

Seite Drei



Die Seebrücke, das Nadelöhr im Stadtzentrum, soll durch eine neue Hochleistungsstrasse im Norden Luzerns entlastet werden. Foto: Fabienne Andreoli

Die Schneise durch Luzern

Vierspurig, mitten durchs Wohnquartier. In Luzern plant der Kanton eine Strasse wie aus den 1970er-Jahren. Verkehrsplaner sind entsetzt, Bewohner und Stadt wehren sich. Wohl vergeblich. *Von Michael Soukup*

Jeder, der wieder mal Luzern besucht, muss unweigerlich feststellen: Es ist wahrscheinlich die schönste Stadt der Schweiz. Die Altstadt malerisch, das KKL grandios, die Bergkulisse herrlich. Der See, die Grandhotels, die Kapellbrücke - über acht Millionen Touristen jährlich können nicht irren.

Wenn da nur die vielen Autos nicht wären!

Felix Kaufmann sitzt draussen vor der Bäckerei Konditorei P. Müller im Maihofquartier und hat nur wenig Müsse für die Schönheit seiner Stadt. Er versucht gegen den Verkehrslärm anzureden. Der 64-Jährige wohnt gleich um die Ecke, ist frühpensioniert, vorher war er Direktor beim Rückversicherer Swiss Re. Vor ihm quälen sich die Autos vom See über den Schlossberg Richtung Sedel, um endlich im Norden Luzerns auf die Autobahn zu entschwinden. Die Strecke ist eine der drei Verkehrsadern, die vom Zentrum auf die Autobahn führen. Notorisch verstopft, wie bei einer verkalkten Arterie, droht auf diesen Ausfallstrassen ständig der Verkehrsinfarkt.

Auch wenn Kaufmann laut spricht, so wirkt er trotzdem ruhig - bis das Gespräch auf die «Spange Nord» kommt, die Antwort des Kantons auf das tägliche Verkehrschaos in Luzern. «Die Spange wird unser Quartier zerstören.» Mitte April gründete Kaufmann, der vorher noch nie politisiert hatte, mit Gleichgesinnten aus seinem Quartier die «Gegenbewegung Spange Nord». Ein paar Wochen später demonstrierten mehrere Hundert Bewohner. Ihr Ziel: das wohl zurzeit unglaublichste Verkehrsprojekt der Schweiz zu verhindern.

Die Spange Nord ist eine knapp zwei Kilometer lange, vierspurige Hochleistungsstrasse, die vom Schlossberg über die Friedentalstrasse bis zum geplanten Autobahnanschluss Lochhof führen soll - also mitten durch ein Wohnquartier. Die Kosten betragen rund 200 Millionen Franken, Baubeginn ist 2030. Letzte Woche stimmte der bürgerlich dominierte Kantonsrat dem von der Regierung beantragten Planungskredit zu. Den kantonalen Baudirektor Robert Küng (CVP)

freuts: «Die Spange Nord sorgt für einen flüssigen Agglomerationsverkehr und entlastet das Stadtzentrum um rund 30 Prozent.» Zudem schaffe die Entlastung Platz für neue Busspuren sowie Rad- und Fussgängerverkehr.

Kaufmann beugt sich über den kantonalen Bauplan und schüttelt den Kopf. Aus seiner Sicht erhalten die Quartierbewohner eine doppelt so breite Strasse, eine gewaltige, 20 Meter hohe Reussbrücke, zusätzlichen Verkehr und einen Tunnel. Und dieser gilt als Witz: Die 370 Meter lange Überdachung der Strasse soll ausgerechnet dort gebaut werden, wo niemand wohnt: beim Friedhof.

Um Platz für die neue Strasse zu schaffen, müssten sieben Häuser ganz und mehrere Häuser teilweise abgebrochen werden. In Mitleidenschaft gezogen würden auch 4400 Quadratmeter Wald und der Park vor dem denkmalgeschützten Maihofschulhaus. «Gerade die Schulanlage mit dem alten Baubestand bildet den Treffpunkt des Quartiers», sagt Kaufmann.

Auch Verkehrsexperten sind perplex. «Mir ist in der Schweiz kein vergleichbarer

Fall bekannt, wo eine oberirdische mehrspurige Strasse durch ein Wohnquartier geplant wird und deswegen so viele Häuser abgebrochen werden müssten», sagt Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern. Im Gegenteil: Andernorts würden ganze Stadtteile durch Strassenrückbauten massiv aufgewertet wie beispielsweise mit der Westumfahrung Zürich, oder Umfahrungen in Tunnels erstellt. «Es ist undenkbar, dass in Bern so ein Projekt realisiert werden könnte», sagt Vogel, der früher Verkehrsplaner im städtischen Tiefbauamt Luzerns war.

Gegen den Willen der Stadt

Die grösste Konsternation herrscht bei den Behörden der Stadt Luzern. Bund und Kanton wollen die Spange Nord wenn nötig auch gegen den Willen der Stadt bauen. Der Stadtrat, das städtische Parlament sowie 15 Quartiervereine haben sich bereits gegen die Entlastungsstrasse ausgesprochen. Ausserdem lehnte die Kantonsbevölkerung schon in den 1990er-Jahren ein ähnliches Projekt ab. Der städtische Umweltdirek-

tor Adrian Borgula (Grüne) sagt: «Die hohe Verkehrsbelastung mit rund 35 000 Fahrzeugen täglich durch ein dicht besiedeltes Quartier ist nicht zumutbar.» Zudem sei der Eingriff in das Landschaftsbild an der Reuss mit der geplanten Brücke zu massiv.

