



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
32. Ratssitzung
vom 28. Juni 2012
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 295 2010/2012

von Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion und Ali R. Celik und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion
vom 16. Februar 2012
(StB 524 vom 6. Juni 2012)

Auswirkungen des neuen Seetalplatzes für die Stadt Lucern

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Der Verkehrsknoten Seetalplatz wird heute von über 50'000 Fahrzeugen pro Werktag und von fünf Buslinien befahren. Wichtige Radverkehrsachsen führen ebenfalls über diesen Knoten. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der letzten Jahre hat immer längere und häufigere Staus zur Folge. Für den im Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes Lucern Nord gelegenen Verkehrsknotenpunkt muss auch in Zukunft mit einer erheblichen Verkehrszunahme gerechnet werden.

Der Seetalplatz grenzt im Südwesten an die Kleine Emme. Die Unwetter vom August 2005 führten an dem Platz und in seiner Umgebung zu enormen Überschwemmungsschäden an Bauten und Anlagen. Die unbefriedigende Gesamtverkehrs- und Hochwasserschutzsituation beeinträchtigt nicht nur die Lebensqualität in den hauptsächlich betroffenen Gemeinden Emmen und Lucern, sondern erschwert auch die Erreichbarkeit und vermindert die Attraktivität des zentralen Entwicklungsschwerpunktes und damit des Wirtschaftsstandortes Lucern. Im Raum Seetalplatz–Bahnhof Emmenbrücke bietet sich die einmalige Chance, die Verkehrswege und den Flussraum neu zu gestalten und das Gebiet gleichzeitig städtebaulich zu entwickeln. In diesem Sinn wurden mit der Masterplanung Stadtzentrum Lucern Nord die Projekte Verkehr, Hochwasserschutz und Siedlung koordiniert. Die Ausbauten und Leistungssteigerungen des Verkehrssystems bilden die Voraussetzungen für die Realisierung des Stadtzentrums und des Entwicklungsschwerpunktes Lucern Nord. Der Masterplan Stadtzentrum Lucern Nord sieht eine Nutzfläche von gegen 200'000 m² Bruttogeschossfläche vor. Ohne diese Massnahmen können die zentralen Grundstücke nicht zweckmässig genutzt und überbaut werden. In der Botschaft B15 des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 27. September 2011 wird das Projekt ausführlich beschrieben.

Insgesamt belaufen sich die Kosten für den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen und Lucern auf 190 Mio. Franken. Dem Kanton Lucern verbleiben nach Abzug der Bundes- und der Gemeindebeiträge sowie des Beitrags der SBB Kosten von rund 129 Mio. Franken (Preisstand Oktober 2010). Die Vorlage wurde an der Sitzung des Kantonsrates vom 20. März 2012 gutgeheissen.

Die in der Interpellation konkret gestellten Fragen beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Mit welcher Zunahme an MIV ist an der Hauptstrasse/Baselstrasse und an der Rothenstrasse/Thorenbergstrasse zu rechnen, wenn das Projekt Seetalplatz realisiert wird, so wie es die Regierung des Kantons Luzern vorschlägt?

Hauptziel der Neugestaltung des Verkehrs auf dem Seetalplatz ist, den Knoten Seetalplatz und die zuführenden Strassenachsen verkehrstechnisch zu optimieren, damit das Verkehrsaufkommen für alle Verkehrsarten leistungsfähig, siedlungsverträglich und sicher bewältigt werden kann.

Die Realisierung des Projekts Seetalplatz führt auf den erwähnten Strassenabschnitten gemäss Berechnungen mit dem kantonalen Verkehrsmodell zu folgenden Veränderungen:

- Hauptstrasse: +10% (Abendspitze); +10% (Tagesverkehr)
- Baselstrasse: +3% (Abendspitze); +8% (Tagesverkehr)
- Rothenstrasse: -2% (Abendspitze); -2% (Tagesverkehr)
- Thorenbergstrasse: -2% (Abendspitze); -3% (Tagesverkehr)

