



**Stadt
Luzern**
Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
17. Mai 2018
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 173

Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion
vom 16. Januar 2018
(StB 234 vom 25. April 2018)

Wurde die Spange Nord bereits rechts überholt?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Der Kanton Luzern kam 2006 auf Basis einer Zweckmässigkeitsbeurteilung verschiedener Varianten zur Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse zum eindeutigen Ergebnis, dass eine Variante «Bypass kurz» zwischen Ibach und Grosshof die beste Lösung darstellt. Daraufhin reichte er diese Variante dem ASTRA zur Genehmigung ein. Die vom ASTRA geforderten Zusatzabklärungen bestätigten 2009 den «Bypass kurz» als bestmögliche Lösung. Um eine maximale verkehrliche Wirkung zu erzielen, wurde aber zusätzlich die Spange Nord mit Anschluss an die A2 beim Lochhof sowie die Fluhmühlebrücke integral in die Planung aufgenommen.

Seither hat der Kanton die Planung der Spange Nord vorangetrieben. 2011/2012 wurde der Korridor und die Linienführung der Spange Nord auf Stufe Vorstudie erarbeitet. 2014 legte der Kanton das Vorprojekt der Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vor und hat das Projekt aufgrund der eingegangenen kritischen Stellungnahmen optimiert.

Ende 2017 fand die Vernehmlassung des optimierten Vorprojekts statt. Der Projektstand zeigt das Ausmass dieses drei- bis vierspurigen Autobahnzubringers. Der Stadtrat hat sich wiederholt kritisch zum vorliegenden Projekt geäussert und Verbesserungen gefordert. In der Zwischenzeit ist er zum Schluss gekommen, dass bei den vorliegenden Dimensionen des Projekts keine siedlungsverträgliche Lösung in Aussicht steht und der beschränkte verkehrliche Nutzen in deutlichem Missverhältnis zur Belastung der städtischen Bevölkerung und des Stadt- und Landschaftsbilds steht. Er fordert daher einen Bypass ohne Ausbau und Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof bzw. Spange Nord.

Ergänzend zu diesen Aussagen beantwortet der Stadtrat die gestellten Fragen der Interpellation wie folgt:

Mobilitätsmanagement und Gesamtverkehrssystem:

Zu 1.:

In seiner Stellungnahme zur Motion 92 hat sich der Stadtrat kritisch gegenüber grossen, investitionsintensiven Projekten geäussert («...Auch aus verkehrlicher Sicht erachtet der Stadtrat das «Parkhaus Musegg» als keine zukunftstaugliche Lösung. Im Hinblick auf den rasanten technologi-

schen und gesellschaftlichen Wandel, konkret auf künftige Veränderungen in der technischen Entwicklung und im Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Tourismus erachtet der Stadtrat ein schrittweises und flexibles Vorgehen als sinnvoller, besonders weil eine Infrastruktur wie das sehr aufwendig gebaute «Parkhaus Musegg» auf sehr lange Frist angelegt sein muss...»).

Wie kann der Stadtrat mit dieser Haltung einen Bypass und die Spange Nord unterstützen? Wären mit dieser Argumentationslinie nicht auch die Veränderungen in der technischen Entwicklung und im Mobilitätsverhalten abzuwarten und umzusetzen, anstatt ein veraltetes, massives Infrastrukturprojekt zu realisieren?

Der Stadtrat bevorzugt nach wie vor ein schrittweises und flexibles Vorgehen – wo dies sinnvoll ist. Er sieht in der Digitalisierung und Automatisierung und auch im Bereich Sharing und kombinierte Mobilität ein grosses Potenzial, um das Mobilitätswachstum nachhaltig zu bewältigen. Gleichzeitig ist er der Meinung, dass die Prognosen des Kantons für die Spange Nord diese Aspekte zu wenig berücksichtigen. Das ist mitunter ein Grund, wieso er die Spange Nord ablehnt.

Für den Stadtrat ist der Bypass die zentrale Massnahme, um den Engpass auf der Autobahn A2 im Raum Luzern zu beseitigen und die Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration zu verbessern.

