



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 76 2012/2016

von René Peter , Reto Kessler und
Hugo P. Stadelmann namens der FDP-Fraktion
vom 10. Juni 2013
(StB 911 vom 27. November 2013)

Wie steht es mit dem Gesamtverkehrskonzept?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Am 14. Juni 2012 hat der Grosse Stadtrat den Bericht 17/2012 vom 4. April 2012: „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ (GVK) zustimmend zur Kenntnis genommen und mit einer Protokollbemerkung ergänzt. In diesem Bericht sind u. a. die Ausgangslage in der Mobilität und der Projektauftrag mit den Vorgaben zu Zielen, Perimeter, Organisation, Ablauf, Terminen und Kosten beschrieben. Da die dem Agglomerationsprogramm zugrundeliegenden Grossprojekte wie der Tiefbahnhof und die Stadtumfahrung kaum vor 2030 realisiert werden können, hat die Stadt zusammen mit dem Kanton, dem Verkehrsverbund und LuzernPlus das GVK gestartet. Es soll aufzeigen, welche Massnahmen bis 2030 nötig sind, um die Verkehrsprobleme im Agglomerationszentrum zu lösen. Die Ziele des GVK entsprechen der Mobilitätsstrategie des Stadtrates, die sich auf das Reglement nachhaltige städtische Mobilität stützt, das 2010 von der Luzerner Stimmbevölkerung gutgeheissen wurde. Darin ist festgehalten, dass der Mehrverkehr in der Stadt mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr bewältigt wird und der motorisierte Individualverkehr auf dem Stand von 2010 plafoniert wird. Das GVK ist zudem ein Projekt aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation, dem der Stadtrat im November 2011 zugestimmt hat.

Der Stadtrat wird dem Parlament im ersten Halbjahr 2014 einen Planungsbericht „Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ unterbreiten. In diesem sollen nebst der verkehrspolitischen Ausrichtung auch konkrete Zielsetzungen und Massnahmenpläne für die Zeithorizonte 2015, 2020 und 2035 enthalten sein. Das GVK als ein auf die Innenstadt begrenztes Projekt, stellt damit eine der mittelfristigen Massnahmen der Mobilitätsstrategie dar.

Zu 1.:

Was soll der eigentliche Inhalt dieses Gesamtverkehrskonzeptes enthalten?

Im Rahmen des GVK wird auf der Basis von Schwachstellenanalysen und Entwicklungsprognosen der für das Agglomerationszentrum Luzern gewünschte Zielzustand anhand von drei Szenarien entwickelt. Der Bearbeitungsumfang ist dabei sehr eng gefasst und erstreckt sich vom Eichhof über den Pilatusplatz und Bahnhof zum Schlossberg, und vom Kreuzstutz über den Kasernenplatz zum Pilatusplatz. Das GVK beinhaltet eine Zusammenstellung aller dazu notwendigen Massnahmen auf Stufe Vorprojekt. Diese detaillierte und abgestimmte Massnahmenplanung ist das Ergebnis des GVK und muss die im Bericht 17/2012 aufgeführten Ziele erfüllen:

- Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um zirka 30 Prozent bis 2030 (Ziele Modalsplit)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs, um die Mobilitätssteigerung durch diese Verkehrsträger aufzunehmen.
- Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern
- Verbessern der Produktionsbedingungen des öffentlichen Verkehrs (Abbau von Zusatzkursen, Verbesserung der Produktivität)
- Plafonierung und Optimierung des wirtschaftlich notwendigen MIV

