



Regierungsrat

Luzern, 17. Juni 2019

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 1

Nummer: P 1
Eröffnet: 17.06.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 17.06.2019 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 698

Postulat Frye Urban und Mit. über eine unverzügliche Veröffentlichung der neu für 2040 im Zusammenhang mit der Spange Nord erhobenen Mobilitätszahlen

Der Kantonsrat hat den Regierungsrat im Zusammenhang mit der Botschaft B 108 (Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern, Entwurf Dekret über einen Sonderkredit für die Planung) beauftragt, alternative Ideen wie zum Beispiel eine mögliche Untertunnelung Schlossberg – Knoten Sedel, Verzicht auf den Bau der Fluhmühlebrücke, Verzicht auf die Spange Nord ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen. Diese Überprüfung erfolgt extern, mittels einer sogenannten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), einem anerkannten Verfahren zur Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Die Ergebnisse sollen im Herbst 2019 in Form eines Syntheseberichts vorliegen und geben aus fachlicher Sicht eine Empfehlung (Bestvariante/n) ab.

Eine wichtige Grundlage für die ZMB stellen die Verkehrsprognosen für den gewählten Zeithorizont dar. Als Planungsinstrument zur Erstellung von Prognosen über den zukünftigen Verkehr steht das kantonale Verkehrsmodell Luzern, Obwalden und Nidwalden (kurz KVM-LU) zur Verfügung. Alle 3 bis 5 Jahre wird das Modell aktualisiert und weiterentwickelt. Dabei wird das Strassennetz ergänzt und die Verkehrsbeziehungen bzw. Belastungen werden anhand von aktuellen Zählungen und Siedlungsdaten hochgerechnet. Alle 5 bis 10 Jahre wird das zugrunde gelegte Verkehrsverhalten, d.h. die Modellansätze (Algorithmen, Variablen und Parameter), anhand der Mikrozensuserhebung des Bundes überprüft.

Das KVM-LU soll in den nächsten zwei Jahren auf der Basis des Mikrozensus Mobilität und Verkehr MZMV 2015, des Netzangebots MIV (motorisierter Individualverkehr), öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr, der aktuellen Siedlungsdaten und der neusten Verkehrsprognose 2040 des Bundes für den ganzen Kanton umfassend aktualisiert werden. Dieses Gesamtverkehrsmodell (GVM) wird voraussichtlich ab 2020 für die weitere Planung zur Verfügung stehen.

Um den aktuellen Zustand und die künftigen Prognosen adäquat abzubilden, gab es in Zusammenhang mit den Projekten Gesamtsystem Bypass Luzern bzw. Spange Nord zwischen 2011 und 2019 drei Aktualisierungen:

- Für das Generelle Projekt A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern wurde im Jahr 2011 das Modell auf den Ist-Zustand 2010 kalibriert und darauf basierend eine Prognose für den

Zeithorizont 2030 berechnet (KVM-LU 2010/2030). Die zugehörigen Verkehrszahlen finden sich in den Vernehmlassungsunterlagen zum Vorprojekt der Spange Nord (https://gesamtsystem-bypass.lu.ch/projekt/vernehmlassungsunterlagen_spange_nord_vorprojekt).

- Für das Ausführungsprojekt A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern des Bundesamtes für Strassen ASTRA und konkrete Projekte der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur wurden 2017 als Teilaktualisierung des KVM-LU die MIV-Beziehungen und Belastungen für den Ist-Zustand 2015 angepasst und eine Prognose für den Zustand 2040 in Zusammenarbeit mit dem ASTRA durchgeführt (Modell 2015/2040). Dabei wurden die Grundlagen des KVM-LU bzw. der Prognose 2030 (Siedlungsdaten, Netzangebot und Aussenverkehr) überprüft und aktualisiert. Die Zahlen zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) sind auf der Webseite zur Spange Nord veröffentlicht (https://gesamtsystem-bypass.lu.ch/fragen_und_antworten).
- Mit Abschluss der Arbeiten am Modell 2015/2040 wurde Ende 2017 in Bezug auf die Anforderungen der Modellierung zur Spange Nord festgehalten, dass das Modell verfeinert und aktualisiert werden muss, um einerseits den heutigen Zustand besser und andererseits auch den zukünftigen Zustand mit einer angebotsorientierten Prognose adäquat abzubilden. Da das neue kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM) erst 2020 zur Verfügung stehen wird, wurde das bestehende Modell weiterbearbeitet und auf die Anwendung für die anstehenden Untersuchungen hin optimiert (Modell 2017/2040). Die Arbeiten zu diesem Modell befinden sich in der Schlussphase und werden im Übrigen auch mit den zuständigen städtischen Stellen thematisiert und diskutiert.

Die Grundlagen und Ergebnisse der Modellierungen sollen im Rahmen des Syntheseberichts zur Zweckmässigkeitsbeurteilung zusammen mit den Ergebnissen der Zusatzabklärungen zur Spange Nord kommuniziert werden, damit sie in den richtigen Zusammenhang des Auftrags des Kantonsrats gestellt werden können. Nur so ist eine Einschätzung der Auswirkungen unterschiedlicher Modellprognosen auf die Empfehlungen zum Projekt Spange Nord und allfälliger Alternativen schlüssig möglich. Denn die Arbeiten am Modell 2017/2040 stellen ein Hilfsmittel zur Klärung der Fragen des Kantonsrates dar und sind kein davon losgelöstes Projekt.

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern berücksichtigt die kantonalen Grundlagen. Sie fokussiert auf den Zeithorizont 2035. Als Strategie zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage steht dabei die Änderung des Modalsplits hin zu mehr öV-Nutzung und Langsamverkehr im Vordergrund. Weiter soll der Verkehr auf den bestehenden Verkehrsflächen abgewickelt werden können (Verkehrsmanagement, keine Strassenausbauten nur für die Spitzenstunden). Die Stadt Luzern setzt ein Verkehrsflusssimulationsmodell ein, um die Wirkung von Verkehrsmanagementmassnahmen im heutigen Netz und mit den aktuellen, heutigen Verkehrsbelastungen abzubilden.

Bezüglich der Prüfung von Massnahmen im Mobilitätsbereich verweisen wir auf unsere Antwort auf das Postulat P 724 Brücker Urs, die an der Sondersession vom 24. Juni 2019 behandelt wird. Wir sind jedoch klar der Meinung, dass entsprechende Massnahmen für sich alleine nicht ausreichen werden, um dem Mobilitätswachstum zu begegnen. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur wird trotz Massnahmen im Mobilitätsbereich weiterhin nötig sein.

Zusammenfassend halten wir fest, dass die Veröffentlichung der den Zusatzabklärungen zur Spange Nord zu Grunde gelegten Modellierungen im Rahmen des Syntheseberichts zur Zweckmässigkeitsbeurteilung erfolgen wird. Eine frühere Veröffentlichung sehen wir nicht vor, da ohne den Kontext mit dem Synthesebericht keine schlüssige Einschätzung der Auswirkungen unterschiedlicher Modellprognosen auf die Empfehlungen zum Projekt Spange Nord und allfälliger Alternativen möglich ist. In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, das Postulat teilweise erheblich zu erklären.