

1 Allgemeine Angaben

Absender der Stellungnahme: **Sozialdemokratische Partei SP Kanton Luzern**
Kontaktperson (Vorname/Name): **Sebastian Dissler, Parteisekretär**
E-Mail Anschrift: info@sp-luzern.ch
Ort/Datum: **Luzern, den 28.09.2020**

2 Fragen zur Überprüfung und dem Ergebnis

Bitte beantworten Sie die nachfolgenden Fragen. Das Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung ist im **Bericht für die Vernehmlassung** vom 15. Oktober 2019 zusammengefasst. Die detaillierte Herleitung findet sich im **Synthesebericht** vom Oktober 2019. Sie haben die Möglichkeit, Ihre Beurteilung zu begründen.

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

Nicht einverstanden

Das Projekt und der Synthesebericht mit dem Variantenstudium weisen gravierende methodische Mängel auf, was durch eine unabhängige fachliche Einschätzung zum Vorschein kam. Die Datenbasis, als Grundlage der Prognose und Modellierung ist veraltet und fusst auf dem Mikrozensus Mobilität & Verkehr 2000 oder dem Verkehrsmodell Kanton 2005. Gesellschaftliche Entwicklungen der letzten 20 Jahren wurden somit nicht miteinbezogen. Dadurch werden demographische Entwicklungen unterschätzt und das zukünftige Verkehrsaufkommen um 4% überschätzt. Der starke Zuwachs an ÖV-Benutzern seit 2000 (+8%), floss genauso wenig in die Berechnungen mit ein, wie der Fakt, dass im urbanen Gebiet die PW-Verfügbarkeit sinkt. Die autofreien Haushalte in der Stadt Luzern sind von 37% auf 44% gestiegen (Zeitraum von 2010 bis 2015). Eine verdichtete Siedlungsentwicklung hat zur Folge, dass Personen im Agglomerationsgürtel vom Auto auf den ÖV umsteigen (+49% im Zeitraum von 2010-2016). Diese Tatsache wurde nicht in die Berechnungen mit einbezogen. Der wohl gravierendste Mangel ist die nicht Berücksichtigung des Tiefbahnhofs und der Angebotsverbesserungen im Busnetz bei der Modellierung des Verkehrsmodells. Die beschriebenen Mängel haben zur Folge, dass das zukünftige Verkehrsaufkommen insbesondere des MIV im urbanen Raum überschätzt und die ÖV-Nachfrage unterschätzt wird. Ein Verkehrsprojekt von solch einer hohen Tragweite darf nicht mit alten Zahlen arbeiten oder Fakten auslassen, es muss so nahe als möglich an der tatsächlichen Realität und mit aktuell erhobenen Verkehrszahlen und Verkehrsbewegungen erstellt werden. Wird weiterhin an dem Projekt festgehalten, braucht es zwingend eine Neuberechnung der Verkehrswirkung der Ausbauvarianten mit neuem Verkehrsmodell, welches die tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigt.

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 weiter zu verfolgen?*

Einverstanden

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?*

Nicht Einverstanden

Das präsentierte Variantenstudium schlägt vor, von der ursprünglichen Variante mit Vollausbau der Spange Nord abzusehen und neu den Basisausbau mit einem Autobahnanschluss über eine Reussportbrücke ins Fluhmühlequartier zu realisieren. Auf eine Anbindung Schlossberg, wie in der ursprünglichen Version vorgesehen, wird zwar verzichtet, dafür wurden die beiden durchgehenden Busspuren von Kriens Kupferhammer bis Luzernerhof aus dem Projekt gestrichen. Der massive Ausbau der Strassen mit dem Basisausbau im Bereich Kasernenplatz, Kreuzstutz, Spitalstrasse, Friedentalstrasse, Schlossberg, Rosenberg und Maihof sowie der Bau der Reussportbrücke bedeuten einen enormen Eingriff in diese städtischen Quartiere und beeinträchtigen deren Charakter, Lebensqualität und die Umwelt gleichermassen. Zunahme von Lärm und Schadstoffemissionen mit gesundheitsbeeinträchtigenden Belastungen, Abnahme der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer sowie Zunahme des Klimagasausstoss werden mit dem Projekt in Kauf genommen. Bäume, Naherholungsgebiete und denkmalgeschützte Bauten (Schulhaus Maihof) müssen neuen Strassen weichen. Zukünftige Herausforderungen in der Mobilität mit neuen Autobahnanschlüssen und massivem Strassenraumbau in städtischen Quartieren zu begegnen, zeugt von einem veralteten Mobilitätsverständnis und torpediert die städtischen sowie kantonalen Klima- und Umweltschutzziele oder -Massnahmen.

