

Stellungnahme zum Dringlichen Postulat 364

Auf die neue Carhaltekante Y vor dem Bahnhof verzichten

Rieska Dommann und Alexander Stadelmann namens der FDP-Fraktion vom 23. April 2024
Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 348 vom 8. Mai 2024

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 16. Mai 2024 entgegen dem Antrag des Stadtrates überwiesen.

Ausgangslage

Die Postulation beurteilen die Ausfahrt aus der neu geplanten Carhaltekante am Bahnhof (Kante Y) aus Sicherheitsgründen als kritisch. Daher bitten sie den Stadtrat, auf die Realisierung der Haltekante Y zu verzichten und dafür eine besser geeignete Alternative umzusetzen.

Seit Sommer 2023 gibt es auf dem Inseli keine Caranhalteplätze und keine Carparkplätze mehr. Der Platz wurde für eine Zwischennutzung freigespielt. Als Ersatz wurden auf dem Bahnhofplatz an der Haltekante Z (beim Seebistro LUZ) zwei und auf dem Carparkplatz Landenberg/Alpenquai vier Anhalteplätze eingerichtet. Seit dem 1. Juni 2023 ist am Inseliquai eine neue Haltekante mit zwei Anhalteplätzen in Betrieb. Um den Bedarf im bahnhofsnahen Umfeld zu decken, sollen vor dem Bahnhof nun zusätzlich zwei weitere Anhalteplätze entstehen. Die neue Carhaltekante wird in der Haltebucht der fünf «Kiss and Ride»-Parkplätze und der zwei Taxiumschlagplätze vor dem Bahnhofsgebäude erstellt und erhält die Bezeichnung «Kante Y». An der Haltekante Z sowie an der geplanten Kante Y ist nur der Ausstieg erlaubt, und ein Gepäckumschlag ist ebenfalls nicht möglich. Die geplante Haltekante Y ist die Erste rund um den Bahnhof Luzern, welche die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt und somit hindernisfrei zugänglich ist. Dies ist insbesondere auch für den Bahnersatzbetrieb, der diese Kante ebenfalls nutzt, von grosser Wichtigkeit. Die Pläne für die Carhaltekante Y wurden vom 20. März bis 8. April 2024 öffentlich aufgelegt.

Erwägungen

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen. Insbesondere im bahnhofsnahen Umfeld befinden sich die Verkehrsteilnehmenden auf einem sehr engen und intensiv genutzten Raum. Im Rahmen der Projektierung wurde daher die Planung hinsichtlich der Verkehrssicherheit fortwährend geprüft und eine umfassende Verkehrssicherheitsanalyse durchgeführt. Auch die Ein- und Ausfahrtsituation sowie die Situation im Bereich des angrenzenden Fussgängerstreifens wurden optimiert, sodass die sicherheitsrelevanten Belange der Verkehrsteilnehmenden gut berücksichtigt werden konnten. Zudem wurden Fahrversuche mit einem Reisebus durchgeführt, um die Befahrbarkeit der Haltebucht nachzuweisen.

Die Themen im Postulat 364 decken sich mit den Inhalten des Artikels [«Kriegen Cars am Bahnhof Luzern die Kurve? Jurist übt Kritik»](#) von «zentralplus» vom 12. April 2024 und begründen sich in den eingereichten «kritischen Bemerkungen» eines Juristen. Zudem wurden diese «kritischen Bemerkungen» der Stadt

Luzern ebenfalls zugestellt und in der Zwischenzeit durch Fachpersonen des Tiefbauamts und der involvierten Planer eingehend geprüft mit dem Ergebnis, dass die Sicherheitsbedenken entkräftet werden konnten. Die Befahrbarkeit der Ausfahrt aus der Haltebucht wurde mittels der Fahrzeugdaten seitens des Kantons Luzern (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur – vif) nachgewiesen. Die Nachweise der Schleppkurven entsprechen demnach den kantonalen Vorgaben. Sie zeigen, dass das Trottoir dabei nicht befahren bzw. überwacht wird. Lediglich der zusätzliche Sicherheitszuschlag überschneidet das Trottoir minimal. Da die Annahmen der Schleppkurven immer mit einer hohen Sicherheitsmarge versehen sind, kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität mehr Spielraum besteht.

