



**Stadt  
Lucerne**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation 246**

René Meier und Theres Vinatzer

namens der SP/JUSO-Fraktion

vom 12. Januar 2015

(StB 334 vom 27. Mai 2015)

### **Zukunft Verkehr in Littau**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Im Stadtteil Littau findet zurzeit eine rege Bautätigkeit statt. Aufgrund dieser Bautätigkeit stellen sich Fragen zur Abwicklung der zusätzlich entstehenden Mobilitätsbedürfnisse. Die Luzernerstrasse ist bereits heute stark ausgelastet, wovon auch die Busverbindung Littau–Bahnhof Luzern betroffen ist.

Der Stadtrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

*Zu 1:*

*Mit welchem Mehrverkehr wird in den kommenden 5–10 Jahren für den Stadtteil Littau gerechnet? Wie sehen die erwarteten Verkehrsströme aus (Richtung, Verkehrsmittel)?*

Die beteiligten Dienstabteilungen haben sich 2011 anhand des Verkehrs- und Erschliessungskonzepts Littau mit der Frage nach der Siedlungsentwicklung und dem Verkehrsaufkommen im Stadtteil Littau auseinandergesetzt. Im Szenario „Vollausbau gemäss BZO 2009“ wird mit maximal 3'800 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern und mit maximal 1'900 zusätzlichen Arbeitsplätzen gerechnet. Diese Siedlungsentwicklung generiert damit gegenüber dem Stand 2009 maximal 25 % mehr Verkehr. 2009 wurden im Stadtteil Littau etwa 120'000 Etappen pro Tag zurückgelegt. Davon fallen 56 % auf den motorisierten Individualverkehr und 14 % auf den ÖV, die restlichen Etappen werden zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Bei Vollausbau aller Bauzonen als Maximalszenario werden gesamthaft rund 150'000 Etappen pro Tag im Stadtteil Littau erwartet (Summe über alle Verkehrsmittel). Der Zeitpunkt des Vollausbaus sowie auch der Grad des effektiven Ausbaus kann jedoch aufgrund vieler unbekannter Einflussfaktoren heute nicht abgeschätzt werden.

Die Hauptrichtungen der Verkehrsströme liegen primär auf den Verbindungen Littau–Stadtzentrum Luzern und Littau–Seetalplatz (ÖV-Hub)–Luzern Nord (Autobahnanschluss). Unter Umständen kann auch die Achse Richtung Kriens in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

Zu 2:

*Mit welchen Lösungen soll dieser Mehrverkehr bewältigt werden?*

Im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie und basierend auf dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität fördert der Stadtrat umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel auf dem gesamten Stadtgebiet. Im Stadtteil Littau kommt insbesondere der Zuverlässigkeit des ÖV auf den Hauptachsen eine hohe Bedeutung zu.

Dem zusätzlichen Mobilitätsaufkommen soll primär mit zwei Massnahmen begegnet werden.

Massnahmen an Infrastrukturen und ÖV-Angebot:

In Zusammenarbeit mit dem Kanton werden punktuell Infrastrukturmassnahmen umgesetzt. Diese unterstützen primär den Verkehrsfluss und erhöhen die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Konkret ist eine Busschleuse an der Luzernerstrasse/Bernstrasse vorgesehen. Diese Massnahme ist sowohl im Bauprogramm für Kantonsstrassen als auch im Agglomerationsprogramm enthalten. Des Weiteren sind im Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern Dosiermassnahmen entlang der Luzerner- und Bernstrasse vorgesehen, die den Verkehrsfluss auf der Hauptachse verflüssigen und den Schleichverkehr über die Quartierstrassen minimieren.

Mobilitätsmanagement:

Der erzeugte Mehrverkehr aus den grösseren geplanten Überbauungen wird mittels Mobilitätskonzepten im Rahmen von Baubewilligungsverfahren gesteuert. Beim Beispiel Grossmatte West ist die Forderung nach einem Mobilitätskonzept im Bebauungsplan bereits verankert. Das bedeutet, dass dem Aspekt der Mobilität bereits in frühen Planungsschritten grosse Bedeutung zukommt. Es wird eine Mobilität gefördert, die primär auf umweltfreundlichen Verkehrsmitteln basiert, sodass sich der Modalsplit in die im Reglement für nachhaltige städtische Mobilität gewünschte Richtung bewegt.

Bereits heute passen die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Luzern und auch des Stadtteils Littau ihr Mobilitätsverhalten an die Gegebenheiten an, indem sie etwa auf andere Verkehrsmittel setzen (z. B. E-Bikes) oder auch ihre Abfahrtszeiten anpassen, um nicht zur am stärksten belasteten Stunde unterwegs zu sein. Diese Entwicklung wird vom Stadtrat sehr begrüsst.

Zu 3:

*Wie müsste der ÖV nach Abschluss der geplanten Bebauungen auf der Luzerner-/Bernstrasse abgewickelt werden (Fahrplankontakt, Busgrössen, Buspriorisierungsmassnahmen usw.)?*

Der öffentliche Verkehr in der Agglomeration wird unter der Federführung des Verkehrsverbundes Luzern in AggloMobil-Planungen festgelegt. Alle 4 Jahre werden Nachfrage und Stand der Gebietsentwicklungen beurteilt und dazu passende Angebote vorgeschlagen. Lösen diese Angebote Infrastrukturmassnahmen aus, werden diese im Agglomerationspro-

gramm eingespeist und dem Strasseneigentümer zur Umsetzung angemeldet. Dieser nimmt die Massnahmen dann in seine Planungen auf (z. B. Bauprogramm Kantonsstrassen).

