

## Stellungnahme

zur

### Volksmotion

### Nr. 126 2012/2016

von Markus Schulthess, Markus Schmid  
und Mitunterzeichner/innen namens des  
Quartiervereins Hirschmatt-Neustadt  
vom 22. Oktober 2013  
(StB 89 vom 5. Februar 2014)

<p><b>Mediensperfrist</b> <b>19. Februar 2014</b> <b>16.00 Uhr</b></p>
--

### Kein Mehrverkehr auf der Moosstrasse, dem Bundesplatz und der Zentralstrasse

Der Stadtrat nimmt zur Volksmotion wie folgt Stellung:

Die Busspur an der Pilatusstrasse soll von der Morgartenstrasse zum Bahnhof verlängert werden. Dank der neuen Busspur können die hohen Verlustzeiten der über 100 Busse pro Richtung in den Hauptverkehrszeiten um bis zu drei Minuten pro Kurs reduziert werden. Da Verspätungen immer die ganze Linie betreffen, ist diese Massnahme besonders wirksam. Für die Fahrgäste von rund drei Viertel aller Buslinien in der Stadt Luzern bedeutet dies eine deutliche Verbesserung der Einhaltung der Fahrpläne und Anschlüsse. Damit die Busspurverlängerung realisiert werden kann, werden Autofahrende künftig nicht mehr über die Pilatusstrasse, sondern über die Zentralstrasse zum Bahnhof gelangen. Dadurch nimmt der Verkehr auf der Moos- und Zentralstrasse um 15 Prozent zu. Es kommt zu Veränderungen der Lärmbelastung von kleiner als 1 dBA. Der CO<sup>2</sup>-Ausstoss erhöht sich um 1 Prozent, konkret um 2 Tonnen, auf total 200 Tonnen des CO<sup>2</sup>-Anteils des Verkehrs der gesamten Innenstadt. Die geplanten Massnahmen im Bereich Moosstrasse/Bundesplatz sollen dafür sorgen, dass der Mehrverkehr auf diesen Abschnitten bewältigt werden kann und sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

In der Volksmotion wird der Stadtrat gebeten, in einem Planungsbericht aufzuzeigen, wie die folgenden Massnahmen umgesetzt werden können:

- Durchgehende Busspur an der Pilatusstrasse ohne Umleitung des motorisierten Verkehrs über die Moosstrasse, Bundesplatz, Zentralstrasse (beispielsweise via Lichtsignalsteuerung)
- Eine städtische Verkehrsplanung, bei welcher auch die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt werden
- Keine Verlagerung des motorisierten Verkehrs in die Wohnquartiere
- Einführung von flächendeckendem Tempo 30 im ganzen Quartier

Bei der Umgestaltung Bundesplatz und der Verlängerung der Busspur an der Pilatusstrasse handelt es sich um ein Projekt aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation. Der Stadtrat hat dem Agglomerationsprogramm im November 2011 zugestimmt und hatte Kenntnis von dieser Massnahme. Der Grosse Stadtrat wurde über diese Massnahme am 14. Juni 2012 mit Bericht 17/2012 „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)“ sowie mit der Stellungnahme vom 11. Juli 2012 auf das Postulat 302, Nico van der

Heiden und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Ali R. Celik namens der G/JG-Fraktion, vom 5. März 2012: „Eine durchgehende Busspur vom Pilatusplatz bis zum Luzernerhof“ informiert. Dieses Postulat wurde am 27. September 2012 vom Parlament überwiesen. Die Stadt Luzern, der Kanton Luzern, der Verkehrsverbund Luzern und LuzernPlus haben das Projekt gemeinsam erarbeitet. In einem ersten Schritt werden im Frühling 2014 im Bereich Moosstrasse/Bundesplatz Massnahmen umgesetzt, welche den Verkehrsfluss verbessern und die Sicherheit an einem Unfallschwerpunkt der Stadt erhöhen. Erst in einem zweiten Schritt, und nur sofern im Rahmen des geplanten Monitorings festgestellt werden kann, dass sich im Bereich Bundesplatz die Verkehrssicherheit durch die Umgestaltung verbessert hat und die Leistungsfähigkeit sichergestellt ist, wird die Verlängerung der Busspur an der Pilatusstrasse von der Morgartenstrasse bis zum Bahnhof eingeführt. Dies wird frühestens im Sommer 2014 der Fall sein.