Zukunftsfähige Lösungen der urbanen Mobilität verlangen eine Investition in effiziente und ökologische Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr oder den Ausbau von Langsamverkehrsrouten. Denn in Zukunft wird der Platz das grösste Problem sein. Mehr Menschen leben, arbeiten oder verbringen ihre Freizeit in der Stadt Luzern. Der Platz wird aber nicht grösser und der Druck auf ihn steigt ebenfalls. Deshalb verträgt die Stadt Luzern nicht noch mehr Verkehr oder den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für ineffiziente Verkehrsmittel und es geht nicht mehr, dass eine einzelne Person durch den Besitz eines Autos so viel städtischen Raum besetzen kann. Am 27. September haben die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen der Stadt Luzern die Initiative der SP «Spange Nord stoppen – lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» mit 73% Ja-Stimmenanteil angenommen. Die Stimmbeteiligung fiel mit über 60% äusserst hoch aus. Damit gibt die Bevölkerung der Stadt Luzern den Auftrag, sich für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den vom Strassenausbau betroffenen Quartieren, insbesondere Lochhof, Friedental / Hirschkamp, Urnerhof, Friedberg, Rosenberg, Schlossberg, Fluhmühle sowie der Zürich-, Friedental-, Hünenberg- und Maihofstrasse einzusetzen. Die Stadt Luzern erarbeitet Alternativmassnahmen bezüglich Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr. Diesen demokratischen Entscheid und Auftrag der Stadtbevölkerung gilt es zu respektieren. Das vorliegende Projekt steht im Widerspruch zu diesem Auftrag der Stadtbevölkerung.

Weiter haben wir grosse Bedenken aufgrund der starken negativen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt und Lebensräume sowie das Naherholungsgebiet der Reuss, welche mit dem Basisausbau und der Reussportbrücke entstehen würde. Das Stadtbild und die Reuss, als grüne Lunge und blaue Lebensader der Stadt Luzern, werden nachhaltig zerstört. Die Reuss ist ein Gewässer von nationaler Bedeutung, der Abschnitt nach dem Ausfluss aus dem Vierwaldstättersee ist Laichgebiet für gefährdete Fische wie z. B. die Äsche und der Kanton investiert hohe Summen in die Renaturierung und den Hochwasserschutz an der Reuss. Der Bericht zeigt auf, dass beim Punkt Umwelt, die Reussportbrücke am schlechtesten abschneidet. Sie steht deshalb im Widerspruch mit den Umweltzielen des Kantons und tangiert das Natur- und Heimatschutzgesetz. Die Stadt Luzern verfügt im Vergleich mit anderen Städten über weniger Erholungs- und Grünräume, gleichzeitig steigt aber das Bedürfnis der urbanen Bevölkerung an einer naturnahen und klimaadaptiven Raumgestaltung. Der Reusszopf und der Xylophonweg werden als Naherholungsgebiet immer beliebter und es bestehen Pläne die Attraktivität dieses Gebiets für die Bevölkerung zu erhöhen. Das Projekt missachtet diese urbanen Entwicklungen. Das Kosten und Nutzenverhältnis des Projekts wird deshalb überhaupt nicht erfüllt. Der Schaden in den Quartieren ist zu hoch und gerechtfertigt den Ausbau der Strassen in keiner Art und Weise.

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 öV und Langsamverkehr, zu verbessern. Diese sollen in einem separaten Projekt erarbeitet werden. Stimmen Sie dieser Empfehlung zur Erarbeitung eines separaten Projekts zu?*

Nicht Einverstanden

Es braucht ein Gesamtverkehrskonzept mit einer intelligenten Verkehrssteuerung der einzelnen Mobilitätsnachfragen und nicht eine isolierte Betrachtungsweise auf einzelne Strassenabschnitte oder Verkehrsträger. Der massive Ausbau der Strassen mit dem Basisausbau im Bereich Kasernenplatz, Kreuzstutz, Spitalstrasse, Friedentalstrasse, Schlossberg, Rosenberg und Maihof sowie der Bau der Reussportbrücke bedeuten einen enormen Eingriff in diese städtischen Quartiere und beeinträchtigen deren Charakter, Lebensqualität und die Umwelt gleichermaßen. Zunahme von Lärm und Schadstoffemissionen mit gesundheitsbeeinträchtigenden Belastungen, Abnahme der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer sowie Zunahme des Klimagasausstoss werden mit dem Projekt in Kauf genommen. Bäume, Naherholungsgebiete und denkmalgeschützte Bauten (Schulhaus Maihof) müssen neuen Strassen weichen. Zukünftige Herausforderungen in der Mobilität mit neuen Autobahnanschlüssen und massivem Strassenraumausbau in städtischen Quartieren zu begegnen, zeugt von einem veralteten Mobilitätsverständnis und torpediert die städtischen sowie kantonalen Klima- und Umweltschutzziele oder -Massnahmen.