Zu 2.:

Bypass und Spange Nord würden frühestens 2035 realisiert werden können. Es wäre möglich, dass bis dahin «Road Pricing» bzw. «Mobility Pricing» eingeführt werden könnte. In verschiedenen Städten (Oslo, Stockholm, Singapur) gibt es «Road Pricing» bereits. Welche Auswirkungen hatte die Einführung von «Road Pricing» in diesen Städten? Was wäre bei einer Einführung in der Stadt und Agglomeration Luzern zu erwarten?

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die angewendeten Bepreisungsmethoden mehrheitlich positive Auswirkungen für die Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen haben. Einerseits zeigen sich Effekte in der tageszeitlichen Nachfrage und andererseits in der Gesamtnachfrage und der Verkehrsmittelwahl. Das ist eine sehr pauschale Aussage, da die Pricing-Modelle unterschiedlich ausgestaltet sind und mit verschiedenen Begleitmassnahmen kombiniert werden, wie z. B. in Singapur mit einer Gratis-ÖV-Nutzung vor 7 Uhr morgens.

Ein dynamisches «Mobility Pricing» hätte auch in der Schweiz je nach Ausgestaltung zur Folge, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer je nach Verkehrsmittel, Tageszeit und Strecke unterschiedliche Preise für ihre Fahrten bezahlen würden. Der Bund verfolgt mit diesem Ansatz insbesondere das Ziel der Glättung der Verkehrsspitzen und damit eine bessere Verteilung der Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen Strasse und Schiene.

Da noch nicht klar ist, welche Arten von Strassen einem «Mobility Pricing» unterliegen würden (z. B. nur Nationalstrassen oder gesamtes Strassennetz oder nur Strassen im Agglomerationsraum), kann der Stadtrat nur eine allgemeine Abschätzung zur möglichen Auswirkung machen: Grundsätzlich würden sich die Verkehrsteilnehmenden entweder andere Zeiträume, andere Routen

oder einen Wechsel des Verkehrsmittels überlegen. Aufgrund der Zielsetzung des Bundes würde die Nachfrage in den Spitzenzeiten reduziert, das heisst, insbesondere das Verkehrsaufkommen des MIV wäre in Spitzenzeiten tendenziell tiefer als heute.

Zu 3.:

Welche weiteren möglichen Entwicklungen und Trends sieht der Stadtrat, welche bis 2035 unser Mobilitätsverhalten grundlegend verändern könnten?

Kurze Wege: Die Stadtentwicklung ist ein wesentlicher Pfeiler hin zum Ziel einer Stadt der kurzen Wege. Durch innere Verdichtung, die Stärkung von Quartieren und Freiräumen und eine darauf abgestimmte Strassenraumgestaltung wird die Nutzung des Fuss- und des Veloverkehrs vereinfacht. Wie der Stadtrat darauf hinarbeitet, legt er im neuen «Raumentwicklungskonzept» dar.

Technologische Entwicklungen: Bezüglich Veränderung des Mobilitätsverhaltens sieht der Stadtrat Vorteile bei der Digitalisierung, damit die Menschen verstärkt multimodal unterwegs sind, das heisst, je nach Situation die passende Mobilitätslösung wählen können. Dieser Trend zeichnet sich beispielsweise in Wohnüberbauungen ab, wo im Sinne von «Mobilität als Service» verschiedene Verkehrsmittel quasi in der Wohnungsmiete enthalten sind. Diese Entwicklung führt dazu, dass der Besitz eines eigenen Fahrzeuges an Stellenwert einbüsst.

Die Elektromobilität wird ebenfalls gefördert, was sich beispielsweise heute bereits in steigenden Zahlen von E-Bikes abzeichnet. Inwiefern selbstfahrende Fahrzeuge das Mobilitätsverhalten bis 2035 verändern, ist schwer abzuschätzen.

Weitere Überlegungen zur künftigen Mobilitätsentwicklung zeigt der Stadtrat in der neuen «Mobilitätsstrategie» auf.

