

Stellungnahme

zum Postulat 14 Bruno Heutschy, namens der SVP-Fraktion, vom 3. Oktober 2000

„Massvoller Ausbau Schweizerhofquai“

Das Postulat schlägt vor, dass auf der bestehenden Verkehrsfläche, eventuell mit kleiner Anpassung am Trottoir Seite Schweizerhofquai, je ein minimaler Radstreifen von 1.20 m Breite in Randlage markiert wird, dass die Haltestelle Schwanenplatz soweit korrigiert werde, dass die Spur längs der Bushaltestelle eine Breite von mindestens 3.50 m aufweist und dass die Beläge ganzheitlich saniert werden; der Stadtrat solle sich beim Kanton entsprechend einsetzen. Im übrigen sei abzuklären, ob die Wegfahrt der Busse am Bahnhofplatz so koordiniert werden könne, dass am Schwanenplatz nicht mehr als zwei Busse gleichzeitig anhalten.

Radverkehrsanlagen

Das Postulat geht offensichtlich und richtigerweise davon aus, dass auf dem Quai selber keine Radverkehrsanlagen erstellt werden sollen. Obschon noch nicht definitiv entschieden, ob wenigstens teilweise und zu bestimmten (verkehrsarmen) Zeiten Radfahrer auf dem Quai zugelassen werden könnten, ist unbestritten, dass eine unbeschränkte und obligatorische Führung des Radverkehrs stadtauswärts auf der bestehenden Anlage am Schweizerhofquai weder den Fussgängern noch den Radfahrern zugemutet werden kann und deshalb kein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Velofahrer darstellt.

Die heute zur Verfügung stehende Verkehrsfläche in der Geraden zwischen Schwanenplatz und Luzernerhof weist eine Breite von 14.20 bis 14.70 m auf. Die Fahrstreifen messen von Seite Schweizerhof bis Randstein Seite See folgende minimale Breiten auf: 4.00 m, 3.00 m, 3.60 m. Damit steht den Velofahrenden stadteinwärts auf der rechten Spur verhältnismässig viel Platz zur Verfügung, der allerdings durch die häufigen Rechtsabbiegemanöver von Fahrzeugen relativiert wird. Die mittlere Spur ist für ein Nebeneinander von Velo und Auto zu schmal, also nicht geeignet, weshalb hier auch beobachtet werden kann, wie Autos hinter Velofahrern herfahren und nicht überholen können. Stadtauswärts entsprechen beide Fahrstreifen den minimalen Normen für Gemischtverkehr, d.h. Fahrstreifen ohne spezielle Radstreifen. Die bestehenden Verhältnisse widersprechen also den Normen nicht, ermöglichen den Velofahrenden alle erlaubten Verkehrsbeziehungen, auch das Abbiegen Richtung Löwenstrasse, allerdings in Anbetracht der sehr hohen Verkehrsbelastungen in punkto Sicherheit unbefriedigender Form.

Radstreifen von 1.20 m Breite in Randlage wären sicher eine Verbesserung für die Beziehungen stadteinwärts und Richtung Halde. Gemäss Postulat sollten hierfür alle Spuren auf 3.00 m

verschmälert werden, die Breite also für Motorfahrzeuge allein. Damit könnte dem Velofahrer, der von der Seebrücke her auf den mittleren Radstreifen Richtung Löwenplatz möchte, auf dem Schweizerhof der entsprechende minimal erforderliche Platz nicht angeboten werden. Es müsste also zwingend, wie auch von Postulanten in Erwägung gezogen, der Randstein Seite Schweizerhof soweit korrigiert werden, dass folgende Fahrstreifen von Seite Schweizerhof bis Randstein Seite See markiert werden könnten: Radstreifen 1.20 m, zwei Spuren à 3.00 m, ein Fahrstreifen (Richtung Löwenplatz) 3.50 m, ein Fahrstreifen Richtung Halde 3.00 m, ein Radstreifen 1.20 m. Die Gesamtbreite betrüge damit 14.90 m, das Verschiebungsmass des Randsteins Seite Schweizerhof 0.20 bis 0.70 m, 20 cm mehr als im abgelehnten Projekt vorgesehen war.

