



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
7. Juni 2018
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 166

Cyrell Studer Korevaar und Nora Peduzzi
namens der SP/JUSO-Fraktion
vom 4. Dezember 2017
(StB 277 vom 16. Mai 2018)

Keine weitere Aufrüstung auf Luzerns Strassen – Mehr Klimaschutz und Sicherheit für zu Fuss Gehende und Fahrradfahrende

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In der Interpellation werden Fragen zum Fahrzeugmix des Individualverkehrs in der Stadt Luzern gestellt. Insbesondere interessiert der Anteil der «Sport Utility Vehicles», abgekürzt SUV. Die Abklärungen des städtischen Tiefbauamts zusammen mit LUSTAT Statistik Luzern, dem Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern und unter Beizug der Daten des Bundesamtes für Statistik zeigten, dass es keine Statistik gibt, die SUV konkret ausweist. Es war deshalb nicht möglich, diesen Personenwagentyp statistisch für das Gebiet der Stadt Luzern aus den vorhandenen Daten herauszufiltern. Tatsächlich existiert auch keine eindeutige, genaue Definition von SUV. Gemäss Wikipedia sind SUV oder Geländelimousinen Personenwagen mit Allradantrieb und viel Bodenfreiheit, mit dadurch erhöhter Geländegängigkeit und mit einer Karosserie, die an das Erscheinungsbild von Geländewagen angelehnt ist, und die einen Fahrkomfort ähnlich dem einer Limousine bieten. Der Verband Auto Schweiz entscheidet dagegen bei jedem Modell aufgrund einer Gesamtbetrachtung, ob es der Kategorie SUV zugeordnet wird. Laut einem Artikel in der «NZZ am Sonntag» vom November 2017¹ sind die «sportlich» angehauchten Geländewagen so populär wie nie zuvor, obwohl sie rund 20 Prozent mehr verbrauchen als herkömmliche Autos. In dem Artikel spricht Automobilprofessor Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen gar von einer «Volksbewegung». Nirgendwo seien die SUV beliebter als in der Schweiz, wo im Jahr 2017 in den ersten neun Monaten 33 Prozent aller Neuwagen SUV waren.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

Zu 1.:

Hat der Stadtrat Kenntnisse über den Individual-Fahrzeug-Mix innerhalb des Stadtgebietes? Wie gross ist der Anteil sogenannter SUV/Offroadfahrzeuge, wie hat sich dieser in den letzten Jahren entwickelt? Inwiefern untergräbt der Trend die städtischen Umwelt- und Klimaziele?

Nein, die Abklärungen mit dem Strassenverkehrsamt, LUSTAT Statistik Luzern und dem Bundesamt für Statistik ergaben, dass keine Aussagen zum Individualfahrzeugmix in der Stadt Luzern

¹ «NZZ am Sonntag» vom 11. November 2017: «Jeder dritte Neuwagen in der Schweiz ist ein SUV», Autorin: Susanne Ziegert, Berlin.

möglich sind. Tatsächlich existiert auch keine eindeutige Definition von SUV/Offroadfahrzeugen (z. B. Hubraum, Grösse, Leistung usw.). Laut dem einleitend erwähnten Artikel der «NZZ am Sonntag» sollen die SUV rund 20 Prozent mehr Energie verbrauchen als herkömmliche Autos. Das wirkt sich unbestritten negativ auf die städtischen Umwelt- und Klimaziele aus. Eine konkrete Quantifizierung dieser negativen Auswirkungen ist allerdings nicht möglich.

Zu 2.:

*Hat der Stadtrat Kenntnisse darüber, ob die Entwicklung hausgemacht ist (grosser Anteil entsprechender Fahrzeuge ist durch Stadtluzerner*innen immatrikuliert) oder von aussen erfolgt (grosser Teil der entsprechenden Fahrzeuge nicht durch Stadtluzerner*innen immatrikuliert)? Wie sehen die entsprechenden Zahlen aus?*

Auch hier fehlen zur Beantwortung die notwendigen Daten.