Frage 5: Der Basisausbau sorgt nach der Inbetriebnahme des Bundesprojektes Bypass (ohne Autobahnanschluss Lochhof) mit Massnahmen im 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?

Nicht Einverstanden

Mit dem Wegfall der beiden Busspuren verabschiedet sich der ÖV vollends aus dem Projekt. Dadurch entfernt sich das Projekt gänzlich vom eigentlichen Ziel, nämlich der Entlastung der Innenstadt vom MIV. Durch den Ausschluss des ÖV missachtet das Projekt zukünftige Entwicklungen und Bedürfnisse der Mobilitätsnachfrage sowie kommunal und kantonale demokratisch legitimierte Entscheide und Reglemente:

- Mit der Streichung des ÖV aus dem Projekt werden momentane Entwicklungen im urbanen Mobilitätsbedürfnis missachtet, denn der Autoverkehr in der Stadt Luzern ist seit Jahren rückläufig (Seebrücke -6%, Stadt Luzern -4%, Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2013-2018), immer mehr Personen benützen das Velo (+20%) oder den ÖV (+7%) und gleichzeitig sind immer mehr Haushalte zu verzeichnen, welche über kein Auto verfügen (44%).
- Das Projekt ist nicht auf die städtischen Mobilitäts-, Raumplanung- und Umweltziele abgestimmt und missachtet insbesondere das Reglement nachhaltige Mobilität der Stadt Luzern. Dieses definiert, dass der MIV nicht zunehmen darf und das Mobilitätswachstum mit dem ÖV und Velo- oder Fussverkehr aufzufangen ist. In der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern wird weiter festgehalten, dass der MIV von heute 47% auf 35% zu reduzieren ist bis 2035. Ein Hauptziel der Verkehrsstrategie „Luzern macht mobil“ ist, auf den Hauptachsen mehr Platz für den öffentlichen Busverkehr zu schaffen. Diese Regelungen sind für die Stadt Luzern behördenverbindlich, da der Infrastrukturausbau auf städtischem Boden stattfindet und direkt die städtische Mobilität beeinflusst, ist es unverständlich, weshalb diese Vorgaben missachtet werden.
- Ebenfalls steht das Projekt im Widerspruch zum Kantonalen Richtplan und missachtet die festgeschriebenen Bedingungen, dass der zukünftige Mehrverkehr gemäss richtungsweisender Festlegung bevorzugt mit ÖV und Fuss- oder Veloverkehr abgedeckt werden.
- Weiter werden die Zielwerte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation, als weiteres politisches Steuerungselement untergraben, denn dieses fordert den Modalsplit des MIV in der Agglomeration um 5-10% bis 2030, gegenüber dem Referenzzustand 2010 zu senken. Das Projekt Spange Nord findet man zudem vergebens im Agglomerationsprogramm der 4. Generation. Hier stellt sich die Frage, warum ein Projekt solchen Ausmasses nicht aufgeführt und integriert ist.

- Im Letter of Understanding von 2000, welcher der Kanton Luzern mit verabschiedet hat, ist als Ziel festgehalten, dass im inneren der Agglomeration primär der öffentliche Verkehr gefördert wird. Das vorliegende Projekt ist ein Widerspruch zu der gemeinsam verabschiedeten Stossrichtung des Regierungsrats mit dem Stadtrat Luzern, dem Verband der Luzerner Gemeinden, dem Regionalplanungsverband Luzern, der SBB, dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern, dem ACS und TCS, der Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Zentralschweiz sowie der Regionalen Wirtschaftsförderung Luzern.
- Nichteinbezug der Städtischen Bevölkerung, obwohl der Kantonsrätliche Auftrag von Mai 2018 eine „rasche Aufnahme von Gesprächen mit den betroffenen Anwohnenden und Quartieren“ lautete.
- Die Lärm und Gesundheitsbelastungen beim Kreuzstutz sind heute schon massiv. Mit dem Projekt werden diese noch höher. Die Einhaltung der Umweltgesetzgebungen (Luft, Lärm, Emissionen, Klima, Natur- und Heimatschutz) sind aus unserer Sicht nicht gegeben, was das schlechte Abschneiden des Projekts bei dem Thema Umwelt (schlechteste Variante) untermauert.

