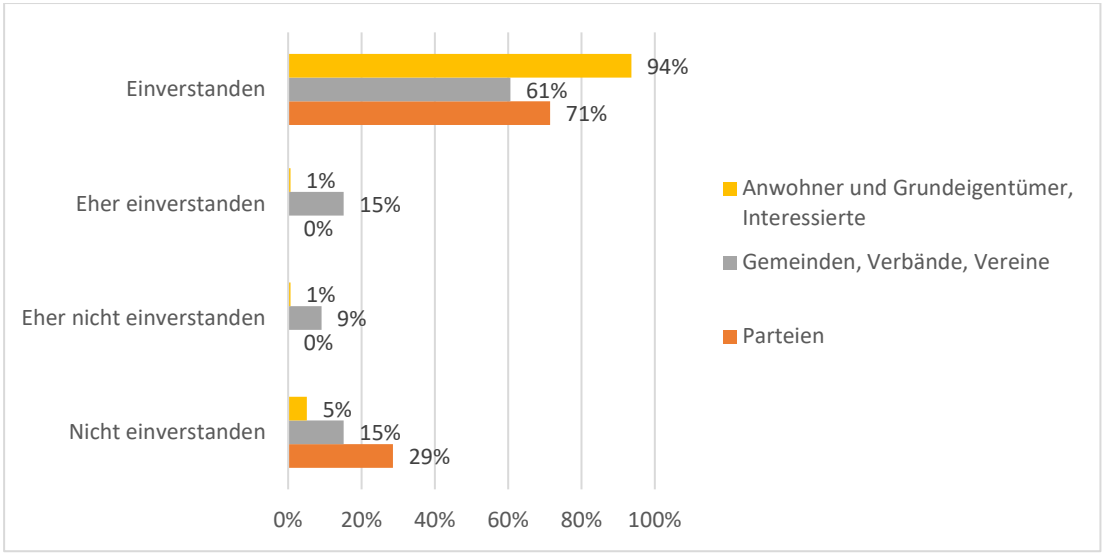


Abb. 9: Beantwortung Frage 2, Verzicht auf Projekt Spange Nord

Diese Frage wird von der grossen Mehrheit der Teilnehmenden bejaht. Eine negative Stellungnahme kommt von der SVP und der EVP Luzern, vom Gemeindeverband Region Luzern West, der Gemeinde Inwil, vom ACS, vom TCS, vom Astag Zentralschweiz, vom KGL und von der IHZ. Diese bedauern den Verzicht auf eine umfassende Optimierung der Verkehrssituation in Luzern und auf eine gute Anbindung des Kantonsspitals.

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?*

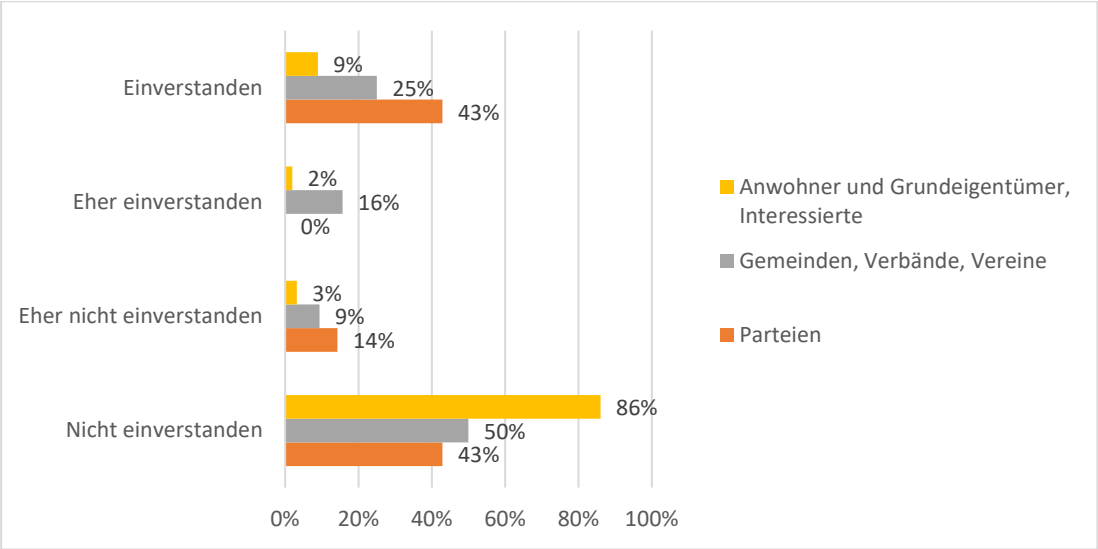


Abb. 10: Beantwortung Frage 3, Projekt Reussportbrücke

Diese Frage wird insgesamt mehrheitlich negativ beantwortet, dies vor allem in der öffentlichen Mitwirkung (Standardschreiben). Auch die Stadt Luzern äussert sich ablehnend. Der Entwicklungsträger LuzernPlus stuft den Nutzen des neuen Projekts als eher gering ein. Der Verkehrsverbund Luzern vermisst Massnahmen für den öffentlichen Verkehr.

