



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat

Nr. 103 2004/2008

von Agatha Fausch Wespe und Rita Meyer-Facius
namens der GB/JG-Fraktion
vom 17. Oktober 2005

**Wurde anlässlich der
21. Ratssitzung vom
8. Juni 2006 überwiesen und
abgeschrieben.**

Flankierende Massnahmen zum Rontalzubringer

Im Postulat wird festgehalten, dass die Verkehrsbelastung im Bereich Schlossberg durch den Bau des Zubringers Rontal zur Autobahn A14 zunehmen werde. Da der Verkehr bereits heute nur stockend vorankomme, werden im Postulat Massnahmen gefordert, welche verhindern sollen, dass die Stadt im Lärm und Gestank des MIV erstickt.

Der Zubringer Rontal ist Teil des Agglomerationsprogramms. Bezogen auf das Rontal ist das Ziel dieses Programms, die Kantonsstrasse durch die Rontalgemeinden zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu entlasten, indem der MIV gezielt auf die Autobahnen A14 und A2, letztere ergänzt mit dem Bypass, geleitet wird. Die Agglomeration verfügt in Zukunft über die Autobahnanschlüsse Root, Buchrain, Emmen Süd, Lochhof, Grosshof und Schlund. Von diesen aus soll der MIV jeweils auf kürzestem Weg zu den Zielen geführt werden. Berechnungen des Kantons, welche im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms vorgenommen wurden, zeigen, dass der Zubringer Rontal zu einer Entlastung der Hauptverkehrsstrassen, insbesondere auch im Bereich des Schlossbergs, führt. Diese Entlastung dient dem öffentlichen Verkehr genauso wie dem Langsamverkehr und trägt auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität bei.

Damit dieser Nutzen auch tatsächlich eintritt und die Wirkung längerfristig anhält, braucht es flankierende Massnahmen. Bereits in der Botschaft zur Volksabstimmung sind einige erwähnt. Zu den weiteren, im Postulat konkret geforderten, Massnahmen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

- Durchgängige Busspuren von Ebikon bis in die Innenstadt von Luzern: Eine Busspur auf der Zulaufstrecke zum Schlossberg, also auf der Maihofstrasse, liesse sich nur dann realisieren, wenn die Vorgärten der Liegenschaften entlang der Maihofstrasse dafür geopfert würden. Ein entsprechendes Projekt des Tiefbauamtes wurde deshalb nie weiterverfolgt. Mit dem nachstehend beschriebenen Projekt des Kantons kann die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs aber dennoch erreicht werden.

Stadt Luzern
Sekretariat Grosser Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 13
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch
www.StadtLuzern.ch

- Stau- und Warteräume für den MIV in den Stosszeiten: Unter der Federführung des Kantons, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, ist in den Jahren 2004/2005 die „Betriebsstudie Rontal“ erarbeitet worden. Diese hat zum Ziel, Massnahmen auf dem Gebiet der Gemeinden Ebikon und Luzern aufzuzeigen, wie der öffentliche Verkehr auf der Achse Ebikon–Luzern Schlossberg beschleunigt werden kann. Die Studie kommt zum Schluss, dass es unverhältnismässig wäre, auf dem ganzen Streckenabschnitt eine Busspur einzurichten. Eine ähnlich gute Wirkung kann aber mit der Errichtung einer Verkehrs-dosierstelle in Ebikon und mit der Erstellung von Fahrbahnhaltestellen erreicht werden. Die Fahrbahnhaltestellen sollen dabei nicht zu unnötigen Behinderungen des MIV führen. Sie sollen den öffentlichen Verkehr vor allem zu den Hauptverkehrszeiten bevorzugen und nebenbei auch dazu beitragen, dass das Geschwindigkeitsniveau etwas gemindert wird. Der Stadtrat sieht mit Interesse der Umsetzung dieser kantonalen Planung entgegen, welche gemäss Bauprogramm Kantonsstrassen ab 2007 vorgesehen ist.
- Road Pricing während der Stosszeiten: Die Thematik des Roadpricings wurde in der Stellungnahme des Stadtrates zur Motion 341, Beat Züsli namens der SP-Fraktion, vom 9. Januar 2004: „Road Pricing zur Förderung des öffentlichen Verkehrs“, umfassend behandelt. Der Stadtrat ist nach wie vor der Ansicht, dass Roadpricing für die Zukunft eine geeignete Massnahme zur Verkehrspriorisierung darstellt. Das Erarbeiten der entsprechenden Grundlagen ist aber keine kommunale, sondern eine nationale Aufgabe, welcher sich der Bund auch angenommen hat. So werden momentan im Rahmen verschiedener Studienarbeiten Konzepte für Roadpricing entwickelt. Die Stadt Luzern ist durch verschiedene Mitarbeitende der Verwaltung in den entsprechenden Fachgremien vertreten. Roadpricing ist als Instrument zur Verkehrssteuerung auch im Agglomerationsprogramm enthalten. Die Einführung des Roadpricings kann aber auch in der Stadt Luzern erst nach der Anpassung der entsprechenden gesetzlichen, technischen und finanzpolitischen Grundlagen erfolgen.
- Pfortneranlagen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs: Neben der eigentlichen Pfortneranlage Dietschiberg konnten in der Stadt Luzern mit dem an verschiedenen Bushaltestellen praktizierten Vorstart für die Busse an Lichtsignalanlagen gute Erfahrungen gemacht werden. Weitere Ausführungen können den Stellungnahmen zu „Busspuren“ bzw. „Stau- und Warteräume für den MIV“ entnommen werden.
- FussgängerInnennetze mit gesicherten Strassenüberquerungen: Im Bereich des Schlossberges, sowohl an der Zürich-, der Maihof- als auch der Vallasterstrasse, weisen alle wichtigen Querungen der Hauptverkehrsstrassen schon heute gesicherte Übergänge auf. Sie sind mit Mittelinseln oder/und Lichtsignalanlagen versehen. Im Bereich der Einmündung Maihofhalde wird im Zusammenhang mit dem Umbau der LZ-Medien in diesem Herbst eine zusätzliche Lichtsignalanlage errichtet, welche den Fussgängern das Überqueren der Strasse erleichtern wird.

