

Regierungsrat

Luzern, 22. Juni 2020

**ANTWORT AUF ANFRAGE**

**A 304**

Nummer: A 304  
 Protokoll-Nr.: 778  
 Eröffnet: 22.06.2020 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Fässler Peter und Mit. über die Vermeidung von Corona-Dichtestress auf den Strassen**

*Vorbemerkungen*

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) erhebt an mehr als 60 Standorten während 24 Stunden und an 365 Tagen des Jahres die Belastungen durch den motorisierten Strassenverkehr. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Planung, Projektierung und Beurteilung von Verkehrsmassnahmen sowie für das Monitoring der Verkehrsentwicklung.

Bei den folgenden Messpunkten wurden die Verkehrsbelastung vor, während und nach dem Lockdown aufgrund der Coronavirus-Pandemie bereits ausgewertet:

<b>Verkehrszahlen-Vergleich (Lockdown COVID-19-Pandemie)</b>										
Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)										
<b>071 K 2 Luzern Seebrücke</b>					Vergleich zu Zeitraum 1					
	<b>Zeitraum 1</b>	<b>Zeitraum 2</b>	<b>Zeitraum 3</b>	<b>Zeitraum 4</b>	<b>Zeitraum 2</b>		<b>Zeitraum 3</b>		<b>Zeitraum 4</b>	
<b>Mo - So</b>	32'241	22'553	31'661	32'883	-9'688	-30.05%	-580	-1.80%	642	2.03%
<b>Mo - Fr</b>	33'655	24'247	33'353	35'411	-9'408	-27.95%	-302	-0.90%	1'756	5.26%
<b>Sa - So</b>	28'705	19'796	27'868	29'251	-8'909	-31.04%	-837	-2.92%	546	1.96%
<b>209 K 31 Emmen Reussegg - Seetalplatz</b>					Vergleich zu Zeitraum 1					
	<b>Zeitraum 1</b>	<b>Zeitraum 2</b>	<b>Zeitraum 3</b>	<b>Zeitraum 4</b>	<b>Zeitraum 2</b>		<b>Zeitraum 3</b>		<b>Zeitraum 4</b>	
<b>Mo - So</b>	20'833	13'250	20'198	21'215	-7'583	-36.40%	-635	-3.05%	382	1.89%
<b>Mo - Fr</b>	23'146	16'002	23'351	24'291	-7'144	-30.86%	205	0.89%	1'145	4.90%
<b>Sa - So</b>	15'053	8'549	15'008	17'219	-6'504	-43.21%	-45	-0.30%	2'166	14.43%
<b>304 K 19/K 19a Kriens Kreisel Schlund (Alle Einfahrten)</b>					Vergleich zu Zeitraum 1					
	<b>Zeitraum 1</b>	<b>Zeitraum 2</b>	<b>Zeitraum 3</b>	<b>Zeitraum 4</b>	<b>Zeitraum 2</b>		<b>Zeitraum 3</b>		<b>Zeitraum 4</b>	
<b>Mo - So</b>	26'677	17'116	24'766	25'336	-9'561	-35.84%	-1'911	-7.16%	-1'341	-5.41%
<b>Mo - Fr</b>	30'097	20'690	29'131	29'975	-9'407	-31.26%	-966	-3.21%	-122	-0.42%
<b>Sa - So</b>	18'126	11'195	17'072	18'958	-6'931	-38.24%	-1'054	-5.81%	832	4.87%
<b>852 K 65 Buchrain Zubringertunnel</b>					Vergleich zu Zeitraum 1					
	<b>Zeitraum 1</b>	<b>Zeitraum 2</b>	<b>Zeitraum 3</b>	<b>Zeitraum 4</b>	<b>Zeitraum 2</b>		<b>Zeitraum 3</b>		<b>Zeitraum 4</b>	
<b>Mo - So</b>	20'045	13'029	18'947	19'456	-7'016	-35.00%	-1'098	-5.48%	-589	-3.11%
<b>Mo - Fr</b>	22'440	15'648	21'839	22'228	-6'792	-30.27%	-601	-2.68%	-212	-0.97%
<b>Sa - So</b>	14'058	8'710	14'471	16'203	-5'348	-38.04%	413	2.94%	2'145	14.82%
<b>Zeitraum 1:</b> 02.03. - 15.03.2020 (vor Lockdown n)										
<b>Zeitraum 2:</b> 30.03. - 12.04.2020 (während Lockdown n)										
<b>Zeitraum 3:</b> 11.05. - 24.05.2020 (nach Lockdown n - Lockerung)										
<b>Zeitraum 4:</b> 01.06. - 14.06.2020										

Zu Frage 1: Welche Möglichkeiten hat der Kanton Luzern in seinem Einflussgebiet, Verkehrsströme in dichten Siedlungsgebieten mit schnellen Entscheiden zu lenken? Schnell heisst in-ner 1-2 Monaten.