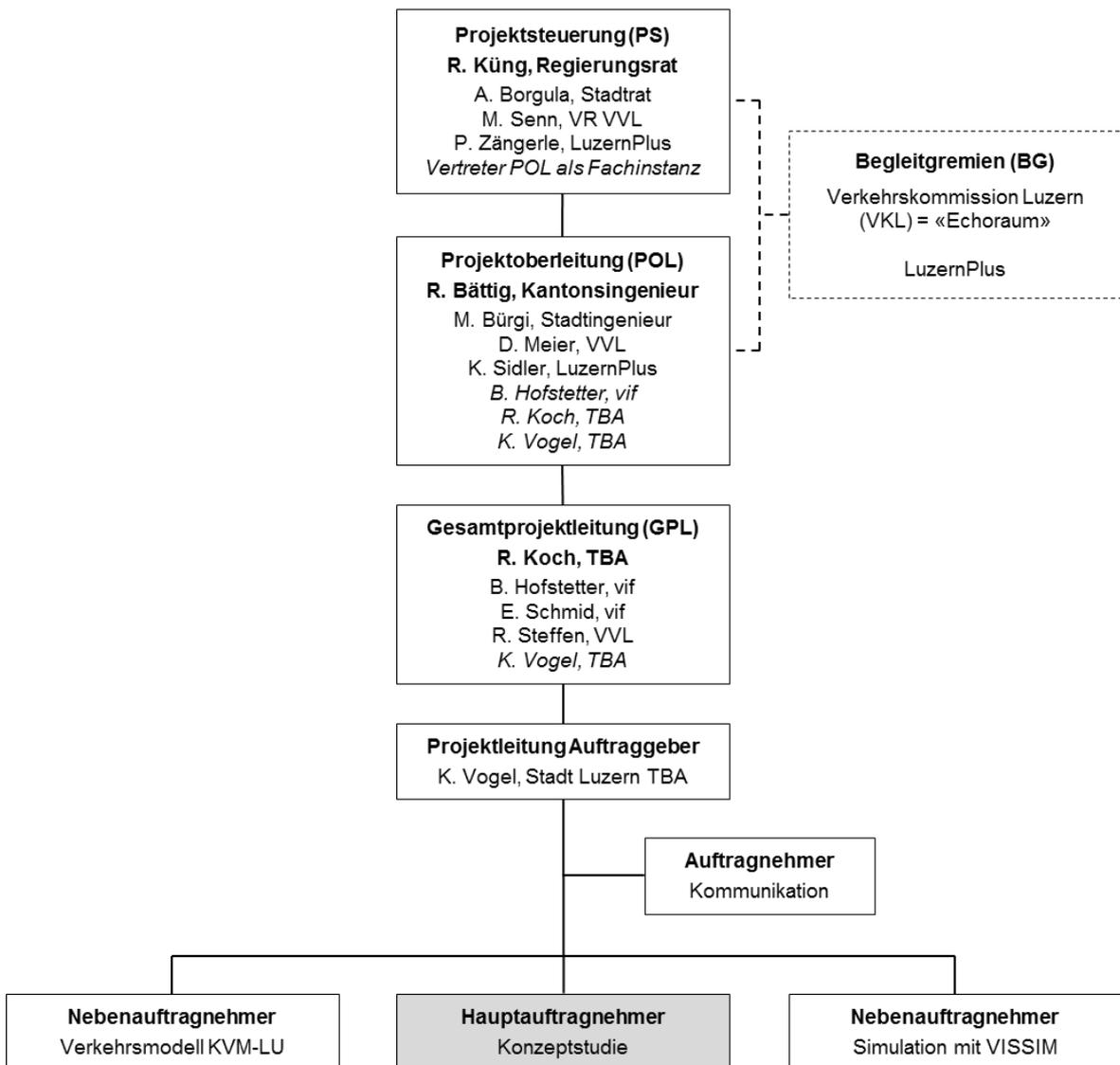
Das Projekt „Kurzfristige Optimierungen im Bereich Bahnhof–Pilatusstrasse–Bundesplatz“ aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation ist eine erste Umsetzung aus dem GVK, welches die Stadt Luzern zusammen mit dem Kanton, dem Verkehrsverbund und LuzernPlus erarbeitet hat. Es beinhaltet die Realisierung einer stadteinwärts durchgehenden Busspur in der Pilatusstrasse und Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich Bundes-/Moosstrasse bis Bundesplatz. Dank ihr können die hohen Verlustzeiten der über 100 Busse pro Richtung in den Hauptverkehrszeiten um bis zu drei Minuten pro Kurs reduziert werden. Da Verspätungen immer die ganze Linie betreffen, ist diese Massnahme besonders wirksam. Für die Fahrgäste von rund drei Vierteln aller Buslinien in der Stadt Luzern bedeutet dies eine deutliche Verbesserung der Einhaltung der Fahrpläne und Anschlüsse. Die Planaufgabe zu den Verbesserungen am Bundesplatz fand im September 2013 statt. Die Einspracheverhandlungen laufen. Zudem wurde die Volksmotion Nr. 126 „Kein Mehrverkehr auf der Moosstrasse, dem Bundesplatz und der Zentralstrasse“ eingereicht. Diese soll nach Möglichkeit zusammen mit dem Bericht „Mobilitätsstrategie“ – aber sicher vor Umsetzung der Busspur in der Pilatusstrasse – im Grossen Stadtrat behandelt werden.

Die Umsetzung der Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Bundesplatz/Knoten Moos-/Bundesstrasse erfolgt im Frühling 2014 zusammen mit den Sanierungsarbeiten des Deckbelags. Erst in einem zweiten Schritt und nur sofern im Rahmen des geplanten Monitorings festgestellt werden kann, dass sich im Bereich Bundesplatz die Verkehrssicherheit durch die Umgestaltung verbessert hat und die Leistungsfähigkeit sichergestellt ist, wird die Verlängerung der Busspur in der Pilatusstrasse von der Morgartenstrasse bis zum Bahnhof eingeführt. Dies wird frühestens im Sommer 2014 der Fall sein.

Zu 2a.:

Wer hat den Lead in diesem Projekt und wie bringt sich die Stadt Luzern ein?