Zu 4.:

Laut dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) sind die Strassen in und um Luzern an 18 Stunden am Tag normal befahrbar, während 4 Stunden am Tag kommt es zu Verkehrsbehinderungen. Für das GVK wurde der Ansatz «Köpfchen statt Beton» gewählt. So wird der öffentliche Verkehr mit Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement in den betroffenen 4 Stunden gestärkt, so dass ein gutes Vorankommen möglich ist. Warum kommt der Stadtrat von seiner zukunftssträchtigen Haltung weg und setzt nicht weiterhin auf das Managen des Verkehrs anstatt auf Beton?

Der Stadtrat verfolgt nach wie vor diesen Ansatz und sucht zuerst betriebliche oder organisatorische Lösungen vor Infrastrukturausbauten. Dies vor dem Hintergrund, dass sich die Stausituationen auf wenige Stunden pro Tag beschränken. Einen Ausbau der Strassen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs für die Spitzenstundenbelastung in der Stadt findet der Stadtrat weder angemessen noch zielführend, da sonst der Platz den anderen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen dauerhaft entzogen wird.

Zu 5.:

Welche Massnahmen sieht der Stadtrat zum Brechen von Morgen- bzw. Abendspitzen?

Morgen- bzw. Abendspitzen betreffen sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Um diese Spitzennachfrage besser zu verteilen, bieten sich insbesondere organisatorische Ansätze im Ausbildungs- und Arbeitsverkehr an. Das heisst, Anpassungen von Unterrichtszeiten, wie dies z. B. bei der Hochschule Luzern am Standort Rotkreuz gelungen ist, oder auch mehr Flexibilität bei Arbeitszeiten und -terminen indem z. B. Sitzungstermine nicht um 8.00 Uhr angesetzt werden oder Homeoffice oder räumlich flexible Arbeitsorte ermöglicht werden.

Zu 6.:

Im Bericht zum GVK wurde aufgezeigt, dass, bezogen auf die Innenstadt, ein grosser Teil des Verkehrs Binnen- oder Ziel-/Quellverkehr ist. Nur ein geringer Anteil des Verkehrs ist Durchgangsverkehr (8 %), der sich verlagern lässt. Wie steht der Stadtrat zu diesem Fakt?

Der Stadtrat hat diesen Fakt im Rahmen des GVK zur Kenntnis genommen. Die Stadt Luzern ist das Zentrum der Region Luzern und soll auch in Zukunft mit allen Verkehrsmitteln erreicht werden können.

Bei den Begriffen Durchgangsverkehr und Ziel-/Quellverkehr muss gleichzeitig immer angegeben werden, auf welches Gebiet sich diese Aussage bezieht. Durchgangsverkehr wurde in diesen Erhebungen als gemeindegrenzenübergreifender Verkehr definiert. Um diesen Verkehr, der sinnvollerweise auf dem übergeordneten Strassennetz verkehrt, zu verringern, braucht es u. a. leistungsfähige Autobahnanschlüsse und genügend Kapazität auf der Autobahn.

Zu 7.:

Wären also nicht andere Massnahmen angezeigt bzw. effektiver und kostengünstiger als die Spange Nord, um den Verkehr zu verlagern bzw. zum Umsteigen zu bewegen?

Ja. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit der Fortschreibung des «Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern» das Mobilitätswachstum bewältigt werden kann. Mit der «Mobilitätsstrategie» zeigt der Stadtrat auf, wie er längerfristig Mobilität und gleichzeitig die wirtschaftliche Prosperität und Lebensqualität wie auch die Vorzüge für den Tourismus ermöglichen will.

Zu 8.:

An vielen Beispielen lässt sich erkennen, wie das Strassenangebot die Nachfrage beeinflusst. So haben Strassenausbauten an verschiedenen Orten zu mehr Verkehr geführt, wohingegen Baustellen oder «volle» Strassen zu Umlagerungen bzw. Verlagerungen und zum Umsteigen auf andere Verkehrsmittel geführt haben. So hat sich der Verkehr auch auf der Seebrücke selbst reguliert. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Aspekt bezogen auf den geplanten massiven Ausbau der Strasseninfrastruktur?

