



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 1. Dezember 2020
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

P 242 Postulat Frey Monique und Mit. über mehr Platz für den umweltschonenden Verkehr vom Luzerner Bahnhofplatz bis zum Luzernerhof / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Monique Frey hält an ihrem Postulat fest.

Monique Frey: Eines vorneweg: Das Postulat ist ein Prüfauftrag, eine Anregung an den Regierungsrat, in einer Angelegenheit in seinem Zuständigkeitsbereich in einer bestimmten Weise vorzugehen. Mit einem Postulat hat der Regierungsrat die volle Entscheidungsfreiheit, er muss einzig später ausführen, wie sich etwas in eine bestimmte Richtung weiterentwickelt hat, wenn ihm der Prüfauftrag gegeben wurde. Deshalb bin ich sehr überrascht, dass der Regierungsrat das Postulat nicht entgegennehmen will. Er möchte also die Forderung weder im Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern aufnehmen noch in dem im Moment in Topf C des Strassenbauprogramm eingeteilten Vorhaben Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in Koordination mit dem Durchgangsbahnhof. Das kann es doch nicht sein. Für alle in Planungsprozessen Arbeitende ist doch klar, dass bei der Suche nach Lösungen der Fächer aufzumachen ist und Varianten in die Planung mit einbezogen werden müssen. Eine Planung ohne den von uns geforderten Prüfauftrag ist unseriös. Ich verstehe, dass natürlich nicht jede Kleinigkeit in die Planung mit einbezogen werden kann, aber wir schlagen hier doch keine Utopie vor. Dieses Thema war Teil der Spange Nord. Dort wurde klar definiert, wie stark die Verkehrsmenge durch die Spange Nord abnehmen würde und dass man dann im Bereich Bahnhofplatz bis Luzernerhof eine Spur für den öV benützen kann. Die Reduktion wurde ohne die Spange Nord fast erreicht. Vielleicht bezieht man sich aber noch auf alte Zahlen wie bei der Vernehmlassung zur Fluhmühlebrücke. Die Verkehrsanalyse der Spitzenzeiten, gemäss der der Verkehr laut Regierungsrat zu wenig abgenommen hat, ist nun auch unklar. Konnten die Spitzenzeiten gebrochen werden, oder hat der Regierungsrat recht? Unser Vorschlag muss so oder so in die Planung aufgenommen werden. Gerade mit einem stabilen öV und sicheren Velo- und Fussverkehrswegen ist es möglich, die Verkehrsspitzen zu brechen, und der Umstieg vom Auto auf ein anderes Verkehrsmittel wird erleichtert. Genau dies wird mit separaten Spuren ermöglicht. Zudem wurde die Pandemievorsorge bei den Pendlerströmen sicher nicht mit einberechnet. Klar ist, die Pendlerströme werden geglättet, Bürojobs erhielten noch flexiblere Arbeitszeiten, und so hat es zu den Spitzenzeiten weniger Pendler. Zusammen mit der G/JG-Fraktion halte ich an der Erheblicherklärung meines Postulats fest.

Franz Gisler: Die Querung des Seebeckens über die Seebrücke soll zugunsten des öV, der Velofahrenden und der Fussgänger umgebaut werden. Für die Autofahrenden soll nur noch eine Spur vorhanden sein. Dass es dabei zu Störungen kommen kann, nimmt die Postulantin bewusst in Kauf. Dass sich der Velofahrer an einer solchen Umgestaltung