Gleichzeitig ist aber noch das übergeordnete Verkehrsmanagement-Konzept auf der Achse Luzern–Rothenburg zu berücksichtigen, welches ein zentrales, übergeordnetes Projekt darstellt und die verschiedenen Einzelprojekte aufeinander abstimmt. Es beinhaltet die betriebliche Steuerung des Strassenverkehrs, welche zusammen mit den neuen Infrastrukturmassnahmen eine möglichst hohe Leistung und Sicherheit des Gesamtverkehrssystems gewährleisten soll. Leitsysteme sorgen für eine intelligente Verkehrssteuerung, messbar mehr Verkehrsfluss und eine gute Vernetzung der Verkehrsträger. Der Nutzen des gesamten Massnahmenpakets wird dadurch optimiert. Das erarbeitete Betriebskonzept sieht die gezielte Lenkung der Verkehrsströme im Raum Luzern Nord vor. Ziel ist es, eine Verkehrsverlagerung auf die Autobahn und weitere geeignete Routen zu erreichen. Dank den neuen Autobahnanschlüssen in Buchrain und in Rothenburg bestehen dafür günstige Voraussetzungen. Im Verbund mit den geplanten Busspuren profitiert der öffentliche Busverkehr wie auch der Fuss- und Radverkehr von der betrieblichen Lenkung. Die Reisezeiten werden für alle Verkehrsteilnehmenden stabilisiert. Die entsprechende Verkehrslenkung erfordert bauliche und betriebliche Massnahmen an verschiedenen Knoten im Zufahrtsbereich Luzern Nord. Diese werden im Rahmen des Bauprogramms für die Kantonsstrassen in den nächsten Jahren in Etappen realisiert. Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell kommt es in der Abendspitze für 2030 mit dem vorgeschlagenen Verkehrsmanagement-Konzept auf der Haupt-/Baselstrasse sowie Rothen-/Thorenbergstrasse zu keinen grösseren Rückstaus.

Zu 2.:

Wie gedenkt der Stadtrat den dort generierten Mehrverkehr andernorts zu kompensieren, um der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität zu entsprechen?

Am 26. September 2010 beschloss der Souverän der Stadt Luzern das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Die Zielsetzung, die mit diesem Reglement verfolgt wird, ist es, die städtische Mobilität im Sinne der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität zu entwickeln. Diese Charta will den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr fördern und setzt sich für eine Plafonierung des MIV ein. In diesem Reglement ist die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten festgehalten. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen soll in den nächsten Jahren stetig erhöht werden, die Stadt setzt sich ein für attraktive Transportketten sowie für höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, und der öffentliche Verkehr wird im Strassenraum konsequent priorisiert.

Das Verkehrskonzept am neuen Seetalplatz steht nicht im Widerspruch zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, da für die verschiedenen Nutzungsansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, sorgfältig eine Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität durchgeführt wurde. Zudem orientiert sich dieses Verkehrskonzept an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung. Durch die Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs auf dem gesamten Abschnitt Knoten Reussbühl–Bahnhof Emmenbrücke–Knoten Central verbessert sich die Situation für den öffentlichen Busverkehr im Bereich Seetalplatz erheblich. Die Betriebszuverlässigkeit kann auch während der Hauptverkehrszeiten sichergestellt werden. Dies führt zu einem Attraktivitätsgewinn für die Fahrgäste sowie zu einer Kostenreduktion bei den Betreibern und den Bestellern, weil das Angebot effizienter bereitgestellt werden kann. Die Ortsdurchfahrt Reussbühl und die Seetalstrasse zwischen Zollhausbrücke und Bahnhof Emmenbrücke werden stark vom Verkehr entlastet. Entlang der Neubaustrecken und weiterer Abschnitte nehmen die Verkehrsbelastungen hingegen zu. Die neue Gestaltung des Seetalplatzes und das geplante Angebotskonzept im öffentlichen Verkehr schaffen eine gute Voraussetzung, dass sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr deutlich erhöhen kann. Es sind somit keine weiteren Massnahmen vorzusehen, die den Mehrverkehr andernorts kompensieren.

Zu 3.:

Welche flankierenden Massnahmen sind auf Stadtgebiet geplant, um den Mehrverkehr zu regulieren?

Mit dem „Verkehrsmanagement und Betriebskonzept Luzern Nord“ vom 24. Februar 2009 wurde bereits ein Betriebskonzept erarbeitet, das mit den Sachbearbeitern der Stadt Luzern und den Gemeinden Emmen, Littau und Rothenburg abgestimmt ist und die gezielte Lenkung der Verkehrsströme in Luzern Nord und das vorhandene Verlagerungspotenzial aufzeigt. Dieses Konzept wurde unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit veränderten Ge-

gebenheiten weiterentwickelt und auf Stufe Massnahmenkonzept vertieft. Als übergeordnete Zielsetzung sollen mit dem Betriebs- und Massnahmenkonzept Luzern Nord heutige und zukünftige Staus im Korridor reduziert und durch eine gestaffelte Zuflussoptimierung an siedlungsverträglichere Orte zurückverlagert werden. Innerhalb des Systems soll der Verkehr konstant fliessen können, so dass die Reisezeiten der Verkehrsteilnehmer verlässlicher werden und insbesondere beim öffentlichen Verkehr eine grössere Fahrplanstabilität erreicht wird. Es wurden verschiedene Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele skizziert. Mit dem Betriebs- und Massnahmenkonzept wurden die erforderlichen Massnahmen so konkretisiert, dass die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems im Raum Luzern Nord gesteigert und die Verkehrsanlagen zuverlässig betrieben werden können. Für die betrieblichen Massnahmen wurden die Machbarkeit und die verkehrlichen Auswirkungen aufgezeigt. Dabei wurden folgende Rahmenbedingungen beachtet:

