



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zum

### **Postulat**

### **Nr. 191 2012/2016**

von Nico van der Heiden und Daniel Furrer namens  
der SP/JUSO-Fraktion und Christian Hochstrasser  
und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion  
vom 6. Mai 2014

(StB 673 vom 10. September 2014)

### **Busbevorzugung an der Hirschmattstrasse**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Im Postulat wird gefordert, dass der Stadtrat eine Buspriorisierung an der Hirschmattstrasse prüft, die verschiedene Elemente umfassen kann:

- Eigentrassierung (Busspur): Eventuell auf der gesamten Hirschmattstrasse, allenfalls auch nur auf dem Abschnitt Waldstätterstrasse–Pilatusstrasse
- Fahrbahnhaltestelle Bundesplatz in Richtung Bahnhof: keine Überholmöglichkeit mehr für den MIV
- Aufhebung Rechtsabbieger an der Kreuzung zur Pilatusstrasse für den MIV oder Rechtsabbieger für den MIV aus der linken Spur (falls eine alternative Ampelschaltung dies zulassen würde).

Im Postulat wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der hohen ÖV-Verlustzeiten in der Hirschmattstrasse Busbevorzugungsmassnahmen notwendig sind. Die Postulanten fordern, dass der Stadtrat die Planung dieser Massnahmen im Anschluss an die Eröffnung der Verlängerung der Busspur in der Pilatusstrasse auslöst. Die Busspurverlängerung in der Pilatusstrasse ist eine erste Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Agglomerationszentrum Luzern (GVK), welche die Stadt zusammen mit dem Kanton, dem Verkehrsverbund und LuzernPlus erarbeitet hat. Das GVK soll aufzeigen, welche Massnahmen bis 2020 erforderlich sind, um die Verkehrsprobleme im Agglomerationszentrum zu lösen. Ziel ist es, den in der Innenstadt zu erwartenden Mehrverkehr zu bewältigen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten und somit die Lebensqualität in der Innenstadt zu verbessern. Das GVK ist zudem ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsstrategie.

In der Schwachstellenanalyse des GVK ist die Hirschmattstrasse stadteinwärts als ein neuralgischer Abschnitt in 1. Priorität bezeichnet, da die Reisegeschwindigkeiten in der Abendspitzenstunde unter 10 km/h sinken. Durch die Einführung der durchgehenden Busspur in der Pilatusstrasse sollte sich allerdings die Stausituation in der Hirschmattstrasse entschärfen, da die Hirschmattstrasse deutlich weniger als Umfahrungsachse zur Zentralstrasse genutzt werden kann. Der Grund dafür ist das neue Verkehrsregime ab Herbst 2014, mit welchem für Autofahrende das Rechtsabbiegen von der Pilatusstrasse zum Bahnhof nicht mehr möglich ist. Sie können dann den Bahnhof künftig über den Bundesplatz und die Zentralstrasse erreichen.

Die Hirschmattstrasse wurde 2008 über die gesamte Länge zwischen Bundesplatz und Viktoriaplatz umgestaltet. Der Strassenquerschnitt mit einer Breite von 9,20 m gewährleistet das Kreuzen von zwei Bussen bei einer gleichzeitig stattfindenden Anlieferung im Strassenraum, was aufgrund der hohen Busfrequenzen und Anlieferungsichten in der Hirschmattstrasse wichtig ist. Aus diesem Grund ist die schon damals geprüfte durchgehende Busspur in der Hirschmattstrasse verworfen worden. Im Bericht und Antrag 12/2006 vom 22. März 2006: „Umgestaltung Hirschmattstrasse zwischen Viktoriaplatz und Bundesplatz“, ist der partizipative Planungsprozess, der zu dieser Variantenentscheidung führte, erläutert. Aus heutiger Sicht sprechen im Weiteren die Sicherheitsanforderungen an die Fussgängerquerungen gegen eine Busspur in der Hirschmattstrasse. Eine normgerechte Fussgängerquerung über drei Fahrstreifen bedingt zwei Fussgängerschutzinseln. Dies hätte eine Verschmälerung der beiden Trottoirs im Bereich der Baumalleen um mindestens je 1,50 m zur Folge.

Im Projekt GVK wird auf der Basis der Schwachstellenanalyse, der anschliessend entwickelten Strategie und der Szenariendiskussion ein Gesamtverkehrskonzept mit einer priorisierten Massnahmen- und Finanzierungsplanung erarbeitet. Darin werden auch Massnahmen entwickelt, die die Verlustzeiten für die Busse in der Hirschmattstrasse stadteinwärts deutlich reduzieren. Der entsprechende Bericht wird voraussichtlich 2015 im Parlament behandelt werden. An dieser Stelle möchte der Stadtrat erwähnen, dass im GVK aus Kosten- und Effizienzgründen die Massnahmen anhand ihrer Abhängigkeiten und Wechselwirkungen optimal aufeinander abgestimmt werden. Das GVK wird dem Stadtrat aufzeigen, welche die wirtschaftlich günstigsten Massnahmen sein werden, um die Ziele im GVK zu erreichen. Gleichzeitig dient es dem Stadtrat auch als eine verbindliche Grundlage für die Terminierung und Organisation der einzelnen Massnahmen.

Der Stadtrat bestätigt, dass im Rahmen des GVK eine Buspriorisierung an der Hirschmattstrasse geprüft wird. Die Elemente dabei sind eine Busspur stadteinwärts zwischen Murbacher- und Pilatusstrasse, eine Fahrbahnhaltestelle Bundesplatz in Richtung Bahnhof und mögliche Änderungen des Verkehrsregimes, wie beispielsweise das Aufheben des Rechtsabbiegers für den Individualverkehr an der Kreuzung Pilatusstrasse.

Aufgrund der oben genannten Gründe kommt für den Stadtrat eine durchgehende Busspur nicht in Frage, mit geeigneten Massnahmen sollen jedoch im Rahmen des GVK die Verlustzeiten der Busse auf der Hirschmattstrasse deutlich reduziert werden.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.**

Stadtrat von Luzern