Der Stadtrat geht im Folgenden auf die in der Volksmotion aufgezählten Massnahmen ein:

*Zu Massnahme a:*

*Durchgehende Busspur an der Pilatusstrasse ohne Umleitung des motorisierten Verkehrs über die Moosstrasse, Bundesplatz, Zentralstrasse (beispielsweise via Lichtsignalsteuerung)*

In der Abendspitze beträgt die Grünzeit an der Pilatusstrasse in Richtung Bahnhof pro Umlauf rund 30 Sekunden. Zur Erreichung der maximalen Kapazität und der minimalen mittleren Wartezeiten sind die Signalgeber der beiden Fahrstreifen beim Bahnhofplatz synchron geschaltet. Dadurch können auf beiden Fahrstreifen die 30 Sekunden Grünzeit optimal ausgenutzt werden. Damit es zu keinen Behinderungen durch den Spurwechsel mehr käme, müssten für diese beiden Fahrstreifen separate Phasen geschaltet werden. Bei einer Aufteilung dieses Verkehrsstroms in zwei Phasen, die dann nacheinander folgen und die 30 Sekunden Grünzeit teilen müssten, würde sich die Kapazität auf beiden Fahrstreifen stark reduzieren. Eine Reduktion der Kapazität der Pilatusstrasse vom Pilatusplatz bis zum Bahnhofplatz würde aber die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in der Stadt Luzern sehr stark beeinträchtigen. Zudem würden durch neue Verkehrsbeziehungen Behinderungen im Netz für den öffentlichen und individuellen Verkehr entstehen, deren Auswirkungen schwer abzuschätzen sind, wie z. B. eine Überlastung des Bundesplatzes, mit grossräumigen Auswirkungen auf das Gesamtsystem. Für den Stadtrat kommt deshalb eine Reduktion der Kapazität nicht in Frage. Zudem widerspricht dies auch der Zielsetzung des Projekts „Verlängerung Busspur Pilatusstrasse“, dass an den Knoten und im Gesamtsystem eine hohe Verkehrsqualität sichergestellt werden muss. Die Einführung der durchgehenden Busspur an der Pilatusstrasse setzt die Umleitung des motorisierten Verkehrs voraus, da sonst die heutigen Verkehrsmengen nicht mehr verarbeitet werden können.

*Zu Massnahme b:*

*Eine städtische Verkehrsplanung, bei welcher auch die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt werden*

2010 haben die Stimmberechtigten Ja gesagt zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Es verpflichtet den Stadtrat, dafür zu sorgen, dass Mehrverkehr umweltfreundlich mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr bewältigt wird und der motorisierte Individualverkehr nicht über das heutige Ausmass ansteigt. Zudem sollen abseits der Hauptverkehrsachsen konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden. Das kommunale Verkehrsnetz soll so entwickelt und betrieben werden, dass Durchgangsverkehr vermieden werden kann und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

In der Mobilitätsstrategie des Stadtrates sind nebst der verkehrspolitischen Ausrichtung auch konkrete Zielsetzungen und Massnahmenpläne für die Zeithorizonte 2015, 2020 und 2035 enthalten. Darin ist ersichtlich, dass u. a. die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt und die Umgestaltung Bundesplatz sowie die Verlängerung der Busspur an der Pilatusstrasse auf die Mobilitätsstrategie abgestützt sind. Die entsprechende Teilstrategie öffentlicher Raum hat das Ziel, in der Stadt Luzern viele attraktive öffentliche Räume zu bieten und die Lebensqualität in den Quartieren zu verbessern. Im Rahmen der Stadtteilkonferenzen im Frühling 2014 stellt die Stadt den Quartierkräften die Mobilitätsstrategie vor und holt ihre Anliegen zum Gesamtverkehrskonzept für das Agglomerationszentrum Luzern ein. Zu den städtischen Quartierkräften gehören neben den Quartiervereinen auch die Kirchen, Schulen, Wohn- und Baugenossenschaften und weitere Organisationen und Gruppen, die für das Quartierleben wichtig sind.

