

**Anfrage Frye Urban und Mit. über die im Projekt Spange Nord zugrunde gelegten Verkehrsprognosen auf der Seebrücke**

eröffnet am 19. Juni 2017

Laut den Angaben der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zum Mobilitätsmanagement soll die Bevölkerung in der Agglomeration Luzern bis zum Jahr 2030 um 16 Prozent, also von heute 210 000 Personen auf 243 000 Personen zunehmen. Erfahrungsgemäss würde der Verkehr schneller als die Bevölkerung wachsen.

Bei der Seebrücke rechnet die Dienststelle ohne den Bau der Spange Nord mit einer Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) bis 2030 von heute (Stand 2015) 36 485 auf 42 100 Fahrzeuge¹. Das heisst, mit einer Zunahme um 15,4 Prozent etwas weniger als die erwartete Zunahme der Bevölkerung im gleichen Zeitrahmen. Der Verkehr würde also nicht schneller wachsen als die Bevölkerung.

Diese im Projekt Spange Nord zugrunde gelegten Verkehrsprognosen sind jedoch infrage zu stellen: Das Verkehrsaufkommen auf der Seebrücke nimmt seit 2004 kontinuierlich ab, obwohl die Stadt Luzern in den letzten zwölf Jahren um 7 000 Einwohnerinnen und Einwohner und 10 000 Arbeitsplätze gewachsen ist. Waren es im Jahr 2004 noch 42 000 Fahrzeuge pro Tag, so sind es heute 36 000. Ohne zusätzlichen Ausbau von Strassen, dafür mit gescheiterten verkehrsplanerischen Massnahmen konnte in den letzten Jahren der Verkehr auf der Seebrücke um 6 000 Fahrzeuge oder um 13 Prozent reduziert werden. Das Bevölkerungswachstum hat also nicht zu einem Verkehrswachstum geführt, im Gegenteil. Es ist deshalb sehr fraglich, ob der Verkehr bis 2030 wirklich so stark zunehmen wird, wie in den Projektunterlagen Spange Nord ausgewiesen wird. Angesichts der rückläufigen Verkehrszahlen in der Innenstadt sollte es also möglich sein, die flankierenden Massnahmen vorzuziehen. Der Verkehr auf der Seebrücke im Jahr 2015 liegt nämlich bereits heute tiefer als die 38 100 Fahrzeuge, die mit der Spange Nord laut dem Planungsbericht erreicht werden können und die Realisierung der flankierenden Massnahmen (durchgehende Busspur) ermöglicht.

Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Auf welchen Grundlagen basiert die Annahme der Regierung, dass der Verkehr am neuralgischsten Punkt der Stadt Luzern, der Seebrücke, analog zu dem erwarteten Bevölkerungswachstum zunehmen wird, obwohl die realen Erfahrungen der vergangenen Jahre genau das Gegenteil annehmen lassen?
2. Warum realisiert der Regierungsrat nicht bereits heute eine durchgehende Busspur von der Pilatusstrasse über die Seebrücke bis zum Löwenplatz, da die in den vergangenen Jahren erfolgte Abnahme des Verkehrs dies zulassen würde?

¹ Siehe Tabelle 1 (Seite 18) Bericht «Verkehrsgrundlagen», Spange Nord und Massnahmen für den öV, https://spange-nord.lu.ch/projekt/Vernehmlassungsunterlagen_Vorprojekt/Verkehrsgrundlagen, 9. Februar 2017

3. Auf welchen anderen Strassen in der Agglomeration Luzern hat sich der Verkehr in den letzten 20 Jahren auch nicht so entwickelt, wie es das Verkehrsmodell errechnet hat? Sind die Algorithmen für das Verkehrsmodell entsprechend angepasst worden und wie? Wie sehen die Verkehrszahlen 2030 nun auf den verschiedenen Strassen der Agglomeration mit dem angepassten Algorithmus aus?

Frye Urban

Töngi Michael

Celik Ali R.

Reusser Christina

Frey Monique

Sager Urban

Budmiger Marcel

Ledergerber Michael

Meyer Jörg

Fanaj Ylfete

Fässler Peter

Zemp Baumgartner Yvonne

Candan Hasan

Roth David

Pardini Giorgio

Schneider Andy

Meyer-Jenni Helene

Schuler Josef

Huser Barmettler Claudia

Baumann Markus

Graber Michèle