Gemäss § 6 Absatz 1 des Strassengesetzes (StrG) bilden die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. In § 2 Absatz 2 StrG ist weiter festgehalten, dass der motorisierte Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu führen ist, um die Wohngebiete zu entlasten. Die Kantonsstrassen werden gemäss § 43 StrG vom Kanton erstellt und stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Er trägt auch die Kosten für den Kantonsstrassenbau. Die Gemeindestrassen liegen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden.

### *Änderungen und Ausbauten*

Die Planung und Realisierung von Änderungen und Ausbauten von Kantonsstrassen ist gemäss StrG nur möglich, wenn die Vorhaben im Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthalten sind oder einer Sammelrubrik des Bauprogramms zugeordnet werden können. Über die Aufnahme von Vorhaben in ein Bauprogramm beschliesst Ihr Rat alle vier Jahre. Im Bauprogramm werden die Vorhaben anhand von Übersichtsplänen und mit Beschreibungen der Linienführung, des Ausbaustandard in den Grundzügen und den mutmasslichen Kosten bezeichnet. Das Bauprogramm ist abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Luzern, den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Verkehr (öV-Bericht) und das Radroutenkonzept 1994 (RRK). Im RRK werden die Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs nach Prioritäten beschrieben. Gemäss StrG sind Änderungen und Ausbauten (also bauliche Veränderungen) an Kantonsstrassen öffentlich anzulegen und durch die zuständige Instanz zu bewilligen.

Im aktuellen Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonsstrassen sind die folgenden zwei Vorhaben beschrieben, welche Verkehrsströme in dichten Siedlungsgebieten lenken werden:

- Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK), Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem im Topf A. Das GVK steht aktuell im Bewilligungsverfahren. Der Start der Umsetzung ist in diesem Jahr geplant. Das GVK ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Luzern, des Kantons Luzern, des Verkehrsverbands Luzern und des Gemeindeverbands LuzernPlus. Das Projekt hat zum Ziel, die Staus in der Stadt zu reduzieren und den öffentlichen Verkehr zu fördern. In den Hauptverkehrszeiten sollen sich 5 Prozent weniger Autos auf den Hauptstrassen befinden. Um dies zu erreichen, sind diverse Dosierungsstellen auf Zufahrten zu den Kantonsstrassen vorgesehen.
- Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management (VSM) im Topf B. Das Hauptziel des Projektes VSM besteht darin, die Kantonsstrassenachsen in einem erweiterten Perimeter der Agglomeration Luzern verkehrstechnisch durch Steuern, Leiten, Lenken und Information der Verkehrsteilnehmer zu optimieren und damit die erwarteten Verkehrsbelastungen für alle Verkehrsarten (MIV, ÖV, Radfahrer und Fussgänger) effizient, effektiv, siedlungsverträglich und sicher bewältigt werden können. Das Projekt wurde – wie im Bauprogramm vorgesehen – bereits gestartet. In einer ersten Phase werden die verkehrspolitischen Ziele und die angestrebten verkehrlichen Zustände beschrieben. Daraus ist ein Betriebskonzept zu entwickeln, das mit den Verkehrsmanagementzielen und den Verkehrsmengen abgestimmt ist. Die Planung erfolgt in Zusammenarbeit unter anderem mit der Stadt Luzern, dem Bundesamt für Strassen, der Polizei, dem Strasseninspektorat und den K-5 Gemeinden. In der zweiten Phase werden die für die Umsetzung des Betriebskonzepts nötigen einzelnen Projekte erarbeitet und nach erfolgter Bewilligung realisiert.