In Ergänzung zu diesen Informationen über die gesamtstädtische Verkehrsplanung werden bei Einzelprojekten wie beispielsweise im Projekt „Gesamterneuerung Hirschmatt“ die Anwohnerinnen und Anwohner mit einbezogen. Sie werden frühzeitig und umfassend über die Pläne und die damit verbundenen Auswirkungen im Quartier informiert, um ihnen die Gelegenheit zu geben, sich mit spezifischen Anliegen in die Detailplanung einzubringen.

*Zu Massnahme c:*

*Keine Verlagerung des motorisierten Verkehrs in die Wohnquartiere*

Die Obergrund-, Bundes-, Moos- und Zentralstrasse gehören zum Basisnetz der Stadt Luzern. Dieses Basisnetz dient der grösstmöglichen Entlastung des Quartierstrassennetzes und soll möglichst wirtschaftlich genutzt werden. Es ist deshalb so zu betreiben, dass darauf ein Maximum an Personen und Gütern transportiert werden kann. Grundsätzlich geht es darum, das Netz mit einer hohen Leistungsfähigkeit, aber auch mit der gebührenden Beachtung der Verkehrssicherheit und der Anliegen des nicht motorisierten Verkehrs zu betreiben. Im Gegensatz zum Basisnetz hat das Quartierstrassennetz die Erschliessung aller bebauten und bebaubaren Parzellen sicherzustellen. Die Leistungsfähigkeit ist dort nicht massgebend. Die

Quartierstrassen bilden das Wohnumfeld. Sie sollen das Leben im Quartier, das Wohnen und die Begegnung unterstützen.

Die Verlängerung der Busspur an der Pilatusstrasse führt zu einer Verkehrsverlagerung auf den Hauptverkehrsachsen, aber nicht zu Mehrverkehr auf den Quartierstrassen. Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität sowie in der Mobilitätsstrategie des Stadtrates ist aber auch festgehalten, dass Wohnquartiere verkehrsberuhigt werden sollen. Um die durch die Busspur an der Pilatusstrasse zu erwartenden negativen Auswirkungen des Mehrverkehrs auf der Moos- und Zentralstrasse zu mindern, sieht der Stadtrat im Gebiet Moosstrasse/Bundesstrasse Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Einführung von Tempo 30 auf der Moosstrasse vor. Zudem sind in der Mobilitätsstrategie des Stadtrates weitere Massnahmen geplant, die die Innenstadt weitgehend vom Durchgangsverkehr befreien.

*Zu Massnahme d:*

*Einführung von flächendeckendem Tempo 30 im ganzen Quartier*

Der Stadtrat vertritt generell eine positive Haltung gegenüber Tempo-30-Zonen. Das gilt auch für das Hirschmatt-/Neustadtquartier, welches an die Moosstrasse, die Bundesstrasse und den Bundesplatz angrenzen. Von Tempo 30 ausgenommen sind die Strassen der Hauptverkehrsachsen in diesen Quartieren. Das sind namentlich die Kantonsstrassen Obergrundstrasse, Zentralstrasse, Pilatusstrasse und Bundesstrasse sowie die Hirschmattstrasse und die Moosstrasse als Gemeindestrassen 1. Klasse. Nebst der Strassenhierarchie haben das Erscheinungsbild sowie die klare Verkehrsorientierung dieser Strassen den Ausschlag dafür gegeben, diese bei der Realisierung der angrenzenden Tempo-30-Zonen nicht einzubeziehen, sondern als Zonengrenze zu verwenden.

