



---

Verkehr und Infrastruktur (vif)  
Planung Strassen

Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr  
Zusatzabklärungen  
Fragenbeantwortung zum Synthesebericht

## 1 Einleitung

Der Regierungsrat hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) ermächtigt, zum Ergebnis der Überprüfung Spange Nord und dem weiteren Vorgehen ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Zusätzlich wurde den Interessierten die Gelegenheit gegeben, bis zum 20. Dezember 2019 schriftlich Fragen einzureichen. Diese Fragen werden bis spätestens 15. Februar 2020 schriftlich beantwortet und auf der Website [www.gesamtsystem-bypass.lu.ch](http://www.gesamtsystem-bypass.lu.ch) publiziert. Die Fragenbeantwortung erfolgt anonymisiert, wobei sich aufgrund der Fragestellung Rückschlüsse auf den Fragenden nicht vermeiden lassen.

Aufgrund der Rückmeldungen hat sich das BUWD entschlossen, Antworten zu häufig gestellte Fragen in einem separaten Dokument zusammenzufassen und zur besseren Verständlichkeit auch grafisch aufbereiten zu lassen. Dieses Dokument «Faktenblatt zur Reussportbrücke» ist integraler Bestandteil der Fragenbeantwortung und liegt bei.

## 2 Beantwortung Fragen

Die Fragen werden nach Fragesteller geordnet beantwortet. Bei gleichlautenden Fragen werden Verweise auf die Antwort gesetzt.