finanziell nicht beteiligt, wird vollkommen ausgeblendet. Im Gegenteil, der Autofahrer, der mit seiner Verkehrssteuer alles finanziert, wird behindert und noch mehr zur Kasse gebeten. Bei der Sanierung der Seebrücke vor einigen Jahren hat man gesehen, was passiert, wenn eine Spur pro Fahrtrichtung fehlt. Der Verkehr kam in der ganzen Stadt zum Erliegen, inklusive öV. Das kann sich doch niemand ernsthaft als Dauerzustand wünschen. Die Corona-Krise führte nicht zu mehr Veloverkehr, wie es das Postulat behauptet, das belegen die Aussagen der Stadt Luzern. Im Vorstoss werden Vergleiche zu Welt-Grossstädten wie New York, Barcelona und weitere gemacht. Ausgeblendet wird, dass in diesen Städten bis zu acht Spuren pro Fahrtrichtung vorhanden sind. Fangen wir doch mit der Orientierung an diesen Merkmalen an. Die Grünen sind selber schuld, dass es keine Busspur über die Seebrücke gibt, denn sie haben bei der Beerdigung der Spange Nord mitgeholfen. Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Daniel Gasser: Mit dem Agglomerationsprogramm und dem Gesamtverkehrskonzept hat man in den letzten zehn Jahren unglaublich viel Zeit und Energie in eine effiziente Verkehrsplanung rund um die Stadt und die Agglomeration Luzern investiert. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Entwürfe war die Spange Nord. In dieser Planung wäre eine durchgehende Busspur auf der Seebrücke ein fester Bestandteil zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gewesen. Mit dem Entscheid der Volksabstimmung in der Stadt Luzern zur Lösung Spange Nord gilt es jetzt, die neue Ausgangslage zuerst einmal in eine Auslegeordnung zu bringen. Zu dieser Auslegeordnung gehört unter anderem die Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern, welche im Moment erarbeitet wird. Die entsprechenden Massnahmen und Konzepte aus dieser Strategie werden wir im Kantonsrat zu gegebener Zeit beschliessen. Massnahmen, wie sie das Postulat fordert, dürfen nur aufgrund einer Gesamtsicht getroffen werden. Im Vorstoss von Monique Frey vermissen wir diese Gesamtsicht. Obwohl wir selbstverständlich die Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs unterstützen, erachten wir das Postulat als Hüftschuss und können ihm nicht zustimmen. Aktuell sind nicht unkoordinierte Lösungsansätze, sondern ein Marschhalt gefragt. Innerhalb dieses Marschhaltes gilt es, unbedingt auch das Gesamtverkehrskonzept Agglomeration Luzern neu zu beurteilen. Wie an dieser Stelle schon mehrmals gesagt, ist für die CVP die Erreichbarkeit der Stadt zentral, und das mit jedem Verkehrsmittel. Diese Erreichbarkeit darf nicht mit losgelösten Aktionen und Massnahmen gefördert werden. Die CVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Martin Birrer: Auch wenn man der Meinung der Postulantin ist, dass die Seebrücke umstrukturiert werden sollte, so muss man doch eingestehen, dass die Seebrücke nicht zuoberst im Strassenbauprogramm steht. Deshalb kann man jetzt keine Wünsche anbringen. Auch hier gilt eine Priorisierung, und diese muss man respektieren. Der Verkehr über die Seebrücke hat leicht abgenommen, aber wir sind nicht der Meinung, dass man deshalb gleich Spuren zulasten des MIV streichen sollte. Im Weiteren ist es für uns störend, dass man jetzt Teile aus dem versenkten Spange-Nord-Projekt herausnehmen will. Darum lehnt die FDP-Fraktion das Postulat ab.

András Özvegyi: Das Thema des Postulats ist der Verkehr auf der Seebrücke und am Schweizerhofquai und die Frage, welcher Verkehr wie viel Platz erhalten soll. Aber immer wägt die GLP die Vor- und Nachteile einer Überweisung eines Vorstosses sachlich und sorgfältig ab. Bei diesem Postulat gibt es zwei kritische Punkte: Zum einen soll die Postulatsforderung zugunsten des Langsamverkehrs gebaut werden, aber wie, ist doch hier die Schwierigkeit. Tatsächlich überlegen Experten schon lange, wie man die Situation in diesem Perimeter verbessern könnte. Zum anderen ist die geforderte Spurumwidmung im Detail schwierig, weil der MIV und der öV sich am Ende der Strecke jeweils kreuzen müssen. Zu den positiven Punkten des Postulats: Die Mobilitätsstrategie der Stadt richtet sich nach der Flächeneffizienz der Verkehrsmittel. Die Postulatsforderung deckt sich damit, eine Busspur kombiniert mit Velo erfüllt dies. Zudem ist diese Strecke für Velofahrende eine der gefährlichsten, und eine Verbesserung der Sicherheit ist hier dringend nötig. Die Forderung des Postulats ist auch die Forderung der Stunde, nämlich dem öV mehr Zuverlässigkeit zuzugestehen. Wenn man das Anliegen umsetzen würde, gäbe es ausserdem eine

