



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 354 2010/2012

von Philipp Federer und Nina Laky

vom 22. August 2012

(StB 1156 vom 19. Dezember 2012)

Südzubringer (Spange Süd) als kostspielige Planungsleiche?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Im Zusammenhang mit der der GPK unterbreiteten Auswertung der Aufträge an externe Auftragnehmer stellen die Interpellanten fest, dass zur Thematik des Südzubringers / der Spange Süd mehrere Studien in Auftrag gegeben worden seien. Sie möchten dazu und zu weiteren, aus ihrer Sicht damit zusammenhängenden Fragestellungen nähere Auskünfte, welche in der nachstehenden Beantwortung der gestellten Fragen, soweit dies ohne einen unverhältnismässigen Aufwand zu verursachen möglich ist.

Zu 1.:

Wie viele Studien zum Südzubringer / Spange Süd hat die Stadt Lucern oder das Tiefbauamt lanciert?

Das Tiefbauamt der Stadt Lucern hat zwei Studien in Auftrag gegeben. Beide wurden nach dem Jahre 2000 durchgeführt. Sie sind in der Antwort auf die Frage 2 aufgelistet.

Die Spange Süd ist auch Bestandteil des Strassenprojektes Rösslimatt-/Bürgenstrasse.

Zu 2.:

Worin unterschieden sich diese Studien?

Anlass der ersten Studie, welche durch das Planungsbüro Bernath + Partner 2003 erarbeitet wurde, war die Erarbeitung der Verkehrsstrategie „Lucern macht mobil“. Diese wurde in der Folge ins Agglomerationsprogramm Lucern übernommen. Inhalt der Studie war neben der Spange Süd auch die Spange Nord. Von dieser Studie existieren vier Zwischenberichte.

Anlass für die zweite Studie „Lucern Südspange“, welche durch das Planungsbüro Metron erarbeitet wurde, war die Überarbeitung der Bau- und Zonenordnung der Stadt Lucern (BZO), für welche Aussagen zur Führung der Spange Süd im Abschnitt Allmend bis Autobahnanschluss Lucern-Kriens benötigt wurden.

Das Strassenprojekt Rösslimatt-/Bürgenstrasse wurde zur verkehrlichen Entlastung des Wohngebiets Tribschenstadt und flankierend zur Wohnüberbauung „Citybay“ erarbeitet.

Zu 3.:

Wie viel haben diese Studien gekostet?

Die Kosten für die Studie Bernath + Partner (Spange Süd und Nord) betragen Fr. 121'516.60, jene für die Studie des Planungsbüros Metron Fr. 49'390.05. Der Anteil der Überlegungen zur Spange Süd im Strassenprojekt Rösslimatt-/Bürgenstrasse ist kleiner als Fr. 1'000.–.

Zu 4.:

Welches waren die Ergebnisse der Studie?

Die Studie von 2003 (Bernath + Partner) bildete die Grundlage für das danach ins Agglomerationsprogramm übernommene Konzept zur Entlastung der Innenstadt von Luzern. Es zeigt eine mögliche Linienführung der Spange Süd zwischen dem Autobahnanschluss Luzern-Kriens und eine Abschätzung der Entlastungswirkung für die Obergrundstrasse und die angrenzenden Wohnquartiere.

Die Studie von 2009 (Metron) zeigte auf, dass die Spange Süd im Abschnitt Allmend unterirdisch geführt werden soll und wie die Strassenführung und die Bebauung im Bereich Eichwaldstrasse mittelfristig angepasst werden kann.

Zusätzlich hat der Kanton Luzern in den Jahren 2006/2007 eine „Zweckmässigkeitsbeurteilung Luzern Süd (ZMB)“ in Auftrag gegeben. Diese sollte die Machbarkeit möglicher Linienführungen gegeneinander abwägen und eine bezüglich Nutzen (Verkehrsentlastung) und Kosten optimierte Bestvariante aufzeigen. Die Arbeiten wurden nach der Phase des Variantenstudiums abgebrochen, da sich kaum neue Erkenntnisse gegenüber der Studie von 2003 (Bernath + Partner) ergeben hatten. Die Stadt Luzern war in der Projektgruppe dieser ZMB durch den Bereichsleiter Verkehr und Infrastrukturprojekte vertreten, die Kosten hat vollumfänglich der Kanton Luzern übernommen.

Zu 5.:

Wie hoch waren die internen Aufwendungen der Stadt (Personalkosten etc.) für die bisherige Planung des Südzubringers / Spange Süd?