- Der öffentliche Bus-Verkehr ist zu fördern.
- Nicht ortsbezogener Verkehr ist prioritär über die Autobahn zu lenken.
- Verkehr soll dort zurückgehalten werden, wo ein Stau keine negativen Auswirkungen auf den ÖV oder auf die Siedlung hat.
- Ausweich- und Schleichverkehr durch Wohngebiete sind zu vermeiden.
- Es ist ein bezüglich der Auslastung homogenes Strassennetz zu schaffen, d. h. innerhalb eines Strassenzuges nicht Knoten mit grossen Kapazitätsreserven einerseits und überlastete Knoten andererseits, so dass keine punktuellen Engpässe entstehen.

Mit Verkehrslenkungsmassnahmen, welche vorwiegend bei den Knoten eingreifen, wird dafür gesorgt, dass das Gesamtverkehrssystem auf den Strassen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer funktioniert. Die entsprechende Verkehrslenkung erfordert bauliche und betriebliche Massnahmen an den verschiedenen Knoten im Zufahrtbereich Luzern Nord. Diese werden im Rahmen des Bauprogramms für die Kantonsstrassen in den nächsten Jahren in Etappen realisiert. Auf dem Stadtgebiet sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Lenkung im Raum Knoten Kasernenplatz; der aus dem Zentrum von Luzern weggehende Verkehr soll hauptsächlich über die Autobahn mittels Priorisierung der Lichtsignalanlagen abgewickelt werden.
- Lenkung Knoten Sedelstrasse/Reusseggstrasse; Die Zufahrt am Knoten Sedelstrasse/Reusseggstrasse wird so priorisiert, dass mehr Verkehr in Richtung der Autobahnauffahrten gelenkt wird.
- Busspur Zufahrt Knoten Schiff
- Busspur Zufahrt Kreisel Kreuzstutz
- Zufluss-Optimierung Knoten Fluhmühle; Damit der Kreisel Kreuzstutz weiter entlastet werden kann, ist es erforderlich, dass der Verkehr aus der Zufahrt Fluhmühlerain zufriedenstellend verarbeitet werden kann.
- Busspur und Zufluss-Optimierung Rothenstrasse

Zu 4.:

Welche flankierenden Massnahmen sind geplant, um das Fortkommen mit dem ÖV auf der Hauptstrasse/Baselstrasse zu gewährleisten?

Im Hinblick auf die Sicherstellung eines optimalen Gesamtnutzens aller Massnahmen auf der Achse Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg liegt die Planung auf Stufe Vorprojekt vor. Die Massnahmen sind abgestimmt auf die kantonale Finanzplanung sowie auf das Agglomerationsprogramm Luzern. Im Bauprogramm des Kantons Luzern 2011–2014 für die Kantonsstrassen sind folgende Massnahmenpakete aufgeführt, welche in den nächsten Bauprogrammperioden zeitlich gestaffelt realisiert werden sollen:

- Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Optimieren Gesamtverkehrssystem, Topf B, Plan Nr. 80
- Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur, Topf B, Plan Nr. 81
- Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reusstalmauer, Topf B, Plan Nr. 82
- Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimieren Leistungsfähigkeit, Radverkehrsanlage, Topf C, Plan Nr. 115

Bei all diesen Massnahmen werden dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr hohe Prioritäten eingeräumt. So werden soweit als möglich neue, durchgehende Busspuren und markierte Fahrradstreifen zwischen Seetalplatz und Kasernenplatz angelegt.

Zudem liegt seit 2009 eine Studie mit Namen „Busbeschleunigung Waldibrücke–Seetalplatz–Bahnhof Littau“ vor, welche vom damaligen Zweckverband ÖVL in Auftrag gegeben wurde. Die Busbeschleunigungsmassnahmen auf der Ost-West-Achse basieren auf den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans und des Agglomerationsprogramms. Kanton, Stadt Luzern und die Gemeinde Emmen berücksichtigen bei ihren Planungen und Umsetzungen künftiger Projekte im Raum Luzern Nord die im Schlussbericht vorgeschlagenen Massnahmen.

Der Stadtrat von Luzern

