



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 121 2010/2012

von Philipp Federer
namens der G/JG-Fraktion
vom 5. November 2010
(StB 220 vom 16. März 2011)

**Wurde anlässlich der
18. Ratssitzung vom
19. Mai 2011
beantwortet**

Gesamterneuerung Cityring Luzern

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Autobahn A2 zwischen Emmen und Kriens gehört zu den am meisten befahrenen Strassen der Schweiz. Täglich passieren über 85'000 Fahrzeuge diesen Abschnitt. Nach über 30 Jahren Betrieb ist eine Sanierung dieses Cityrings unumgänglich. Davon betroffen sind auch der 600 Meter lange Reussport- und der 1,5 Kilometer lange Sonnenbergtunnel. Erneuert werden die Fahrbahnen, die Brücken, die Lärmschutzbauten, die Entwässerung, die Tunnelbelüftung, die Signalisation, die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen. Die Arbeiten unter der Projektleitung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) dauern bis Juni 2013 und finden vor allem nachts sowie an 50 ausgewählten Wochenenden statt.

Die Hauptarbeiten haben am 2. November 2010 begonnen. Gearbeitet wird vor allem in der Nacht. Dazu wird jeweils von Montag bis Freitag eine Röhre des Sonnenbergtunnels von 20 bis 6 Uhr gesperrt. Der Verkehr wird während dieser Zeit über die Obergrundstrasse und den Hirschengraben umgeleitet. Bisher führten diese Nachtsperrungen zu keinen verkehrlichen Problemen in der Stadt. Auch die Betreiber des öffentlichen Verkehrs meldeten keine Behinderungen in der als kritisch eingestuften Zeit von 20 bis 21 Uhr.

An den Sperrwochenenden wird mit mehr Auswirkungen gerechnet. Dann wird eine Röhre des Sonnenbergtunnels ganztägig gesperrt, und der Verkehr wird im Gegenverkehr durch die andere Röhre geführt. Dadurch muss sowohl auf der Autobahn, als auch in der Stadt tagsüber mit Staus gerechnet werden. Das ASTRA hat deshalb gemeinsam mit dem Kanton Luzern und den Gemeinden Massnahmen getroffen, um die Staus zu entschärfen. Aufgrund der ersten Sperrwochenenden kann zusammenfassend festgehalten werden, dass sich die verkehrlichen Probleme nicht im befürchteten Ausmass eingestellt haben. Die Bevölkerung hat sich mehrheitlich an das in der Kommunikation empfohlene Mobilitätsverhalten gehalten, was auch die Ursache für das tiefe Verkehrsaufkommen auf dem Lokalstrassennetz sein dürfte.

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

Zu 1.:

Wie ist die Stadt Luzern auf diese zweijährige besondere Verkehrssituation vorbereitet?

Um den Verkehr zu den kritischen Verkehrszeiten zu entlasten, erarbeitete das ASTRA in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Stadt Luzern sowie den Mobilitätsanbietern der Region Luzern ein umfassendes Paket flankierender Massnahmen. Dieses kostet rund 7,5 Mio. Franken und umfasst im Wesentlichen grossräumige Umleitungen, Bewirtschaftung der Autobahnein- und -ausfahrten, Dosierung des Verkehrs auf dem lokalen Netz, Einrichtung provisorischer Busstreifen, Erweiterungen P+R-Anlagen, Verkehrsdienste an den wichtigen Kreuzungen und Kommunikationsmassnahmen (Informationsbroschüren, Website, SMS-Infoservice, Infobus usw.). Die gesamten flankierenden Massnahmen wurden durch das ASTRA finanziert.

Für das Controlling der flankierenden Massnahmen wurde eine Taskforce Verkehr eingesetzt. Diese führt das Monitoring durch, überprüft den Betrieb und den Nutzen der getroffenen Massnahmen und leitet bei Bedarf Anpassungen ein. Sie ist zusammengesetzt aus Vertretern des ASTRA, des Kantons und der Stadt Luzern, der Polizei und des öffentlichen Verkehrs. Aufgrund der ersten Erfahrungen mit den Sperrwochenenden und der Möglichkeit, weitere Massnahmen im Rahmen der Taskforce Verkehr auszulösen, geht der Stadtrat davon aus, dass die Verkehrsqualität auf dem lokalen Strassennetz nicht zu stark beeinträchtigt wird.

Zu 2.:

Hat die Stadt Luzern selber Ideen entwickelt, wie sie die Bevölkerung informiert und den Umsteigeprozess auf den ÖV, kombinierte Mobilität (P+R-Anlage mit ÖV), Fahrgemeinschaften und das Velo fördern will?

Die vorliegenden Informations- und Kommunikationsmassnahmen hat das ASTRA entwickelt. Ziel ist, dass die Verkehrsteilnehmenden ihre Mobilität an den Sperrwochenenden besser planen und zu den kritischen Verkehrszeiten für ihre Besorgungen nach Möglichkeit den öffentlichen Verkehr benutzen, Velo fahren oder zu Fuss gehen. Diese Kommunikationsmassnahmen wurden mit der Kommunikationsstelle der Stadt Luzern abgestimmt.