Vorteile des Projekts sehen die umliegenden Gemeinden (Horw, Emmen, Ebikon), die FDP, die CVP und die SVP, der ACS, der Astag Zentralschweiz, der KGL sowie die City-Vereinigung Luzern.

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 öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr, zu verbessern. Diese sollen in einem separaten Projekt erarbeitet werden. Stimmen Sie dieser Empfehlung zur Erarbeitung eines separaten Projekts zu?*

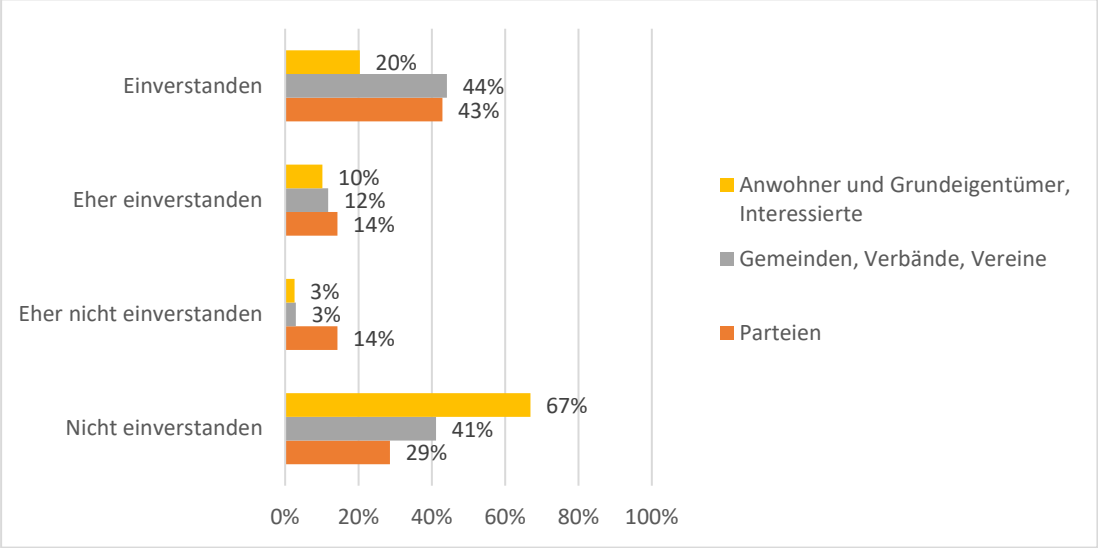


Abb. 11: Beantwortung Frage 4, Ausbau Abschnitt Schlossberg/Maihof

Grossmehrheitlich werden Massnahmen am Schlossberg abgelehnt (Standardschreiben). Es sei ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten, es brauche keine Ausbauten aufgrund einer nachfrageorientierten Planung.

Der Stadtrat Luzern sieht Handlungsbedarf, insbesondere für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr, sieht die Lösung aber eher bei betrieblichen und nur zu einem geringen Teil bei baulichen Massnahmen.

Eine Verbesserung der betrieblichen Situation am Schlossberg wird auch von verschiedenen weiteren Stellen gefordert, wobei der Fokus je nach Interessenlage auf den MIV, den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr gelegt wird. Generell eingefordert wird eine stadtverträgliche Planung. Die Planung solle auf der Basis eines Mobilitätskonzepts so bald als möglich angegangen werden.

Frage 5: *Der Basisausbau sorgt nach der Inbetriebnahme des Bundesprojekts Bypass (ohne Autobahnanschluss Luzern-Lochhof) mit Massnahmen am 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?*