Die zurzeit laufende Planung AggloMobil tre betrachtet den Horizont 2019–2022. Ein Hauptelement dieser Planung ist die Definition des Netzes des hochwertigen Bussystems (RBus). Die Umstellung der Linie 12 auf Trolleybus mit gleichzeitiger Verlängerung bis Tschuopis wird vertieft geplant. Aktuell wird diskutiert, ob die Linie 12 mit Doppelgelenkbussen (RBus-Fahrzeuge) im Horizont 2019–2022 im 10-Minuten-Takt neu als Durchmesserlinie Littau Tschuopis–Würzenbach geführt werden soll (die heutige Linie 8 würde damit zur Radiallinie Hirtenhof–Bahnhof). Der Schlussbericht zu AggloMobil tre befindet sich zurzeit in der öffentlichen Vernehmlassung und wird voraussichtlich im Herbst 2015 vom Verbundrat verabschiedet.

Weiter ist in AggloMobil due für 2019 vorgesehen, eine neue kernnahe Tangente (Linie 18) von Littau Tschuopis via Kantonsspital nach Ebikon Bahnhof im 15-Minuten-Takt zu führen.

Infrastrukturmassnahmen zur Busbevorzugung sind bereits heute im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen enthalten. Zwischen Kreuzstutz und Grenzhof sind Massnahmen zur Busbevorzugung nach 2023 vorgesehen. Die aktuelle Planung AggloMobil wird zeigen, ob die Umsetzung nicht früher nötig sein wird, da RBusse bereits vorher auf diesem Abschnitt geplant werden.

Ab Dezember 2016 wird die heutige Linie 13 Littau–Seetalplatz–Rothenburg mit der Linie 53 Luzern–Seetalplatz–Flugzeugwerke zur neuen Linie 40 Littau–Seetalplatz–Flugzeugwerke (evtl. bis Waldibrücke) verknüpft und integral mit Gelenkbussen im 15- (ganztags Mo–Fr) bzw. 30-Minuten-Takt (Randzeiten, Wochenende) geführt. Die Verbindung im Littauerboden (Linie 45) wird in nächster Zeit noch nicht ausgebaut, da die Nachfrage nach wie vor gering ist. Grundsätzlich ergibt sich durch den neuen Bushub am Seetalplatz ein neuer zentraler Umsteigepunkt auf alle Buslinien in Luzern Nord und auf die S-Bahn ab Bahnhof Emmenbrücke.

*Zu 4:*

*Welche zusätzlichen Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velofahrerinnen) sind geplant?*

Bei den Arealplanungen wird hohes Gewicht auf die Durchlässigkeit des Areals für den Fuss- wie auch für den Veloverkehr gelegt. Entlang der zentralen Achse bestehen im Stadtteil Littau Radstreifen. Die Engstelle bildet die Bernstrasse. Auf diesem Abschnitt ist im Bauprogramm für Kantonsstrassen eine Radverkehrsanlage vorgesehen. Gemäss Terminplanung des Kantons wird diese kombiniert mit Massnahmen zur Busbevorzugung nach 2023 realisiert (siehe Antwort auf Frage 3).

Zu 5:

*Wie beurteilt der Stadtrat die Chancen, dass dieses Mehraufkommen an Verkehr mit dem vorhandenen Strassenraum staufrei und sicher abgewickelt werden kann?*

Mit einem guten Mobilitätsmanagement und den entsprechenden Massnahmen an der Infrastruktur zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs sollte das zusätzliche Mobilitätsaufkommen der Entwicklungsgebiete in Littau abgewickelt werden können. Der Stadtrat legt grossen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Diesem Aspekt wird daher in den Planungen grosser Wert beigemessen. Ein ganztägig staufreier Strassenraum kann aber weder heute noch in Zukunft garantiert werden.

Zu 6:

*Welche Rolle spielt in diesem Konzept die Bahnverbindung Littau–Luzern? Wie kann die Nutzung dieses Verkehrsträgers verstärkt werden?*

Im Gegensatz bspw. zu Kriens hat Littau auch die Alternative mit der Bahn. So fahren in der Hauptverkehrszeit 2 x pro Stunde Züge in nur 8 Minuten von Littau Bahnhof nach Luzern und umgekehrt. Der Bahnhof Littau ist mit ÖV und Langsamverkehr gut erreichbar und Bestandteil des ÖV-Netzes. Der Bahnhof Littau ist im Agglomerationsprogramm 2. Generation als Verknüpfungspunkt Bahn-Bus vorgesehen. Spätestens bis 2023 soll dieser neue optimierte ÖV-Verknüpfungspunkt realisiert sein.

Aufgrund der ausgelasteten Infrastruktur in der Zufahrt zum Bahnhof Luzern und auf den einspurigen Strecken Richtung Luzern West können die Linien der BLS in naher Zukunft nicht verdichtet werden. Mittelfristig angedacht ist die Verlängerung der heutigen S61 Luzern–Schachen bis Willisau. Dies bringt Littau nicht mehr Halte, dafür mit 3 Verbindungen Wolhusen–Luzern besser verteilte Nachfrage auf die Züge und somit wieder mehr Platz in den einzelnen Zügen. Im Zusammenhang mit der Entwicklungsplanung im Littauerboden wird geprüft, ob die im Richtplan vorgesehene S-Bahn-Station Ruopigen/Staldenhof mittelfristig realisiert werden kann.

Stadtrat von Luzern