Grundsätzlich wird mehr Verkehr generiert, wenn das Angebot ausgebaut wird. Unter Fachleuten spricht man von «induziertem Verkehr». Darunter versteht man das Phänomen, dass nach Strassenausbauten mehr Verkehr festgestellt wird, als zuvor auf dem Strassennetz vorhanden war. Das heisst, der Verkehr wird nicht nur auf eine neue Strecke verlagert, sondern es werden mehr Fahrten im Gesamtsystem erzeugt. Diesen Effekt gibt es auch im öffentlichen Verkehr (z. B. Veränderungen durch die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels).

Weniger bekannt ist, dass der gleiche Effekt auch umgekehrt festgestellt wird. Um die Jahrtausendwende wurden in umfangreichen empirischen Studien die Auswirkungen von reduzierten Strassenkapazitäten (z. B. aufgrund längerer Sperrung wegen Baustellen) auf das Gesamtverkehrsaufkommen untersucht (= reduced demand). Die Europäische Kommission hat dazu 2004 eine Übersicht und Empfehlungen für Städte zu diesem Thema herausgegeben. Sie kommt zum Schluss, dass eine Umverteilung der Verkehrsflächen in staugeplagten Städten durchaus positive Gesamtwirkungen haben kann. Die seit Jahren festgestellte tendenzielle Verkehrsabnahme des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Luzern könnte in weitestem Sinne auf diesen Effekt des «reduzierten Verkehrs» aufgrund einer Sättigung in den Spitzenstunden zurückzuführen sein.

Da das Projekt «Spange Nord» auf eine Verkehrszunahme gemäss Prognosen des Kantons ausgelegt ist, werden die Kapazitäten für diesen Prognosezustand geplant. Dementsprechend werden auch die Anzahl Spuren, die Grünzeiten usw. festgelegt. Wie es bei nachfrageorientierten Planungen i.d.R. der Fall ist, würde die zusätzliche Kapazität auch genutzt. Aus Sicht des Stadtrates läuft dies der in der Frage erwähnten Selbstregulation entgegen.

Zu 9.:

Die Agglomerationsgemeinden melden Verkehrsprobleme und nicht funktionierende Park-and-ride-Systeme. Welche möglichen Massnahmen und Anreize sieht der Stadtrat, damit Park and ride wirklich funktioniert, die Bevölkerung das Auto in der Agglomeration parkiert und mit dem öV oder Velo in die Stadt fährt?

Der Stadtrat hat auf «Park and ride» insofern keinen grossen Einfluss, als er auf dem Stadtgebiet keine entsprechenden Anlagen anbietet. Er unterstützt zudem die Strategie des Kantons, «Park and ride» ÖV-orientiert umzusetzen, das heisst, dass der Umstieg vom MIV auf den ÖV möglichst nahe an der Quelle der Fahrt stattfindet.

Spange Nord

Zu 10.:

Wie beurteilt der Stadtrat den Nutzen der Spange Nord?

Der Stadtrat sieht den Nutzen im Projekt primär beim Bypass, welchen er zur Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse als notwendig erachtet. Der Nutzen der Spange Nord liegt primär in der Realisierung von durchgehenden Busspuren. Die damit verbundene Entlastung der Innenstadt

durch den MIV erachtet er jedoch als ungenügend. Die diesem Projektteil zugrunde liegenden Verkehrsprognosen des Kantons beurteilt der Stadtrat als nicht zutreffend, weil der Autoverkehr in der Innenstadt seit Jahren real leicht rückläufig ist. Der Nutzen der Spange Nord als Verbindung für die Agglomerationsgemeinden wird insgesamt als geringfügig eingeschätzt.

Zu 11.:

Wie beurteilt der Stadtrat das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Spange Nord? Erkennt der Stadtrat ein positives Verhältnis? Falls ja, warum? Falls nein, warum nicht?

Der Stadtrat beurteilt den Nutzen als zu gering im Vergleich zu den negativen Auswirkungen aufgrund des Eingriffes durch die Spange Nord.