Wie es so weit kommen konnte? Kaufmann sagt: «Seit die SP im Jahre 2015 aus der Regierung abgewählt wurde, wird der Kanton von einer rein bürgerlichen Exekutive regiert.» Zudem wohne kein einziger Regierungsrat in der Stadt. «Niemand fühlt sich verpflichtet, unsere Interessen wahrzunehmen.» In der Stadt sind die politischen Verhältnisse genau umgekehrt: Im Stadtrat und städtischen Parlament hat Rot-Grün jeweils eine knappe Mehrheit.

Stadt-Land-Gräben gibt es auch in anderen Kantonen. Nur solche Projekte wie in Luzern gibt es kaum. In Zürich beispielsweise unterstützt die Stadtregerung den Kanton dabei, die vierspurige Rosengartenstrasse in einen Tunnel zu verlegen. Zudem sind laut einer Umfrage 60 Prozent der Stadtzürcher dafür. Zur politischen Gemengelage kommt in Luzern eine denkbar verkehrsun günstige Lage. Praktisch die ganze Innenstadt drängt sich um das Seebecken, und im Rücken trennen Hügelzüge das Zentrum vom Umland. Für den täglichen Verkehrskollaps in der siebtgrössten Stadt der Schweiz sorgen der Bahnhof und die Seebrücke. Der letzte grosse Schweizer Kopfbahnhof ist nur über eine einzige zweispurige Zufahrt erreichbar. Als letztes Jahr ein Schnellzug ausgerechnet beim Engpass für die Ein- und Ausfahrten entgleiste, ging fünf Tage gar nichts mehr.

Dazu kommt die Seebrücke, das Nadelöhr des Autoverkehrs. Wer in Luzern von A nach B will, tut es meist über eine der meist befahrenen Brücken der Schweiz - ansonsten muss er die halbe Stadt umfahren. Tritt jemand auf diesen Schlauch, steht der Verkehr still. So geschehen kürzlich, als der Belag der Brücke ersetzt wurde.

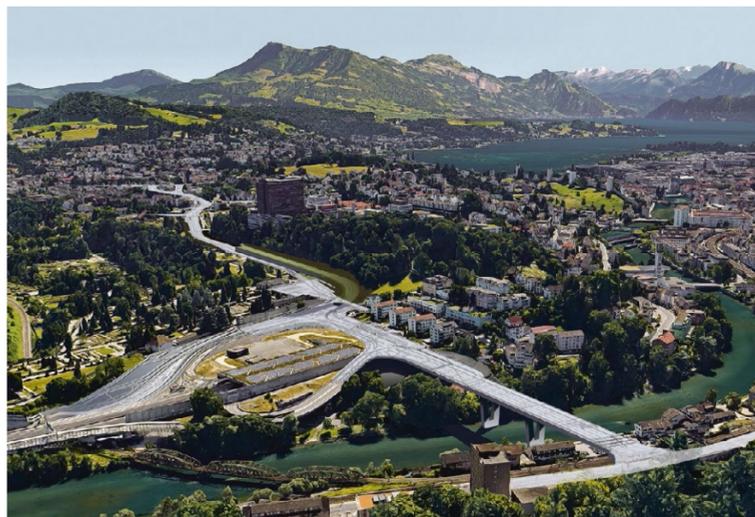
Natürlich zerbrechen sich die Luzerner schon lange den Kopf über eine Lö-

sung. Seit über 40 Jahren werden Pläne für den Bau eines Durchgangsbahnhofs gewälzt. Er gilt als Schlüssel, um nach dem Vorbild der beiden Durchmesserlinien des Zürcher Kopfbahnhofs das Innerschweizer Eisenbahnnetz mit mehr Sauerstoff zu versorgen. Doch während die Luzerner mithilfe der Zentralschweizer Kantone auf eine rasche Realisierung drängen, möchte der Bund die Bahninfrastruktur zuerst anderswo in der Schweiz verbessern: Das 2,4 Milliarden Franken teure Jahrhundertprojekt kann wohl erst ab 2040 gebaut werden.

Drei Jahre Zeit

Auf der Strasse gibt der Bund jedoch Gas. Bereits 2025 sollen in Luzern die Bagger auffahren, um den «Bypass Luzern» möglichst rasch fertigzustellen. Dabei soll die Kapazität der wichtigsten Korridorverbindung durch die Schweizer Alpen mit einem neuen Tunnel erhöht werden. Die A2 ist ständig überlastet und führt - Überraschung - mitten durch Luzern. Dieses 1,7 Milliarden Franken teure Projekt will der Bund jedoch nur bauen, wenn der Kanton parallel dazu die Spange Nord realisiert. «Ohne die Spange Nord lässt sich unser Agglomerationsverkehr nicht auf die Stadtautobahn verlagern», sagt Regierungsrat Robert Küng.

Die Stadtluzerner wollen nur den Bypass. Doch den gibt es halt nicht ohne die Spange - und darum versprochen die Bürgerlichen im Kantonsrat beim Sprechen des Planungskredits «alle Möglichkeiten», sogar einen Abbruch der Übung. Doch daran glauben weder Widerständler Felix Kaufmann noch Umweltdirektor Adrian Borgula. Für sie ist das bloss ein Trick des Kantonsrats, um das Projekt in Ruhe vorantreiben zu können. Eine Volksabstimmung ist für 2022 vorgesehen. Dann wird das kantonale Stimmvolk entscheiden, ob das Projekt «aus dem vergangenen Jahrhundert», wie es Karl Vogel nennt, der schönsten Stadt der Schweiz zuzumuten ist. Die Stadtluzerner, oft in der Minderheit gegenüber der restlichen Bevölkerung im Kanton, befürchten das Schlimmste.



Diese Visualisierung, angefertigt von den Grünen, ist laut Regierung «korrekt». Foto: PD