Auch der Hinweis zum potenziellen Ausschwenken der Fahrzeuge wurde nochmals genauer geprüft. Dabei ist zu beachten, dass grundsätzlich die Fahrzeuge erst ausfahren können, wenn die Fahrbahn frei ist. Parallel zur Haltekante verläuft lediglich eine Fahrspur für den Mischverkehr, sodass sich die Verkehrsteilnehmenden hintereinander einordnen müssen. Beim Abbiegen in die Robert-Zünd-Strasse schwenkt das Heck des abbiegenden Fahrzeugs aus. Vergleichbare Situationen gibt es im innerstädtischen Raum viele. Immer wenn ein grösseres Fahrzeug in eine Quartierstrasse einbiegt, gibt es Situationen, wo Teile des abbiegenden Fahrzeugs eine benachbarte Fahrspur, teils auch mit Gegenverkehr, tangieren. Hinsichtlich vergleichbarer Situationen ist daher nicht von einer erhöhten Gefahr auszugehen.

Der tote Winkel wurde im Rahmen der Projektierung ebenfalls detailliert analysiert. In diesem Zusammenhang wurden auch bauliche Anpassungen an der Ausfahrt vorgesehen. Darüber hinaus verändert sich in der fahrdynamischen Bewegung die Position bzw. der Bereich des toten Winkels laufend. Diese Tatsache wurde bei den oben erwähnten «kritischen Bemerkungen» nicht berücksichtigt. Bei allen Fahrzeugtypen muss durch eine vorausschauende Fahrweise und durch stetige Beobachtung der anderen Verkehrsteilnehmenden die Gesamtübersicht sichergestellt sein. Bei der angezeigten Situation handelt es sich um eine gängige Situation bei Kreuzungen, wo sich ein Fussgängerstreifen befindet in der Strasse, in die eingebogen wird.

Mit vorliegendem Projekt «Carhaltekannte Bahnhof» konnte ein stimmiges und sicheres Gesamtprojekt erarbeitet werden. Die in den «kritischen Bemerkungen» aufgeführten Sicherheitsbedenken werden von den Fachleuten des Tiefbauamts und den involvierten Planern nicht geteilt. In Anbetracht der sehr engen Raumverhältnisse im Bereich Bahnhof wurde eine gute und sichere Lösung ausgearbeitet. Mit der neuen Haltekante wird zudem auch das bestehende und sehr schmale Trottoir verbreitert, womit den Fussgängerinnen und Fussgängern künftig vor den Veloabstellplätzen mehr Bewegungsfläche zur Verfügung stehen wird.

Risiken in einem Strassenbauprojekt müssen immer hinsichtlich der Eintretenswahrscheinlichkeit und der Schwere des zu erwartenden Unfalls beurteilt werden. Bei den heutigen Kurzzeitparkplätzen bzw. Personenumschlagplätzen besteht ein viermal höherer Fahrzeugwechsel als zukünftig bei der Nutzung als Carhaltekannte. Durch die Reduktion der Fahrten wird die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls erst einmal reduziert. Weil die Wegfahrt mit einem grossen Fahrzeug aufgrund der engen Kurvenradien nur sehr langsam erfolgen kann, reduziert sich das Gefahrenpotenzial nochmals. Wie bereits erwähnt verändert sich in der fahrdynamischen Bewegung die Position bzw. der Bereich des toten Winkels laufend. Ausserdem handelt es sich bei den Buschauffeuren und Buschauffeurinnen um geschultes Personal.