Bushaltestelle

Die Bushaltestelle am Schwanenplatz ist unbestritternormen zu kurz und zu schmal. Haltende Busse bedeuten eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrer, und stören den Verkehrsfluss.

Im abgelehnten Projekt war für die Haltestelle eine Verlängerung um ca. 10 m und eine Normbreite von 3.00 m vorgesehen. Unter Berücksichtigung eines durchgehenden Radstreifens in Mittellage von der Seebrücke Richtung Löwenstrasse und eine Verbreiterung der beiden Fahrspuren in Randlage um nominell 0.50 m (unter Verzicht von Radstreifen) bedingte dies eine Verschiebung des Randabschlusses längs der Haltestelle um bis zu 6.00 m Richtung See. Unter Annahme des Verzichtes auf den durchgehenden Radstreifen und die Verbreiterung der Fahrstreifen in Randlage, d.h. Realisierung von vier Streifen à nominell 3.50 m inkl. Kurvenverbreiterung ca. 4.10 m, müsste der Randstein bei der Haltestelle noch um ca. 3.00 m seewärts verschoben werden. Dies wäre aus Sicht der Fussgänger ohne Seeaufschüttung provisorisch tolerierbar, wenn auf die strassenseitigen Bäume hier vorderhand verzichtet würde. Die so korrigierte verbesserte Haltestelle würde aber weiterhin keine Halte weiterer Vorortbusse ermöglichen.

Beläge

Die Beläge sind auf dem ganzen Abschnitt erneuerungsbedürftig; eine Gesamterneuerung würde sich angesichts der doch umfangreichen Randsteinkorrekturen aufdrängen und wäre zweckmässig.

Koordination der Wegfahrten

Bei den bestehenden Anordnungen der Perrons am Bahnhof, den installierten und bewährten Phasenabläufen und den bestehenden Fahrplanangeboten ist dieses Anliegen, übrigens schon mehrfach geprüft, nicht erfüllbar.

Fazit

Der vorgeschlagene massvolle Ausbau wäre eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mit den in den nächsten Jahren zu erwartenden Baumfällungen und einem Ersatz im Abstand von 2 m vom Randstein gemäss den entsprechenden Normen wäre er ein Schritt in Richtung des abgelehnten Projektes. Die Kosten wären mit rund Fr. 800'000.-- bedeutend geringer als die abgelehnten Projektkosten von 4.6 Mio. Franken, allerdings ohne Erneuerung der Quaianlage, der VBL-Anlagen, der Beleuchtung und der Anlagen der städtischen Werke.

Mit dem angeregten „massvollen Ausbau“ würde den städtebaulichen Anliegen nur teilweise entsprochen. Wohl könnte im Moment auf eine Aufschüttung verzichtet werden, aber ohne Vision einer ganzheitlichen Gestaltung. In Anbetracht der doch beträchtlichen Kosten und Bearbeitungsaufwändungen auch für den „massvollen Ausbau“ würden die Anliegen des Städtebaues wohl für längere Zeit vom Tisch sein, was sicher nicht dem Willen eines Grossteils der Nein-Stimmenden entsprechen würde. Aber auch die wenigstens mittelfristigen Verkehrsbedürfnisse, insbesondere Bedeutung und Umfang der Bushaltestelle Schwanenplatz, wären nicht mit genügender Tiefe analysiert. Der Stadtrat ist deshalb zusammen mit dem Kantonalen Baudepartement der Ansicht, dass für den Schweizerhofquai eine verkehrlich und städtebaulich überzeugende Lösung gesucht werden muss, und dass hierfür ein Wettbewerb durchgeführt werden müsse.

Bis zum Vorliegen der Ergebnisse dieses Wettbewerbes sollen auf dem Schweizerhofquai nur die für die Verkehrssicherheit unbedingt notwendigen Unterhaltsmassnahmen ausgeführt werden. Auf Randsteinkorrekturen und grossflächige Belagssanierungen wird deshalb ebenso verzichtet wie auf Ersatzpflanzungen für aus Sicherheitsgründen zu fällende Bäume.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Der Stadtrat von Luzern

Luzern, 29. November 2000 (StB 1396)