Fragen	Antworten
<b>a)</b>	
<p><b>a-1.</b> Thema Verkehrs-Prognosen, ab S. 27, S. 30/31. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) (Fahrten) soll um 23% zunehmen, die Fahrleistung (Fzkm/Tag) um 28%. Ist das generell im Untersuchungsgebiet gemeint, verstehen wir das richtig?</p>	<p>Ja. Das Untersuchungsgebiet enthält auch den Verkehr auf der Autobahn.</p>
<p><b>a-2.</b> Thema Verkehrs-Prognose: Die Stadt Luzern hat ja ein Reglement nachhaltige Mobilität, vom Stimmvolk bestätigt, worin definiert ist, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht zunehmen darf. Wachstum ist mit öffentlichem Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr (FG+FR) aufzufangen. Wurde dies in der Prognose berücksichtigt?</p>	<p>Beim Reglement für nachhaltige städtische Mobilität und dem daraus entstandenen Mobilitätskonzept handelt es sich um Vorgaben, die nur für die Stadt Luzern behördenverbindlich sind.</p> <p>Gemäss Agglomerationsprogramm der dritten Generation rechnet der Kanton Luzern mit einem weiteren Wachstum bezüglich Bevölkerung, Arbeitsplätze, Bildung, Kultur, Freizeit usw. und damit auch bezüglich des Verkehrs. Der künftig entstehende Mehrverkehr soll gemäss richtungsweisender Festlegung M1 im Kantonalen Richtplan LU 15 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem öV (Erhöhung Modalsplit) und dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden. Es muss aber auch dem MIV den für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden. Entsprechend setzt sich der Kanton dafür ein, dass die notwendigen Anpassungen am Kantonsstrassennetz auch in der Stadt Luzern erfolgen.</p> <p>Qualitative Verbesserungen und Substanzerhaltung stehen in erster Linie im Vordergrund. Dort, wo die Verkehrssicherheit erhöht wird, oder wo zur Entlastung von Wohn- und Zentrumsgebiet beigetragen wird, können Neuanlagen in Betracht gezogen werden. Das wäre hier der Fall.</p> <p>In der Prognose sind bspw. die Dosierungen an der Stadtgrenze und weitere Kapazitätsrestriktionen aufgrund der Auslastung des Knoten im Strassennetz berücksichtigt. Die Verlagerungen von Fahrten weg von der Strasse infolge der „schlechteren“ Reisezeiten wird über Nachfrageelastizitäten ermittelt.</p>
<p><b>a-3.</b> Im genehmigten Agglomerationsprogramm 3. Generation ist Seite 115 als Zielwert MIV definiert, dass der Modal-Split des MIV in der Agglomeration um 5-10% bis 2030 abnehmen soll (Gegenüber 2010, an Tagesdistanz). Wurde dies in der Prognose berücksichtigt?</p>	<p>Ein Teil der Modalsplit-Veränderung wird über die beschränkte Kapazität des MIV-Netzes erwirkt und so im Modell berücksichtigt.</p> <p>Siehe dazu auch Frage a-2.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>a-4.</b> Im März 2019 hat der Luzerner Regierungsrat die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation beschlossen. Dieses ist dem Bund bis im Juni 2021 zur Beurteilung einzureichen. Wie werden die beiden Vorhaben (Agglomerationsprogramm und Spange Nord) aufeinander abgestimmt?</p>	<p>Aktuell ist das Agglomerationsprogramm der 4. Generation in Erarbeitung. Das Projekt Spange Nord ist darin aber nicht als baureif aufgenommen. Definitive Klarheit zum weiteren Vorgehen zur Spange Nord herrscht erst nach Abschluss der Vernehmlassung und der Beratung des Planungsberichts durch den Kantonsrat. Ob und wie die Spange Nord resp. das Projekt Reussportbrücke im Agglomerationsprogramm 4.Generation berücksichtigt wird, ist noch festzulegen.</p>
<p><b>a-5.</b> Die Basisausbauten sind Strassenausbauten mit anderen Flächenbenutzung gegenüber heute. Könnten sie für die Sachdiskussion nicht auch Pläne zeigen von der heutigen Strassenfläche, dann die Pläne der Massnahmen der Projekt Basisausbauten, und ein Plan mit dem Delta der erforderlichen Landbeanspruchung?</p>	<p>Die notwendigen Massnahmen im Basisausbau sind aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) heraus erst grob definiert und noch nicht als Projekt ausgereift. Genauere Aussagen zur Landbeanspruchung können zu diesem Zeitpunkt noch nicht seriös getroffen werden.</p> <p>Die Pläne auf Stufe Machbarkeitsabklärung (Darstellungsgrad 1:2'000) sind öffentlich verfügbar.</p> <p>Eine Aussage zur Landbeanspruchung ist als Kriterium auch nicht tauglich, da die Zuordnung und der Nutzen der zusätzlichen Verkehrsfläche nicht sichtbar sind. Die Auswirkungen der Landbeanspruchung fliessen aber indirekt in die Bewertungen ein (Indikatoren Kosten, Landkosten).</p>
<p><b>a-6.</b> Thema Verkehrs-Wirkung durch Bestvariante, S.106, Baselstrasse -57%. Könnten sie diese Verkehrs-Abnahme genauer erläutern?</p>	<p>Siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.4.</p> <p>Die grosse Entlastung bietet Chancen für die von der Stadt vorgesehene Aufwertung des Quartiers.</p>
<p><b>a-7.</b> Thema Verkehrs-Wirkung durch Bestvariante, S.106, Spitalstrasse -9%, obwohl das Luzerner Kantonsspital (LUKS) nicht anders erschlossen wird, ist für uns fraglich. Könnten Sie diese Verkehrs-Abnahme genauer erläutern?</p>	<p>Die Tabelle 37, Seite 106 Synthesebericht weist eine Belastungsreduktion von -7% im <b>östlichen</b> Teil der Spitalstrasse im Vergleich zum Basisausbau aus. Die Reduktion ist durch den neuen Anschluss Luzern-Lochhof begründet. Es findet eine Teilverlagerung von Fahrten vom Anschluss Emmen Süd zum Anschluss Luzern-Lochhof statt.</p>
<p><b>a-8.</b> Die beiden Entlastungswirkungen bei Fragen 6 + 7; bleibt diese Entlastung gleich, wenn der Verkehr nicht zunimmt wie prognostiziert? Zum Bsp. nur +10% (statt +23%), oder 0% (statt +23%).</p>	<p>Ja, eine vergleichbare positive Entlastungswirkung tritt auch in diesem Fall auf.</p> <p>Siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.7.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>a-9.</b> Wie sehen die Verbesserungen für den Langsamverkehr aus? (mit den Basisausbauten und mit Reussbrücke separat)</p>	<p>Reussportbrücke: Siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.10. Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr im Gebiet Knoten Sedelstrasse bis Schlossberg werden im Rahmen des separaten Projekts erarbeitet, die Anliegen des Langsamverkehrs werden berücksichtigt.</p> <p>Basisausbau: Keine neuen Elemente im Langsamverkehrsnetz. Im Rahmen der einzelnen Bauprojekte werden die Anliegen des Langsamverkehrs berücksichtigt. Aufgrund der Verkehrszunahmen, insbesondere am Knoten Kreuzstutz sind die Möglichkeiten für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs jedoch sehr gering. Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr im Gebiet Knoten Sedelstrasse bis Schlossberg werden im Rahmen des separaten Projekts erarbeitet.</p> <p>Der wesentliche Unterschied für den Langsamverkehr ist die Reussportbrücke als neues Element im Langsamverkehrsnetz, das neue und kürzere Verbindungen ermöglicht.</p>
<p><b>a-10.</b> Wie sehen die Verbesserungen für den öV aus? (mit den Basisausbauten und mit Reussbrücke separat)</p>	<p>Reussportbrücke: Siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.11. Durch die Verlagerung eines Teils des städtischen Verkehrs auf die Autobahn ergeben sich bessere Verhältnisse für den öV. Mit dem separaten Projekt vom Knoten Sedelstrasse bis zum Schlossberg sollen insbesondere auch Verbesserungen für den öV erreicht werden.</p> <p>Basisausbau: Im Rahmen der einzelnen Bauprojekte werden die Anliegen des öV berücksichtigt. Es finden aber keine Verkehrsentlastungen in der Stadt statt. Wegen der sehr hohen Belastung der Baselstrasse und des Kasernenplatzes sind hier keine Busbevorzugungsmassnahmen möglich. Mit dem separaten Projekt vom Knoten Sedelstrasse bis zum Schlossberg sollen insbesondere auch Verbesserungen für den öV erreicht werden.</p>
<p><b>a-11.</b> Was ist der Nutzen für die gesamte Stadt?</p>	<p>Ein Teil des Verkehrs kann aus der Stadt heraus auf die Autobahn verlagert werden. Dadurch ergeben sich Verkehrsentlastungen in Teilgebieten der Stadt Luzern, insbesondere eine signifikante Entlastung im stark belasteten Quartier der Baselstrasse. In der Stadt verbessert sich die Zuverlässigkeit des öV. Somit profitieren alle öV-Nutzer. Ein optimiertes öV-System ist auch Voraussetzung für eine Änderung des Modal-Splits hin zum öV.</p> <p>Für den Langsamverkehr / Veloverkehr ergeben sich neue direkte und sichere Verbindungsmöglichkeiten.</p> <p>Durch den neuen Anschluss Lochhof wird die Belastung der bestehenden Anschlüsse Luzern-Zentrum, Emmen-Süd und Luzern-Kriens reduziert. Der Verkehr verteilt sich besser auf die Autobahnanschlüsse.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>a-12.</b> Ein Nutzenindikator könnte die Lärmbelastung in der Stadt Luzern sein. Wenn beispielsweise 95% von Wohnungen von Lärm entlastet würden durch die Reussbrücke, und nur 5% von Wohnungen verschlechtert, wäre das ja ein starkes Argument. Können solche Nutzen-Indikatoren plausibel aufgezeigt werden?</p>	<p>Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn ergibt sich insgesamt eine Reduktion der Lärmbelastung. Siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.2.</p>
<p><b>a-13.</b> Basiert die prognostizierte Zunahme des Verkehrs bis 2040 auf einem Ausbau der Infrastruktur oder auf der heute existierenden Infrastruktur? (Stichwort «zusätzliche Infrastruktur verursacht Mehrverkehr»)</p>	<p>Die Verkehrsprognosen aufgrund der erwarteten Entwicklung in der Agglomeration weisen in den nächsten 20 Jahren eine Zunahme der Verkehrsbelastung aus. Dies aufgrund der erwarteten Entwicklung von Siedlung und Arbeitsplätzen. Die Prognose zur Verkehrsentwicklung basiert auf der Siedlungs-, Angebots- (oder Netz-) und Aussenverkehrsentwicklung und wurde mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells berechnet.</p> <p>Die Prognose stellt nicht die Nachfrage dar (die viel höher wäre), sondern berücksichtigt die effektive Leistungsfähigkeit des Systems. Trotzdem sind an neuralgischen Stellen wie zum Beispiel dem Kreuzstutz und am Schlossberg Ausbauten erforderlich, um bestehende Leistungsmängel zu beseitigen.</p>
<p><b>a-14.</b> Wie stark wurde der Faktor «Flächeneffizienz der Mobilitätsträger» bei der Analyse berücksichtigt?</p>	<p>Die Auswirkungen auf den öV und den Langsamverkehr wurden in der Bewertung berücksichtigt. Eine Verbesserung der Bedingungen für den öV und den Langsamverkehr schafft die Voraussetzung für eine bessere Flächeneffizienz der Mobilitätsträger.</p>
<p><b>a-15.</b> Wie viele Mobilitätsumsteiger (von MIV zu öV/LV) würde die Variante «0+» (Verzicht auf die Spange Nord, aber Umsetzung der durchgehenden Busspuren von Kupferhammer/Kriens bis Luzernerhof, einschliesslich Spurumwidmung auf der Seebrücke) mit sich bringen?</p>	<p>Diese Frage stellt sich nicht, da das Verkehrssystem mit durchgehenden Busspuren ohne ergänzende Ausbauten nicht funktionsfähig ist. Sonst könnte man das System auch bereits heute einführen. Negative Erfahrungen liegen aus der Belagssanierung Seebrücke vor.</p> <p>Anders gesagt: Mit der Spange Nord wäre genügend Verkehr vom Kupferhammer (Kriens) bis zum Luzernerhof auf die Autobahn verlagert worden, so dass die durchgehenden Busspuren hätten realisiert werden können. Mit dem Basisausbau wird kein Verkehr auf die Autobahn verlagert, folglich können die durchgehenden Busspuren nicht realisiert werden. Mit der Reussportbrücke wird immerhin ein Teil des Verkehrs aus der Stadt auf die Autobahn verlagert, aber weniger und insbesondere nicht auf dem Abschnitt Pilatusplatz bis Luzernerhof über die Seebrücke. Aus diesem Grund muss auch in diesem Fall auf die Busspuren verzichtet werden. Vgl. auch Antwort b-11.</p> <p>Durchgehende Busspuren haben den Vorteil, dass der Bus nicht durch andere Verkehrsteilnehmer behindert wird und so eine optimale Bevorzugung möglich wird (Beispiel Busspur auf der Pilatusstrasse). Dies ergibt positive Effekte zur Fahrplanstabilität, aber nur geringe Reisezeitgewinne.</p> <p>Wichtig: Dass die separaten Busspuren nicht realisiert werden, bedeutet nicht, dass man den öV in diesem Bereich nicht mit anderen Massnahmen fördern könnte (Bsp. Busbevorzugung durch Lichtsignalanlagen).</p>