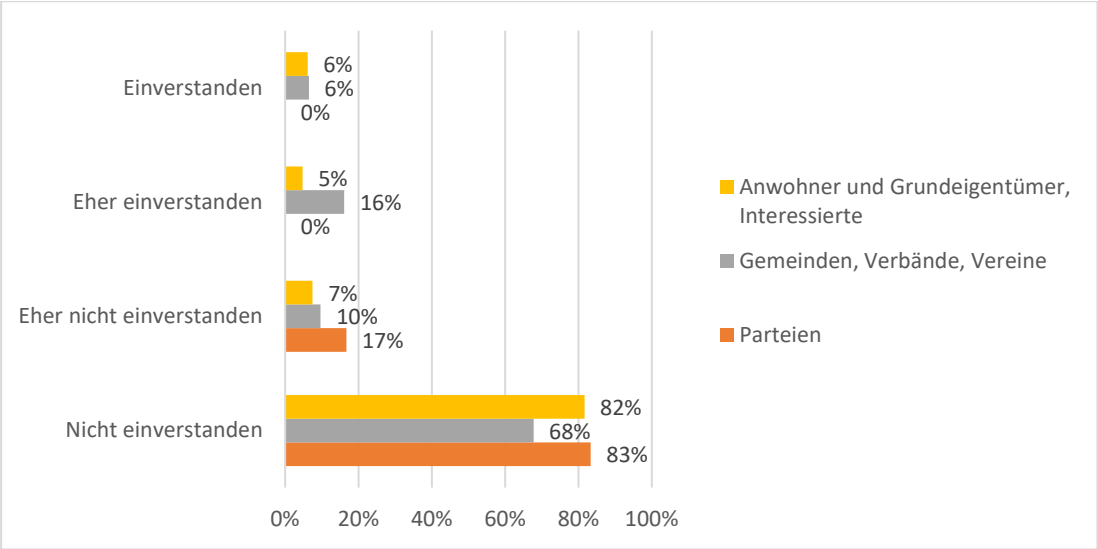


Abb. 12: Beantwortung Frage 5, Alternative Basisausbau

Diese Massnahmen werden grossmehrheitlich abgelehnt. Der Basisausbau beruhe auf einer veralteten Prognose, und die baulichen Massnahmen stellten einen zu grossen Eingriff in die Stadt dar. Abgelehnt werden diese Massnahmen aber auch von einer Mehrheit der Befürworterinnen und Befürworter der neuen Reussportbrücke, da sie mit dieser nicht mehr vollumfänglich erforderlich wären.

Gutachten der «IG Reussport nein»

Die «Interessensgemeinschaft Reussport nein» hat mit Beginn der Vernehmlassung bei der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) ein Expertengutachten zum Synthesebericht «Spange Nord» in Auftrag gegeben. Die Begutachtung erfolgte durch Prof. Dr. Alexander Erath von der Fachhochschule Nordwestschweiz (Teil Modell) und durch Prof. Dr. Kay Axhausen von der ETH Zürich (Teil ZMB). Das Gutachten vom 28. Januar 2020 wurde von der Auftraggeberin an einer Medienkonferenz am 29. Januar 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Um die Vernehmlassung nicht mit einer Expertendiskussion zu belasten, hat das BUWD auf eine direkte Stellungnahme zum Gutachten verzichtet. Im Rahmen der Fragebeantwortung zum Synthesebericht sowie in einem «Faktenblatt zur Reussportbrücke» mit Datum je vom 14. Februar 2020 wurden aber ergänzende Informationen zum Verkehrsmodell, zur ZMB und zum Projekt Reussportbrücke und seiner Wirkung zusammengestellt.

Im Gutachten der FHNW wird die gewählte Methode, also die Anwendung eines MIV-Umlegungsmodells, nicht als falsch beurteilt, aber das Niveau der Prognose wird als zu hoch erachtet. Dazu ist anzumerken, dass in der ZMB mit den durchgeführten Sensitivitätsanalysen gezeigt wurde, dass sich die Beurteilung der «Bestvariante» mit Veränderung der Nachfrage (also einem tieferen Prognoseniveau) nicht ändert. Ebenso wurde in den Berichten zur Modellprognose dargelegt, dass für die konkrete Fragestellung der ZMB die Berücksichtigung der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (Durchgangsbahnhof, S-Bahn-Netz) keine relevanten Auswirkungen hat und somit nicht erforderlich ist. Die diesbezüglichen Hinweise im Gutachten sind somit nicht stichhaltig.

Auch die Durchführung der ZMB wird im Gutachten fachlich nicht infrage gestellt. Entgegen den Aussagen im Gutachten wurden in der ZMB auch die Auswirkung der Reussportbrücke auf den öffentlichen Verkehr und die Umwelt berücksichtigt. Dass sich die Varianten in der ZMB auf MIV-Massnahmen beschränken, ist in der Aufgabenstellung begründet (kantonales Ergänzungsprojekt zum Bypass Luzern).

Im Gutachten der FHNW werden insbesondere auch Empfehlungen zu einem neuen Verkehrsmodell abgegeben. Ein solches (Gesamtverkehrsmodell Kanton Luzern, GVM-LU) liegt im Kanton Luzern seit Mitte 2020 vor und dient als Grundlage für die weiteren Planungen, konnte aber bei der Planung der Spange Nord noch nicht verwendet werden, da es damals noch nicht vorlag.

Das für die ZMB verwendete Modell ist aufgrund der Rahmenbedingungen zweckmässig gewählt und berücksichtigt die aktuellen Zählungen 2017 sowie den Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2015. Das eingesetzte Modell und das Vorgehen bei der ZMB wurden transparent dokumentiert. Der Nutzen des Projekts Reussportbrücke für den Gesamtverkehr westlich der Reuss ist ausgewiesen und unabhängig von der Verkehrsentwicklung wegen der Verkehrsverlagerung auf die Autobahn positiv. Eine Anwendung des neuen Modells GVM-LU auf die ZMB würde daran nichts ändern.

KANTON
LUZERN

Staatskanzlei
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch