



## Postulat 47

Eingang Stadtkanzlei: 13. Februar 2017

### **Kombinierte Bus-/Velospur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren**

Die Achse Schweizerhofquai–Seebrücke ist ein Nadelöhr für alle Verkehrsarten. Das hohe Verkehrsaufkommen mit vielen Bussen und Reisedcars beeinträchtigt die Fahrplanstabilität der Busse und führt oft zu heiklen Situationen. Leider zeigt die Unfallstatistik verhältnismässig viele Unfälle. Für den Veloverkehr gibt es jedoch keine alternative Achse, aus den meisten Quartieren des rechten Seeufers führt der Weg zum Bahnhof über die Seebrücke. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit und den gewollten Umstieg auf die platzsparenden, energieeffizienten Verkehrsmittel besteht also dringender Handlungsbedarf.

Die Postulantinnen und 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.

Sie sind überzeugt, dass dies ohne weitere Probleme möglich ist, da mit einer kombinierten Bus-/Velospur viele Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen bewegt werden können. Ein grosser Anteil des Verkehrs auf der Seebrücke ist innerstädtischer, hausgemachter Verkehr. Viele Fahrzeuge auf der Seebrücke sind also nur für kurze Strecken innerhalb der Stadt Luzern unterwegs. Das Umsteigepotential auf das Velo und auf den ÖV, insbesondere mit einem leistungsstarken ÖV, ist dementsprechend gross.

Gerade bei den Velofahrenden gibt es ein grosses Potential. Das Velofahren ist auf dem Schweizerhofquai und auf der Seebrücke nicht ungefährlich. In den letzten fünf Jahren kam es auf dieser Achse zu diversen Unfällen mit Velobeteiligung, vgl. Abb. 2. Viele Velofahrerinnen und Velofahrer meiden deshalb diese Strecke und fahren Auto statt Velo, schlichtweg weil sie Angst haben. Ebenfalls sind immer mehr Elektrobikes auf der Strasse unterwegs. Diese brauchen Platz, um die „normal“ und damit langsamer fahrenden Velos überholen zu können. Mit einer kombinierten Bus-/Velospur kann eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein Umsteigeeffekt aufs Velo erreicht werden.

Bis anhin hat der Stadtrat die Haltung vertreten, dass eine Busspur Seebrücke–Luzernerhof erst möglich ist, wenn Spange Nord und Bypass realisiert sind, da dann die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden könne.

Mit der Spange Nord wird die Innenstadt zwar vom Verkehr entlastet, weil mehr Fahrzeuge über die Spange Nord geleitet werden sollen. Das sind jedoch verhältnismässig wenige. Die flankierenden ÖV-Massnahmen (durchgehende Busspur Obergrundstrasse bis Luzernerhof) sowie die Reduktion einer Spur bringen eine bedeutendere Entlastung als die Spange Nord/Bypass alleine, vgl. Tab. 1.

Gleichzeitig sind die im Projekt Spange Nord zu Grunde gelegten Verkehrsprognosen infrage zu stellen. Der Verkehr auf der Seebrücke hat abgenommen, obwohl die Stadt Luzern in den letzten 12 Jahren um 7'000 Einwohner/innen und 10'000 Arbeitsplätze gewachsen ist. Das Bevölkerungswachstum hat also nicht zu einem Verkehrswachstum geführt, im Gegenteil. Es ist deshalb sehr infrage zu stellen, ob der Verkehr bis 2030 wirklich so stark zunehmen wird, wie in den Projektunterlagen Spange Nord ausgewiesen. Angesichts der rückläufigen Verkehrszahlen in der Innenstadt sollte es also möglich sein, die flankierenden Massnahmen vorzuziehen. Der Verkehr auf der Seebrücke im Jahr 2015 liegt nämlich bereits heute tiefer, als mit der Spange Nord erreicht werden kann, vgl. Abb. 1 (DTV Seebrücke 2015: 36'485, prognostizierter DTV 2030 ohne/mit Spange Nord: 42'100 / 38'100).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Wirkung des Verkehrsmanagements und der Massnahmen für den ÖV am Verkehrsaufkommen an einzelnen Strassenquerschnitten auf:

Verkehrbelastungen (DTV) 2030	ohne Bypass	mit Bypass, ohne Ma. ÖV	Wirkung Bypass, ohne Massn. ÖV	mit Bypass und Ma. ÖV	zus. Wirkung Massn. ÖV	Wirkung Bypass mit Ma. ÖV
A2 Bypass Luzern	0	48'000	+ 48'000	48'200	+ 200	+ 48'200
Stadtautobahn (Reussporttunnel)	108'600	67'200	- 41'400	70'600	+ 3'400	- 38'000
Seebrücke	42'100	38'100	- 4'000	31'000	- 7'100	- 11'100
Pilatusstrasse	23'500	20'400	- 3'100	15'200	- 5'300	- 8'300
Zentralstrasse	18'100	17'600	- 500	17'000	- 600	- 1'100
Obergrundstrasse Höhe Moosstrasse	28'300	20'800	- 7'500	17'500	- 3'300	- 10'800
Obergrundstrasse Höhe Pauluskirche	40'900	33'500	- 7'400	25'200	- 8'300	- 15'700
Hirschengraben	44'300	40'500	- 3'800	38'200	- 2'300	- 6'100
Baselstrasse	25'400	15'800	- 9'600	16'700	+ 900	- 8'700
Haldenstrasse	22'900	22'400	- 500	21'400	- 1'000	- 1'500
Zürichstrasse	21'300	19'000	- 2'300	20'200	+ 1'200	- 1'100