Die internen Kosten für die Erarbeitung der Grundlagen und die Begleitung der beiden städtischen Studien sowie der in der Antwort auf die Frage 4 erwähnten kantonalen Studie belaufen sich bei schätzungsweise 220 Stunden mit dem heutigen Ansatz des Tiefbauamtes für einen Bereichsleiter auf Fr. 29'000.–.

Zu 6.:

Welches waren die Zusatzkosten für den Südzubringer? (Landkauf etc.)

Es sind keine Zusatzkosten angefallen. Es wurde bisher kein Landerwerb getätigt.

Zu 7.:

Warum investiert die Stadt seit 20 Jahren in eine Verkehrspolitik, die dem Tribschenquartier MIV-Mehrverkehr bringen und den Bundesplatz belasten und die Autofahrten verlängern wird?

Die entsprechenden Begründungen sind im B+A 22 vom 30. Mai 2012: „Initiative Kein Südzubringer in die Stadt Luzern“ im Detail erläutert worden. Zusammenfassend kann hier erwähnt werden, dass es durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Stadt Luzern möglich wäre, durchgehende Busspuren im Zentrum von Luzern zu verwirklichen, die Pilatusstrasse als eine der wichtigsten Einkaufsstrassen Luzerns attraktiver zu gestalten, die Verkehrsmengen durch die Pilatus-, Zentral-, Bundes- und Obergrundstrasse massiv zu reduzieren und als Folge davon die Lebensqualität in den Stadtquartieren zu steigern.

Zu 8.:

Wurden Alternativen zum Südzubringer geprüft und wenn ja, weshalb werden diese nicht weiterverfolgt?

Alternativen zur Spange Süd sind insbesondere in der Zweckmässigkeitsbeurteilung Spange Süd geprüft worden. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass für die Spange Süd weder ein Vorprojekt noch eine festgelegte Linienführung vorliegen. Aufgrund des momentanen Planungsstandes der Spange Süd sind deshalb auch keine möglichen Alternativen verworfen worden.

Zu 9.:

Wie gedenkt der Stadtrat, das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität trotz dem Bau des Südzubringers umzusetzen?

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität sieht eine Plafonierung des MIV vor und die Bewältigung der zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse mit dem öffentlichen und dem Langsamverkehr. Wie bereits in der Antwort auf die Frage 7 erwähnt, ist das Ziel der Spange Süd nicht eine bessere MIV-Erschliessung von Teilen der Stadt Luzern, sondern die Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt von Luzern. Mit entsprechenden flankierenden Massnahmen soll also dafür gesorgt werden, dass über die ganze Stadt betrachtet weder die Spange Süd noch die Spange Nord zusätzlichen Verkehr verursachen.

Zu 10.:

Warum hat die Stadt nie in eine Planungsstudie für ein schienengebundenes Verkehrsmittel nach Kriens investiert? Die Trambahninitiative der Grünen wurde mit dem Versprechen, eine Planungsstudie werde erstellt, zum Rückzug ihrer Initiative gedrängt. Geschehen ist seither nichts.

Eine nicht durch die Stadt Luzern in Auftrag gegebene Trambahnstudie für Luzern ist vor gut 10 Jahren zum Schluss gekommen, dass die Investitionen für eine Trambahn bei zirka 1,5 Mia. Franken liegen würden. Der damaligen Studie lag allerdings neben der Verbindung nach Kriens auch eine Tramverbindung nach Emmenbrücke und Ebikon zugrunde. Diesem Investitionsvolumen stand aber ein vergleichsweise kleiner Nutzen gegenüber, kann der öffentliche Verkehr zwischen Luzern und Kriens doch auch durch einen entsprechenden Ausbau der Busverbindung gefördert werden. Es stellt sich hier nicht primär die Frage nach dem Transportmittel (Bus oder Tram), sondern vielmehr nach dem Eigentrassee für das eingesetzte Verkehrsmittel. Ist ein Eigentrassee vorhanden, so kann der öffentliche Verkehr auf dieser Strecke unabhängig vom eingesetzten Verkehrsmittel besser bevorzugt werden. Ob und in welchem Umfang ein solches Eigentrassee verwirklicht werden kann, soll unter anderem auch im „Gesamtverkehrskonzept für das Agglomerationszentrum Luzern“ abgeklärt werden.

Stadtrat von Luzern