Der massive Ausbau der Strassen mit dem Basisausbau im Bereich Kasernenplatz, Kreuzstutz, Spitalstrasse, Friedentalstrasse, Schlossberg, Rosenberg und Maihof sowie der Bau der Reussportbrücke bedeuten einen enormen Eingriff in diese städtischen Quartiere und beeinträchtigen deren Charakter, Lebensqualität und die Umwelt gleichermassen. Zunahme von Lärm und Schadstoffemissionen mit gesundheitsbeeinträchtigenden Belastungen, Abnahme der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer sowie Zunahme des Klimagasausstoss werden mit dem Projekt in Kauf genommen. Bäume, Naherholungsgebiete und denkmalgeschützte Bauten (Schulhaus Maihof) müssen neuen Strassen weichen. Zukünftige Herausforderungen in der Mobilität mit neuen Autobahnanschlüssen und massivem Strassenraumausbau in städtischen Quartieren zu begegnen, zeugt von einem veralteten Mobilitätsverständnis und torpediert die städtischen sowie kantonalen Klima- und Umweltschutzziele oder -Massnahmen.

Frage 6: *Haben Sie weitere Bemerkungen, beispielsweise zu anderen Varianten aus dem Prüfverfahren? Bemerkungen/Erläuterungen:*

Mit den finanziellen Mitteln soll die dringende ÖV Attraktivierung und Förderung auf dem Land und der Agglomeration vorangetrieben und die Raum- und Siedlungsentwicklung in Abstimmung der Mobilität vollzogen werden. Denn der Mehrverkehr auf dem Land und in der Agglomeration ist auf den ständigen Leistungsabbau des ÖV und die verfehlte Raum- und Siedlungsentwicklung zurückzuführen. Der Fokus muss aus unserer Sicht um 180° Grad gedreht werden: Es braucht nicht einen neuen Autobahnanschluss oder einen massiven Strassenausbau in städtische Quartiere, sondern der Ausbau des ÖV Netzes von und zur Agglomeration und dem Hinterland. Die finanziellen Mittel sollen dort eingesetzt werden, um die Verkehrsprobleme zu lösen, das Verkehrsnetz des Kantons für die Zukunft vorzubereiten und die Verkehrsströme zu lenken.

Wir lehnen das Projekt Spange Nord auch nach der Überprüfung ab. Zunehmendes Verkehrsaufkommen wird nicht hinterfragt, sondern einfach akzeptiert. Dass der Bau von Strassen keine Verkehrsprobleme löst, sondern diese nur verlagert, wird in Kauf genommen. Neue Infrastrukturen sind sorgsam und vorausschauend zu planen, denn ihre Auswirkungen beeinflussen mehrere zukünftige Generationen. Diese Verantwortung nimmt die Regierung mit dem vorliegenden Projekt nicht wahr. Man kann nicht verkehrsplanerische Schablonen auf die Stadt legen und die Bedürfnisse der Menschen und Umwelt ausblenden. Das Quartierbild und die gewachsene Historie mit den Menschen muss miteinbezogen werden. Der Widerstand des Projekts ist schon zum jetzigen Zeitpunkt einmalig gross und es herrscht ein grosser Unmut und Verunsicherung bei der Städtischen Bevölkerung in den betroffenen Quartieren. Dies ist nachvollziehbar, denn die betroffenen Quartiere und die Bevölkerung wurden nicht in die Prozesse miteinbezogen.

Wir verlangen eine grundsätzliche Neuausrichtung und die Abkehr vom jetzigen Projekt. Die zukünftigen Herausforderungen der Mobilität sollen mit folgenden Massnahmen angegangen werden:

- Konsequente Förderung, Priorisierung, Ausbau und Bereitstellung von Flächen für den ÖV, Velo- und Fussverkehr sowie flächeneffiziente Mobilität.
- Intelligentes Mobilitätsmanagement und die Förderung von neuen Technologien und Mobilitätsformen.
- Ausbau des Busliniennetzes und Einführung neuer Kurse sowie Taktrate insbesondere auch in Agglomeration und auf dem Land
- Die Förderung von neuen Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum und der Agglomeration
- Umgehende Umsetzung und Weiterentwicklung des Radroutenkonzepts
- Vorantreiben der Umsetzung des Park & Ride Konzepts.
- Massvoller Infrastrukturausbau unter Berücksichtigung und Einhaltung von Klima- und Umweltzielen

- Verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen und eine vorausschauende Siedlungs- und Raumentwicklung, welche Mobilität schon im Ursprung minimiert oder auf effiziente Verkehrsmittel lenkt.
- Erhöhung der Nutzungsqualität und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.
- ÖV und Bahnangebot verbessern und Qualität steigern durch weniger Umsteigevorgänge und weiterer Massnahmen
- Flexible Arbeitszeitmodelle und Homeoffice einführen und begünstigen