



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat 430

Mario Stübi, Yannick Gauch und Simon Roth
namens der SP/JUSO-Fraktion sowie
Martin Abele und Mirjam Landwehr
namens der G/JG-Fraktion
vom 18. Juni 2020
(StB 869 vom 16. Dezember 2020)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
25. März 2021
teilweise überwiesen.**

Nutzloser Bypass für die Stadt

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Der Bypass Luzern ist das aktuelle Nationalstrassenprojekt des Bundes zur Engpassbeseitigung im Bereich Luzern. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Projekts ist die Erstellung eines neuen Tunnelabschnittes zwischen Kriens-Grosshof und Ibach im Norden der Stadt Luzern. Die Hauptarbeiten am Gesamtsystem Bypass benötigen rund 10,5 Jahre. In dieser Zeit ist mit Verkehrsbehinderungen in und um die Stadt Luzern zu rechnen. Gleichzeitig haben die verschiedenen Arbeiten Auswirkungen auf die Bevölkerung und beeinträchtigen phasenweise die Wohnqualität in einzelnen Quartieren.

Die Postulanten und die Postulantin bitten den Stadtrat, sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln gegen den Bypass zu wehren, um negative Konsequenzen für die Stadt zu verhindern. Es soll aufgezeigt werden, welche flankierenden Massnahmen auf städtischem Gebiet wegen Bau und Betrieb des Bypasses erforderlich sind, um das städtische Ziel des MIV-Rückgangs nicht zu gefährden. Denkbar seien hierbei Rückbau bzw. Umnutzung der Stadtautobahn, die (Teil-)Schliessung der Ein- und Ausfahrt Luzern-Zentrum und/oder durchgehende Busspuren ab/bis Kupferhammer. Keinesfalls sollen mittel- bis langfristige Einschränkungen zulasten von ÖV oder Langsamverkehr erfolgen.

In jedem Fall seien beim Bund das fehlende städtebauliche Konzept für die Stadtautobahn in den Bereichen Reussportbrücken (insbesondere Überdachung als Weg/Park zwischen Sentihof und St. Karli), Reusstal und Ibach sowie Massnahmen für mehr Sicherheit in Sonnenberg- und Reussporttunnel einzufordern.

Der Stadtrat hat sich wiederholt und im Jahr 2014 mit seiner Stellungnahme vom 24. September ausführlich zum Gesamtsystem Bypass Luzern geäussert. Er bekennt sich zum Bypass und sieht den Nutzen primär darin, dass durch den Ausbau der Autobahnabschnitte Nord und Süd und die neuen Tunnelbauwerke die Engpässe im Raum Luzern behoben werden. Gleichzeitig bietet sich mit dem Projekt «Bypass» die Chance, die hohe Trennwirkung durch die aktuelle Autobahn insbesondere in Luzern Süd zu reduzieren. Zudem erwartet der Stadtrat von diesem Projekt eine merkbare Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und in Übereinstimmung

mit dem kantonalen Richtplan 2009, teilrevidiert 2015 und 2019, und dem Agglomerationsprogramm eine Verbesserung der Verkehrssituation für die gesamte Agglomeration. In dieser Hinsicht erweist sich das aufgelegte Projekt als mangelhaft und bedarf der Verbesserung.

Aus diesem Grund hat der Stadtrat im Rahmen der öffentlichen Auflage des nationalstrassenrechtlichen Ausführungsprojekts «N2/N14 Gesamtsystem Bypass Luzern» fristgerecht am 1. Juli 2020 Einsprache erhoben. Gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG; SR 725.11) hat eine Gemeinde ihre Interessen im Zusammenhang mit einem Nationalstrassenprojekt mit Einsprache zu wahren.

Der Stadtrat hat seine Haltung zu einzelnen Punkten bereits in seinen Stellungnahmen zu politischen Vorstössen (Postulat 315, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 16. August 2019: «Dammgärtli nicht dem Bypass opfern»; Dringlicher Bevölkerungsantrag 377, Andreas Müller, Matthias Leutwyler und Laura Spring namens der Antragstellenden vom 20. Januar 2020: «Das Dammgärtli bleibt! NEIN zum Zugangsschacht für den Bypass im Dammgärtli»; Postulat 402, Irina Studhalter und Mirjam Landwehr namens der G/JG-Fraktion vom 27. April 2020: «Die Lunge der Stadt retten: Keine Lüftungszentrale im Gütschwald») dargelegt und das Einreichen einer Einsprache in Aussicht gestellt. Die Einsprache ist das einzige zur Verfügung stehende – rechtliche – Mittel, um Anpassungen am vorliegenden Projekt zu erwirken.

