Verkehr: Stadt schlägt Alarm

MOBILITÄT Die Stadt Luzern will ein neues Gesamtverkehrskonzept erarbeiten. Geplant sind Lösungen für die nächsten 20 Jahre.

OLIVIA STEINER
olivia.steiner@luzernerzeitung.ch

«Verkehr ist das grösste ungelöste Problem in der Stadt Luzern.» Dies sagte Stadträtin Ursula Stämmer gestern an einer Medienkonferenz zum geplanten Gesamtverkehrskonzept. Die Stadt Luzern sei nicht mehr zuverlässig erreichbar, was die Sicherheit, die Lebensqualität und das wirtschaftliche Wachstum beeinträchtige. «Und es kommt noch schlimmer: Bis 2030 wird der motorisierte Individualverkehr um 20 Prozent zunehmen, der öffentliche Verkehr gar um 40 Prozent.»

Um dieser Verkehrszunahme zu begegnen, plant die Stadt Luzern gemeinsam mit dem Kanton, dem Verkehrsverbund Luzern und dem Gemeindeverband Luzern Plus ein Gesamtverkehrskonzept. Dieses soll mittelfristige Lösungen bereitstellen, mit denen die Zeit bis zur Realisierung der Schlüsselprojekte Bypass und Tiefbahnhof (frühestens 2030) überbrückt werden kann. Die Ausarbeitung dieses Konzepts kostet insgesamt 742 500 Franken, wobei sich die Stadt mit 442 500 Franken an den Kosten beteiligt.

Ziel des geplanten Konzepts ist es, die Kapazität auf den bestehenden Strassen und Schienen bis 2030 um 30 Prozent zu erhöhen. Die vorhandene Verkehrsfläche – Strassen, Schienen, Parkplätze et cetera – soll also nicht vergrössert werden. Das Konzept konzentriert sich auf die neuralgischen Stellen bei Pilatus-, Kasernen-, Paulus-, Bundes-, Bahnhof- und Löwenplatz sowie Luzernerhof. Aber auch die Auswirkungen auf die ganze Agglomeration werden einbezogen. Zudem sollen die Verkehrssicherheit, die Attraktivität von ÖV und Langsamverkehr sowie die Lebensqualität verbessert werden.

Werden Parkplätze teurer?

Als mögliche Massnahmen könne sich die Stadt etwa zusätzliche Busspuren, eine Verteuerung von Parkplätzen, veränderte Ampelschaltungen, sicherere Velowege oder Kampagnen fürs Velofahren denken. In welche Richtung die Massnahmen generell laufen sollen, ist für Stämmer klar: «Der ÖV muss fliessen können und der Langsamverkehr attraktiver werden. Darin wird die Lösung bestehen müssen.» Dies nicht nur, weil das Stimmvolk entschieden hat, den künftig entstehenden Mehrverkehr über ÖV und Langsamverkehr abzufangen, sondern auch aufgrund des grossen Potenzials des Langsamverkehrs.

Denn: 12 Prozent aller Auto- und 20 Prozent aller Busfahrten sind nicht länger als 1 Kilometer. 34 Prozent der Auto- sowie 60 Prozent der Busfahrten sind bis zu 3 Kilometer lang. «Diese Wege könnten idealerweise zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden, was die Strassen massiv entlasten würde», so Stämmer: «Ich will das Auto nicht als schlechtes Verkehrsmittel bezeichnen, aber jede Person sollte sich besser überlegen, welches Transportmittel für eine Strecke am meisten Sinn macht.»

Quartiere werden einbezogen

Einen wichtigen Punkt des Gesamtverkehrskonzepts sieht die Stadt darin, dass es umfassend ist. So werden auch bereits geplante Massnahmen einbezogen. Dies sind etwa die Pläne zu einer neuen Verkehrsführung am Seetalplatz, das neue Buskonzept mit Umsteigeknoten, das Bauprogramm Kantonsstrassen oder die Tieflegung der Zentralbahn. Alle diese Lösungen und ihre Auswirkungen sollen nun in eine umfassende Analyse integriert werden, um weitere Massnahmen planen zu können.

«Der Langsamverkehr muss attraktiver werden.»

URSULA STÄMMER, STADTRÄTIN

Ebenfalls in die Planung einbezogen wird ein Begleitgremium mit Vertretern von Verbänden, Quartiervereinen und politischen Parteien. «Diese werden insbesondere in die Schwachstellenanalyse einbezogen, denn sie wissen am besten, wo der Schuh drückt», so Roland Koch, Bereichsleiter Verkehr und Infrastrukturprojekte. Aber auch bei der Erarbeitung des Zielzustands würden die Begleitgruppen teilnehmen.

Konkrete Massnahmen, wie die gesetzten Ziele erreicht werden können, sind aber noch keine beschlossen. Zuerst werden eine Analyse der Schwachstellen mit Verkehrszählungen und ein Gesamtverkehrsmodell erarbeitet. Anschliessend wird der Wunschzustand mit der Verteilung des Verkehrs auf die diversen Transportmittel definiert. Konkrete Lösungsvorschläge sollen bis Ende 2013 vorliegen. Umgesetzt werden die Ideen frühestens ab 2014.

Laufend Sofortmassnahmen

Auf die Frage, ob Luzern bis zur Ausarbeitung des Gesamtkonzepts im Stau stecken bleibt, sagt Stadtingenieur Martin Bürgi: «Wir setzen laufend Sofortmassnahmen um. Dazu zählt etwa die Veloförderung, wo die Stadt die nächsten drei Jahre je 150 000 Franken gesprochen hat.» Eine Entlastung bringe zudem die tiefgelegte Zentralbahn. Auf dem Zentralbahntrassee wolle man bis 2013/14 eine Achse für den Langsamverkehr zur Verfügung stellen. «All dies sind Lösungen, die bereits umgesetzt werden», so Bürgi.