Umlagerung auf den Veloverkehr, was ein kantonales Ziel ist. Dieses ist im Richtplan und im Agglomerationsprogramm formuliert. Somit zeigt sich für uns, dass die Chancen des Postulats überwiegen, auch wenn bis zur Umsetzung einige Herausforderungen zu meistern wären. Wo ein Wille ist, ist aber auch ein Weg. Die GLP-Fraktion stimmt für die Erheblicherklärung.

Marcel Budmiger: Ich bin etwas erstaunt über die Emotionalität, mit der das Thema behandelt wird. Die Wortwahl einiger Leute war nicht gerade angemessen, da es doch lediglich um einen Prüfauftrag geht, um etwas zu planen, das der Kanton selber schon einmal geplant hat. Das ist kein Hirngespinnst. Ich stimme Franz Gisler zu, dass es schon einmal eine Sperrung von zwei Spuren gegeben hat. Aber damals waren die Spuren nicht für den öV und die Velos reserviert, sondern man hat einfach zwei von vier Spuren ganz gesperrt. Das war die viel radikalere Variante als die im Postulat zur Prüfung vorgeschlagene. Die jetzige Ständerätin Andrea Gmür hatte sogar einen Baustopp und die Beibehaltung der zwei Spuren gefordert, doch dies wurde nicht umgesetzt. Wir sind jetzt wieder bei vier Spuren. Die Zahlen zeigen, dass zwei Spuren für Bus und Velo sehr wohl möglich wären. Am Ende der Bauphase hat sich gezeigt, dass die Leute auf den Bus und das Velo umgestiegen sind und sich arrangiert haben. Nach ein, zwei Tagen Stau hat es sich mit insgesamt nur zwei Spuren wieder eingependelt. Die Erfüllung der Forderung des Postulats wäre also sehr wohl möglich. Ich glaube, die Busspur wollte man bei der Spange Nord nur zur Besänftigung. Jetzt, wo dieses Projekt vom Tisch ist, möchte man das nicht mehr umsetzen. Daniel Gasser fordert, dass man die Busspur als Teil der Spange Nord ruhen lässt. Dann sollte man aber konsequenterweise auch die Fluhmühlebrücke beerdigen, denn auch diese war Teil der Spange Nord, und darüber will man weiter diskutieren. Ich bitte Sie, das Postulat erheblich zu erklären. Es ist ein Prüfauftrag, mit dem man das Projekt des Kantons wieder in das Gesamtverkehrskonzept aufnehmen würde. Man würde schauen, ob es möglich ist, mit den geltenden Zahlen den Langsamverkehr und den öV dort zu fördern. Dies wollen hier ja alle bis auf die SVP.

