



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

eröffnet am 18. Mai 2020

Die Querung des Seebeckens Luzern, vom Bahnhofplatz über die Seebrücke bis zum Luzernerhof, soll zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (öV), des Velos und der Zufussgehenden umgebaut werden.

Begründung:

Seit 20 Jahren nimmt die Zahl der Fahrzeuge, die täglich über die Luzerner Seebrücke fahren, ab. Der Trend hat sich auch 2019 fortgesetzt: Im Schnitt wurden noch 33'590 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Das sind 1341 weniger als im Vorjahr. Damit ist die Zahl nah an den Zielvorgaben, die der Kanton mit dem nun abgeblasenen Projekt «Spange Nord» erreichen wollte. Das Ziel ist also auf «natürlichem» Weg realistisch erreichbar. Der Weg ist nun frei, um zwei Spuren vom Bahnhofplatz über die Seebrücke bis zum Luzernerhof zu einer kombinierten Bus-/Velospur umzunutzen.

Dank der Verkehrsabnahme in der Innenstadt kann eine durchgehende Busspur vom Luzernerhof sogar bis zum Kupferhammer realisiert werden. Vom Luzernerhof über die Seebrücke zum Bahnhofplatz soll eine kombinierte Bus-/Velospur auf Kosten je einer Autospur pro Richtung entstehen. Zwar wäre die Seebrücke mit aktuell noch über 33'000 Fahrzeugen bei noch einer Spur pro Richtung nahe an der Kapazitätsgrenze und dadurch störungsanfällig. Doch dank einer schnellen Umsetzung des Spurabbaus und der fahrplanstabileren und ausbaubaren Verbindung für Busse und sicherer Verbindung für Velos würde die Reduktion der Anzahl Fahrzeuge automatisch erreicht.

Fast 50 Prozent des Verkehrs auf der Seebrücke ist immer noch innerstädtischer, hausgemachter Verkehr. Viele Fahrzeuge auf der Seebrücke sind also nur für kurze Strecken innerhalb der Stadt Luzern unterwegs. Das Umsteigepotential auf das Velo und auf den öV, insbesondere mit einem leistungsstarken öV, ist dementsprechend gross.

Und auch beim Umstieg auf das Velo gibt es ein grosses Potential. Das Velofahren ist auf dem Schweizerhofquai und auf der Seebrücke nicht ungefährlich. Viele Velofahrer*innen meiden deshalb diese Strecke und fahren Auto statt Velo, schlichtweg weil sie Angst haben. Ebenfalls sind immer mehr Elektrobikes auf der Strasse unterwegs. Diese brauchen Platz, um die «normal» und damit langsamer fahrenden Velos überholen zu können. Mit einer kombinierten Bus-/Velospur kann eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein Umsteigeeffekt aufs Velo erreicht werden.

Kombiniert mit einer klaren Informationspolitik und der Bewusstseinsförderung, für den Weg in die Stadt auf die platzsparenden und umweltschonenden Verkehrsmittel umzusteigen, ist eine funktionierende Verkehrsmenge zu erreichen.

Mit der Umwidmung je einer Spur vom Bahnhofplatz über die Seebrücke und bis zum Luzernerhof in eine kombinierte Bus-/Velospur ist aber dem häufigsten Verkehrsteilnehmenden auf der Seebrücke, dem/der Fussgänger*in, noch nicht entsprechend Platz eingeräumt. Aus

diesem Grunde muss der Umbau der Seebrücke grundsätzlich angegangen werden. Dafür muss wohl das Trottoir je um einige Meter verbreitert werden.

Viele Städte weltweit bauen ihre Zentren um und werten den lokalen öffentlichen Raum auf. Dem Fuss- und Veloverkehr wird mehr Platz eingeräumt. Gerade auch die Corona-Krise hat gezeigt, dass wir vermehrt zu Fuss und per Velo unterwegs sind. Wenn es New York, Barcelona, Brüssel, Mailand und Berlin vormachen, ist es höchste Zeit, dass Luzern nachzieht.

Frye Urban
Stutz Hans
Arnold Valentin
Kurer Gabriela
Candan Hasan
Schuler Josef
Bucher Noëlle
Heeb Jonas
Estermann Rahel
Setz Isenegger Melanie
Brunner Simone
Fässler Peter
Zbinden Samuel
Koch Hannes
Muff Sara
Frey Maurus
Hofer Andreas
Ledergerber Michael
Schmutz Judith
Sager Urban