



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

## **Interpellation Nr. 67 2010/2012**

von Monika Senn Berger  
namens der G/JG-Fraktion  
vom 18. Mai 2010  
(StB 953 vom 27. Oktober 2010)

**Wurde anlässlich der  
14. Ratssitzung vom  
16. Dezember 2010  
beantwortet**

### **Nutzen des geplanten Verkehrsregimes am Schlossberg**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat die Planung des neuen Verkehrsregimes, die im Auftrag des Kantons begonnen hatte, eingestellt. Grund dafür ist, dass diesen Sommer das ASTRA dem Kanton Luzern mitgeteilt hat, dass die ASTRA-Filiale Zofingen mit der Ausarbeitung des generellen Projekts für den Bypass Luzern beauftragt wird. Bestandteile des generellen Projekts sind die Projektteile „Bypass Luzern“, „Ausbau Luzern Nord“ (Spange Nord des Agglomerationsprogramms) und die Ergänzungen im „Teil Süd“ (Spange Süd des Agglomerationsprogramms). Die bestehende Nationalstrasse wird Bestandteil des Nationalstrassennetzes bleiben. Da der Bypass Luzern nur zusammen mit der Spange Nord die volle Wirkung entfalten kann, hat gemäss ASTRA der Kanton gleichzeitig ein Vorprojekt für die Spange Nord auszuarbeiten. Der Schlossberg soll Bestandteil des Projektperimeters der Spange Nord sein.

Das Vorprojekt „Umgestaltung Schlossberg“ war eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm für den Umsetzungszeitraum 2011 bis 2014. Es beinhaltete eine dreistreifige Verkehrsführung in der Vallasterstrasse mit zwei Fahrstreifen in Richtung Kreisel Rosenberg, einem Bypass beim Kreisel in Richtung Autobahn und die Umleitung des Verkehrsstroms Maihofstrasse–Zürichstrasse über die Vallaster- sowie die östliche Friedentalstrasse. Von der Umleitung ausgenommen waren der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf 2 Millionen Franken. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelte, war der Kanton Luzern zuständig für die Finanzierung. Der Bund beteiligte sich an den Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm mit 35 Prozent.

Das geplante Verkehrsregime gemäss Vorprojekt sollte durch die Entflechtung der Verkehrsströme erhebliche Verbesserungen sowohl für die Betriebsqualität des öffentlichen als auch des motorisierten Individualverkehrs bringen, insbesondere die folgenden Vorteile:

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: [sk.grstr@stadtluzern.ch](mailto:sk.grstr@stadtluzern.ch)  
[www.stadtluzern.ch](http://www.stadtluzern.ch)

- Die Rückstaus auf der Vallasterstrasse und der östlichen Friedentalstrasse können abgebaut werden.
- Der öffentliche Verkehr wird auf allen Achsen beschleunigt.
- Das neue Verkehrsregime verhindert regelmässige Überlastungen des Kreisels und somit des ganzen Knotens Schlossberg.
- Durch den Wegfall der stehenden Fahrzeugkolonnen erhöht sich die Aufenthaltsqualität.
- Vor der Bushaltestelle Schlossberg stadteinwärts gewinnen die Fussgänger zusätzlichen Raum, der den Platz aufwertet und die beiden Fussgängerquerungen über die Zürichstrasse um einen Fahrstreifen verkürzen.
- Der Fuss- und Veloverkehr kann sicher und attraktiv abgewickelt werden.
- Das vorliegende Projekt ist aufwärtskompatibel mit dem Projekt der Spange Nord. Es ist damit eine wichtige Voraussetzung für die längerfristig geplante Verkehrsentlastung der Innenstadt.

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

*Zu 1.:*

*Wie wird der Lärmbelastung und den Bedenken der Anwohnenden Rechnung getragen?*

Die Quartiervereine Maihof und Hochwacht haben sich am 11. Mai 2010 mit Stadträtin Ursula Stämmer-Horst und Vertretern des Tiefbauamtes zu einer Aussprache betreffend das Vorprojekt „Umgestaltung Schlossberg“ getroffen. Gemeinsam wurde festgestellt, dass noch viele Fragen offen und zu beantworten sind, bevor zum vorliegenden Vorprojekt abschliessend Stellung genommen werden kann. Die Gesprächsteilnehmer haben sich darauf geeinigt, dass die Lösungssuche für die Verkehrsprobleme im Bereich Schlossberg und die Erarbeitung eines Projektes durch eine Begleitgruppe aus Quartiervertretern eng begleitet wird. Diese enge Zusammenarbeit mit den Quartiervereinen wird durch die neue Ausgangslage hinfällig.

Im Rahmen des vorliegenden Vorprojekts war eine Lärmbeurteilung nicht vorgesehen. Diese erfolgt erst in der nächsten Projektphase, dem Bauprojekt, in welcher auch ein Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet wird. Darin werden die Auswirkungen auf Siedlung, Landschaft, Wald, Gewässerschutz, Luftreinhaltung, Lärmschutz, Erschütterungen, Altlasten usw. im Detail beurteilt.