Korintha Bärtsch: Damit wir 2050 bei netto null CO₂-Emissionen sind, müssen wir auch beim Verkehr einiges umbauen, einiges bewirken und konkret den Veloverkehr fördern. Die Förderung des Veloverkehrs ist in diversen Planungsinstrumenten ein kantonales Ziel, das hat András Özvegyi bereits ausgeführt. Bei Pro Velo wird immer wieder gesagt, dass die gefährliche Velostrecke Schweizerhofquai–Seebrücke–Bahnhofplatz die Leute vom Velofahren abhält. Viele Personen trauen sich nicht, über die Seebrücke zu fahren, und viele Eltern der rechten Seeseite verbieten ihren Kindern, mit dem Velo in die Kantonsschule zu fahren. Es entspricht leider einem Trend, dass immer weniger Jugendliche Velo fahren. Genau hier müsste man ansetzen, sonst sitzen die Jugendlichen erst wieder auf ein Velo, wenn sie als Senior oder Seniorin ein E-Bike kaufen. Dass die Strecke Alpenquai–Bahnhofplatz–Schweizerhofquai tatsächlich nicht ganz ungefährlich ist, zeigen leider auch die Unfallstatistiken. So ist der Abschnitt auch im Radroutenkonzept von 2009 als bestehende Anlage mit Verbesserungsnotwendigkeit ausgewiesen. Es bestehen unfallträchtige Knoten und Abschnitte. Bei der Sanierung des Schweizerhofquais im Jahr 2010 hat man aber nur das Minimum gemacht, und die Unfallschwerpunkte wurden nicht saniert. Leider hat es auch in den letzten Jahren wieder einen tödlichen Velounfall gegeben. Es besteht immer noch grosser Handlungsbedarf bezüglich der Velosicherheit auf dieser Strecke. Auch hier ist es schade, dass der Regierungsrat den Erhalt der Leistungsfähigkeit des MIV höher gewichtet als die Verkehrssicherheit und Verbesserungen für die Velofahrenden. Es ist auf dieser Strecke eine Bankrotterklärung, einfach nichts zu tun. Bei der Umgestaltung des Durchmesserperrons beim Bahnhofplatz, welche jetzt konkret wird, da diese im Topf A ist, erwarten darum die Grünen, Jungen Grünen und die gesamte Stadtbevölkerung klare Verbesserungen in der Verkehrssicherheit und für den Veloverkehr. Weil niemand Denkverbote mag, dürfen der Regierungsrat und die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) gerne weiterdenken, was man ausgehend von der Durchmesserlinie bezüglich Seebrücke und Schweizerhofquai machen könnte.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Das Postulat von Monique Frey fordert, dass die Querung des Seebeckens Luzern vom Bahnhofplatz über die Seebrücke bis zum Luzernerhof zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs umgebaut werden soll. Es heisst nicht, dass die Regierung das im weiteren Vorgehen prüfen kann, sondern es steht «soll». Das lehnen wir heute ab, aber wir gehen weiter vorwärts. Mobilität ist ein Dauerthema. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Agglomerationszentrum Luzern ist ein gemeinsames Konzept der Stadt Luzern, der Agglomerationsgemeinden, von LuzernPlus, des VVL und des Kantons. Es zeigt auf, wie die Verkehrssituation für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der Projekte Bypass und Durchgangsbahnhof Luzern verbessert und die Erreichbarkeit Luzerns gewährleistet werden kann. Es gibt eine überregionale Optik. Ein zentrales Projekt, nämlich die Spange Nord, ist aus dem GVK herausgebrochen, und dazu wird es noch eine Abrechnungsbotschaft im nächsten Frühling und einen Planungsbericht geben. Nun müssen wir neu anfangen und können jetzt nicht eine Einzelmassnahme trotzdem umsetzen. Wir müssen nochmals an den Start zurück und die neue Situation analysieren. Das Mobilitätskonzept Zukunft Mobilität Luzern trägt dazu bei. Wir prüfen die verschiedenen Planungsinstrumente und die Herausforderungen der verschiedenen Räume im Kanton und stimmen das frisch aufeinander ab, und dann kommt die Umsetzungsebene, welche Projekte wir also genau verwirklichen können. Es ist also eine logische Konsequenz der Ablehnung der Spange Nord, dass wir die Situation nochmals frisch anschauen müssen. Zu diesem Zeitpunkt werden wir sicher wieder die Seebrücke anschauen und was die Auswirkungen über die Stadt hinaus sind. Wir müssen die Rangabfolge einhalten, den Prozess vernünftig gestalten und die übergeordnete Sicht wahren. Auch das nächste Bauprogramm 2023–2026 über die Planung und Realisierung, das Ihr Rat beraten wird, wird den Ausschlag geben, für welche Projekte wir die finanziellen Mittel einsetzen könne. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

Der Rat lehnt das Postulat ab.