



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
23. Ratssitzung vom
27. Oktober 2011
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 176 2010/2012

von András Özvegyi
namens der GLP-Fraktion
und Korintha Bärtsch
namens der G/JG-Fraktion
vom 22. März 2011
(StB 720 vom 17. August 2011)

Markierung von durchgehenden Busspuren

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Seit November 2010 laufen die Hauptarbeiten zur Erneuerung des Sonnenberg- und des Reussporttunnels. Gearbeitet wird vor allem in der Nacht. Dazu wird jeweils von Montag bis Freitag eine Röhre des Sonnenbergtunnels von 20 bis 6 Uhr gesperrt. Der Verkehr wird während dieser Zeit über die Obergrundstrasse und den Hirschengraben umgeleitet. An den Sperrwochenenden werden besonders aufwändige Arbeiten ausgeführt. Dann wird eine Röhre des Sonnenbergtunnels ganztägig gesperrt, und der Verkehr wird im Gegenverkehr durch die andere Röhre geführt.

Mit den Nacht- und Wochenendarbeiten ist das Projekt Cityring darauf ausgerichtet, die Verkehrssituation in der Region Luzern möglichst wenig zu belasten. Zusätzlich hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Absprache mit dem Kanton Luzern und den Gemeinden flankierende Massnahmen entwickelt, um die Verkehrssituation in der Stadt und der Agglomeration Luzern auch bei den zu erwartenden Stausituationen zu entschärfen. Die Erfahrungen nach einem halben Jahr haben nun gezeigt, dass sich diese Massnahmen bewähren und sich die Beeinträchtigungen hauptsächlich auf den Verkehr auf der Autobahn beschränken. Die Nachtsperren unter der Woche von 20 Uhr bis 6 Uhr führten bisher zu keinen verkehrlichen Problemen in der Stadt, auch wenn das Verkehrsvolumen und vor allem der Schwerverkehr zunahmen. Auch die Betreiber des öffentlichen Verkehrs meldeten keine Behinderungen in der als kritisch eingestuften Zeit von 20 bis 21 Uhr. An den Sperrwochenenden ist es der Ferien- und Ausflugsverkehr, der zeitweise zu Stausituationen auf der Autobahn geführt hat. Die Staus erreichten im Mittel eine Länge von knapp 6 km. Die systematische Regelung der Lichtsignalanlagen (Dosierung), die an den Autobahnausfahrten sowie auf den wichtigen Zufahrtsstrecken zur Stadt Luzern nur so viel Verkehr durchlässt, wie das lokale Strassennetz aufzunehmen vermag, hat sich sehr gut bewährt. Dadurch setzen sich die Staus auf den Lokalstrassen nicht fort und der öffentliche Verkehr kann zirkulieren. Ein

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

wesentlicher Beitrag für die relativ entspannte Verkehrssituation in der Region ist dem Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zuzuschreiben. Die Empfehlungen zum Verkehrsverhalten, die mittels Pocket Guide, Infobus, Website, Infoveranstaltungen und weiteren Informationsmassnahmen verbreitet wurden, wurden von der Bevölkerung vorbildlich beachtet.

In der Interpellation geht es vorwiegend um die Markierung von weiteren provisorischen Busspuren, die verhindern sollen, dass der öffentliche Verkehr im Stau stecken bleibt. Eine solche provisorische Busspur ist stadteinwärts an der Hauptstrasse in Reussbühl nach dem Kreisel Frohburg beziehungsweise vor der Bushaltestelle Schiff bis zur Bushaltestelle Grenzweg auf einer Länge von rund 1'300 Metern vorgesehen.

Die in der Interpellation konkret gestellten Fragen beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Ist die Stadt bereit, sich dafür einzusetzen, dass die Gesamtprojektleitung Cityring Luzern die Markierung umgehend realisiert (provisorische Busspur Reussbühl)?

Gemäss dem Konzept der flankierenden Massnahmen wird die Busspur in Reussbühl nur ausgeführt, wenn die realisierten Massnahmen im Projekt Cityring nicht ausreichen, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die eigens dafür geschaffene Taskforce Verkehr, in welcher die Stadt Luzern auch vertreten ist, wird anhand ihres Monitorings diese Massnahme bei Bedarf auslösen. Die Taskforce Verkehr sieht aufgrund der guten Erfahrungen mit den realisierten Massnahmen keine Notwendigkeit für weitere Massnahmen. Der Stadtrat kann diesen Entscheid der Taskforce nachvollziehen und sieht auch keinen Anlass, sich für eine provisorische Busspur in Reussbühl einzusetzen.

Zudem müssten auf einer Länge von rund 1'300 Metern die Radstreifen aufgehoben und die Radfahrenden über den bereits bestehenden Radweg (Xylophonweg) entlang der Reuss geführt werden. Für die verbleibenden Velofahrenden auf der Hauptstrasse, die schnell unterwegs sind oder das Quartier Fluhmühle erreichen möchten, würde dies aber eine deutliche Verschlechterung der Sicherheit bedeuten.

