



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation 317

Marco Baumann namens der FDP-Fraktion
vom 20. August 2019
(StB 602 vom 25. September 2019)

**Wurde anlässlich der
Ratssitzung vom
14. November 2019
beantwortet.**

Droht ein Verkehrskollaps an der Bernstrasse?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Interpellanten befürchten aufgrund der Siedlungsentwicklung an der Bernstrasse einen Verkehrskollaps. Zu den gestellten Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Wie wird der künftige Mehrverkehr aufgrund der neuen Wohnungen, Ateliers, Läden und Restaurants an der oberen Bernstrasse abgewickelt? Wurde von der abl und der BG Matt diesbezüglich ein Verkehrskonzept eingefordert?

Der künftige Mehrverkehr wird über das bestehende Verkehrssystem abgewickelt. Die beiden Baugenossenschaften haben ein Mobilitätskonzept erstellt und bei der Stadt Luzern eingereicht, das Massnahmen wie eine Reduktion der Parkplätze und eine entsprechende Förderung des ÖV sowie des Fuss- und des Veloverkehrs umfasst.

Zu 2.:

Wie wird sichergestellt, dass der Baubetrieb an der oberen Bernstrasse zwischen Frühjahr 2020 und Sommer 2022 nicht den Verkehr auf der Bernstrasse einschränkt?

Wie bei allen Baustellen dieser Grösse in der Stadt Luzern wird mit der Baubewilligung ein Baustellenverkehrskonzept verlangt. Dieses enthält Massnahmen, die einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf ohne Behinderungen sicherstellen sollen. Das Konzept ist zurzeit in Erstellung. Die zuständigen Personen des Tiefbauamtes sind diesbezüglich mit den Baugenossenschaften im Gespräch.

Zu 3.:

Teilt der Stadtrat die Sorgen der Littauer Bevölkerung, dass es auf der Bernstrasse kurz- oder mittelfristig zu einem Verkehrskollaps kommen könnte?

Auch der Stadtrat ist sich bewusst, dass das Kantonsstrassennetz in der gesamten Stadt Luzern grundsätzlich hoch belastet ist. Dies betrifft somit nicht nur den Stadtteil Littau. Jedoch sind die Kapazitätsgrenzen vor allem in den Abendspitzenstunden und an den Knoten erreicht. Die Leistungsfähigkeit der Achse Bern-/Luzernerstrasse hängt somit von jener des Kreisels Kreuzstutz ab. Die Stadt Luzern hat unter anderem mit der Mobilitätsstrategie und dem Raumentwicklungskonzept Strategien erarbeitet, um eine weitere Überlastung des Strassennetzes durch den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden. Weiter sind Dosierungsmassnahmen an den Zufahrten zur Bernstrasse zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in den Spitzenstunden mit dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern geplant.

Zu 4.:

Wurden bereits mögliche Massnahmen erarbeitet, die die Situation in den kommenden Jahren entschärfen sollen? Wie sieht diesbezüglich die Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern aus, der für die Kantonsstrasse zuständig ist?

Wesentliche Massnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung der Erschliessung des Stadtteils Littau sind im Bereich des öffentlichen Verkehrs geplant. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 soll die Tangentialbuslinie 30 Littau besser erschliessen und direkt mit dem Kantonsspital und Ebikon (Bahnhof) verbinden. Weiter ist mit der Einführung der neuen RBus-Linie 3 eine Verbesserung der Erschliessung und eine deutliche Erhöhung der ÖV-Kapazitäten in Richtung Innenstadt Luzern sowie neu auch die direkte Verbindung des Stadtteils Littau mit den Gebieten am rechten Seeufer vorgesehen. Die Einführung der RBus-Linie 3 ist in Verbindung mit dem Durchmesserperron am Bahnhofplatz Luzern geplant. Diese ÖV-Massnahmen sind mit dem Verkehrsverbund Luzern und dem Kanton Luzern abgestimmt.

Weiter läuft im Rahmen des letzten kantonalen Bauprogramms bereits ein Projekt zur Optimierung der Baselstrasse und des Kreisels Kreuzstutz in Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton. Ziel ist die Realisierung dieser Massnahmen im Rahmen von Werkleitungserneuerungen im Zeitraum 2021/2022. Ein Projekt zur Optimierung der Verkehrsführung auf der Berner-/Luzernerstrasse ist Teil des aktuellen Bauprogramms für Kantonsstrassen. Diese Planung soll ebenfalls koordiniert zwischen Stadt und Kanton erfolgen und Ende 2019 / Anfang 2020 gestartet werden. Als Grundlage für dieses gemeinsame Projekt mit dem Kanton hat der Stadtrat bereits eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in der die städtische Haltung zur künftigen Gestaltung der Bern-/Luzernerstrasse auf dem Abschnitt Kreuzstutz–Udelbodenrain erarbeitet wird.

Zu 5.:

Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit einer neuen Verkehrsführung des Busverkehrs über die Sagenmattstrasse mit einer Ampel vor dem Kreisel Kreuzstutz, die den ÖV priorisiert?

Die Achse Kanonenstrasse–Sagenmattstrasse ist aufgrund der Platzverhältnisse und der Topografie grundsätzlich sehr schlecht für den Busverkehr geeignet. Zudem ist der Strassenaufbau dieser Quartierstrassen nicht für den Busbetrieb mit schweren Fahrzeugen ausgelegt. Ein allfälliger Ausbau der Strassen kann auch ohne weitere Untersuchungen als zu teuer und unzweckmässig beurteilt werden. Neben diesen technischen Gründen sprechen auch Grundsätze der Verkehrsplanung gegen eine solche Verkehrsführung. Der Verkehr soll, wenn immer möglich, auf den Hauptachsen gebündelt und nicht durch sensible Wohnquartiere geführt werden. Eine Führung des Busses über die Sagenmattstrasse wurde aus diesen Gründen bisher nicht untersucht und steht auch weiterhin nicht im Fokus der Stadt. Vielmehr sollen im Rahmen des oben erwähnten Kantonsstrassenprojekts Massnahmen zur Priorisierung des ÖV auf der bestehenden Linienführung geprüft werden.

Zu 6.:

Wie beurteilt der Stadtrat die Möglichkeit der Verbreiterung der Bernstrasse, um sichere Velowege in beide Richtungen zu schaffen? Ist es möglich, einen alternativen Veloweg abseits der Kantonsstrasse zu entwickeln?

Eine Verbreiterung der Bernstrasse wäre auch aus Sicht des Stadtrates wünschenswert. Jedoch ist der Strassenraum zwischen der bestehenden Bebauung und den privaten Grundstücken sehr eng und gegeben. Dennoch sollen im Rahmen des oben erwähnten Kantonsstrassenprojekts die Möglichkeiten für eine Verbreiterung der Strasse untersucht werden. Eine allfällige Enteignung von privaten Grundeigentümerschaften zur Verbreiterung der Strasse ist jedoch vorderhand kein Ziel des Stadtrates, und die Verfahrensführung dazu würde zudem beim Regierungsrat des Kantons Luzern liegen.

Die Möglichkeiten einer alternativen Veloführung abseits der Kantonsstrasse erscheinen hingegen realistischer. So soll eine Veloführung via Sagenmattstrasse im Rahmen des oben erwähnten Kantonsstrassenprojekts untersucht werden, auch wenn hier insbesondere die Topografie mit Steigungen bis 15 % auf der Sagenmattstrasse als problematisch zu beurteilen ist.

Stadtrat von Luzern