Fragen	Antworten
<p><b>a-16.</b> Welchen Nutzen würden öV und Fuss- und Veloverkehr bei der Variante «Inbetriebnahme Autobahnanschluss Lochhof mit Brücke über die Reuss» geniessen?</p>	<p>Siehe Antworten zu a-9 und a-10 sowie Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.10 und 4.11.</p>
<p><b>a-17.</b> Wie hoch sind die Kosten (absolut und prozentual zu den Gesamtkosten) für die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs bei den verschiedenen Varianten?</p>	<p>Dazu liegen keine Auswertungen vor. Die vorhandenen Projektpläne auf der Stufe Nachweis der Machbarkeit erlauben dazu auch keine Aussagen. Bei allen Varianten ist ein entsprechender Ausbau auch für den Langsamverkehr vorgesehen.</p>
<p><b>b)</b></p>	
<p><b>b-1.</b> Antrag: Die Auswirkungen der Varianten werden jeweils mit dem Basiszustand 2040 oder mit dem Projekt Spange Nord verglichen (Differenzplots in Abb. 57ff). Die Auswirkungen der verschiedenen Varianten gegenüber dem heutigen Zustand sind ebenfalls von Interesse um abschätzen zu können, wo sich die Verkehrsbelastungen gegenüber heute in welchem Ausmass verändern. Folgende Differenzplots sehen wir für die Beurteilung als hilfreich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• «ZMB-Referenzzustand» 2040 – «Ist-Zustand» 2017</li> <li>• «Variante 0+» 2040 – «Ist-Zustand» 2017</li> <li>• «Variante Reussportbrücke» 2040 – «Ist-Zustand» 2017</li> </ul> <p>Wir bitten um diese Darstellungen.</p>	<p>Die Belastungsdifferenzen zwischen Varianten für den Zustand 2040 und den Ist-Zustand 2017 können dargestellt werden, sind jedoch nicht geeignet, um die Auswirkungen gegenüber heute abzuschätzen, denn es überlagern sich Belastungszunahmen infolge Siedlungsentwicklung und Abnahmen infolge Verkehrsverlagerungen aus Netzunterschieden. Diese Wirkungen sind sehr schwierig zu interpretieren.</p> <p>Wir empfehlen die Veränderungen gegenüber heute getrennt zu analysieren. Die Differenz zwischen der Prognose Basiszustand 2040 (Nachfrage 2040 und Strassennetz ohne Projekte) und dem Ist-Zustand 2017 liefert die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung, die Differenz zwischen dem Referenzzustand (2040 mit A2/A14 Bypass Luzern) und dem Basiszustand liefert die Auswirkungen des Projekts Bypass und die Differenz der Varianten zum Referenzzustand die jeweiligen verkehrlichen Wirkungen der Variante Spange Nord. Diese Darstellungen sind vorhanden.</p>
<p><b>b-2.</b> Ist das Modell für den Basisausbau 2040 identisch mit dem ZMB-Referenzzustand? Wenn nein, wo liegen die Unterschiede? Wenn nein, bitten wir auch um einen Differenzplot «Basisausbau 2040» - «Ist-Zustand» 2017.</p>	<p>Ja, es ist identisch.</p>
<p><b>b-3.</b> Für welche Verkehrsbeziehungen wird die Reussportbrücke benützt? Wie verlaufen die Verkehrsbeziehungen bei anderen Varianten?</p>	<p>Siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.1 bis 4.4.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen der anderen Varianten sind im Arbeitsbericht ZMB Phase 2 zur verkehrstechnischen Machbarkeit vom 23. Oktober 2019 abgebildet.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>b-4.</b> Antrag zu weiteren Spinnenauswertungen: Damit die Agglomerationsgemeinden (allen voran Emmen, Ebikon und Kriens) beurteilen können, inwiefern die Bestvariante (Reussportbrücke) durch Quell-/Zielverkehr dieser Gemeinden genutzt bzw. ihr Strassennetz belastet wird, braucht es verschiedene Streckenspinnen mit einem entsprechenden Perimeter (K5) für ausgewählte Querschnitte: -Variante Reussportbrücke: Streckenspinne am QS Reussportbrücke, QS Baselstrasse, QS Obergrundstrasse (Höhe Moosegg), QS Hauptstrasse (Schiff) -Variante ZMB-Referenzzustand: Streckenspinne QS Baselstrasse, QS Obergrundstrasse (Höhe Moosegg), QS Hauptstrasse (Schiff)</p>	<p>Die entsprechenden Plots werden direkt zugestellt.</p>
<p><b>b-5.</b> Frage: Wie verändern sich die Reisezeiten für die Verbindungen aus den Agglomerationsgemeinden bei den verschiedenen Varianten gegenüber heute (Zustand 2017)? Wie würden sich die Reisezeiten gegenüber heute mit der Variante 0+ verändern?</p>	<p>Da eine Überlagerung von Verkehrsentwicklung und Netzveränderung vorliegt, hat eine solche Auswertung keine Aussage und liegt auch nicht vor. Die Variante 0+ ist nicht funktionsfähig.</p>
<p><b>b-6.</b> Antrag: In den Unterlagen zur Phase 3, Bewertung, sind bei den Indikatoren Reisezeiten und Erreichbarkeiten durchschnittliche Reisezeiten für Verkehrsbeziehungen aus den Gemeinden nach Luzern für alle betrachteten Varianten aus Phase 3 aufgezeigt. (W1 und W2). Die Reisezeiten werden dabei mit dem Basisausbau 2040 verglichen, die Differenzen liegen im Bereich von wenigen Minuten. Die Reisezeiten liegen bei allen Varianten im Rahmen von 10-14 Minuten (K5) und 20 Minuten (Malters und Rothenburg). Von Interesse sind auch die Reisezeitveränderungen gegenüber heute.</p>	<p>Da eine Überlagerung von Verkehrsentwicklung und Netzveränderung vorliegt, hat eine solche Auswertung keine Aussage.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>b-7.</b> Entwicklung Mobilität: Sind zukünftige Entwicklungen im Bereich der Mobilität wie Digitalisierung / autonomes Fahren und allfällige Auswirkungen eines Mobilitätsmanagements in das Verkehrsmodell bzw. die Verkehrsnachfrage 2040 eingeflossen?</p>	<p>Entwicklungen im Bereich der Mobilität wurden beispielsweise mit der Anpassung der sogenannten CR-Funktionen, welche die Veränderung der Geschwindigkeit in Abhängigkeit der Auslastung der Strasse beschreiben, auf Autobahnen berücksichtigt. Dabei wurde simuliert, dass mit der Entwicklung der Technologie (autonome Fahrzeuge) die Abstände zwischen den Fahrzeugen kleiner werden, d.h. die Dichte nimmt zu und es fließen mehr Fahrzeuge über eine bestimmte Strecke (vgl. Synthesebericht Seite 25 ff.). Auswirkungen eines Mobilitätsmanagements werden insofern vorausgesetzt, dass nicht die gesamte Nachfrage auf das Strassennetz bewältigt werden kann (Berücksichtigung der Strassenkapazität resp. Lichtsignalanlage (LSA)-Dosierungen) und die Verkehrsteilnehmer nicht nur modal reagieren, sondern auch zu anderen Tageszeiten fahren oder auf die Fahrt verzichten. Schliesslich wird durch die Veränderung der Nachfrage im Rahmen der Sensitivitäten in Phase 3 der ZMB die Veränderung der Mobilität, durch nicht bekannte oder explizit berücksichtigte Wirkungen dargestellt.</p> <p>Die Prognose der MIV-Fahrten in der Abendspitzenstunde (ASP) weist für 2040 insgesamt nur einen Zuwachs von 14% aus statt 21%, die sich aus der Siedlungsprognose ergäben. In der Stadt Luzern beträgt der Zuwachs in der ASP nur 4%.</p>
<p><b>b-8.</b> Im Bereich der Mobilität kann bis 2040 von einer enormen Entwicklung ausgegangen werden, welche das Verkehrsverhalten verändern wird. U. A. sollen mit Mobilitätsmanagementmassnahmen die Verkehrsspitzen geglättet werden. Dies soll im Verkehrsmodell berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Spitzenstunden im Modell sind «plafoniert». Durch Einbezug der Kapazität des Strassennetzes wird der bewältigbare Verkehr ermittelt. Dabei wird angenommen, dass der «Überschuss» u.a. zu anderen Tageszeiten stattfindet, auf den öV umgelagert wird oder auf die Fahrten verzichtet wird. (vgl. Synthesebericht Seite 29). Im Tagesverkehr sind aber noch Entwicklungen (Zunahmen) möglich, weil Fahrten zeitlich verschoben werden (zeitliche Verlagerung).</p>
<p><b>b-9.</b> Sensitivitätsanalyse Verkehrsnachfrage: Wie schneidet die Variante 0+ bei der Sensitivitätsanalyse Verkehrsnachfrage (-20% gegenüber Referenzzustand) (S. 101) ab? Bzw. bis zu welcher Verkehrszunahme wäre die Funktionalität des Verkehrsnetzes (verkehrstechnische Machbarkeit, Kap. 5.2.2) mit der Variante 0+ gegeben?</p>	<p>Eine Verkehrsnachfrage von rund -20% gegenüber dem Referenzzustand entspricht in etwa dem Zustand von 2017. Die verkehrstechnische Machbarkeit ist bereits heute nicht gegeben, weil erheblicher Zusatzverkehr über die Zürichstrasse, den Schlossberg, die Spitalstrasse, den Hirschengarben und den Kasernenplatz ausweichen müsste</p>
<p><b>b-10.</b> Antrag: Die Stabilität der Rangfolge der Varianten aus der Phase 3 wird bezüglich Verkehrsnachfrage mit einer reduzierten Annahme geprüft. Die Variante 0+ soll bei der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) mit reduzierter Verkehrsnachfrage ebenfalls aufgeführt werden.</p>	<p>Die verkehrstechnische Machbarkeit der Variante 0+ ist nicht gegeben (auch nicht mit den Verkehrszahlen 2017, vgl. Antwort b-9) und sie muss methodisch im Variantenvergleich ausgeschlossen werden.</p>