Zu 12.:

Wie bereits erwähnt, sind die Strassen in und um Luzern an 18 Stunden normal befahrbar, nur während höchstens 4 Stunden am Tag können Verkehrsbehinderungen auftauchen. Auch in Zukunft werden nur die Abend- bzw. Morgenspitzenstunden allfällige Behinderungen verursachen. Warum will der Stadtrat wegen 4 Stunden am Tag so grosse und teure Infrastrukturausbauten wie die Spange Nord realisieren?

Siehe Antwort auf Frage 4.

Zu 13.:

Die Stadt Luzern hat sich für 2035 zum Ziel gesetzt, die Modal Split-Anteile des flächeneffizienten Verkehrs zu erhöhen. Modal Split 2015: MIV 47 %, öV 32 %, Veloverkehr 5 %, Fussverkehr 17 %, übrige 3 %, Modal Split 2035: MIV 36 %, öV 37 %, Veloverkehr 10 %, Fussverkehr 15 %, übrige 2 %. Beeinflussen diese Veränderungen den Verkehrsfluss? Wie verändern sich die Verkehrszahlen in der Stadt Luzern unter Einbezug eines veränderten Modal Splits? Reduziert sich der Nutzen der Spange Nord durch diese Veränderungen?

Für die Beurteilung des Verkehrsflusses ist die Gesamtmenge des Verkehrs massgebend. Die Modalsplitziele der Stadt sind nicht dem kantonalen Verkehrsmodell hinterlegt. Aufgrund der Bestrebungen der Stadt, die Anteile am flächeneffizienten Verkehr zu erhöhen, würde dies den Verkehrsfluss tendenziell verbessern.

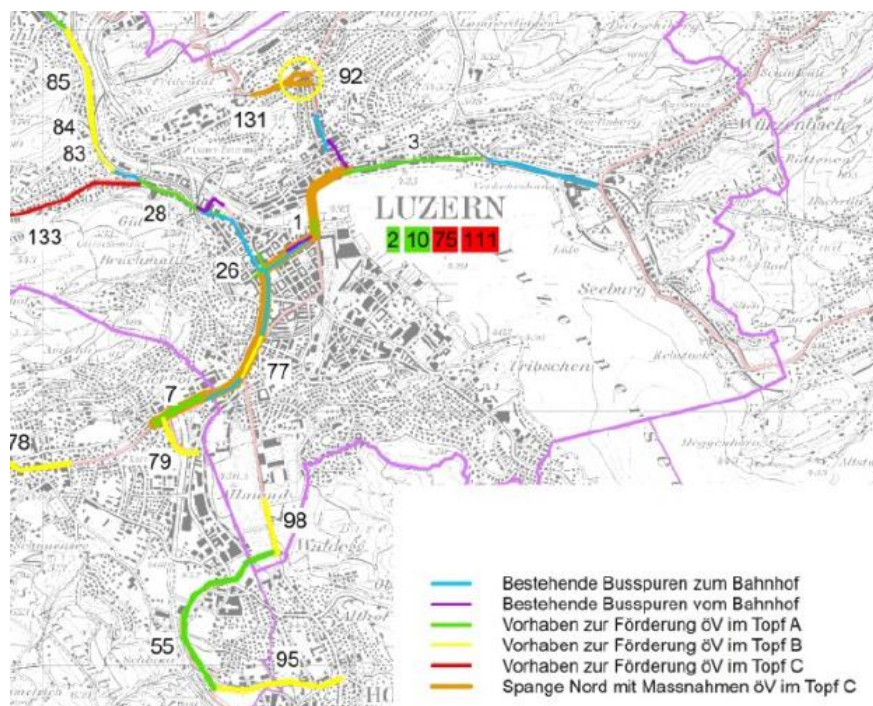
Auf Aussagen zur Veränderung der Verkehrszahlen verzichtet der Stadtrat an dieser Stelle, da er den Prognosen des kantonalen Verkehrsmodells kritisch gegenübersteht.

