

Medienmitteilung

Spange Nord: Mit einem kategorischen Nein wird kein einziges Problem gelöst!

Luzern, 27. September 2019 – Auch für die Wirtschaftsorganisationen der Stadt Luzern ist klar: Die bisher bekannte Variante der Spange Nord kann so nicht gebaut werden! Kategorisch „no“ zu sagen bringt uns aber keinen Schritt weiter. Deshalb haben sie Ideen entwickelt und mögliche Lösungsansätze eingebracht. «Die städtischen Wirtschaftsorganisationen erwarten vom Kanton zeitnah eine Perspektive, wie die ernsthaften Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner, die kritischen Einwände aber auch die Chancen und Erwartungen eingebracht werden können», fordert André Bachmann. «Von den Politikerinnen und Politikern welche keine Gelegenheit auslassen, sich als kategorische Gegner des Gesamtsystems zu positionieren, erwarten wir konkrete Lösungsvorschläge für die zentralen Mobilitätsfragen und keinen Dauerwahlkampf», ergänzt Alexander Gonzalez.

Luzern ist eine der dichtest besiedelten Agglomerationen der Schweiz. Bis 2040 wird die Bevölkerung nochmals um rund 20% zunehmen. Beim motorisierten Individualverkehr wird mit einer Zunahme von 20%, beim Öffentlichen Verkehr von 40% ausgegangen. Alleine diese Tatsachen zwingen uns, Lösungen für eine zuverlässige und sicherere Mobilität zu suchen. Der Durchgangsbahnhof Luzern scheint auf Kurs zu sein. Geplant ist mit dem Ausbauschnitt 2040 die Realisierung auszulösen. Für die strassengebundene individuelle und öffentliche Mobilität planen Bund und Kanton Luzern das Gesamtsystem Bypass mit Spange Nord. Das Teilprojekt Spange Nord beinhaltet wichtige Massnahmen für den Öffentlichen Verkehr insbesondere in der Innenstadt. Eine Realisierung vor 2036 ist nicht realistisch. In der Übergangsphase soll das «Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum» mit Dosierungen und weiteren Massnahmen die Kapazitäten primär für den flächeneffizienten Öffentlichen Verkehr und die Sicherheit für den Aktivverkehr erhöhen. Die Dosierungsmassnahmen tragen die Agglomerationsgemeinden mit, damit das Zentrum zuverlässig erreichbar bleibt. Den Car- und Busfernverkehr will die Stadt zumindest teilweise und temporär exportieren, die touristische Wertschöpfung aber erhalten. Auch hierzu ist die Stadt Luzern auf viel Goodwill der Nachbargemeinden angewiesen.

Was ist 2036? Welche Mobilitätsbedürfnisse werden die Luzernerinnen und Luzerner dannzumal haben? Auf diese Fragen kennen wir die Antworten nicht abschliessend. Trotzdem haben wir die Aufgabe und Pflicht, Szenarien und Konzepte zu entwickeln und bereits heute die Weichen für die nächste Generation zu stellen. Vieles ist bei den zu führenden Diskussionen Annahme, einiges aber ziemlich konkret. Der Kanton plant eine neue zentrale Verwaltung beim Seetalplatz. Das Kantonsspital will bis 2035 den Neubau des Spitalzentrums mit der Erschliessung über die Friedentalstrasse realisieren. Der Bund baut den Bypass der Nationalstrasse A2. Rund um den Seetalplatz und auf dem Eichhofareal entstehen neue Stadtteile. Im Zentrum der Stadt entsteht eine gewaltige Baustelle für den Tiefbahnhof, das Bahnhof-Parking muss weichen. All diese Projekte haben direkten Einfluss auf künftige Verkehrsströme und damit die betroffenen Quartiere und Stadtteile und selbstverständlich auch unsere Nachbargemeinden. Es braucht also einen ernsthaften und konstruktiven Dialog über die Anforderungen an die Infrastruktur der Zukunft. Die Bewohnerinnen und Bewohner der gesamten Agglomeration erwarten zurecht einen fairen Ausgleich von Chancen und Lasten und kein kategorisches nein aus dem Zentrum.