### *Verkehrsmassnahmen*

Gemäss § 17 Absatz 1 der Strassenverkehrsverordnung ist die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur als kantonale Behörde für Verkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen sowie Gemeindestrassen der 1. Klasse zuständig. Für Verkehrsmassnahmen auf den übrigen Strassen sind die Gemeinden zuständig. Die Verfahrensdauer der Entscheide hängt von der Art der beabsichtigten Massnahme, von der Dringlichkeit und von der Frage ab, für wie lange der Verkehrsstrom entsprechend gelenkt werden soll. Die Entscheide basieren dabei auf fachtechnischen Gutachten. So ist beispielsweise bei der Prüfung einer Tempo-30-Zone jeweils ein Gutachten erforderlich. Verkehrsmassnahmen werden öffentlich verfügt mit einer Beschwerdemöglichkeit beim Kantonsgericht. Ein kurzfristiges Handeln ist hingegen bei einer Überschreitung der Ozon-Grenzwerte möglich. Gemäss Artikel 107 Absatz 4 der Signalisationsverordnung (SSV) ist bei vorübergehenden Anordnungen bis zu acht Tagen die Polizei zuständig.

Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass baulichen Veränderungen an Kantonsstrassen und auch Verkehrsmassnahmen Planungs- und Bewilligungsverfahren gemäss Strassengesetz respektive Strassenverkehrsrecht vorausgehen haben. Der Kanton hat damit keine Möglichkeit, in seinem Einflussbereich Verkehrsströme in dichten Siedlungsgebieten mit schnellen Entscheiden innert 1-2 Monaten kurzfristig zu lenken.

Zu Frage 2: Welche schnellen temporären Möglichkeiten hat der Kanton Luzern, um den während der Pandemie gewachsenen Langsamverkehr mengenmässig zu halten und zu fördern? Als Beispiel dient die temporäre Aufhebung von Parkplätzen für das Gastgewerbe als wirtschaftliche Soforthilfemassnahme.

Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 1 und 3.

Zu Frage 3: Wären dazu Massnahmen wie temporäre Temporeduktionen, Freihalten von Fahrbahns Spuren für den Langsamverkehr oder neuen Einbahnregime im dichten Siedlungsgebiet möglich?

Für die Bestimmung der geometrischen Abmessung einer Strasse, für die Aufteilung und Veränderung des Strassenraums mit der dazugehörenden Markierung und Signalisation sowie für die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems ist die Verkehrsbelastung massgebend. Gemäss der Auswertung der Verkehrszahlen per Mitte Juni 2020 (vgl. Vorbemerkungen) liegt die Auslastung der Strassen aktuell wieder auf dem Niveau wie vor dem Lockdown, teilweise sogar noch etwas höher. Die Leistungsgrenze wird somit wie vor dem Lockdown oft erreicht oder gar überschritten. Dies ermöglicht keine Anpassung des Verkehrssystems mittels einer Umnutzung oder Freihalten von Fahrspuren zugunsten des Veloverkehrs (z.B. eine Halbierung der Anzahl Spuren zwischen dem Bahnhof und dem Luzernerhof).

Solche Massnahmen können erst in Betracht gezogen werden, wenn eine Möglichkeit zur Verkehrsverlagerung zur Verfügung steht oder die Verkehrsmenge stark reduziert wird. Dies bestätigen auch die Erfahrungen aus der Belagssanierung auf der Seebrücke vom 3. bis 16. Juli 2017, als zwei Spuren gesperrt wurden. Während der Belagssanierung waren Behinderungen im Bereich der Seebrücke feststellbar, insbesondere in der Hauptverkehrszeit abends auf der nördlichen Seite der Seebrücke. Die Kapazität der Seebrücke reichte für eine störungsfreie Bewältigung des Verkehrsaufkommens nicht aus. Die stärksten Behinderungen für den öffentlichen Verkehr waren auf dem Schweizerhofquai und der Alpenstrasse (ab Löwenplatz) sowie auf der Haldenstrasse (ab Casino) feststellbar.

Zu Frage 4: Würde der Kanton Luzern von solchen Möglichkeiten, falls vorhanden, Gebrauch machen wollen?

Wie in unserer Antwort auf Frage 1 ausgeführt, sind die in der Anfrage beschriebenen Massnahmen und eine Förderung des Fuss- und Veloverkehrs nicht kurzfristig umsetzbar.