Zu 14.:

Der Regierungsrat vertritt die Ansicht, dass eine durchgehende Busspur Luzernerhof–Schweizerhofquai–Seebrücke nur möglich sei, wenn die Innenstadt durch die Spange Nord entlastet werden kann (alle anderen Busspuren-Abschnitte Obergrundstrasse bis Löwencenter werden im Rahmen des GVK bereits umgesetzt). Aufgrund der Verkehrszahlen, die auf der Seebrücke abnehmend

sind und die vom Kanton prognostizierte Wirkung der Spange Nord bereits unterschritten haben, müsste eine Busspur (die «flankierende Massnahme zum Projekt der Spange Nord») jedoch schon heute möglich sein. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Fakt?

Die nachfolgende Abbildung (Quelle: Kanton Luzern, vif) zeigt die in verschiedenen Vorhaben geplanten Abschnitte zur Förderung des ÖV. Daraus wird ersichtlich, dass fast auf der gesamten Achse Luzernerhof bis Kupferhammer bereits vor der Realisierung der Spange Nord Busbevorzugungsmassnahmen umgesetzt werden. Um auf den verbleibenden Abschnitten Busspuren zu realisieren, würde die Kapazität des MIV aufgrund einer Spurreduktion eingeschränkt. Die aktuellen Verkehrszahlen könnten mit einer Spurreduktion derzeit nicht in diesem Masse bewältigt werden.



Für den Stadtrat sind auf den verbleibenden Abschnitten nebst Busspuren auch andere geeignete Busbevorzugungsmassnahmen denkbar. Da es sich um Kantonsstrassen handelt, ist dafür das Einverständnis des Kantons erforderlich.

Zu 15.:

Ebenso hat der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Anfrage 346 vom 19.6.2017 von Urban Frye geantwortet, dass eine Busspur heute aufgrund der Abendspitzenstunden nicht möglich sei. So sei beispielsweise der Verkehr während der Belagssanierung der Seebrücke im Sommer 2017 zusammengebrochen. Diese Aussage ist jedoch insofern irreführend, als während der Belagssanierung auf dem Schweizerhofquai zwei Spuren für den MIV geöffnet waren und die Spurreduktion nur auf der Seebrücke stattgefunden hat. Ist diese Situation mit dem Zielzustand einer durchgängigen Busspur Schweizerhofquai vergleichbar?

Bei der Belagssanierung der Seebrücke im Sommer 2017 wurde der gesamte Verkehr (MIV, ÖV und Veloverkehr) lokal auf einer Spur zusammengeführt. Insbesondere aus Richtung Luzernerhof wurde die Situation von zwei Spuren (teilweise mit Radstreifen) auf eine Spur (ohne Radstreifen) verengt. Primär dieser Spurabbau («Einfädeln») hat zu grossem Rückstau geführt.

Die Situation der Belagssanierung ist klar nicht vergleichbar mit einer Situation, wo dem MIV und dem ÖV je eine Spur zur Verfügung steht, da ein «Einfädeln» und die beengten Verhältnisse wegfallen würden. Der Vergleich hinkt insofern auch, da es sich bei der Belagssanierung um ein relativ kurzes Ereignis (zwei Wochen) gehandelt hat. Aufgrund von Erfahrungen von länger dauernden Baustellen mit Kapazitätsreduktionen wäre zu erwarten, dass sich die Verkehrsteilnehmenden an die Situation anpassen. Der Stadtrat kann deshalb die Schlussfolgerung des Regierungsrates nicht nachvollziehen.

Zu 16.:

Entgegen den Aussagen des Regierungsrates sind mit der Spange Nord stadtauswärts auf dem Schweizerhofquai keine durchgehenden Busspuren möglich. Im Bericht «Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» ist festgehalten: «Durch die Spurreduktion für den MIV auf einen Fahrstreifen steigt die Spurbelastung stark an, was im Zulauf von der Seebrücke zu Kapazitätsüberschreitungen führen kann. Die Busspur soll daher vor dem Knotenbereich (ca. in der Mitte des Schweizerhofquais) enden, so dass zwei Fahrstreifen für den MIV zur Verfügung stehen.» Welche Massnahmen bräuchte es zusätzlich, damit die Busspur durchgängig realisiert werden könnte?