Fragen	Antworten
<p><b>b-11.</b> Durchgehende Busspur: Welche Gründe legitimieren den Wegfall von der durchgehenden Busspur von Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof (Luzern)? Wieso ist in der favorisierten Variante «Inbetriebnahme Anschluss-Lochhof mit Brücke über die Reuss» die durchgehende Busspur nicht mehr enthalten?</p>	<p>Die Voraussetzungen für die durchgehenden Busspuren (Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn über die Spange Nord, Reduktion der Verkehrsbelastung in der Innenstadt, Seebücke) ist mit der Variante Reussportbrücke nicht mehr gegeben. Ohne neue Infrastruktur zur Sicherstellung der wegfallenden Kapazität auf der Achse Luzernerhof–Pilatusplatz–Obergrundstrasse ist das Strassennetz mit durchgehenden Busspuren nicht funktionsfähig. Es würden hohe Überlastungen auf der Zürichstrasse, am Schlossberg, der Haldenstrasse, auf der Spitalstrasse, am Kasernenplatz und im Hirschengraben sowie durch Ausweichverkehr in den Quartieren entstehen.</p>
<p><b>b-12.</b> Die Gründe und Auswirkungen des Wegfalls der durchgehenden Busspur auf Kriens sollen dargestellt und aufgezeigt werden.</p>	<p>Die durchgehenden Busspuren waren in erster Linie als flankierendem Massnahmen zur Spange Nord zur Reduktion des MIV im Stadtzentrum gedacht. Eine Kapazitätsreduktion in der Stadt Luzern ohne entsprechende Verlagerung auf die Autobahn würde vor allem in Kriens stark negative Auswirkungen auf den öV durch Rückstau auf die Luzernerstrasse zur Folge haben. Zudem würden hohe Überlastungen auf der Zürichstrasse, auf der Spitalstrasse, am Kasernenplatz und im Hirschengraben sowie durch Ausweichverkehr in den Quartieren entstehen, wodurch die für Kriens wichtigen Buslinien 1 und 5 stark behindert würden.</p>
<p><b>b-13.</b> Der Grund «der Nutzen der durchgehenden Busspur ist begrenzt weil keine wesentliche städtebauliche Aufwertung erfolgt» ist weder nachvollziehbar, noch stichhaltig.</p>	<p>Die Aussage ist so zu verstehen, dass die durchgehenden Busspuren zwar vorteilhaft für die Stabilität des Busbetriebs sind, aber innerstädtisch (kurze Haltstellenabstände) nur beschränkt Reisezeitgewinne möglich sind. Vor allem aber wurde von der Stadt Luzern hervor gehoben, dass keine städtebauliche Aufwertung erfolgen kann, weil die Breite des Strassenquerschnitts unverändert bleibt. Deshalb ergeben sich auch keine Vorteile für den Fussverkehr.</p>
<p><b>b-14.</b> Auswirkungen auf Kriens: Die Auswirkungen, infolge der zu erwartenden Verkehrszahlen, auf Kriens sind darzustellen und aufzuzeigen (v.a. auf die Variante «Inbetriebnahme Anschluss-Lochhof mit Brücke über die Reuss»)</p>	<p>Die Auswirkungen der Variante Reussportbrücke auf Kriens sind gering. Positiv ist die Entlastung auf der Obergrundstrasse (z.B. Linien 1 und 5) und Baselstrasse (Linie 5) für den öV sowie die verbesserte Erreichbarkeit bzw. Reisezeitgewinne für Ziele im Bereich Anschluss Luzern-Lochhof.</p>
<p><b>b-15.</b> Welche flankierenden Massnahmen und / oder Ergänzungen sind zu Gunsten für Kriens vorgesehen (z.B. Anschluss ans Freigleis, etc.)?</p>	<p>Die Massnahmen in Kriens werden durch das Projekt Bypass definiert.</p>

