

Interpellation 199

Eingang Stadtkanzlei: 23. April 2018

Den Kanton vor den Kopf gestossen!

In den Gesamtplanungen der Stadt Luzern wurde jeweils in den vergangenen Jahren die Wichtigkeit der Realisierung des Projektes «Bypass mit Spange» erwähnt und somit auch vom Grossen Stadtrat beschlossen. Bereits bei den «Visionen» war die vorgesehene Realisierung des Projektes «Bypass/Spange» im Kapitel «Neue Verkehrsanlagen» vorgegeben (B+A 29/2017 «Gesamtplanung 2018–2022», Seite 5):

Neue Verkehrsanlagen und flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel organisieren den notwendigen Verkehr im und durch das Zentrum der Stadt neu: Durchgangsbahnhof; Bypass und Spangen; Busspuren; Grossparkieranlage für den motorisierten Individualverkehr und Reisecars. Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr werden gefördert. Gleichzeitig soll die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit werden, damit der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr die Innenstadt zuverlässig erreichen kann.

Auch in weiteren Textpassagen wurde durch den Stadtrat die Wichtigkeit der Realisierung des kombinierten Projekts «Bypass/Spange» mehrmals erwähnt:

Seite 15, Absatz «Erläuterung»:

Die Mobilitätsstrategie gewährleistet diese Zielerreichung, indem sie ... langfristig mit den Schlüsselmassnahmen Durchgangsbahnhof und Gesamtsystem Bypass/Spangen Nord und Süd die Mobilitätsinfrastruktur gezielt ausbaut.

Seite 40, Absatz «Kommentar»:

Der Durchgangsverkehr ist durch die Schlüsselmassnahme Gesamtsystem Bypass/Spangen um die Stadt herum geleitet. Die Innenstadt ist im Gegenzug weitgehend vom Durchgangsverkehr (MIV) befreit, hat eine höhere Aufenthaltsqualität und ist für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer. Die Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt. ...

Die städtischen Verantwortlichen setzen sich für die in der Stellungnahme formulierten Gelingensbedingungen im Projekt Gesamtsystem Bypass/Spangen ein.

Entsprechend diesen Zielsetzungen hat sich seit nun mehreren Jahren eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Stadt Luzern und dem Kanton Luzern ergeben zur Realisierung dieses Projektes.

Mit seiner Medienmitteilung vom 16. April 2018 und dem kommunizierten beantragten Verzicht auf die Realisierung des Teilprojekts «Spange» hat der Stadtrat nun eine komplett andere Ansicht zur längerfristigen Verkehrspolitik kundgetan. Offensichtlich ist der Stadtrat nicht mehr bereit, mit einem Umfahrungsprojekt die Chance zu nutzen, wesentliche Bereiche der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien und somit einen wichtigen Beitrag zu leisten für eine verkehrsberuhigte und wohnlichere Stadt Luzern.

Der SVP-Fraktion stellen sich hiermit doch einige Fragen zur Zuverlässigkeit der stadträtlichen Politikstrategie:

1. Welchen Stellenwert hat für den Stadtrat eine «Gesamtplanung» (bzw. zukünftig neu Gemeindestrategie und Legislaturprogramm), wenn offensichtlich der Stadtrat nicht gewillt ist, die darin festgehaltenen Grundsätze umzusetzen?
2. Wie verlässlich sieht der Stadtrat seine städtische Politik gegenüber dem Kanton Luzern, wenn er langfristige Planungen wie eben Bypass und Spange mit einer simplen Medienmitteilung beendet? Wie erfolgte diesbezüglich vorgängig bzw. im Nachgang der Medienmitteilung die Kommunikation mit dem Kanton Luzern (Regierungsrat)?
3. Hat der Stadtrat bei seiner Entscheidung, auf die «Spange» zu verzichten, auch die Anliegen der Agglomerationsgemeinden einbezogen? Wie wurde der Entscheid des Stadtrates mit den Agglomerationsgemeinden koordiniert und abgesprochen?
4. Der Stadtrat schlägt (immerhin) eine von der Spange unabhängige Realisierung des «Bypass» vor. Wurden durch den Stadtrat bereits Abklärungen gemacht, ob dessen Realisierung bzw. Finanzierung ohne gleichzeitige Umsetzung der kantonalen «Spange» durch den Bund vorgenommen wird?
5. Der Stadtrat begründet unter anderem seinen Entscheid, dass der Autoverkehr in der Stadt Luzern seit einigen Jahren rückläufig sei. Wie steht der Stadtrat jedoch zur Aussage, dass durch das prognostizierte Bevölkerungswachstum in der Stadt Luzern und in der Agglomeration, insbesondere aber auch durch neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) und technische Entwicklungen (Elektromobilität) die Mobilitätsnachfrage wieder zunehmen wird?
6. Auch wenn das Verkehrsaufkommen nicht oder nur unwesentlich ansteigen würde, lassen sich mit der heutigen Strasseninfrastruktur keine Massnahmen umsetzen zur prioritären Förderung des strassengebundenen ÖV (Busspuren) oder für die Sicherheit der Velofahrenden (Velospuren) und Fussgänger. Ist sich der Stadtrat nicht bewusst, dass mit der Realisierung der «Spange» insbesondere auch der ÖV und der Langsamverkehr profitieren könnten?

7. Nur wenige Tage vor der stadträtlichen Medienmitteilung zum Ausstieg aus der Planung «Spange Nord» wurde von den «Grünen» eine Medienmitteilung mit einer sogenannten «Visualisierung» veröffentlicht. Wie stellt sich der Stadtrat zu solchen «Fake-Visualisierungen», wie realistisch betrachtet der Stadtrat diese Darstellung?
8. Die in Frage 7 erwähnte Visualisierung kritisiert vor allem, dass zusätzliche Strassenfläche vereinnahmt wird. Diese Erweiterung des Strassenraumes erfolgt jedoch zu einem wesentlichen Teil auch zur Förderung des ÖV (Busspuren) und Langsamverkehrs (Velowege und Trottoirs). Kann der Stadtrat die Aussage der Interpellanten bestätigen, dass eine wesentliche Fläche des zusätzlichen Strassenraumes für die Förderung und Erweiterung des ÖV sowie Langsamverkehrs vorgesehen ist?

Marcel Lingg und Urs Zimmermann
namens der SVP-Fraktion