Auftraggeber des GVK sind die Stadt Luzern, der Kanton Luzern, der Verkehrsverbund und der Gemeindeverband LuzernPlus. Die Stadt Luzern kann sich über die Federführung des GVK, die beim Tiefbauamt der Stadt Luzern liegt, in das Projekt eingeben. Die verschiedenen Gremien sind aus Vertretern der vier Projektpartner zusammengesetzt. Die Projektsteuerung nimmt die politische und strategische Führung des Projekts wahr. Die Projektoberleitung hat die technische Leitung und beurteilt die erarbeiteten Unterlagen. Die Gesamtprojektleitung übernimmt die operative Projektverantwortung. Der Projektleiter führt den Hauptauftragnehmer direkt und koordiniert die Arbeit mit den Nebenauftragnehmern. Das Organigramm des Projekts entspricht der folgenden Abbildung:



Zu 2b.:

Wie und wann werden die verschiedenen Quartiervereine sowie weitere Quartierkräfte bei der Erarbeitung des Konzeptes miteinbezogen?

Der Miteinbezug der Quartiervereine ist nach der Bearbeitung der Schwachstellenanalyse und dem Verifizieren der Grundsätze Mobilität vorgesehen. Für die Quartiervereine wird Anfang 2014 eine Infoveranstaltung durchgeführt, an der ihre Bedürfnisse abgeholt werden. Der weitere Miteinbezug ist abhängig von den Zwischenergebnissen des GVK und wird von der Kommunikationsstelle der Stadt Luzern geplant. Die Verkehrskommission (VKL) wird seit Mitte 2012 an jeder Sitzung durch den Projektleiter über den Projektfortschritt informiert.

Zu 3.:

Wie sehen die Terminplanung und deren Meilensteine aus und wann ist mit einem B+A im Parlament zu rechnen?

Aufgrund der aufwändigen Institutionalisierung der Projektorganisation und der anschließenden öffentlichen Submission für die Planerleistung des GVK gemäss GATT/WTO-Abkommen haben sich die Termine gegenüber dem Bericht 17/2012 nach hinten verschoben. Die aktuelle Terminplanung mit den Meilensteinen sieht wie folgt aus:

1. Projektstart mit externem Planer	Juni 2013
2. Schwachstellenanalyse	Juni bis November 2013
3. Strategieentwicklung (Grundsätze und Zielsystem)	Juli bis Dezember 2013
4. Erarbeiten von Szenarien und Varianten	Dezember 2013 bis März 2014
5. Massnahmenplanung und Finanzierung	April bis Juli 2014
6. Vernehmlassung	August bis Oktober 2014
7. B+A	Januar/Februar 2015
8. Umsetzung GVK	2015 bis 2018

Auf der Basis der Schwachstellenanalyse und der anschliessend entwickelten Strategie werden im 2014 vier Szenarien und Varianten sowie die Massnahmen- und Finanzierungsplanung erarbeitet. Der B+A wird im Anschluss an eine öffentliche Vernehmlassung voraussichtlich Anfang 2015 im Parlament behandelt werden. Mit dem B+A wird der Planungsbericht GVK dem Parlament zur Kenntnis vorgelegt. Zudem wird der Kredit für diejenigen Massnahmen beantragt, die weder in einem laufenden Projekt enthalten sind noch durch den Kanton Luzern finanziert werden.

Zu 4.:

Wann beginnt die Umsetzung und wann ist dieses Konzept voraussichtlich realisiert?

Die Umsetzung des GVK erfolgt gemäss Agglomerationsprogramm der zweiten Generation in den Jahren 2015 bis 2018 (siehe auch Antwort zu Frage 3). Einzelne Elemente aus dem GVK, die mit dem heutigen Verkehrssystem kompatibel sind und die Verkehrssituation deutlich

verbessern, wie zum Beispiel die Verlängerung der Busspur in der Pilatusstrasse, werden aber separat vorangetrieben und so rasch wie möglich umgesetzt.

Zu 5.:

Mit welchen Kosten wird für dieses Projekt gerechnet und wie gross ist der Anteil für die Stadt Luzern?

Für das aktuelle GVK als Planungsprojekt entstehen für die Stadt Luzern Kosten von zirka Fr. 300'000.–. Wie im B+A 17/2012 aufgeführt, ist insgesamt mit Kosten von total zirka Fr. 600'000.– zu rechnen, welche unter den Projektpartnern Kanton und Stadt Luzern je hälftig aufgeteilt werden. Die Kosten für die Umsetzung des GVK wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation auf rund 5 Mio. Franken geschätzt. Die Stadt Luzern wird zusammen mit dem Kanton Luzern die Finanzierung anhand der einzelnen noch zu erarbeitenden Massnahmen vereinbaren. Im Rahmen des für 2015 vorgesehenen B+A GVK werden die Kosten und die Finanzierung projektspezifisch aufgezeigt. Generell gehen Massnahmen auf Kantonsstrassen zu Lasten Kanton. Da diese agglomerationsrelevanten Massnahmen im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation angemeldet sind, wird zudem mit einer Mitfinanzierung durch den Bund für Infrastrukturprojekte gerechnet. Im Entwurf des Bauprogramms 2015 bis 2018 sind die vorgesehenen Kosten für das GVK aufgeführt.

Stadtrat von Luzern