Fragen	Antworten
<b>c)</b>	
<p><b>c-1.</b> Im Synthesebericht wurden durch die Verfasser verschiedene Varianten gegenübergestellt und bewertet. Die Gemeinde interessiert sich nun, welche Variante in welcher Form den Verkehr in Ebikon beeinflusst. Es soll also für alle möglichen Varianten aufgezeigt werden, was jeweils verkehrstechnisch auf der K 17 passiert. Insbesondere sollen die Auswirkungen in den Knoten des Autobahzubringers, Buchrain Tunnel und Knoten Hofmatt sowie im Knoten Schlösslistrasse aufgezeigt werden. Von speziellem Interesse ist dabei der Durchgangsverkehr, soweit der Quell- und Zielverkehr ausgeblendet werden kann.</p>	<p>Die Lieferung der Zahlen erfolgt direkt. Die einzelnen Varianten haben nur geringe unterschiedliche Auswirkungen in Ebikon.</p>
<b>d)</b>	
<p><b>d-1.</b> Gemäss Synthesebericht ist beim Basisausbau die Autobahneinfahrt Luzern-Zentrum weiterhin überlastet. Mit der Reussportbrücke wird der Halbanschluss Luzern-Zentrum indirekt zu einem Vollanschluss. Es werden vermehrt Autos drei anstelle von einer Auffahrt / Abfahrt nutzen. (Will man von Süden kommend Richtung St.Karli/Bramberg/etc., geht man neu anstelle bei der Ausfahrt Kriens erst bei der Ausfahrt Luzern-Zentrum raus [via Ausfahrt Lochhof Richtung Norden und dann wieder Auffahrt Lochhof Richtung Süden zur Ausfahrt Luzern-Zentrum von der Autobahn]. Dasselbe gilt für die umgekehrte Richtung). Ist dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen einberechnet?</p>	<p>In der Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.2, wird dargestellt, dass die Reussportbrücke nur zu einem geringen Mehrverkehr führt. Es findet in erster Linie eine Verkehrsverlagerung statt. Das geringe zusätzliche Verkehrsaufkommen ist einberechnet und kann verarbeitet werden.</p>
<p><b>d-2.</b> Besteht die Möglichkeit, den Anschluss Luzern-Zentrum zu einem Vollanschluss auszubauen?</p>	<p>Nein. Dies ist auch im Projekt zum Bypass Luzern des Bundesamt für Strassen (ASTRA) nicht vorgesehen.</p>
<p><b>d-3.</b> Wie beurteilt der Bund bzw. das ASTRA die im Synthesebericht bevorzugte Variante mit der Reussportbrücke in Bezug auf den Bypass und den Transitverkehr?</p>	<p>Der Transitverkehr fliesst über den neuen Bypass unabhängig von der Stadtautobahn. Die Stellungnahme des ASTRA zur aktuellen Lösung liegt noch nicht vor. Das ASTRA hat sich aber bisher immer positiv zur Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof geäußert. Auch mit der Reussportbrücke wird zusätzliche Verkehr auf die Stadtautobahn verlagert, was den grundsätzlichen Zielsetzungen entspricht.</p>
<p><b>d-4.</b> Inwieweit entspricht die nun bevorzugte Variante mit der Reussportbrücke dem bisherigen Agglomerationsprogramm? Welche Konsequenzen hätten das Weglassen der bis anhin geplanten Spange Nord im Hinblick auf die 4. Generation des Agglomerationsprogramms?</p>	<p>Siehe dazu die Beantwortung der Frage a-4.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>d-5.</b> Können mit der nun bevorzugten Variante mit der Reussportbrücke das im Richtplan angestrebte Wachstum und dem damit zu erwartenden Verkehrsaufkommen auf der y-Achse und dem Zentrum Luzern aufgefangen werden?</p>	<p>Ja. Der Vorteil der Variante liegt insbesondere darin, dass eine Verlagerung auf die Autobahn möglich ist und dies zu Entlastungen auf städtischen Hauptachsen westlich der Reuss führt.</p>
<p><b>d-6.</b> Der Richtplan sieht ein Wachstum der Wirtschaft vor allem auch in der Agglomeration vor. Damit Unternehmen in der Stadt und der Agglomeration ansiedeln bzw. ihren Standort ausbauen und somit zusätzliche Arbeitsplätze schaffen, muss dem dafür notwendigen Wirtschaftsverkehr (Arbeitnehmer, Kunden und Zulieferer, Dienstleistungsverkehr) genügend Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Ist dies mit der aktuellen Variante Reussportbrücke gegeben? Wäre mit der ursprünglichen Variante Spange Nord mehr Kapazität zur Verfügung gestanden?</p>	<p>Zentrales Element für die langfristige Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrs ist der Bypass Luzern. Als Ergänzung zu diesem wird durch die Lösung Reussportbrücke die Belastung der bestehenden Anschlüsse reduziert und der Verkehr verteilt sich besser auf die Autobahnan-schlüsse. Es ergeben sich Verkehrs-entlastungen in Teilgebieten der Stadt Luzern durch die Verlagerung des städtischen Verkehrs auf die Autobahn. Das System ist funktionsfähig. In-sgesamt ergeben sich leichte Verbesserungen der Erreichbarkeit. Siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.2.</p> <p>Mit der ursprünglichen Variante Spange Nord wäre nicht mehr Kapazität zur Verfügung ge-standen, da insbesondere im Stadtzentrum ein Leistungsabbau vorgesehen war («durchge-hende Busspuren»).</p>
<p><b>d-7.</b> Seit 2011 ist das Verkehrsaufkommen in der Stadt / auf der Seebrücke leicht zurückgegangen. Hat dies mit den Dosier-anlagen / dem Ampelsystem rund um die Stadt zu tun? Wurde in den letzten Jahren der Verkehr zurückhaltender in die Stadt und insbesondere auf die Hauptverkehrsachsen gelassen?</p>	<p>Die Entwicklung hat insbesondere auf der Autobahn stattgefunden (vgl. Kennblatt Monitoring Gesamtverkehr 2019), die Dosierung des Verkehrs an der Stadtgrenze ist mit ein Grund hierfür.</p>