Im Bereich Luzernerhof ist die Busspur gemäss aktuellen Projektgrundlagen Richtung stadtauswärts unterbrochen. Der Stadtrat geht davon aus, dass dies nicht anders lösbar ist – solange die Verkehrszahlen so hoch sind.

Zu 17.:

Generell lässt sich aus den Projektunterlagen herauslesen, dass die Abendspitzenstunden auch bei realisierter Spange Nord und realisierten Busspuren (flankierende Massnahmen) zu Verkehrsüberlastungen führen könnten. Sieht der Stadtrat dies auch so?

Dies entspricht so den Aussagen aus den Projektunterlagen. Insbesondere im Bereich Bahnhof bis Luzernerhof können auch mit der Spange Nord aufgrund der vorgesehenen Spurreduktion Verkehrsüberlastungen zu Spitzenzeiten nicht ausgeschlossen werden. Hinzu kommt, dass durch die notwendigen Dosierungen aus den Quartieren heraus auf die Achse Obergrundstrasse bis Löwenplatz mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist.

Zu 18.:

Im Sedel besteht heute schon eine Autobahnauffahrt. Welchen Nutzen hat die Auffahrt im Lochhof gegenüber dem Vollanschluss im Sedel? Warum genügt diese bestehende Auffahrt Sedel nicht?

Der Anschluss Lochhof würde den Anschluss Sedel/Emmen-Süd entlasten. Dieser Anschluss ist heute zeitweise stark belastet. Insbesondere Fahrzeuge von und nach Richtung Schlossberg würden vermehrt via Lochhof statt Sedel auf die Autobahn gelangen. Für den Stadtrat ist es nicht verhältnismässig, für die Entlastung eines Autobahnanschlusses einen neuen Anschluss inkl. Autobahnzubringer zu erstellen. Eine Optimierung der bestehenden Anschlüsse sieht der Stadtrat als zielführender an.

Zu 19.:

Mit dem Projekt der Spange Nord sollen rund um das Primarschulhaus Maihof Strassen ausgebaut und massiv mehr Verkehr auf diese Strassen gebracht werden. Bei anderen Schulhäusern sorgt der Stadtrat für Verkehrsberuhigungen und Tempo-30-Zonen. Wie beurteilt der Stadtrat die Schulsicherheitsrisiko für Primarschulkinder im Maihof?

Die Querungsstellen sind mit Lichtsignalanlagen gesichert und stellen daher kein spezielles Sicherheitsrisiko dar. Problematisch sieht der Stadtrat die gemeinsame Führung von Velos und Fussverkehr auf gemeinsamen Flächen. Abschnittsweise sind diese Rad-/Gehwege zu schmal geplant.

Zu 20.:

Ebenso wird der Schulhausplatz durch den geplanten Strassenausbau der Spange Nord massiv verkleinert. Das Maihofschulhaus ist eines der grössten Primarschulhäuser in der Stadt Luzern. Wie beurteilt der Stadtrat die Qualität des zukünftigen Pausenplatzes bzw. der Schulanlage?

Der Stadtrat beurteilt eine Verkleinerung des Pausenplatzes klar negativ. Der Pausenplatz ist nicht nur der Bewegungsraum für die Kinder, sondern hat aufgrund seiner Lage auch eine Quartierzentrumfunktion.

Zu 21.:

Das Projekt der Spange Nord ist veraltet, zerstört Lebensraum und hat eine breite Opposition. Wäre es nicht zukunftssträngiger, sich von diesem Projekt zu lösen und einen Neuanfang zu wagen?

Der Stadtrat hat das Projekt wiederholt und detailliert betrachtet. Er ist der Meinung, dass die Spange Nord in ihrer Grundkonzeption keinen siedlungsverträglichen Stand erreichen kann, und lehnt die Spange Nord aus diesem Grund ab.

Stadtrat von Luzern