



Regierungsrat

Luzern, 10. November 2020

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 242

Nummer: P 242
Eröffnet: 18.05.2020 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 10.11.2020 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 1259

Postulat Frey Monique und Mit. über mehr Platz für den umweltschonenden Verkehr vom Luzerner Bahnhofplatz bis zum Luzernerhof

Gemäss § 45 des [Strassengesetzes](#) beschliesst der Kantonsrat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen (Abs. 1). Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Allfällige Änderungen oder Ergänzungen sind neu zu beschliessen (Abs. 5). Die betroffenen Gemeinden und die interessierten regionalen Entwicklungsträger können sich vernehmen lassen; dabei können weitere Interessierte über ihre Gemeinden Vorschläge und Anregungen einbringen. Diese Möglichkeit ist von der Gemeinde auf geeignete Weise bekannt zu geben (Abs. 4).

Gemäss dem aktuellen [Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen](#) sind im Bereich Bahnhofplatz bis Luzernerhof folgende Bauprojekte vorgesehen:

- Topf A: K 2 Luzern, Gesamtverkehrskonzept (GVK) Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse–Schiffsteg;
- Topf A: K 2/4/13/17/32a Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtsystem;
- Topf C: K 2, Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen).

Mit dem GVK Agglomerationszentrum Luzern – einem gemeinsamen Konzept des Kantons Luzern, der Stadt Luzern, dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und des Verkehrsverbunds Luzern – wird aufgezeigt, wie die Verkehrssituation und die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der Projekte Gesamtsystem Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern verbessert und die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums für die nahe Zukunft gewährleistet werden können. Aktuell stehen verschiedene Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept im Bewilligungsprozess, die zu einer Reduktion der Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden führen und den Verkehr flüssig halten sollen (Ausfahrtsdosierungen Parkhäuser, Zufahrtsdosierung untergeordnete Gemeindestrassen). Durchgehende Busspuren sind aufgrund der heutigen verkehrlichen Belastung der Seebrücke nicht vorgesehen. Massgebend für die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems ist die Auslastung in den Spitzenstunden. Diese bewegt sich auch heute an der Leistungsgrenze. In unserer Antwort auf die [Anfrage A 346](#) von Urban Frye und Mit. über die

im Projekt Spange Nord zugrunde gelegten Verkehrsprognosen auf der Seebrücke haben wir dazu festgehalten, dass sich die Belastungswerte für die Abendspitzenstunde in den letzten Jahren nur um rund 10 Prozent verändert haben. Dies rechtfertigt keine Anpassung des Verkehrssystems mit einer starken Reduktion der Leistungsfähigkeit einer zentralen Achse des städtischen Hauptstrassennetzes mittels einer Halbierung der Anzahl Spuren. Die Belagssanierung auf der Seebrücke vom 3. bis 16. Juli 2017, während der pro Fahrtrichtung jeweils eine Fahrspur gesperrt war, hat beispielsweise zu starken Verkehrsbehinderungen geführt.

Im Rahmen des kantonalen Projekts zur Errichtung der Durchmesserperronanlage am Bahnhof wurden Machbarkeitsstudien zur Entschärfung des Engpasses auf der Seebrücke durchgeführt und verschiedene Varianten geprüft. Langfristig wird eine Verbreiterung der Seebrücke auf der gesamten Länge vorgeschlagen. Um eine zeitnahe Inbetriebnahme der Durchmesserperronanlage sicherzustellen, soll vorgängig eine Plattform am Brückenkopf errichtet werden.

Eine gesamthafte Verbreiterung der Seebrücke ist im Bauprogramm 2019–2022 für Kantonsstrassen dem Vorhaben «Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof» enthalten. Dieses Vorhaben hat der Kantonsrat dem Topf C mit Planungsbeginn in der Programmperiode 2023–2026 zugeteilt. Den Zeitpunkt der Planung und der Realisierung wird der Kantonsrat somit frühestens mit dem nächsten Bauprogramm 2023–2026 bestimmen.

Diese Planungen basieren auf den strategischen Aussagen zur Verkehrsentwicklung und Mobilität des kantonalen Richtplans und sind abgestimmt auf den Planungsbericht des Regierungsrats über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht 2018 bis 2021) sowie das Agglomerationsprogramm.

Im Weiteren hat unser Rat den Auftrag erteilt, ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für den ganzen Kanton Luzern zu erarbeiten. Die Erarbeitung des Projektes «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» erfolgt in zwei Phasen: In Phase 1 (Mobilitätsstrategie) wird die Diskussion der grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern geführt. Ein zentraler Bestandteil der Phase 1 ist auch die Ausgestaltung und Verankerung der neu zu schaffenden oder geänderten Instrumente zur Umsetzung der künftigen Mobilität im Kanton Luzern. In der Phase 2 (Mobilitätskonzept) geht es um die Vertiefung der Resultate der Phase 1, unter anderem um die Festlegung von Netzkonzeptionen und die Definition von Massnahmen. Zeitlich ist das Projekt insbesondere auf die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans abgestimmt.

Die Erkenntnisse aus der Mobilitätsstrategie und aus dem Mobilitätskonzept fliessen in der nächsten Planungsperiode in die massgebenden Planungsinstrumente ein. Massnahmen auf der Seebrücke wie Spurumwidmungen haben in der Agglomeration Luzern grosse verkehrliche Auswirkungen auf alle Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Veloverkehr). Sie können nicht isoliert angegangen werden, sondern müssen mit den anderen Projekten in der Agglomeration abgestimmt sein. Ob und unter welchen Bedingungen die Voraussetzungen für Spurumwidmungen gegeben sind, welche Konsequenzen sich daraus für den Verkehrsfluss ergeben und welche ergänzenden Massnahmen gegebenenfalls erforderlich sind, muss daher im Rahmen des sich in Erarbeitung befindlichen Mobilitätskonzepts und der daraus abgeleiteten Massnahmen zuerst noch gesamtheitlich geprüft werden, weshalb wir Ihnen beantragen, das Postulat abzulehnen.