Fragen	Antworten
e)	
<p><b>e-1.</b> Künftige Erschliessung LUKS: Die ursprüngliche Variante Spange Nord wird nicht mehr weiterverfolgt. In der aktuellen, vom Regierungsrat unterstützten und empfohlenen Variante des Projekts ist der Anschluss Lochhof leider nicht mehr erreichbar. Eine ausreichende Erschliessung des Spitals ist von existentieller Bedeutung und eine Verschlechterung der bestehenden Erschliessungsqualität kann und darf nicht hingenommen werden. Wir bitten Sie, in folgenden Punkten detailliert aufzuzeigen, wie das Spital unter dieser Variante erschlossen werden soll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkung auf die öV-Erschliessung nach Buslinien</li> <li>- Auswirkung auf die MIV-Erschliessung nach Quellen (u.a. Autobahn, Stadt Luzern, Kriens, Rontal)</li> <li>- Auswirkung auf die Knotenbelastung (namentlich Knoten Friedentalstrasse–Spitalstrasse, St. Karli-Brücke–Baselstrasse)</li> <li>- Lösungsszenarien hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsbelastung bei der Spitalstrasse in Bezug auf deren Auswirkung auf die Störfallvorsorge</li> <li>- Massnahmen, mittels derer verhindert wird, dass die Spitalstrasse zur Durchgangsstrasse mutiert</li> </ul>	<p>Buslinien: Das Busnetz und die Erschliessung ändert sich nicht. Es werden unabhängig vom Projekt Verbesserungen an den neuralgischen Stellen zu prüfen sein (zum Beispiel Schlossberg).</p> <p>MIV-Erschliessung: Durch den neuen Anschluss Luzern-Lochhof ergibt sich insbesondere von Süden her neue Fahrbeziehungen. Von Norden her und auch von der Stadt her ergeben sich kaum Änderungen. Für das Rontal wichtig ist der geplante Ausbau auf der Friedentalstrasse bis Schlossberg, der unabhängig vom Projekt Reussportbrücke erfolgen soll.</p> <p>Auswirkungen auf die Knotenbelastung einzelner Knoten sind in der Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke» dargestellt. Es findet in erster Linie eine Verlagerung statt. Die relevanten Knoten werden in der Spitzenstunde weiter an der Leistungsgrenze betrieben werden.</p> <p>Funktion der Spitalstrasse: Die Spitalstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse. Diese dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde und der Erschliessung der Siedlungsgebiete, aber auch dem Regionalverkehr. Massnahmen sind durch die Stadt Luzern festzulegen. Nutzungen auf dem Areal LUKS haben der Störfallvorsorge zu genügen und die Gefahren aus dem Betrieb Spitalstrasse zu berücksichtigen.</p>
<p><b>e-2.</b> Knoten Lochhof - Rettungsdienst: Der Knoten Lochhof wird aktuell durch den Rettungsdienst rege benutzt. Wir bitten Sie aufzuzeigen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wie sichergestellt wird, dass der direkte Autobahnzugang über den Knoten Lochhof für den Rettungsdienst während und nach der Realisation des Anschlusses (also ohne Unterbruch) gewährleistet werden kann.</li> <li>- wie die Anbindung des Spitals an den Anschluss Lochhof umgesetzt wird (inkl. Auswirkungen sowohl auf die Rettungszeiten für Einsätze, welche heute über den Lochhof erfolgen, als auch auf die übrigen Rettungseinsätze ausgehend vom Areal LUKS Luzern).</li> </ul>	<p>Aktuell wird der Werkanschluss Luzern-Lochhof für den Rettungsdienst auf allen Ein- und Ausfahrten genutzt.</p> <p>Im Projekt zur Reussportbrücke wird zu prüfen sein, wie der Rettungsdienst den neuen Autobahnanschluss weiter nutzen kann. Es steht hier analog heute eine Nutzung des Erschliessungswegs Reussmatt im Vordergrund mit einem Anschluss nur für Rettungsfahrzeuge an den Knoten West des Autobahnanschlusses.</p> <p>Die Nutzung während der Bauphase ist eine Thema der entsprechenden Detailplanung.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>e-3.</b> Langsamverkehr: Die aktuelle Situation ist für Velofahrende auf der Spitalstrasse Richtung Friedentalstrasse, auf der Friedentalstrasse selber, auf der Vallasterstrasse und Maihofstrasse bereits prekär. Autos parkieren in der Strasse, es fehlen Velostreifen. Gefährliche Situationen sind an der Tagesordnung. Wir bitten Sie darzustellen, welche konkreten Massnahmen in den Lösungsszenarien vorgesehen sind, um den Bedürfnissen des Langsamverkehrs im Betrachtungsperimeter LUKS entgegenzukommen.</p>	<p>Die Verbesserung der heutigen Situation für den Langsamverkehr ist eine Aufgabe von Stadt und Kanton und wird gemäss den in den kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten definierten Massnahmen und Prioritäten bereits heute angegangen.</p> <p>Im Rahmen der notwendigen Massnahmen im Bereich Schlosshof-Spitalstrasse werden auch Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr geplant und im separaten Projekt erarbeitet.</p> <p>Mit der Reussportbrücke entsteht zusätzlich eine neue, komfortable und sichere Velo- und Fussverbindung zwischen Fluhmühle, Spital und Schlossberg. Insbesondere bietet sich damit eine Alternative für die Velorouten über die Spitalstrasse an.</p>
<p><b>e-4.</b> Umsetzungsphase: Die Erreichbarkeit des Spitals ist jederzeit zu gewährleisten. Wir bitten Sie daher um eine Rückmeldung, wie sichergestellt ist, dass das LUKS auch während der baulichen Realisierung - zumindest mit der aktuellen Qualität und im gleichen Umfang - erreichbar bleibt.</p>	<p>Ausser bezüglich Rettungsdienst über den Anschluss Luzern-Lochhof ist das LUKS vom Projekt Reussportbrücke während der Bauarbeiten nicht betroffen.</p>
<p><b>f)</b></p>	
<p><b>f-1.</b> «Der Kantonsrat erwartet vom Regierungsrat ein klares Informations- und Kommunikationskonzept und die <b>rasche Aufnahme von Gesprächen mit den betroffenen Anwohnern, Quartieren etc.</b>» Zitat aus dem Vernehmlassungsbericht. Frage: Reichte es nach dem Verständnis der Regierung aus, eine Info-Gruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Luzern, den Agglomerationsgemeinden, Quartiervereinen, Verbänden sowie der kantonalen Verwaltung und weiteren Interessensvertretern zu bilden? Wieso wurden die betroffenen AnwohnerInnen nicht in den Prozess einbezogen z.B. analog der «Offenen Quartierplanung» in der Stadt Luzern, nachdem der Widerstand gegen das Projekt vor allem von Seiten der direkt betroffenen Bevölkerung kam?</p>	<p>Das Informations- und Kommunikationskonzept ist stufen- und phasenbezogen aufgebaut.</p> <p>Aufgrund der offenen Fragestellung der Überprüfung hat sich ein sehr grosser Perimeter zur Untersuchung von Varianten ergeben. Für die Erarbeitung der ZMB wurde deshalb eine Info-Gruppe als Begleitgremium gebildet. In der nun laufenden Vernehmlassung können sich die interessierten Kreise einbringen, bevor eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen gefällt ist.</p> <p>In der Info-Gruppe Spange Nord konnten Vertreterinnen und Vertreter aus allen von dem Projekt Spange Nord betroffenen Quartieren Einsitz nehmen. Dieses Informationsgefäss diente der transparenten Information über den Überprüfungsprozess mit der ZMB.</p> <p>Die Regierung entscheidet erst nach Abschluss der Vernehmlassung über das weitere Vorgehen und wird dies dem Kantonsrat Ende 2020 in Form eines Planungsberichts unterbreiten.</p> <p>Sobald klar ist, wie es weitergeht und wer von einem allfälligen Projekt betroffen ist, wird der engere Einbezug der Betroffenen mit eingeplant.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>f-2.</b> Im Jahr 2016 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Verkehrsperspektiven aktualisiert und auf den Zeithorizont bis 2030 ausgeweitet. Das Referenzszenario für die Schweiz geht für den Zeitraum von 2010 bis 2040, also für 30 Jahre von einem Wachstum des MIV von 18% aus. Frage: Von welchem Wachstum für den MIV gehen die Experten bei der Überprüfung aus?</p>	<p>Für die Prognose 2040 wurde die Entwicklung gemäss Prognose 2040 des Bundes einbezogen. Die Entwicklung an den Einfallsachsen des Modells wurde aus dem Nationalen Verkehrsmodell des Bundes (NPVM) übernommen.</p> <p>Die MIV-Aussenverkehrsnachfrage (Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr bezogen auf die Modellgrenzen) nimmt von 2017 bis 2040 im DTV um 23% zu, in der ASP um 16% und in der Morgenspitzenstunde (MSP) 17%.</p>
<p><b>f-3.</b> Gemäss Lärmkataster des Kantons werden die Grenzwerte an der Bernstrasse bereits heute bei 6'000 Fahrzeugen täglich gesundheitsschädigend überschritten. Mit dem Ausbau werden künftig erheblich mehr Fahrzeuge erwartet, womit die Grenzwerte noch viel mehr überschritten werden. Frage: Ist der Regierungsrat gewillt, noch mehr Gesundheitsschäden in Kauf zu nehmen oder wie gedenkt er, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen ?</p>	<p>Die Belastung der Bernstrasse beträgt heute rund 13'000 Fahrzeuge pro Tag. Gemäss Modell ist bis 2040 (ohne Projekt) mit einer Verkehrszunahme auf rund 17'500 Fahrzeuge pro Tag zu rechnen. Die Auswirkungen der Reussportbrücke auf die Bernstrasse sind gering (siehe Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.5).</p> <p>Der Kanton als Anlageneigentümer ist in der Pflicht, die umweltrechtlichen Vorgaben einzuhalten und die entsprechenden Massnahmen, soweit sie verhältnis- und zweckmässig sind, zu ergreifen.</p>
<p><b>g)</b></p>	
<p><b>g-1.</b> Die Bevölkerungszunahme in der Stadt und die damit verbundenen Verkehrsbedürfnisse verlangen zukünftig eine deutlich bessere Flächeneffizienz des Verkehrs als heute. Gemäss Zahlen 2015 weist die Stadt Luzern auf ihrem Territorium einen MIV-Anteil von 47% aus. Während die Stadt Luzern in der Mobilitätsstrategie 2018 für den Horizont 2035 für den Stadtperimeter einen MIV-Anteil von 35% ausweist, spricht der Kanton – auf den gesamten Kanton bezogen von 20% Mehrverkehr beim MIV bis 2040. Ist der Kanton bereit, mit der Stadt Luzern für den Perimeter der Innenstadt eine Einigung auf eine Zielgrösse im Horizont 2035/2040 zu erreichen?</p>	<p>Dies ist eine verkehrspolitische Frage, die unabhängig vom vorliegenden Projekt beantwortet werden muss.</p>
<p><b>g-2.</b> Ist der Kanton bereit, bei der Bestimmung der Zielgrösse die Einflüsse der massgebenden Veränderungen im öV mit zu berücksichtigen?</p>	<p>Siehe Frage g-1.</p>
<p><b>g-3.</b> Welche Massnahmen sieht der Kanton zur Förderung des Radverkehrs? Mögliche Massnahmen: Verbindung Götzental, sichere Radwegverbindungen in und durch die Stadt</p>	<p>Die kurz, mittel- und langfristig geplanten Massnahmen sind in den kantonalen und kommunalen Planungsinstrumenten (Richtplan, Agglomerationsprogramm, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Radroutenkonzept, Mobilitätsstrategie Stadt Luzern usw.) definiert. Gemäss Auftrag Kantonsrat soll das Radroutenkonzept überarbeitet werden.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>g-4.</b> Mit dem derzeitigen Projekt der Spange Nord wird auf die Verbindung Friedentalstrasse–Lochhof verzichtet. Im Gegenzug wird die aus Sicht öV sehr wichtige Busspur Pilatusstrasse–Luzernerhof fallen gelassen. Mit welchen konkreten Massnahmen will der Kanton die Verkehrspünktlichkeit des öV garantieren?</p>	<p>Siehe Frage a-15.</p>
<p><b>g-5.</b> Welche Massnahmen sieht der Kanton vor zur Bewältigung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsvolumens auf dem Kreuzstutz und der Bernstrasse?</p>	<p>Das Projekt Reussportbrücke verbessert durch die Verkehrsverlagerung auf die Autobahn die Situation am Kreuzstutz gegenüber dem Basisausbau wesentlich (siehe auch Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.5). Der Kreisel Kreuzstutz bleibt damit auch bei einer Mehrbelastung der Bernstrasse funktionsfähig. Im Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen ist auf der Bernstrasse ein Strassenprojekt vorgesehen.</p>
<p><b>g-6.</b> Welche Massnahmen sieht der Kanton im Bereich Fluhmühlerain vor?</p>	<p>Der Fluhmühlerain ist eine Gemeindestrasse 2. Klasse und dient der Erschliessung des Siedlungsgebiets. Konkrete Massnahmen wären in einem allfälligen Projekt zu prüfen. Es ist nachgewiesen, dass das Verkehrssystem am Kreuzstutz ohne relevante Mehrbelastung am Fluhmühlerain funktioniert.</p>
<p><b>g-7.</b> Ist im Bereich Schlossberg eine Variante denkbar, die den Schulhausplatz mit den vorliegenden Bäumen respektiert?</p>	<p>Die Erarbeitung einer optimalen Lösung am Schlossberg erfolgt in einem separaten Projekt. Der Umgang mit dem Schulhausplatz wird Bestandteil sein.</p>
<p><b>g-8.</b> Welches sind die Überlegungen, den Lochhof an die Baselstrasse (Hauptstrasse) anzubinden und nicht direkt in eine Verbindung zum Gebiet Längweiher/Rönnimoos zu führen?</p>	<p>Zur Funktion der Reussportbrücke siehe die Beilage «Faktenblatt zur Reussportbrücke», Kapitel 4.10. Mit dem Projekt kann Verkehr aus dem städtischen Netz auf die Autobahn verlagert werden.</p> <p>Eine direkte Verbindung Lochhof–Längweiher würde den Verlagerungseffekt stark einschränken.</p>
<p><b>h)</b></p>	
<p><b>h-1.</b> Die Fluhmühlebrücke soll zu Entlastungen auf den Zufahrtstrecken führen. Wie wird sichergestellt, dass diese Entlastungen dauerhaft sind? Welche Massnahmen sind dafür vorgesehen? Und wer wird für deren Finanzierung aufkommen? (Bund, Kanton, Standortgemeinden)</p> <p>Die Frage bezieht sich auf die Achsen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eichhof–Obergrund–Kasernenplatz–Baselstrasse–Kreuzstutz,</li> <li>- Spitalstrasse–Kreuzstutz sowie</li> <li>- Seetalplatz–Reussbühlstrasse.</li> </ul>	<p>Durch das neue Element im Verkehrssystem ergeben sich neue Fahrbeziehungen mit einer Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn, was zu Entlastungen führt. Die erforderliche Kapazität auf der Autobahn ist vorhanden.</p>