Zu 3.:

Gibt es Hinweise, dass sich die oben erwähnte, von der AXA-Winterthur ermittelte Schadenfrequenz auch auf die Unfallstatistik der Stadt Luzern übertragen lässt? Falls ja, wie sehen die entsprechenden Zahlen aus und welche Personen- und weiteren Schäden waren damit verbunden?

Im Gegensatz zur von der AXA-Winterthur angewandten Kategorisierung kann bei den Unfällen mit Beteiligung von Personenwagen nicht zwischen SUV/Offroadern und den übrigen Personenwagen unterschieden werden. Somit sind auch hier keine Auswertungen möglich.

Zu 4.:

Hat die Entwicklung zu immer grösseren und schwereren Fahrzeugen Auswirkungen auf die aktuelle und zukünftige Verkehrsplanung, etwa indem Parkplätze vergrössert werden müssen oder die Strasseninfrastruktur stärker beansprucht wird? Wurden aufgrund des offensichtlichen Trends bereits öffentliche oder private Parkplätze vergrössert? Wurde hierfür zusätzliche Fläche beansprucht und/oder wurden dadurch bestehende Parkplätze in welcher Anzahl abgebaut?

Massgebend für die Planung, Signalisation und Markierung sind für das Tiefbauamt der Stadt Luzern die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute. Wo immer möglich werden in der Stadt Luzern die Vorgaben dieser Normen umgesetzt. Die heutigen Parkplatzmarkierungen in der Stadt entsprechen weitgehend diesen Normen. Änderungen an der Markierung der Oberflächenparkplätze drängen sich daher aus Sicht der städtischen Fachleute derzeit keine auf.

Auf der Basis neuer Erkenntnisse werden die Normen periodisch überarbeitet. Die zurzeit geltende Norm betreffend die Geometrie der Parkieranlagen stammt vom Februar 2006. Damals wurden beispielsweise neu verschiedene Komfortstufen eingeführt, welche sich auf die Breite der Parkplätze auswirkte. Vor diesem Hintergrund haben diverse Parkhäuser ihre Parkfelder auf eine

höhere Komfortstufe angepasst. Ein Beispiel dafür ist das Bahnhofparking (P1), in welchem durch diese Massnahme zirka 10 Prozent der Parkplätze wegfielen.

Betreffend Unterhalt der Strasseninfrastruktur ist hauptsächlich der Schwerverkehrsanteil entscheidend. Der Anteil der SUV an den Personenwagen ist daher vernachlässigbar.

Zu 5.:

Kann sich der Stadtrat vorstellen, im Rahmen seiner Möglichkeiten mit welchen Massnahmen gegen diese Entwicklung vorzugehen? Kann und will er sich auf weiteren Ebenen gegen den Aufrüstungstrend auf unseren Strassen einsetzen (bspw. gegenüber dem Kanton oder im Rahmen der Städtekonferenz)?

Welche Autos auf den Schweizer Strassen fahren dürfen, wird auf nationaler Ebene festgelegt. Die Stadt Luzern sieht daher nur sehr geringe Möglichkeiten, gegen diese Entwicklung vorzugehen. Im Rahmen der Ausschreibung der Taxibetriebsbewilligungen hat die Stadt Luzern ihren diesbezüglichen Handlungsspielraum genutzt, indem in der Verordnung über das Taxiwesen der Einsatz von energieeffizienten Fahrzeugen und das Mass der Energieeffizienz der Fahrzeuge als Zuschlagskriterium festgelegt wurde. Generell setzt die Stadt Luzern allerdings weniger auf die Fahrzeugtypen, sondern versucht, durch andere Massnahmen die Ziele einer nachhaltigen städtischen Mobilitäts politik zu erreichen. So soll beispielsweise bei Arealentwicklungen durch autoarme Siedlungen das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs möglichst klein gehalten werden. Dazu werden im Rahmen von Gestaltungsplänen und bei den stadteigenen Liegenschaften Vorgaben gemacht.

Vom Grundsatz her unterstützt der Stadtrat aber eine Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen. Er wird sich daher auch auf übergeordneter Ebene bei entsprechender Gelegenheit für dieses Anliegen einsetzen.

Stadtrat von Luzern