Zu 2.:

Wenn Nein, welche Voraussetzungen müssten aus Sicht des Stadtrates erfüllt sein, damit eine Umsetzung aus seiner Sicht realisiert werden sollte?

Grundsätzlich werden diese provisorischen Busspuren dort eingeführt, wo die Busse infolge der verkehrlichen Auswirkungen der Gesamterneuerung Cityring im Stau stecken bleiben. Gemäss der Verlustzeitanalyse haben sich die Fahrzeiten der Busse zwischen der Haltestelle

Kreuzstutz und Frohburg nicht verschlechtert. Der Fahrplan konnte an den Wochenenden im Rahmen der bekannten Abweichungen eingehalten werden. Ein Indiz für eine relativ hohe Fahrplanstabilität auf diesem Abschnitt ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit, die heute über dem gesamten VBL-Netz liegt. Die Taskforce Verkehr sieht hier aus diesen Gründen keinen Handlungsbedarf. Auch für den Stadtrat kommt diese provisorische Busspur nur in Frage, wenn die Fahrplanstabilität nicht mehr gewährleistet werden kann.

Zur Förderung des ÖV und Veloverkehrs sind Massnahmen auf der Hauptstrasse im Bauprogramm 2011 bis 2014 für die Kantonsstrassen geplant. An erster Stelle kommt die neue Verkehrsführung am Seetalplatz, die ab 2013 umgesetzt werden soll. Für den öffentlichen Busverkehr, die Radfahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger ist eine eigene Achse von Reussbühl bis zum Bahnhof Emmenbrücke vorgesehen. Für die Programmperiode 2015 bis 2018 sind auf dem Abschnitt Einmündung Lindenstrasse bis Haltestelle Schiff Mittel für die Erstellung von Busspuren vorgesehen. Gleichzeitig sollen auf dem Abschnitt Fluhmühle bis Einmündung Lindenstrasse Busspuren und Radstreifen realisiert werden.

Zu 3.:

Würde die fehlende Markierung im Abschnitt Reussbühl umgesetzt, besteht im Bereich Luzern Nord eine (fast) durchgehende Busspur vom Hirschengraben bis nach Reussbühl. Gibt es bei der Gesamtprojektleitung Cityring Luzern auch Ideen für mögliche Massnahmen für Luzern Süd?

Das ASTRA erarbeitete mit dem Kanton und der Stadt Luzern sowie den Mobilitätsanbietern der Region Luzern ein umfassendes Paket flankierender Massnahmen. Darin sind auch Massnahmen für Luzern Süd enthalten. Neben der umgesetzten systematischen Regelung der Lichtsignalanlagen können an der Horwerstrasse provisorische Busspuren ausgeführt werden, wenn die bestehenden flankierenden Massnahmen im Projekt Cityring nicht ausreichen. Dies wäre eine provisorische Busspur stadteinwärts nach dem Kreisel Waldegg bis vor den Kreisel Allmend und eine temporäre Busspur während den Sperrwochenenden auf dem Abschnitt von der Eichwald- bis zur Obergrundstrasse. Dies wäre möglich, wenn der Individualverkehr von der Stadt in Richtung Allmend/Horw über die Eichwilstrasse umgeleitet würde. Die entsprechende Planaufgabe fand vom 30. August bis 18. September 2010 statt.

Zu 4.:

Wurde der Stadtrat vom Bundesamt für Strassen ASTRA dazu befragt?

Die flankierenden Massnahmen wurden mit der Stadt Luzern abgesprochen. Mit StB 1081 vom 22. Dezember 2009 nahm die Stadt Luzern zum Bericht „Gesamterneuerung Cityring Luzern, flankierende Massnahmen Strasse“ Stellung. Den Planaufgaben für die Busspuren an der Hauptstrasse, Baselstrasse, Horwerstrasse und am Hirschengraben hat der Stadtrat am

18. August 2010 zugestimmt. Die gesamten flankierenden Massnahmen kosten rund 7,5 Mio. Franken und wurden durch das ASTRA finanziert.

Zu 5.:

Wie sieht der Stadtrat die Chancen, dass auch im Korridor Luzern Süd konkrete Massnahmen durch das Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelt werden könnten?

Der Stadtrat ist der Meinung, dass zurzeit genügend Massnahmen auch für den Korridor Süd vorliegen, die von der Taskforce Verkehr ausgelöst werden können, wenn die bestehenden Massnahmen im Projekt Cityring nicht ausreichen, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Der Stadtrat ist zudem überzeugt, dass durch das ASTRA frühzeitig weitere Massnahmen entwickelt würden, wenn die flankierenden Massnahmen inkl. der Realisierung der vorbereiteten Massnahmen die Verkehrssituation nicht genügend entlasten könnten. Die Taskforce Verkehr, die zuständig für das Monitoring des Verkehrsgeschehens und das Controlling der flankierenden Massnahmen ist, würde in einem solchen Fall die Planung von weiteren Massnahmen auslösen.

Stadtrat von Luzern