Fragen	Antworten
<p><b>h-2.</b> Die Massnahmen des Basisausbaus seien auch ohne Bypass notwendig. Wer wird über deren Realisierung befinden? Wann? Welche Mitsprachemöglichkeiten bestehen bei den diesbezüglichen Planungsarbeiten? Wer wird für die Finanzierung aufkommen? (Kanton, Stadt)</p>	<p>Es handelt sich dabei um Kantonsstrassenprojekte. Die Zuständigkeit und Finanzierung richten sich nach der kantonalen Gesetzgebung und sieht Mitsprachemöglichkeiten auf verschiedenen Stufen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt muss im Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufgeführt sein (Kantonsrat)</li> <li>• Projektierung unter Einbezug der Standortgemeinde, Miteinbezug von Betroffenen gemäss Mitwirkungskonzept</li> <li>• Vernehmlassungen der verschiedenen Projektstände (Vorprojekt, Bauprojekt)</li> <li>• Öffentliche Planaufgabe mit Einsprachemöglichkeit</li> <li>• Baubeschluss durch Kantonsrat</li> <li>• Je nach Bausumme Volksabstimmung zu Kredit</li> </ul>
<p><b>h-3.</b> Der letzte Punkt der Empfehlungen «Im Knotensystem Schlossberg und auf der Friedentalstrasse im Bereich Rosenberg bestehen bereits heute Leistungsengpässe, die auch eine Schwachstelle für den öV und den Langsamverkehr bilden. Die im Bauprogramm für die Kantonsstrassen bereits vorgesehenen Projekte sollen deshalb unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorliegenden ZMB abgelöst und durch Projekte unabhängig von der empfohlenen Brücke über die Reuss bzw. vom Projekt Bypass Luzern ersetzt werden». ist nicht verständlich. Sollen demnach sämtliche Projekte des Bauprogramms (Topf A–C) im Raum Friedentalstrasse–Schlossberg aus dem Bauprogramm gestrichen werden? Sollen sie durch Massnahmen des Basisausbaus ersetzt werden? Oder bestehen weitergehende Ideen?</p>	<p>Durch den Verzicht auf das Projekt Spange Nord muss das weitere Vorgehen im Gebiet Friedentalstrasse bis Schlossberg neu festgelegt werden. Dies erfolgt durch eine Anpassung des Bauprogramms für die Kantonsstrassen (Wegfall der Projekte Nr. 133 und 146 im Bauprogramm 2019–2022, Definition eines neuen Projekts). Die erforderlichen Massnahmen sind im Rahmen dieses Projekts neu zu erarbeiten. Die bisher vorliegenden Ideen sind, soweit sie für den Variantenvergleich in der ZMB erforderlich waren, als Massnahmen zum Basisausbau aufgezeigt.</p>
<p><b>i)</b></p>	
<p><b>i-1.</b> Ausgangslage: Die zusätzliche Kapazität der Stadtautobahn kann/wird zu einer Verkehrszunahme auf Stadtgebiet (vor allem Hirschengraben) führen. Aber: Die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Baselstrasse ab Knoten 31 (Ausfahrt LU-Zentrum nur aus Richtung Nord) erfolgt nicht «aus der Stadt», sondern aus der AggloNord! Bitte korrigieren/ergänzen Sie diese unvollständige und deshalb irreführende bis unverständliche Stelle auf Seite 57 im 1. Abschnitt von 5.3.2 / 4. und 5. Zeile wie folgt: ...die wiederum zu einer Verlagerung von Verkehr (NICHT NUR aus der Stadt, SONDERN AUCH AUS DER AGGLOMERATION in die Stadt) auf die Stadtautobahn führt.</p>	<p>Die Aussage bezieht sich nicht auf Ziel oder Quelle des Verkehrs, sondern auf den Ort der Erbringung der Verkehrsleistung. Aufgrund der Überlastung der Autobahn vor dem Bau Bypass verlagert sich ein Teil des Verkehrs auf das untergeordnete Netz. Dieser Verkehr wird sich mit dem Bau vom Bypass Luzern wieder zurückverlagern mit der Konsequenz, dass in den Anschlussbereichen mit einer Verkehrszunahme zu rechnen ist.</p>



