



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat

Nr. 31 2004/2008

von René Kuhn

namens der SVP-Fraktion

vom 9. Dezember 2004

**Wurde anlässlich der
10. Ratssitzung vom
9. Juni 2005 abgelehnt.**

Bushaltestellen auf der Fahrbahn – ein Umwelt- und Energie-Flop

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Der öffentliche Verkehr innerhalb der Stadt und der Agglomeration Luzern basiert in erster Linie auf dem Bussystem. Die Busse teilen sich den Strassenraum mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr. Dass es dabei – insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen – zu gegenseitigen Behinderungen kommen kann, ist systemimmanent.

Die Stadt Luzern möchte sowohl mit öffentlichen als auch mit privaten Verkehrsmitteln erreichbar sein. Im städtischen Umfeld mit beschränkten räumlichen Verhältnissen und einer hohen Nachfrage nach Mobilität wird dem effizienteren öffentlichen Verkehr hohe Priorität beigemessen. Der Stadtrat hat in den vergangenen Jahren eine Reihe von Busbevorzugungsmassnahmen realisiert: separate Busspuren, Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen und Pfortneranlagen. Sie bezwecken primär eine örtliche Trennung und Entflechtung des Busbetriebes vom privaten Motorfahrzeugverkehr.

Auch Bushaltestellen auf der Fahrbahn, so genannte Kaphaltestellen, sind bei hohem Verkehrsaufkommen eine mögliche Massnahme zur Busbevorzugung. Während des Halts auf der Fahrbahn entleert sich das vorgelagerte Strassenstück so weit, dass der Bus die nächste Haltestelle störungsfrei anfahren kann.

Die in der Stadt Luzern vorhandenen Fahrbahnhaltestellen wurden nicht aus Gründen der Busbevorzugung realisiert. Wo dies möglich ist, wurden und werden auf den stark belasteten Achsen des öffentlichen Verkehrs separate Busspuren oder Busbuchten eingerichtet. Grenzen gesetzt sind diesen Vorhaben durch räumliche und finanzielle Rahmenbedingungen. Separate Busbuchten benötigen Raum und verursachen Kosten. Aus diesen ökonomischen und räumlichen Gründen wurden auch bei den im Postulat erwähnten Bushaltestellen keine Busbuchten erstellt.

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

aba337956d764447a70fbe705cbb9173

Wird bei einer Fahrbahnhaltestelle das Überholen des Busses durch die Markierung einer Sicherheitslinie oder bauliche Massnahmen verhindert, so geschieht dies vorwiegend aus Sicherheitsgründen. So auch auf der im Postulat erwähnten Fahrstrecke der Buslinie 14. In unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle verläuft oft ein Fussgängerstreifen. Wird dieser während des Bushalts betreten, so sind die Fussgänger durch den Bus verdeckt und die Sichtweite demnach ungenügend. Ein rechtzeitiges Anhalten wird unter Umständen verunmöglicht, was zu schweren Unfällen führen kann. Auf der im Postulat erwähnten Fahrstrecke zwischen den Bushaltestellen „Brüelstrasse“ und „St. Anna“ ist das Überholen des haltenden Busses zudem bei fünf der sieben Haltestellen möglich, sofern der Gegenverkehr dies zulässt. Lediglich bei den Haltestellen „Rigistrasse“ und „St. Anna“ wurde das Überholen durch Markierungen bzw. bauliche Massnahmen aus Sicherheitsgründen verunmöglicht.

Die im Postulat zitierte Norm SN 640 880 der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) ist den projektierenden Stellen der Stadtverwaltung bestens bekannt. Sie findet auch in den im Postulat erwähnten Beispielen Anwendung. Das Schwergewicht ist bei der Beurteilung der einzelnen Situationen auf die Sicherheit gelegt worden, weshalb die Fahrbahnhaltestellen auch aus heutiger Sicht nach wie vor zweckmässig sind.

Die Wirkung von Fahrbahnhaltestellen auf den Treibstoffverbrauch und die Luftschadstoff- bzw. Lärmemissionen hängt von zwei Effekten ab. Einerseits erhöht ein ungleichmässiger Verkehrsfluss mit Beschleunigungs- und Bremsvorgängen den Verkehrslärm, den Treibstoffverbrauch und die Luftschadstoffemissionen. Die kleinste Belastung ergibt sich, wenn sich der motorisierte Verkehr gleichmässig auf tiefem Geschwindigkeitsniveau bewegt. Andererseits weist der öffentliche Busbetrieb im Vergleich mit dem privaten Motorfahrzeug pro Personenkilometer deutliche Vorteile bezüglich Ressourceneffizienz und Emissionen auf. Dies gilt ganz speziell für den Trolleybus-Betrieb. Falls Fahrbahnhaltestellen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und damit die Fahrgastzahlen erhöhen, leisten sie unter dieser Optik einen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung.

Die Art der Bushaltestelle hat aber weder auf den Verkehrsfluss noch auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entscheidenden Einfluss. Der Verkehrsfluss wird weit stärker vom Aufkommen und Verhalten des motorisierten Individualverkehrs geprägt. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs kann mit durchgehenden Busspuren besser unterstützt werden. Die ökologische Relevanz der Haltestellenart ist deshalb gering.

Der Stadtrat bezieht Energie- und Umweltanliegen in seine Verkehrspolitik ein, beispielsweise im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms. Bei der Wahl konkreter Einzelmassnahmen orientiert er sich an deren Wirksamkeit und Umsetzbarkeit. Als Beispiele seien erwähnt: Tempo-30-Zonen, Parkleitsystem, Partikelfilter für Dieselbusse, Aktionen Gentle-Driver und NewRide, Mobilitätsmanagement in Unternehmen usw. Das Energiestadt-Label steht deshalb nicht im Widerspruch zur städtischen Verkehrspolitik.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass auf stark belasteten Achsen des öffentlichen Verkehrs separate Busspuren oder Busbuchten realisiert wurden und werden. Grenzen gesetzt sind diesen Vorhaben primär durch räumliche und finanzielle Rahmenbedingungen. Die Art der Bushaltestelle hat weder auf den Verkehrsfluss noch auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entscheidenden Einfluss. Das Energiestadt-Label steht nicht im Widerspruch zur städtischen Verkehrspolitik.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Stadtrat von Luzern
StB 500 vom 18. Mai 2005