Der Bundesrat will, dass die Schweiz spätestens 2050 klimaneutral ist. Das heisst, dass wir alle unter dem Strich keine Treibhausgase mehr ausstossen sollen. Unsere Mobilität wird also eine ganz andere als heute sein. Sie wird sicherlich elektrischer, allenfalls mit Wasserstoff betrieben

aber auf jeden Fall grösstenteils emissionsfrei und sicher auch punkto Lärmbelastung deutlich optimierter sein. Eher unwahrscheinlich ist, dass die Mobilität nur flächeneffizient stattfindet, denn die Individualisierung in unserer Gesellschaft wirkt sich zunehmend auf unser Mobilitätsverhalten aus. Wir sind vermutlich nicht mehr nur Besitzer eigener Mobilitätsträger sondern Nutzer verschiedenster Sharing-Angebote. Die Digitalisierung und Vernetzung wird unsere Mobilitätsbedürfnisse gegenüber heute aber eher noch wachsen lassen. Im immer dichter werdenden Siedlungsraum wird eine funktionierende Logistik von zentraler Bedeutung sein. All dies braucht Verkehrsräume und Verkehrssysteme welche nicht nur die absehbaren Engpässe beseitigen, sondern den künftigen Möglichkeiten und Ansprüchen genügen können. Solche Herausforderungen erfordern einen umfassenden Dialog und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit.

Beim Projekt Spange Nord ist vieles falsch gelaufen. **Bis heute ist kein ernsthafter Partizipationsprozess erkennbar.** In der offiziellen Kommunikation zum „Gesamtsystem Bypass und Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr“ scheinen die Menschen und die Umwelt quasi inexistent zu sein und das in einer Zeit, in der selbstverständlich nicht erst seit „Fridays for Future“ wohl dem „Letzten“ klar sein muss, dass der **Schutz unserer Umwelt ganz oben auf die politische Agenda** gehört. **Doch Ablehnung allein ist kein Konzept.** Von den Politikerinnen und Politikern, welche offenbar im Dauer-Wahlkampfmodus sind, erwarten wir die Bereitschaft zum Dialog. Noch besser wäre es natürlich zu erfahren, welche konkreten Lösungsansätze sie denn zur Diskussion stellen.

Als Wirtschaftsorganisationen sind wir Interessenvertreter. Dies ist unsere Aufgabe. **Zu einer attraktiven Innenstadt zählen lebendige und intakte Quartiere zum Wohnen und Leben, aber auch ein funktionierender und konkurrenzfähiger Wirtschaftsraum zum Arbeiten.** Das vom Kanton skizzierte Projekt Spange Nord kann diesen Aspekten nicht genügen und wird daher auch von der City Vereinigung und dem Wirtschaftsverband Stadt Luzern in der vorliegenden Form abgelehnt. Wir fordern nicht nur seit längerer Zeit eine substantielle Überarbeitung, sondern haben uns auch mit eigenen Ideen und Vorschlägen beim Kanton eingebracht. Unsere Variante steht dabei nicht im Vordergrund. Sie soll vielmehr dazu dienen, in Varianten zu denken und einen **Dialog über die Ziele unserer Mobilitätspolitik zu führen.** Offenbar sind Teile unserer Vorschläge auch in die Zweckmässigkeitsbeurteilung der über 40 eingegangenen Varianten eingeflossen und werden nun vertieft auf die technische Machbarkeit und die Kosten geprüft.

Wir erwarten vom Regierungsrat die **Korrektur der Mängel in der Projektorganisation und in der Kommunikation.** Zudem gilt es, den vom Kantonsrat erteilten **Auftrag zu einem echten partizipativen Prozess endlich umzusetzen.**

Weitere Auskünfte erteilen

Wirtschaftsverband Stadt Luzern
Alexander Gonzalez, Präsident
Telefon +41 79 321 70 60