Fragen	Antworten
<p><b>i-2.</b> Die Prognosen im 1. Abschnitt von 5.3.2 auf Seite 57 des Syntheseberichts sind ziemlich hypothetisch. Worauf gründet die Annahme einer Verkehrszunahme aus den Quartieren Littau/Bernstrasse und St.Karl/Spitalstrasse auf die Stadtautobahn infolge Bypass eigentlich? Sind dort neue Grossüberbauungen geplant?</p> <p>Als konkretes Beispiel erwähne ich das Quartier St. Karl. Warum soll der Verkehr auf der Spitalstrasse wegen dem Bypass zunehmen? Im ganzen Gebiet Bramberg/Geissmatt/St.Karl sind meines Wissens keine Grossüberbauungen möglich. Weshalb also Mehrverkehr auf der Spitalstrasse?</p> <p>Wer aus diesem Quartier auf die A2/A14 (Richtung Nord) will und den Knoten Spitalstrasse/Friedbergstrasse (Abzweig Sedel) meidet, fährt doch schon heute via Kreuzstutz/Seetalplatz/Sedel. Bitte erklären Sie - beispielhaft - die wegen des Bypasses behauptete prognostizierte Verkehrszunahme auf der Spitalstrasse und deren planerische Grundlagen.</p>	<p>Die Beschreibung der Verkehrsverlagerungen infolge Verkehrsentwicklung und Netzergänzungen ist nicht hypothetisch, sondern basiert auf die Siedlungsprognose des Bundesamts für Statistik (BFS), der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) und des statistischen Amtes des Kantons Luzern. Die Routenwahl wird aus dem Vergleich der Reisezeiten für mögliche Alternativrouten ermittelt unter Berücksichtigung der Auslastung (Staus) des Strassennetzes (analog Google).</p>

Fragen	Antworten
j)	
<p><b>j-1.</b> Als Teil des Konzeptes des Bypass Luzern soll der heutige Abschnitt der Nationalstrasse im Bereich der Stadt Luzern nach Entlastung vom Transitverkehr als innerstädtische Verbindung genutzt werden. Eine einfache Betrachtung des bestehenden Systems der Nationalstrasse zwischen dem Anschluss Emmen Süd und dem Anschluss Luzern/Kriens ergibt, dass die zentrale Schwachstelle dieses Systems der Anschluss Luzern Zentrum ist. Dieser Anschluss ist lediglich als Halbanschluss ausgebildet. Diese Tatsache schränkt die Nutzung nach der Entlastung durch den Bypass deshalb massiv ein.</p> <p>Das nun vorliegende Ergebnis der Überprüfung der Spange Nord, dass die Fluhmühlebrücke den besten Nutzen bringt, ist unter diesen Randbedingungen nicht verwunderlich. Die Fluhmühlebrücke stellt nämlich quasi eine Erweiterung des Halbanschlusses Luzern Zentrum zu einem Vollanschluss dar.</p> <p>Ob aber die Fluhmühlebrücke auch die optimale Lösung für die Beseitigung des Nachteils „Halbanschluss Luzern Zentrum“ darstellt ist aufgrund der geführten Abklärungen noch nicht belegt.</p> <p>Ist vorgesehen, in einem weiteren Schritt die optimale Lösung für die Beseitigung der Nachteile «Halbanschluss Luzern Zentrum» zu prüfen? Aus meiner Sicht, müsste dies zwingend bereits heute so festgelegt werden.</p>	<p>Mit den Zusatzabklärungen zur Spange Nord (ZMB) wurde umfassend geprüft, welches die optimale kantonale Ergänzung zum Bypass ist. Aus dem breiten Variantenfächer (Phase 2) wurden die machbaren Lösungen erarbeitet (Phase 2) und bewertet (Phase 3). Die Reussportbrücke hat sich dabei als beste Ergänzung des Projekts Bypass ergeben.</p> <p>Planungen zum Ausbau des Halbanschlusses Luzern-Zentrum sind im Projekt zum Bypass Luzern des ASTRA nicht vorgesehen und auch aus kantonaler Sicht nicht erforderlich.</p>

Kriens, 14. Februar 2020

Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)