Zur Förderung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr setzt das ASTRA zudem einen Infobus ein, der sowohl über das Projekt selber als auch über den öffentlichen Verkehr informiert. Der Verkehrsverbund Luzern VVL und die vbl sind bei jedem Einsatz mit Auskunftspersonen präsent. Zudem gibt der VVL 3000 Tageskarten an die Bevölkerung ab. Diese werden via Lokalradios verlost und im Infobus Cityring Luzern verteilt.

Im Weiteren wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen.

Zu 3.:

Obwohl die Autofahrenden aufgefordert werden umzusteigen, wird die Frequenz der Busse und Regionalzüge in die Stadt ausser bei der Zentralbahn am Wochenende nicht erhöht. Sind höhere Frequenzen umsetzbar und möglich?

Grundsätzlich könnte ohne zusätzliche Betriebsmittel das Angebotskonzept unter der Woche auch an den Wochenenden bereitgestellt werden. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs gehen aber aufgrund der Verkehrsanalysen und der getroffenen Kommunikationsmassnahmen davon aus, dass sie an den Sperrwochenenden über genügend freie Kapazitäten verfügen, um die zusätzlichen Fahrgäste aufnehmen zu können. Diese Annahme hat sich an den ersten Sperrwochenenden bestätigt.

Zu 4.:

Wie verhindert die Stadt den Schleichverkehr über die Rathausenstrasse – Sedel, über den Littauerberg – Littauerboden, über die Bruchstrasse?

- Die Route über die Sedelstrasse in Richtung Stadt wird durch die Dosierstelle an der Sedelstrasse abgedeckt, welche diesen Schleichweg im Bedarfsfall unterbindet. Das bedeutet, dass im Tropfenzählsystem jedes Fahrzeug einzeln auf die Strecke geschickt, der Verkehr damit verflüssigt wird und innerstädtisch fliessen kann. Die Rathausenstrasse wurde als sehr untergeordnete Strasse nicht betrachtet, und bisher kamen auch keine Rückmeldungen betreffend übermässigen Schleichverkehr auf dieser Route. Als Grundsatz für die Dosierung gilt aber auch, dass diese erst aktiviert wird, wenn ein allfälliger Mehrverkehr zu Problemen im Verkehrsablauf führt.
- Die Route im Bereich Littauerboden/Renggloch wird über Dosierstellen an der Thorenbergstrasse, beim Gasshof in Littau und an der Rengglochstrasse vor Kriens abgedeckt. Weiter in Richtung Zentrum bestehen Dosierstellen am Knoten Staldenhof und an der Zufahrt zum Seetalplatz. Diese Anlagen waren zeitweise auch schon aktiviert, um den Schleichverkehr aktiv einzudämmen.
- An der Bruchstrasse konnten keine Massnahmen umgesetzt werden. Eine Lösung ist hier schwierig zu finden, und das Problem ist auch unabhängig vom Cityring bekannt und konnte nicht gelöst werden. Es kann aber immerhin festgestellt werden, dass die Bauarbeiten am Cityring bisher kaum zu Mehrverkehr in der Bruchstrasse geführt haben.

Zu 5.:

Am Hirschengraben und an der Baselstrasse sind provisorische Busstreifen vorgesehen, die verhindern, dass die Busse im Stau stecken bleiben. Gibt es Möglichkeiten, diese Busstreifen definitiv einzuführen, oder müssen sie nach der Sanierung wieder entfernt werden?

Stadteinwärts konnten an der Baselstrasse zwischen den Bushaltestellen Gütsch und Kasernenplatz sowie am Hirschengraben ab dem Postgebäude auf einer Länge von rund 100 Meter bis zur Einfahrt Klosterstrasse provisorische Busstreifen vor dem ersten Sperrwochenende in Betrieb genommen werden. Der Rückbau zum ursprünglichen Zustand ist nach der Gesamterneuerung Cityring vorgesehen. Sollten sich aber die Busstreifen für die alltäglichen Verkehrszustände bewähren, wird die Stadt Luzern die definitive Einführung der Busstreifen beim Kanton Luzern beantragen.

Zu 6.:

Bei Bedarf, schreibt das ASTRA im info1, sind weitere provisorische Busstreifen kurzfristig realisierbar. Wo wären diese Busstreifen und warum werden sie nicht realisiert?

Ein weiterer provisorischer Busstreifen ist stadteinwärts an der Hauptstrasse in Reussbühl nach dem Kreisel Frohburg beziehungsweise vor der Bushaltestelle Schiff bis zur Bushaltestelle Grenzweg auf einer Länge von rund 1'300 Meter vorgesehen. Dieser Busstreifen wird aber nur ausgeführt, wenn die übrigen flankierenden Massnahmen im Projekt Cityring nicht ausreichen, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Falls die provisorische Busspur in Reussbühl erforderlich ist, werden die Radstreifen aufgehoben und die Radfahrenden über den bereits bestehenden Radweg (Xylophonweg) entlang der Reuss geführt. Der Stadtrat würde die sofortige Umsetzung dieser Busspur sehr begrüßen. Bedenken meldete vor allem der Kanton Luzern bezüglich der Sicherheit der Velofahrenden an. Bei Verkehrsstaus wäre diese Massnahme zentral. Die eigens dafür geschaffene Taskforce Verkehr, in welcher die Stadt Luzern auch vertreten ist, wird anhand ihres Monitorings diese Massnahme bei Bedarf auslösen.

Stadtrat von Luzern