*Zu 2.:*

*Welche Massnahmen zur Förderung des ÖV und Langsamverkehrs sind bei der Einfahrt in die Zürichstrasse vorgesehen?*

Die Einfahrt würde gemäss Vorprojekt analog wie heute mit einer Lichtsignalanlage geregelt, damit die Fussgängerinnen und Fussgänger die Friedentalstrasse sicher überqueren und die Busse sowie die Velofahrerinnen und Velofahrer bevorzugt werden können. Sobald eine entsprechende Anmeldung erfolgt, wird die Zufahrt nach Ablauf der Schutz- und Zwischenzeiten auf Rot gestellt. Für die Busse sowie die Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert sich die Situation gegenüber heute, da ihr Eingriff pro Umlauf häufiger möglich wird.

Unabhängig vom Vorprojekt wird dieses Jahr eine Veloverbindung von der Zürichstrasse in die Fluhmattstrasse direkt über die Friedentalstrasse realisiert. Diese Massnahme wurde vom Kanton bewilligt.

*Zu 3.:*

*Was geschieht bei Rückstaus an der Friedentalstrasse in den Stosszeiten?*

Durch das neue Verkehrsregime gemäss Vorprojekt könnten einerseits die leistungsbestimmenden Engpässe am Knoten Schlossberg inkl. Kreisel Rosenberg abgebaut und andererseits die Betriebsstabilität verbessert werden. Somit entsteht der Rückstau auf der Friedentalstrasse nicht mehr vor der Einfahrt in die Zürichstrasse, sondern vor der Einfahrt in den Kreisel Rosenberg. Die gesamte Rückstaulänge entspricht dabei den heutigen Verhältnissen, da die Kapazitäten bei den Verkehrszuflüssen nicht verändert wurden. Der Rückstau in der Friedentalstrasse behindert zwar noch immer den öffentlichen Verkehr zwischen Spitalstrasse und Kreisel Rosenberg, er kann aber nicht mehr zu regelmässigen Überlastungen des Kreisels und somit des ganzen Knotens Schlossberg führen.

*Zu 4.:*

*Wie steht das Projekt Schlossberg in der Gesamtplanung?*

Im Agglomerationsprogramm Luzern ist die Optimierung am Schlossberg (Spange Nord) ein Kernelement zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr. Der dadurch gewonnene Raum soll primär zur Förderung des öffentlichen Verkehrs genutzt werden. Mit der ersten Etappe am Schlossberg können vor allem die Behinderungen für den öffentlichen Verkehr abgebaut und die Betriebsstabilität für den gesamten Verkehr erhöht werden. Im Ergänzungsbericht zum Agglomerationsprogramm ist dieses Projekt auf der A-Liste zur Förderung des öffentlichen Verkehrs aufgeführt und wird mit 35 Prozent vom Bund subventioniert. Der Stadtrat ist nach wie vor der Meinung, dass das Agglomerationsprogramm das richtige und somit auch konsequent zu verfolgende Programm zur Lösung der Verkehrsprobleme der Agglomeration Luzern darstellt.

Bei der Weiterentwicklung des Projekts sollen aber auch die Rahmenbedingungen aus dem neuen Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (B+A 7/2010 vom 24. Februar 2010: „Nachhaltige städtische Mobilität“) und die noch zu überarbeitenden Leitlinien zum Verkehr berücksichtigt werden.

*Zu 5.:*

*Welche Auswirkungen kann der voraussichtlich im Sommer 2011 aufgehende Rontalzubringer haben und wie werden diese Überlegungen am Schlossberg einbezogen?*

Auf dem Kantonsstrassennetz entlastet der Rontalzubringer vor allem die Kantonsstrassen K 17 im Rontal und K 16 zwischen Emmen und Eschenbach. Dadurch wird es zu einer deutlichen Verbesserung auf der Seetalstrasse und dem Seetalplatz kommen. Im Rontal werden die Zentren Buchrain und Root vom Durchgangsverkehr weitgehend befreit. Die Auswirkungen des Rontalzubringers am Schlossberg sind gering. Die regelmässigen Überlastungen in den Hauptverkehrszeiten können dadurch nicht abgebaut werden – auch wenn es in den ersten Jahren zu einer leichten Entlastung durch den neuen Anschluss kommt. Individualverkehr und Busse stehen in den Spitzenstunden nach wie vor im Stau und erleiden dadurch erhebliche Verlustzeiten. Der Linksabbieger aus der Vallasterstrasse Richtung Ebikon weist einen Auslastungsgrad von deutlich über 100 Prozent aus. Aus Sicht des Stadtrats besteht an diesem zentralen Element des Strassennetzes dringender Handlungsbedarf. In aktuellen Modellzahlen des Kantons für den Referenzzustand 2030 ist aufgrund der Siedlungsentwicklung sogar eine Verkehrszunahme gegenüber heute prognostiziert.

*Zu 6.:*

*Das Projekt Schlossberg gehört zum Agglomerationsprogramm. Bis wann muss es eingereicht werden?*

Das Vorprojekt „Umgestaltung Schlossberg“ wurde bereits im Dezember 2009 durch den Kanton Luzern beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht. Die Projekte auf der A-Liste des Agglomerationsprogramms sind für den Umsetzungszeitraum 2011 bis 2014 vorgesehen.

Stadtrat von Luzern

