

Stellungnahme zur Motion 314

Kombinierte Bus- und Velospur

Benjamin Gross namens der SP-Fraktion vom 28. November 2023

Antrag des Stadtrates: Entgegennahme als Postulat, StB 379 vom 22. Mai 2024

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 13. Juni 2024 als Postulat überwiesen.

Ausgangslage

Das Verkehrsaufkommen in der Stadt Luzern führt regelmässig zu Verspätungen im öffentlichen Verkehr. Dies beeinträchtigt die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und damit auch dessen Attraktivität. Der Motionär verweist auf eine [Studie des Verkehrsverbundes Luzern \(VVL\)](#), die verschiedene Lösungssätze für diese Problematik aufgezeigt hat. Eine der zentralen Empfehlungen dieser Studie ist die Schaffung einer durchgehenden Busspur in den neuralgischen Bereichen der Stadt. Diese Massnahme verbessert den öffentlichen Verkehr, indem sie eine flüssige Fortbewegung der Busse ermöglicht. Gleichzeitig soll die Einführung einer durchgehenden Busspur auch die Bedürfnisse des Veloverkehrs berücksichtigen.

Der Motionär schlägt vor, auf Abschnitten, auf denen die mit dem Velonetz angestrebte Mindestbreite nicht möglich sei, die neuen Busspuren als kombinierte Bus- und Velospuren auszuweisen, wie es sie in wenigen kurzen Abschnitten in der Stadt bereits gibt. Diese kostengünstige Massnahme würde nicht nur den öffentlichen Verkehr fördern, sondern auch die Sicherheit und Effizienz des Fahrradverkehrs. In Übereinstimmung mit der Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern, die eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und der Anzahl Parkplätze vorsieht, sieht er die Möglichkeit, Platz für diese kombinierten Spuren zu schaffen. Wo nötig, wäre die kombinierte Bus- und Velospur auf Kosten der zweiten Autospur zu realisieren. Der Stadtrat wird aufgefordert, in einem Planungsbericht darzulegen, wie er weiter vorgehen will, um auf dem gesamten Stadtgebiet durchgehende Busspuren zu schaffen und diese – wo sinnvoll – mit Velospuren zu kombinieren. Darin sollen sowohl die Effizienz des öffentlichen Verkehrs als auch die Sicherheit und Attraktivität des Fahrradverkehrs berücksichtigt werden.

Heutige Situation

Aktuell gibt es auf städtischem Gebiet 21 Busspurabschnitte, davon liegen 18 auf Kantonsstrassen. 3 Busspuren liegen auf Gemeindestrassen 1. Klasse (Stadhofstrasse, St.-Karli-Brücke und Tribschenstrasse/Langensandbrücke). Von den gesamthaft 21 Busspuren sind heute 11 für den Veloverkehr geöffnet.

Bestehende Strategien und Planungen

Die «Busbeschleunigung auf Hauptachsen» ist im [Kantonalen Richtplan \(M5-5\)](#) festgesetzt. Auch in der kantonalen Mobilitätsstrategie ([Zumolu](#)) wird dem Bus als wichtigem ÖV-Träger in der Agglomeration ein hoher Stellenwert eingeräumt. Die Verlagerungsziele sollen u. a. durch ein attraktives und zuverlässiges ÖV-Angebot sowie direkte und sichere Fuss- und Veloverbindungen erreicht werden.

Der Stadtrat unterstützt die Bestrebungen des Verkehrsverbundes, wie sie mit dem [Bericht Bus 2040](#) und der [Studie zur Beschleunigung des Bussystems](#) in Stadt und Agglomeration Luzern aufgezeigt werden. Sowohl die Klima- und Energiestrategie wie auch die [Mobilitätsstrategie](#) der Stadt Luzern enthalten Vorgaben und Massnahmen zur Reduktion des Anteils des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr. Diese Grundlagen fliessen in den Umsetzungsschwerpunkt «Durchgehende Busspuren auf Hauptachsen» der Mobilitätsstrategie 2024–2028 der Stadt Luzern ein. Die Stadt ist dabei für Massnahmen auf Gemeindestrassen zuständig. Die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit von Busspuren ist unbestritten, und der Stadtrat setzt sich beim Kanton Luzern für deren Umsetzung ein. Einen weiteren Schwerpunkt legt der Stadtrat in der Mobilitätsstrategie in der Förderung des Veloverkehrs. Dazu definiert er die Umsetzung eines dichten und sicheren Velowegnetzes auf Kantons- und Gemeindestrassen als Ziel.

