



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zur

Motion

Nr. 140 2004/2008

von Katharina Hubacher
namens der GB/JG-Fraktion
vom 15. Mai 2006

**Wurde anlässlich der
24. Ratssitzung vom
28. September 2006 als
Postulat überwiesen.**

Flankierende Massnahmen zum Schutz der AnwohnerInnen vor zusätzlichem Verkehr nach der Tieflegung der Zentralbahn

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

In der Motion wird erwähnt, dass die Tieflegung der Zentralbahn absehbar sei. Mit der Tieflegung einher geht die Aufhebung der Niveauübergänge der Zentralbahn, was, so die Motion weiter, zur Eliminierung von Verkehrsbehinderungen führen werde. Es bestehe dadurch die Gefahr, dass zusätzlicher Verkehr angezogen werde und das Verkehrsaufkommen auf ungeeigneten Quartierstrassen zunehme. Der Stadtrat wird beauftragt, flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzubereiten, in die Projektierung der Tieflegung der Zentralbahn einzubringen und diese nach der Tieflegung umzusetzen, um die drohende Belastung der Quartiere durch zusätzlichen Durchgangsverkehr zu vermeiden. Als gefährdete Routen werden der Weg von der Allmend über die Moosmattstrasse ins Tribschenquartier und der Verkehr von Horw über Hubelmatt und die Sternmattstrasse genannt.

Wie in der Motion richtig erwähnt wird, haben die heutigen Niveauübergänge der Zentralbahn beim Steghof, der Moosmattstrasse, der Horwerstrasse und der Eichwaldstrasse Verkehrsbehinderungen zur Folge. Diese Verkehrsbehinderungen verursachen namentlich auf der Horwerstrasse, welche als Kantonsstrasse eine Hauptverkehrs- oder verkehrorientierte Strasse ist, Verkehrsstaus. Besonders negativ sind die Folgen dieses Staus für den öffentlichen Verkehr (Buslinie 20), besonders zu leiden haben unter den Folgen aber die Anwohnenden, welche einer massiven Belastung an Luftschadstoffen ausgesetzt sind. Wenn man zudem bedenkt, dass der Rückstau zu den Hauptverkehrszeiten sogar Auswirkungen auf den Verkehr in der Obergrundstrasse haben kann und dass neben dem Individualverkehr, den man auf dieser Hauptachse kanalisieren will, auch die Buslinie 1 davon betroffen ist, wird die Aufhebung der Niveauübergänge vor allem positive Auswirkungen haben. Sowohl die Quartierbewohnenden als auch die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs werden dies zu schätzen wissen. Für die Quartierbewohnenden kommt dazu, dass die heute starke Trennwirkung der

Stadt Luzern
Sekretariat Grosser Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 13
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch
www.StadtLuzern.ch

0d24bf1f85e44382a4bb26d98780d34c

Bahnlinie wegfallen wird, womit sich eine ganz neue Quartieridentität entwickeln kann.

Die Motionärin befürchtet nun, dass sich dadurch Mehrverkehr, namentlich durch das Moosmattquartier, ergebe. Dazu ist anzufügen, dass sowohl die Horwerstrasse als auch die Bireggstrasse und der Geissensteinring, welche die Zufahrten zum Bahnübergang Steghof bilden, verkehrsorientierte Strassen sind und zum übergeordneten Strassennetz der Stadt Luzern gehören. Auf diesen Strassen soll der Verkehr möglichst gut zirkulieren können, sodass er nicht auf nutzungsorientierte Quartierstrassen ausweicht.

Die leistungsbestimmenden Elemente im Strassennetz sind die wichtigen Kreuzungen. Bezogen auf die erwähnten Strassen sind der Verkehrsknoten Eichhof für die Horwerstrasse und die Eichwaldstrasse sowie der Paulusplatz für die Bireggstrasse massgebend. Vor beiden Kreuzungen bildet sich zu den Hauptverkehrszeiten schon heute ein beträchtlicher Rückstau, der von den beschränkten Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen herrührt. Die Wartezeit für den Verkehr wird dadurch insgesamt nicht abnehmen, lediglich die Lage des Staus wird sich verändern. An der Horwerstrasse soll mit der neu zu erstellenden Lichtsignalanlage beim Knoten Eichhof allerdings versucht werden, den Bus so gut als möglich zu bevorzugen, was auf dieser Hauptverkehrsstrasse zu einer zeitweise erhöhten Kapazität führen kann. Diese zeitweise erhöhte Kapazität kann in einem geringen Ausmass tatsächlich zusätzlichen Verkehr anziehen, was diesen tendenziell dazu bewegen kann, nicht mehr durch das Moosmatt-/Neustadtquartier zu fahren. Entgegen den Befürchtungen der Motionärin ist also damit zu rechnen, dass die Quartierstrassen durch die wegfallenden Niveauübergänge entlastet werden, wovon vor allem die Anwohnenden profitieren werden.

Ein zusätzlicher Schutz der Quartiere Moosmatt bzw. Neustadt durch verkehrsberuhigende Massnahmen könnte lediglich durch sogenannte „harte“ Massnahmen erreicht werden. Als solche sind Einfahrtssperren in Form von Fahrverboten oder die Unterbrechung von Strassen denkbar. Gegenüber den sogenannten „weichen“ Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wie Tempo 30 oder bauliche Versätze im Strassenraum, welche dazu geeignet sind, eine quartierverträgliche Fahrweise zu bewirken, lässt sich durch die „harten“ Massnahmen die Verkehrsmenge beeinflussen. Die Folgen solcher „harter“ Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind aber meist Umwegfahrten und damit eine grössere Verkehrsleistung, verbunden mit erhöhten Verkehrsemissionen.

Bei den in der Motion erwähnten Verkehrsrouten von der Allmend über die Moosmattstrasse zum Geissensteinring und weiter zum Tribtschenquartier, welche infolge Wegfalls der Niveauübergänge stärker belastet würden, handelt es sich übrigens um Verkehrswege, die nicht über die Zentralbahn führen und somit schon heute keine Behinderung durch geschlossene Bahnschranken aufweisen. Will man diese Routen vom Verkehr entlasten, wird dies nur möglich sein mit dem Bau einer direkten Verbindung zwischen Tribtschenquartier und Grosshof. Als Spange Süd ist eine solche Verbindung im Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern vorgesehen. Der Stadtrat unterstützt das Agglomerationsprogramm, weil dieses

namentlich die Wohnquartiere entlasten wird. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung soll unter der Federführung des Kantons nun geprüft werden, ob die genannte Spange Süd auch ohne vorherige Realisierung des Bypasses zu einer Verkehrsreduktion im Moosmattquartier und auf der heute stark belasteten Achse Obergrundstrasse–Bundesstrasse führen kann.

Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Stadtrat von Luzern
StB 902 vom 6. September 2006