Das Postulat 68, András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 3. Mai 2013: „Umsetzung Tempo 30 für die Moosstrasse“ wurde am 27. Juni 2013 vom Parlament überwiesen. In seiner Stellungnahme hat der Stadtrat zugesichert, die Einführung von Tempo 30 auf der Moosstrasse zu prüfen. Das in der Zwischenzeit realisierte verkehrstechnische Gutachten kommt zum Schluss, dass Tempo 30 auf der Moosstrasse zweckmässig und verhältnismässig ist. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Temporeduktion werden als gegeben erachtet und die Umsetzung wird empfohlen. Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Moosstrasse werden die gefahrene Geschwindigkeit konstanter, das bereits tiefe Geschwindigkeitsniveau nachhaltig gesichert und eine vorsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise gefördert. Die Lärmimmissionen können insbesondere in der sensiblen Nachtzeit reduziert werden. Zudem ist zu erwarten, dass die einzelnen Spitzen zurückgehen. Die neue Höchstgeschwindigkeit fördert die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Die Verkehrssicherheit verbessert sich. Der Stadtrat publiziert im Februar 2014 die entsprechende Verkehrsanordnung im Kantonsblatt.

Zum Thema der Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen in Ortszentren wurde auf Kantonsebene im Mai 2013 ein Vorstoss eingereicht. Der Stadtrat wird im Hinblick auf weitere mögliche Tempo-30-Abschnitte auf dem übergeordneten Strassennetz im Quartier sowie insbesondere auf den entsprechenden Kantonsstrassen-Abschnitten den Entscheid des Kantonsrates abwarten und erachtet daher die Prüfung weiterer Tempo-30-Abschnitte aktuell nicht als zweckmässig.

Zusammenfassend stellt der Stadtrat fest: Die in der Volksmotion geforderten Massnahmen sind aus Sicht des Stadtrates nicht umsetzbar (a), die Anliegen bereits erfüllt (b und c) oder – soweit möglich und vom Stadtrat als zweckmässig erachtet (d) – eingeleitet. Vor diesem Hintergrund möchte der Stadtrat auf einen Planungsbericht verzichten. Zudem würde die Erarbeitung eines Planungsberichts die dringende Massnahme zur Behebung der hohen Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr an der Pilatusstrasse um mindestens ein Jahr verzögern.

**Der Stadtrat lehnt die Volksmotion ab.**

Stadtrat von Luzern





## **Volksmotion Nr. 126 2012/2016**

Eingang Stadtkanzlei: 22. Oktober 2013

### **Kein Mehrverkehr auf der Moosstrasse, dem Bundesplatz und der Zentralstrasse**

Gestützt auf Art. 16 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 reichen die unterzeichnenden Stimmberechtigten nachstehende Volksmotion ein:

Für die Verlängerung der Busspur an der Pilatusstrasse wollen Stadt und Kanton den motorisierten Verkehr Richtung Bahnhofplatz über die Moosstrasse, den Bundesplatz und die Zentralstrasse umleiten.

Dies führt zu

- 25 % Mehrverkehr auf der Moosstrasse, Bundesplatz und Zentralstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof
- 15 % Zunahme des gesamten motorisierten Verkehrs auf der Moosstrasse, Bundesplatz und Zentralstrasse
- Mehr Lärm und Abgase für die Anwohner
- Erhöhter Gefährdung von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen

Wir lehnen diese Verlagerung des motorisierten Verkehrs mitten durch das Wohnquartier ab und verlangen vom Stadtrat in einem Planungsbericht aufzuzeigen, wie die folgenden Massnahmen umgesetzt werden können:

- Durchgehende Busspur an der Pilatusstrasse ohne Umleitung des motorisierten Verkehrs über die Moosstrasse, Bundesplatz, Zentralstrasse (beispielsweise via Lichtsignalsteuerung)
- Eine städtische Verkehrsplanung, bei welcher auch die Interessen der Anwohner berücksichtigt werden
- Keine Verlagerung des motorisierten Verkehrs in Wohnquartiere
- Einführung von flächendeckendem Tempo 30 im ganzen Quartier

Markus Schulthess, Markus Schmid  
und Mitunterzeichner/innen  
namens des Quartiervereins Hirschmatt-Neustadt