Tab. 1: Auszug (Tabelle 1) aus dem Bericht „Verkehrsgrundlagen“, Spange Nord und Massnahmen für den ÖV, [https://spange-nord.lu.ch/projekt/Vernehmlassungsunterlagen\\_Vorprojekt](https://spange-nord.lu.ch/projekt/Vernehmlassungsunterlagen_Vorprojekt) → Verkehrsgrundlagen, 09.02.2017

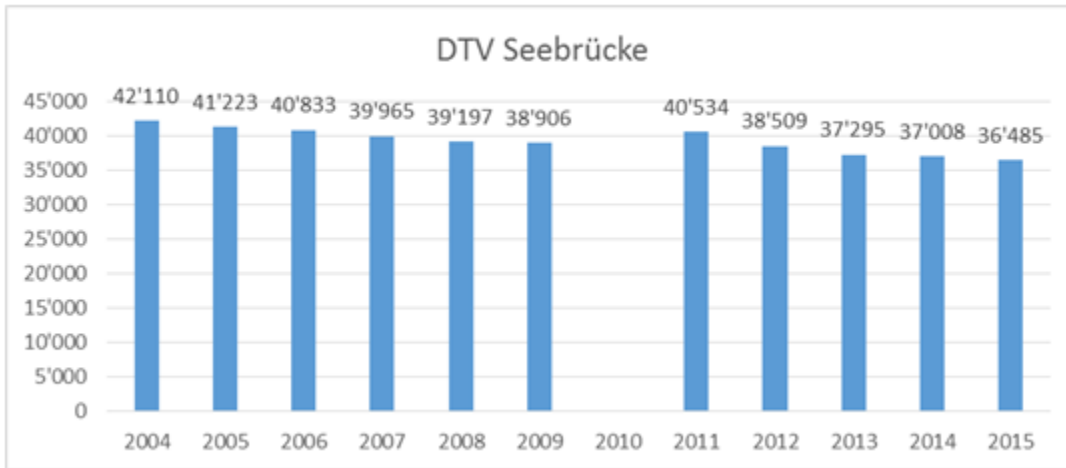


Abb.1: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) Seebrücke. Im Jahr 2010 fanden wegen Strassensanierung keine Zählungen statt. Quelle: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern, <https://vif.lu.ch/mobilitaet/verkehrszahlen>, 09.02.2016

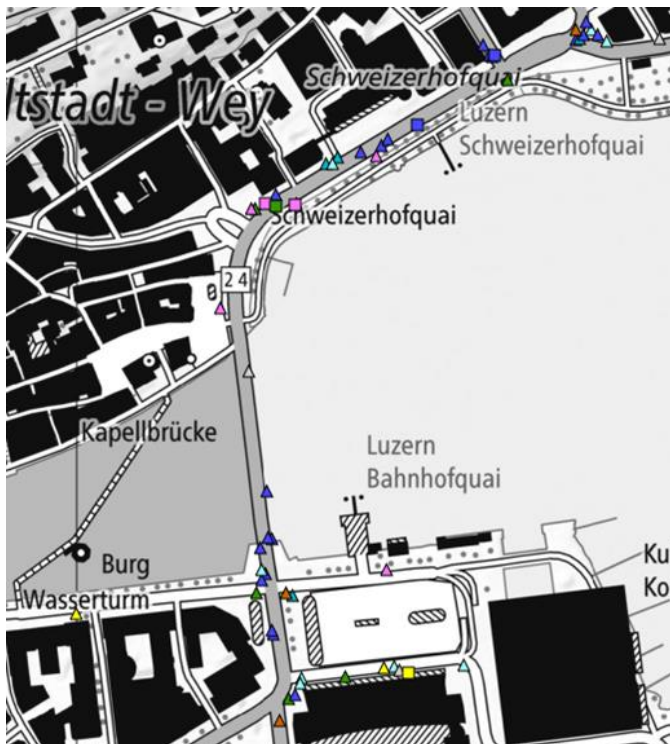


Abb. 2: Unfälle mit Fahrradeteiligung 2011 bis 2015, Quelle: [https://map.geo.admin.ch/?topic=ech&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers\\_timestamp=&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden\\_fahrraeder&X=211642.65&Y=666282.89&zoom=9](https://map.geo.admin.ch/?topic=ech&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers_timestamp=&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_fahrraeder&X=211642.65&Y=666282.89&zoom=9)

Korintha Bärtsch und Laurin Murer  
namens der G/JG-Fraktion

Nico van der Heiden und Mario Stübi  
namens der SP/JUSO-Fraktion