E-Mail: praesident@wvl.ch

City Vereinigung Luzern
André Bachmann, Vorstand
Telefon: +41 79 288 00 88

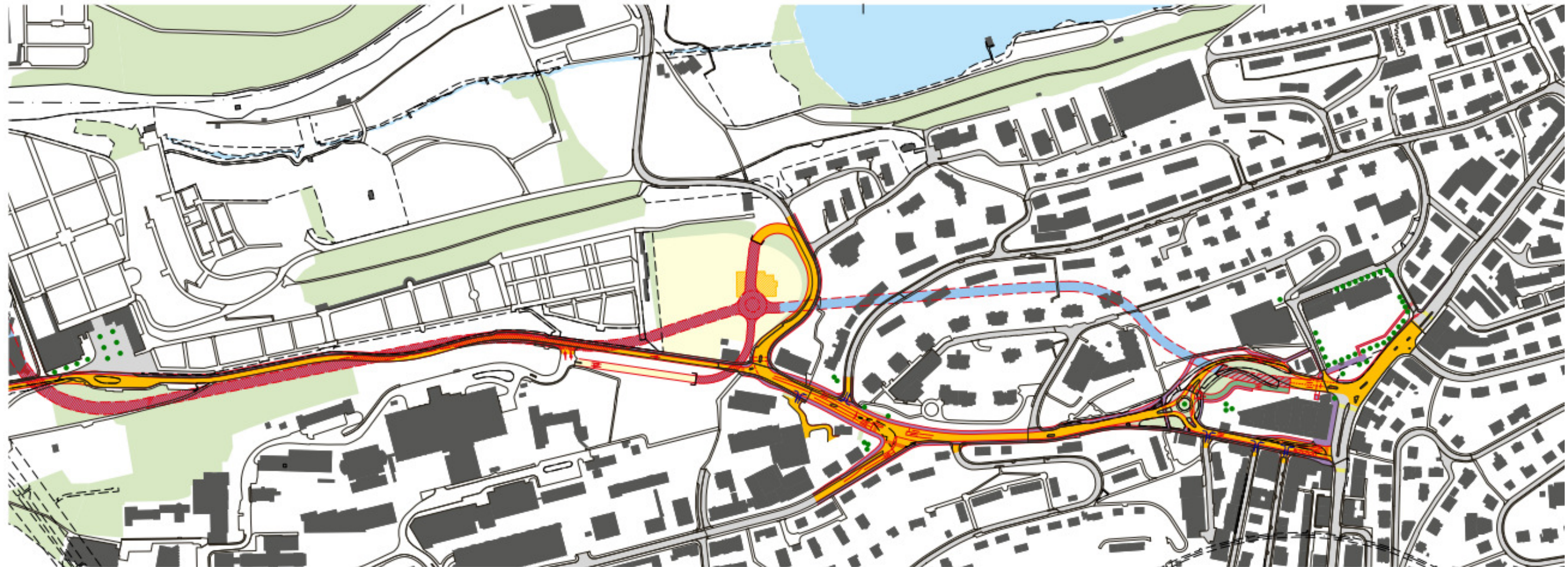
E-Mail: politik@city-luzern.ch

Variante Nordumfahrung Luzern

Situation 1:2'000

Legende

- Unterirdische Verkehrsführung
- Hauptachse
- Rad-/Gehweg
- Lokaler Erschliessungsverkehr
- nur Bus



Variante in Kürze

- Kombination einer siedlungsverträglichen Ausführung und einem maximalen Nutzen der Spange / Modell „City-Ring“ im Gesamtsystem mit dem Bypass
 - o Entflechtung Verkehr
 - o Direktanschluss Spital
 - o Aufwertung Quartiere
 - o Stärkung Naherholungsgebiet Friedental / Naturpark / Rotsee
 - o Möglichkeit für ÖV und Car-Achse
 - o Etappierungsmöglichkeiten
 - o Aufwärtskompatibel (Anschluss Fluhmühle, Nordtangente Lang)
- Durchgangsverkehr unter den Boden
- Überirdische Verkehrsführung ausschliesslich für Quartiererschliessung, ÖV und Aktivverkehr
- Finanzierung bis unterirdischer Kreisel durch Bund (Bundesbeschluss Nationalstrassennetz von 1960)
- Finanzierung unterirdischer Kreisel Urnerhof und Rosenbergstunnel durch Kanton LU