Der kantonale [öV-Bericht 2023–2026](#) sieht dabei vor, die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV mit geeigneten Infrastruktur- und betrieblichen Massnahmen zu erhöhen. Speziell für die Stadt und Agglomeration Luzern sieht der öV-Bericht als zusätzliche Stossrichtung mittel- bis langfristige Massnahmen in der Umwidmung von Mischverkehrs- zu Busspuren. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und der Kanton Luzern haben Grundlagen für die Planung künftiger Infrastrukturprojekte mit integrierter ÖV-Bevorzugung erarbeitet. Die [Studie zur Beschleunigung des Bussystems](#) zeigt auf, welche Massnahmen für einen effizienteren Busbetrieb notwendig sind. Infrastrukturmassnahmen tragen wesentlich dazu bei, dass Betriebskosten eingespart werden können und allfällige Angebotsausbauten günstiger ausfallen. Die Studie des VVL weist unterschiedliche Massnahmen auf verschiedenen Streckenabschnitten in der Stadt Luzern aus. Die Abschnitte mit angestrebten Busspuren liegen zum grössten Teil auf Kantonsstrassen und damit in der Kompetenz des Kantons. Auf Gemeindestrassen werden in der referenzierten Studie Busspuren auf folgenden Strassenabschnitten ausgewiesen:

- Stadthofstrasse (zwischen Wey- und Löwenstrasse)
- Arsenalstrasse
- Tribschenstrasse/Langensandbrücke (stadtauswärts)
- Hirschmattstrasse/Kantonalbank (zwischen Murbacherstrasse und Viktoriaplatz)

Für die Abschnitte Stadthofstrasse und Arsenalstrasse wurden Busbeschleunigungsmassnahmen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern (GVK) geprüft. Diese sind noch nicht umgesetzt und werden als separate Projekte nach Abschluss des GVK weiterverfolgt. Da die Arsenalstrasse parallel zum Freigleis verläuft, ist eine Kombination Bus/Velo auf dieser Achse nicht angezeigt. Busspuren bzw. Busbevorzugungsmassnahmen an der Tribschenstrasse werden derzeit in Abstimmung mit einer Gesamtverkehrsoptimierung geplant. Dazu liegt ein Entwurf für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vor. Im Bereich Hirschmattstrasse/Kantonalbank werden Massnahmen für den Busverkehr im Zusammenhang mit der Umsetzung von behindertengerechten Bushaltekanten betrachtet. Da parallel zur Hirschmattstrasse die Velohauptroute Winkelriedstrasse verläuft, wird diese Parallelachse für den Veloverkehr verbessert. Über diese Massnahmen hinaus ist aktuell kein Potenzial für weitere Busspuren auf dem Gemeindestrassennetz ersichtlich.

Der aktuelle Stand der Überarbeitung des kantonalen Velonetzes sowie der städtische Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» sehen Velovorzugs- bzw. Velohaupttrouten auf diversen Kantonsstrassen mit heute begrenzten Platzverhältnissen und teilweise bestehenden Umweltspuren vor. Zudem wurden dem Kanton seitens Stadt fünf Machbarkeitsstudien für Kantonsstrassen (Haldenstrasse, Zürichstrasse, Schweizerhofquai/Seebrücke, Kasernenplatz und Bernstrasse) vorgelegt, die Möglichkeiten einer getrennten Bus- und Veloführung aufzeigen. Wenn die Kantonsstrassenprojekte erarbeitet werden, wird sich der Stadtrat für bestmögliche Lösungen für den Bus- und Veloverkehr einsetzen.

Führungsprinzipien und Anforderungen für «Umweltspuren»

Grundsätzlich verfolgt der Stadtrat aus Gründen der Verkehrssicherheit, Durchgängigkeit und Zuverlässigkeit das Ziel, den Bus- und Veloverkehr auf getrennten Verkehrsflächen zu führen. Im innerstädtischen Raum ist eine Trennung aufgrund der teilweise knappen Platzverhältnisse nicht immer möglich. Eine Öffnung der Busspuren für den Veloverkehr und damit die Umwandlung in eine sogenannte Umweltspur (markierte Spur innerhalb der Fahrbahn für Velo und ÖV) erfordert gemäss den [städtischen Standards](#)