Für mobilitätseingeschränkte Personen gibt es im Bahnhofsumfeld heute keine vollwertige hindernisfreie Carhaltekannte. Derzeit wird der Europaplatz für den Ein- und Ausstieg mit technischen Hilfsmitteln genutzt. Hierfür müssen die Cars rückwärts über den Radstreifen vom Bahnhofplatz auf den Europaplatz einfahren. Diese Situation gilt es insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden zu entschärfen.

Die Veloführung entlang der Haltekante wurde ebenfalls näher geprüft. Aufgrund der Verhältnismässigkeit konnten keine wesentlichen Optimierungen vorgenommen werden. Die Anpassung der Radverkefhrung muss ganzheitlich innerhalb der übergeordneten Netzplanung erfolgen. Das ist im Rahmen der Umsetzung der neuen Mobilitätsstrategie 2024–2028 ([Bericht und Antrag 7/2024: «Mobilitätsstrategie](#)

[2024–2028»\) vorgesehen, welche voraussichtlich an der Sitzung des Grossen Stadtrates vom 16. Mai 2024 behandelt wird. Hierzu sollen auch Massnahmen im Raum Bahnhof für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Veloroutennetz vorgesehen werden.](#)

Fazit

Wie bereits in der [Stellungnahme zur Dringlichen Motion 219, Marco Baumann, Rieska Dommann und Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Peter Gmür und Mirjam Fries namens der Mitte-Fraktion sowie Thomas Gfeller und Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion vom 21. November 2022: «Dauerhafte Gesamtlösung statt Salamtaktik beim Carregime»](#) erläutert, nimmt der Stadtrat die Bedenken betreffend Verkehrssicherheit ernst. Es ist ihm ein grosses Anliegen, eine sichere und praktikable Lösung für Halteplätze zu erhalten. Hierfür wird nach Fertigstellung der Haltekante am Bahnhof anfänglich ein Verkehrsdienst eingesetzt. Während der Eingewöhnungsphase wird darauf geachtet, dass die Nutzung korrekt erfolgt, und gleichzeitig werden sicherheitsrelevante Situationen im Verkehr beobachtet und analysiert.

Mit der Überweisung des Postulats wären Kosten für eine erneute Standortsuche und ggf. Planung einer Alternativlösung verbunden. Im Rahmen der vorangegangenen Standortevaluation wurden bereits alle Flächen zwischen Bahnhof und Inseli hinsichtlich ihrer Eignung als Haltekanten überprüft. Die Räume im Bahnhofsumfeld sind sehr begrenzt, und es besteht ein sehr hoher Nutzungsdruck. Nach heutigem Kenntnisstand gibt es keine Alternativlösung. Insbesondere ist auch auf dem ehemaligen Carparkplatz Inseli aufgrund der zonenrechtlichen und politischen Vorgaben (Grünzone) keine Nutzung als Halteplatz möglich. Zudem bilden die Halteplätze am Bahnhof nur ein Provisorium und dienen als Übergangslösung bis zum Beginn der Bauarbeiten am Durchgangsbahnhof und letztendlich der Neugestaltung des Bahnhofplatzes.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit den zwei Halteplätzen beim Inseliquai, den zwei Halteplätzen bei der Haltekante Z sowie den zwei neuen Halteplätzen an der Kante Y eine Gesamtlösung gefunden wurde, die der herausfordernden Situation möglichst gerecht wird.

Die neue Haltekante am Bahnhof soll möglichst bald in Betrieb genommen werden, um den Bedarf an bahnhofsnahen Halteplätzen zu decken und somit die Suche nach einem Ersatz für die Halteplätze auf dem ehemaligen Carparkplatz Inseli abzuschliessen. Insgesamt wurde mit der «Carhaltekante Bahnhof» ein stimmiges Bauprojekt erarbeitet. Das Projekt wurde in enger Absprache mit der vbl AG, der SBB und den Carreiseunternehmen erstellt und nach aktuellen Normen bzw. Richtlinien geplant. Mit den neuen Carhalteplätzen wird zudem die erste vollwertige hindernisfreie Carhaltekante in der Stadt Luzern bereitgestellt.