



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat 47

Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 13. Februar 2017
(StB 130 vom 15. März 2017)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
6. April 2017 entgegen dem
Antrag des Stadtrates
überwiesen.**

Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Meistfrequentierte Achse in der Stadt

Die Achse Schweizerhofquai–Seebrücke ist die zentrale Achse für alle Verkehrsarten durch die Innenstadt Luzerns und verbindet zudem das rechte Ufer mit dem Bahnhof. Bei dieser Achse handelt es sich um eine Kantonsstrasse mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 35'000 Fahrzeugen des motorisierten Individualverkehrs, rund 1'700 Bussen des öffentlichen Verkehrs mit etwa 35'000 Fahrgästen, 4'000 Radfahrern und etwa 30'000 zu Fuss Gehenden. Dabei variiert insbesondere die Zahl der zu Fuss Gehenden stark, besonders an schönen Wochenenden oder bei Grossanlässen fallen diese Zahlen höher aus. Insgesamt queren täglich im Durchschnitt etwa 120'000 Personen die Seebrücke. Alternative zentrale Verbindungen gibt es mit den Fussgängerbrücken lediglich für den Fussverkehr.

Die Bushaltestellen Bahnhof und Schwanenplatz gehören mit rund 60'000 und 20'000 Ein- und Aussteigern an Werktagen zu den meistfrequentierten (Umsteige-)Haltestellen des städtischen Busnetzes. Dementsprechend sind auch die Fussgängerdichten im nahen Umfeld dieser Haltestellen sehr hoch.

Diese Zahlen und die innerstädtische Lage, die zusätzlich für Besucherinnen und Besucher der Stadt Luzern von grosser Bedeutung ist, zeigen, dass es sich bei dieser Achse nicht nur um eine reine Verkehrsachse, sondern um einen zentralen Stadtraum mit darüber hinausgehenden Nutzungsanforderungen handelt.

Verkehrssicherheit und Handlungsbedarf

Erste Abklärungen zur Unfallsituation auf dem Abschnitt Bahnhofplatz bis Luzernerhof haben gezeigt, dass zwischen 2011 und 2016 jährlich im Durchschnitt etwa 30 Unfälle mit etwa 80 betroffenen Personen registriert werden. Davon weisen bis zu 2/3 der Unfälle Personenschäden, d. h. Verletzte oder Tote, aus.

Im Postulat werden Sicherheitsbedenken insbesondere im Hinblick auf die Velofahrenden geäussert. Diese Bedenken können nach der ersten Abklärung bestätigt werden. Bei über 40 Prozent aller Unfälle mit Personenschäden sind Velofahrende betroffen. Bei den registrierten Schwerverletzten handelt es sich sogar in der Mehrheit der Fälle um Velofahrende. Es

liegt in der Natur der Sache, dass die sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmenden häufiger schwere Verletzungen davontragen und daher ein deutlich höheres Schutzbedürfnis aufweisen.

Die drei Hauptursachen bei Unfällen mit Velobeteiligung sind auf diesem Abschnitt gemäss Unfallstatistik „mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel“ (20 %), „Rechtsabbiegen vor Fahrzeugen in gleicher Richtung“ (10 %) und „zu nahes Überholen“ (8 %). Die Überholunfälle und Fahrstreifenwechsel sind auch die Hauptursache für die Unfälle zwischen Personewagen.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse ist der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt klar gegeben. Das städtische Tiefbaamt ist hierbei auf Kantonsstrassen im Auftrag des Kantons für die Massnamenerarbeitung zuständig.

Bezug zur Spange Nord

Wie im Postulat ausgeführt wird, ist mit dem Projekt „Spange Nord“ ein Spurabbau für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von je zwei auf je eine Spur pro Richtung im Bereich Luzernerhof bis Bahnhof als flankierende Massnahme geplant. Dies ermöglicht je Richtung eine Busspur auf diesem Abschnitt. Aus den aktuellen Vernehmlassungsunterlagen wird ersichtlich, dass die Realisierung dieser für einen zuverlässigen ÖV wünschenswerten Busspuren im Zentrum auch mit einer Spange Nord zu Stausituationen in den Hauptverkehrszeiten für den MIV führen kann.

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme zur Spange Nord gegenüber dem Kanton auf die seit Jahren rückläufige Entwicklung der Verkehrszahlen MIV im Innenstadtbereich hingewiesen. In Anbetracht dessen, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge MIV auf der Seebrücke in den vergangenen fünf Jahren um knapp 5'000 Fahrten gesunken ist, und weiterer Projekte, wie beispielsweise die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern, welche eine Reduktion des Autoverkehrs in den Hauptverkehrszeiten und die Schaffung neuer Busspurabschnitte in den nächsten Jahren vorsehen, müssen die geplanten flankierenden Massnahmen der Spange Nord genauer betrachtet werden.

Dessen ungeachtet bzw. umso mehr ist es für den Stadtrat ein zentrales Anliegen, nicht auf die Schlüsselprojekte zu warten, sondern gemeinsam mit dem Kanton und weiteren Partnern den bereits eingeschlagenen Weg fortzuführen und Massnahmen anzupacken, die bereits vor 2035 zu einer massgebenden Entlastung und Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt und zur Verlagerung auf flächeneffiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel führen.

Schlussfolgerungen

Die Postulantin und die Postulanten fordern den Stadtrat auf, sich beim Kanton für eine rasche Umsetzung einer kombinierten Bus-/Velospur auf der Achse Seebrücke–Luzernerhof in beide Richtungen einzusetzen.

Der Stadtrat leitet aus den ersten Abschätzungen hinsichtlich Verkehrssicherheit einen dringenden Handlungsbedarf ab und wird das städtische Tiefbauamt mit der Massnahmenerarbeitung zur Verbesserung der Situation auf diesen ausgewiesenen Unfallschwerpunkten beauftragen. Bei der Massnahmenerarbeitung sind für den Stadtrat die folgenden Anliegen zentral:

- Verringerung der Unfallzahlen MIV
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Zuverlässigkeit für den öffentlichen Verkehr
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und damit eine Erhöhung der Attraktivität für den Veloverkehr und wo notwendig auch für den Fussverkehr

Die Bewilligung und die Finanzierung der erarbeiteten Massnahmen obliegt im Anschluss daran dem Kanton.

Ob die von der Postulantin und den Postulanten geforderte kombinierte Velo-/Busspur dafür die zweckmässigste Lösung ist oder andere Massnahmen besser geeignet sind, muss im Rahmen dieser Arbeiten geklärt und mit dem Kanton besprochen werden. Im Sinne einer objektiven Analyse und Massnahmenerarbeitung lehnt es der Stadtrat ab, sich bereits vor diesen Arbeiten für eine kombinierte Velo-/Busspur einzusetzen. Primäres Ziel für den Stadtrat ist in diesem zentralen Stadt- und Verkehrsraum zwischen Bahnhofplatz und Luzernerhof die Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Stadtrat von Luzern

