

Luzerner Zeitung

17. Februar 2018, 05:00

Die Tunnel-Frage bleibt ein Streitpunkt



Hier ist die Fluhmühlebrücke geplant. Die Häuser hinten müssten weichen. (Bild: Roger Grütter (27. Januar 2018))

SPANGE NORD - Der Bund drängt auf eine rasche Realisierung der Stadt-Umfahrung im Norden Luzerns. Doch zuerst müssen sich Kanton und Stadt auf die Linienführung einigen.

Robert Knobel

robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Plötzlich geht es schnell: Der Bund will mit der Luzerner Autobahnumfahrung Bypass vorwärts machen und schon in vier Jahren ein baureifes Projekt präsentieren ([Artikel vom 18. Januar](#)). Das flotte Tempo aus Bern bringt den Kanton Luzern in Zugzwang. Der Bund hat nämlich immer klar gemacht, dass der Bypass nur Sinn macht in Kombination mit der Spange Nord. Bei diesem Projekt handelt es sich um eine neue Zubringerstrasse zur bestehenden A2 im Gebiet Lochhof. Erst mit dieser «Spange» kann die A2 mit Reussport- und Sonnenbergtunnel ihre künftige Funktion als

Stadumfahrung erfüllen. Mit anderen Worten: Der Verkehr innerhalb der Agglomeration Luzern wird künftig über Spange Nord und A2 abgewickelt, während der Bypass für den Transitverkehr reserviert ist. Während der 1,5 Milliarden teure Bypass vom Bund finanziert wird, muss die Spange Nord vom Kanton Luzern gebaut werden. Die Kosten werden auf 200 Millionen Franken geschätzt. Das Vorprojekt zur Spange Nord ist bereits fertig –im Mai wird der Luzerner Kantonsrat über einen Planungskredit von 6,5 Millionen Franken entscheiden.

Doch trotz Vorprojekt sind noch viele wichtige Punkte ungeklärt. Der grösste Knackpunkt ist die Frage, inwieweit die Spange Nord in den Untergrund verlegt werden soll. Gemäss aktuellem Projekt besteht die Spange Nord vor allem aus der Verbreiterung der bestehenden Strasse zwischen Schlossberg und Friedental auf bis zu vier Spuren. Für den Luzerner Stadtrat hingegen ist klar: Die «Spange» muss weitgehend unterirdisch verlaufen. Denn die neue Hochleistungsstrasse würde die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren in unzumutbarer Weise beeinträchtigen.

Tunnel hätte ein Kapazitätsproblem

Der Kanton liess die Tunnel-Frage im Rahmen des Vorprojekts vertieft abklären. So wurde etwa eine unterirdische Linienführung vom Schlossberg bis zur Sedelstrasse geprüft. Doch damit liesse sich nur etwa die Hälfte des Verkehrs in den Tunnel verlagern. Die andere Hälfte wäre Lokalverkehr und bräuchte weiterhin eine oberirdische Strasseninfrastruktur. Um beide Interessen unter einen Hut zu bringen, fehlt wiederum der Platz, so das Fazit des Kantons. Dies ganz zu schweigen von den deutlich höheren Kosten, die ein Tunnel verursachen würde. Gemäss dem Bericht im Vorprojekt teilt auch die Stadtbaukommission diese Einschätzung.

Zumindest was das andere Ende der «Spange» betrifft, ist der Kanton den städtischen Anliegen etwas entgegen gekommen. So soll der Friedental-Tunnel von 150 auf 370 Meter verlängert werden. Dies ist aufgrund der Topografie relativ einfach möglich – andererseits ist der Nutzen beschränkt, da der Tunnel vor allem den Friedhof Friedental umfährt. Dafür wird die ausgebaute Friedentalstrasse auch das geplante neue Mitarbeiter-Parkhaus des Luzerner Kantonsspitals erschliessen.

Die grössten Auswirkungen hat die Spange Nord auf das Gebiet rund um den Schlossberg. So müssen die Maihof- und die Zürichstrasse leicht ausgebaut werden. Dazu muss einerseits eine Ecke des Maihof-Schulhausplatzes geopfert werden, während bei einem Gebäude an der Zürichstrasse eine Arkade eingebaut werden soll, die Platz für Fussgänger und Velofahrer bietet. Ein Verzicht auf diese Massnahmen hätte gemäss Vorprojekt unzumutbare Staus auf der Maihof- und Zürichstrasse zur Folge – womit auch die Spange Nord ihre Entlastungswirkung nicht erfüllen könnte. Schliesslich ist das eigentliche Ziel dieses Strassenprojekts, die Luzerner Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten und eine durchgehende Busspur Kriens-Luzernerhof zu schaffen. Gerade für den Verkehr zwischen Kriens, Meggen und dem Rontal erübrigt sich künftig die Fahrt durchs Stadtzentrum. Stattdessen wird die Stadt über A2 und Spange Nord umfahren. Mit dem Anschluss Lochhof kurz vor dem Reussporttunnel entsteht dabei ein neuer Autobahn-Vollanschluss auf der A2. Der Anschluss Lochhof besteht heute bereits, wird aber nur von Polizei- und Ambulanzfahrzeugen genutzt.

2,5 Jahre Bauzeit für die neue Fluhmühlebrücke

Umstritten im Rahmen der Spange Nord ist auch die geplante Fluhmühlebrücke über die Reuss. Dadurch wird das Gebiet Reussbühl/Baselstrasse direkt an den Autobahnanschluss und die Spange Nord angeschlossen. Der Luzerner Stadtrat ist der Meinung, die 170 Meter lange Brücke sei nicht nötig. Der Kanton hingegen besteht auf der Realisierung der Fluhmühlebrücke und hat versprochen, für die Gestaltung einen Projektwettbewerb auszuschreiben. Die Bauzeit für die Brücke wird mit 2,5 Jahren veranschlagt. Geplant sind vier Fahrspuren für Autos sowie ein Fuss- und Veloweg. Von der

Brücke gelangt man mit einem velotauglichen Lift direkt auf den Xylofonweg, den stark frequentierten Velo-/Fussweg zwischen Luzern und Emmenbrücke. Für den Langsamverkehr aus Reussbühl ergibt sich dank der Fluhmühlebrücke zudem eine neue Direktverbindung zum Friedhof Friedental. Der Friedhofs-Vorplatz soll gleichzeitig mit dem Bau der «Spange» umgestaltet werden. Die bestehenden Parkplätze beim Friedhof sollen beibehalten werden.

Für den Bau der Spange Nord wolle man den Abbruch von Gebäuden möglichst vermeiden, schreibt der Kanton im Bericht zum Vorprojekt. Ganz überall gelingt dies allerdings nicht. Insbesondere im Bereich der neuen Fluhmühlebrücke müssen mehrere Mehrfamilienhäuser weichen. Ein weiteres Wohnhaus muss am Schlossberg abgerissen werden.

Der nächste Schritt zur Realisierung der Spange Nord ist wie erwähnt der Projektierungskredit von 6,5 Millionen Franken, über den der Luzerner Kantonsrat im Mai befindet. Spätestens mit dem eigentlichen Baukredit wird sich auch das Volk dazu äussern können. Zum Baukredit wird es eine kantonale Volksabstimmung geben.

Unsere Info-Grafik:

Dateigröße : 890.54 KBytes.

Download : [Jetzt herunterladen!](#)



Diesen Artikel finden Sie unter:

<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/tunnel-frage-bleibt-ein-streitpunkt:art9647,1201236>