- Zusammenhängende Velostreifen für zügiges Fahren: Im Bereich des Schlossberges sind alle Hauptverkehrsstrassen schon heute mit Radstreifen versehen. Zudem besteht die Möglichkeit, die Hauptverkehrsachse Maihofstrasse über die verkehrsberuhigte Libellenstrasse zu umfahren. Zusätzlich werden die Velofahrenden aber auch von der reduzierten Verkehrsmenge des MIV profitieren, welche künftig über die Maihofstrasse verkehren wird.
- Verkehrsampeln, die dem Langsamverkehr Vortritt einräumen: Die Steuerung der Lichtsignalanlagen auf den Hauptverkehrsstrassen ist tatsächlich nicht primär auf den Langsamverkehr ausgerichtet. Sie bezweckt eine möglichst gute Bewältigung des Gesamtverkehrs, wobei den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs die höchste Priorität zukommt. Am Schlossberg ist vor allem darauf zu achten, dass der Bus in der Zürichstrasse nicht im Rückstau stecken bleibt. Eine Steuerung der Lichtsignalanlagen zu Gunsten des Langsamverkehrs ist schon deshalb nicht möglich, weil dieser keine einheitlichen Bedürfnisse aufweist. So ist beispielsweise die Reisegeschwindigkeit der Velofahrenden in der Stadt höchst unterschiedlich und lässt sich mit den Wünschen der die Strassen querenden zu Fuss Gehenden kaum je in Einklang bringen. In der Stadt Luzern wird aber laufend versucht, die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen zu senken, sodass die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden so kurz als möglich gehalten werden können.
- Potenzielle Schleichwege mit Tempo 30 unattraktiv machen: Die Schleichwege im angesprochenen Gebiet der Stadt Luzern sind bereits heute Bestandteil der Tempo-30-Zone Maihof. Der über die Libellenstrasse ausweichende Verkehr ist zusätzlich durch bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung eingeschränkt.
- Mit den Agglogemeinden die Möglichkeiten von Park-and-Ride-Anlagen prüfen: Der Kanton Luzern hat im Zusammenhang mit der Realisierung der S-Bahn Luzern ein umfassendes Park-&-Ride-Konzept erarbeitet. Dieses wird im Rahmen der Realisierung der S-Bahn Stück für Stück umgesetzt. So sind auch bei den neuen S-Bahn-Haltestellen im Rontal Park-&-Ride-Plätze erstellt worden.
- Soweit möglich Einfluss nehmen für eine rasche Umsetzung des Viertel-Stunden-Takts der SBB nach Zürich: Der Stadtrat ist sich bewusst, dass eine gute Bahnanbindung an Zürich für die Stadt und die Region Luzern von grosser Bedeutung ist. Er hat sich dem Kanton gegenüber in diversen Stellungnahmen, insbesondere jenen zum Agglomerationsprogramm, dahingehend geäussert und wird dies auch weiterhin tun.

Wie aus den Ausführungen zu den einzelnen geforderten Massnahmen ersichtlich ist, sind diese, soweit sie in der Kompetenz des Stadtrates liegen, bereits realisiert. Auch die geforderten Massnahmen, welche ausserhalb des Kompetenzbereiches des Stadtrates liegen, sind bereits in Bearbeitung. Der Stadtrat beantragt daher, das Postulat entgegenzunehmen und gleichzeitig als erfüllt abzuschreiben.

Stadtrat von Luzern
StB 409 vom 3. Mai 2006