[Veloverkehr](#) eine Breite von 4,5 m. Nur in Ausnahmefällen und für kurze Strecken wird der Veloverkehr auf schmaler dimensionierten Busspuren zugelassen (z. B. in Situationen mit Gefälle). Die Qualität und Sicherheit von Umweltpuren hängt für den Velo- und Busverkehr wesentlich von der Taktfolge des ÖV, der Frequenz des Veloverkehrs sowie der Längsneigung ab. Die Führung von ÖV und Veloverkehr im Mischverkehr auf Umweltpuren ist nur bedingt geeignet, neue Nutzende zum Velofahren zu bewegen, da der Fahrbereich mit sehr grossen Fahrzeugen geteilt wird. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung des kantonalen Velonetzes und der Umsetzung des städtischen Gegenvorschlags zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» ([Bericht und Antrag 39/2021](#)) bestehen auf einem Grossteil der Abschnitte höhere Qualitätsansprüche für den Veloverkehr als die Verkehrsführung mittels Umweltpuren. Diese Anforderungen stehen im Einklang mit dem Ziel der Mobilitätsstrategie, den Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr zu reduzieren und durch Spurabbau und Verkehrsverlagerung Platz für den Bus- und den Veloverkehr zu generieren.

Fazit

Der Stadtrat stützt die Forderung nach Busspuren und einem Ausbau der Veloinfrastruktur. Zu beiden Anliegen liegen bereits umfangreiche strategische und konzeptionelle Planungsgrundlagen sowie konkrete Projekte in verschiedenen Planungsphasen vor. Der Stadtrat erachtet es nicht als zweckmässig, einen Planungsbericht zu Massnahmen, die in der Kompetenz des Kantons umgesetzt werden müssen, zu erstellen. Er sieht in einem eigenen Planungsbericht auch keinen Mehrwert, da die Haltung der Stadt bereits klar kommuniziert ist. Die Erarbeitung eines Planungsberichtes bindet zudem Ressourcen, die aus seiner Sicht in der konkreten Umsetzung zweckmässiger eingesetzt werden. Für die geforderte Busbeschleunigung auf Hauptachsen und das kantonale Radroutenkonzept sind nun in erster Linie die zuständigen Stellen beim Kanton und VVL gefordert. Der Stadtrat unterstützt die Bestrebungen dazu im Rahmen seiner Möglichkeiten, wie er das in den letzten Jahren schon konsequent getan hat. Auf den Gemeindestrassen in der Zuständigkeit der Stadt Luzern sieht der Stadtrat kein Potenzial für weitere Busspuren, welches über die bereits aufgegleisten Massnahmen hinausgeht. Auf dem Gebiet der Stadt Luzern wie auch in der Agglomeration setzt sich die Stadt in verschiedenen Gremien bei der Planung von Kantonsstrassen bereits heute für eine stärkere Berücksichtigung und Bevorzugung des ÖV ein.

Zudem steht der Stadtrat einer grundsätzlichen Öffnung von Busspuren für den Veloverkehr kritisch gegenüber. Die Umwandlung einer Busspur in eine Umweltpur muss immer situativ beurteilt und kann nicht pauschal beschlossen werden. In den Planungen werden Öffnungen von Busspuren stets geprüft, nach Möglichkeit wird jedoch eine klare Trennung von Bus- und Veloverkehr angestrebt. Mit dem Umsetzungsschwerpunkt zu «durchgehenden Busspuren auf Hauptachsen» und den Standards Veloverkehr sind für Gemeindestrassen die nötigen Vorgaben bereits verankert. Zudem setzen sich die Mitarbeitenden der Stadt Luzern im Rahmen ihrer Möglichkeiten für gute Bus- und Velobedingungen auf Kantonsstrassen ein. Der Stadtrat erachtet es als wichtig, dass die Öffnung von Busspuren, wo aus den aufgeführten Gründen möglich und sinnvoll, überprüft wird. Aufgrund der bereits bestehenden Planungsberichte von VVL und Kanton Luzern, der bereits erarbeiteten Machbarkeitsstudien sowie der Ziele der neuen Mobilitätsstrategie beantragt der Stadtrat die Entgegennahme als Postulat, damit der Druck den Beteiligten gegenüber hochgehalten werden. Bei einer Überweisung der Motion sind neben den internen personellen Ressourcen für die Erarbeitung des Planungsberichtes Kosten von rund Fr. 60'000.– für Leistungen externer Verkehrsplanungsbüros zu erwarten.