In seiner Einsprache fordert der Stadtrat neben der Minimierung des Eingriffes am Dammgärtli und im Gütschwald weitere Verbesserungen am Nationalstrassenprojekt. Namentlich verlangt er, die Nationalstrassenabschnitte im Siedlungsgebiet geschlossen zu führen und die offen geführten Flächen im Bereich Ibach zu minimieren. Diese Forderung bezieht er einerseits auf den Raum Luzern Süd, aber auch auf die offen geführten Autobahnabschnitte zwischen St. Karli und Sentihof, um Grün- und Erholungsräume und Wegflächen für den Fuss- und den Veloverkehr zu schaffen.

Bezüglich der Stadtautobahn bemängelt der Stadtrat ein fehlendes städtebauliches Konzept und verlangt zudem, dass flankierende Massnahmen für den Umgang mit der Überkapazität auf der Stadtautobahn so festzulegen sind, dass das Stadtzentrum Luzern vom MIV entlastet wird. Weiter fordert er durchgehende Busspuren von Kupferhammer bis Luzernerhof als konkrete flankierende Massnahmen, um die Innenstadt vom MIV zu entlasten. Damit das Bussystem als Rückgrat der Mobilität in der Agglomeration Luzern auch während der Bauphasen zuverlässig funktioniert, sind auf weiteren beeinträchtigten Abschnitten geeignete Busbevorzugungsmassnahmen vor der Realisierung des Bypasses einzurichten.

Die im Postulat erwähnten Forderungen, wie sich der Stadtrat gegen den Bypass wehren soll, um negative Konsequenzen für die Stadt zu verhindern, sind damit in der Einsprache enthalten. Die explizite Forderung nach Massnahmen für mehr Sicherheit in den Tunnels Sonnenberg und Reussport werden durch die Forderung eines Miteinbezugs der Stadtautobahn in den Perimeter des Ausführungsprojekts abgedeckt. Die Gewährleistung der Sicherheit und die Erarbeitung von entsprechenden Massnahmen ist ein grundsätzlicher Bestandteil von Projektplanungen. Der Stadtrat sieht vor, die in der Einsprache formulierten Forderungen auch in den weiteren rechtlichen Schritten vehement gegenüber dem Bund zu vertreten, um negative Konsequenzen für die Stadt

zu verhindern. Der Stadtrat ist gleichzeitig bestrebt, sich für die Entlastung der Innenstadt bzw. die Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel auch auf kantonaler Ebene einzusetzen.

Unter der Voraussetzung, dass die im Rahmen der Einsprache postulierten Bedingungen durchgesetzt werden können, wird mit dem Projekt «Bypass» aus Sicht der Stadt und der Region gegenüber dem heutigen Zustand durchaus ein Nutzen erzielt werden können. Neben der insbesondere auch für die Region und speziell für einzelne Gemeinden entlang der Nord-Süd-Achse wichtigen Engpassbeseitigung ist der Stadtrat überzeugt, dass sich mit diesem Projekt konkrete Möglichkeiten für die Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr ergeben. Der Stadtrat erachtet daher den mit der Einsprache eingeschlagenen Weg als zielführend und will diesen konsequent weiterverfolgen.

Die Stossrichtung des Postulats ist auch nach Rücksprache mit den Postulanten nicht ganz eindeutig, im Endeffekt sollen aber negative Auswirkungen auf die Stadt vermieden und die möglichen Entlastungen für Stadt und Agglomeration sichergestellt werden. In diesem Sinn setzt sich der Stadtrat mit dem Mittel der Einsprache gegen den Bypass dafür ein, dass nicht nur die negativen Konsequenzen verhindert, sondern auch die damit verbundenen Chancen im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie genutzt werden können. Er erachtet es als den falschen Weg, sich mit allen Mitteln gegen den Bypass als Gesamtprojekt zu wehren und damit dieses Projekt ohne neue Erkenntnisse abzulehnen.

Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.

Stadtrat von Luzern

