



**Stadt
Luzern**
Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
29. September 2016
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 307

Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der
SP/JUSO-Fraktion
vom 4. Januar 2016
(StB 351 vom 22. Juni 2016)

Fragen zur Weiterentwicklung des städtischen Verkehrsmanagements

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Das deutliche Nein des Stadtluzerner Stimmvolks zur Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ im November 2015 wertet der Stadtrat als Bestätigung seiner bisherigen Mobilitätspolitik. Ein flüssiger Verkehr und eine Zunahme der Mobilität sind nur möglich, wenn das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität konsequent umgesetzt wird. Zur Konkretisierung dieses Reglements hat der Stadtrat eine Mobilitätsstrategie entwickelt, die im Juni 2014 vom Parlament zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Der Stadtrat ist überzeugt, dass durch eine konsequente Umsetzung der Massnahmen das Ziel der Mobilitätsstrategie erreicht werden kann und somit eine attraktive Stadt Luzern mit wirtschaftlicher Prosperität und Stadträumen mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität ermöglicht wird.

Der Stadtrat will nach dem positiven Volksentscheid den eingeschlagenen pragmatischen Weg in der Mobilitätspolitik konsequent weitergehen. Nach dem Ja zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität im Jahr 2010, dem Ja zum Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik 2011 und der Ablehnung der Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ im Jahr 2015 liegen nun drei wichtige Volksentscheide zum Thema Verkehrs- und Klimapolitik innerhalb von fünf Jahren vor. Die Mehrheit der Luzernerinnen und Luzerner will, dass Mehrverkehr in der Stadt Luzern umweltfreundlich und platzsparend mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt wird.

Die Fragen zur Weiterentwicklung des städtischen Mobilitätsmanagements beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ist in seiner Form inzwischen zweimal von der Stimmbevölkerung bestätigt worden. Wie steht der Stadtrat in diesem Zusammenhang zum Umstand, dass das Reglement nun per Motion lediglich über das Parlament, ohne Einbezug der Bevölkerung, geändert werden soll?

Der Beschluss über einen Vorstoss ist Sache des Parlaments. Der Stadtrat beantragt aus inhaltlichen und politischen Überlegungen, die Motion 295 „Weiterentwicklung des städtischen Verkehrsmanagements“ von Markus Mächler und Roger Sonderegger namens der CVP-Frak-

tion und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion vom 21. Oktober 2015 als Postulat entgegenzunehmen und die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Dosierungsmassnahmen auf der Basis der Erfolgskontrollen des Gesamtverkehrskonzepts zu prüfen. Die in der Motion geforderte Reglementsanpassung erachtet der Stadtrat vor dem Hintergrund der deutlichen Volksentscheide zugunsten des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität nicht als opportun. Auch wenn der Einbezug der Bevölkerung über das fakultative Referendum gewährleistet wäre, verzichtet der Stadtrat darauf, dem Parlament nun ein weiteres Mal eine Reglementsanpassung vorzuschlagen.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) werden die mit der Motion gestellten Forderungen mehrheitlich erfüllt, indem sich die Dosierungsmassnahmen auf die Hauptverkehrszeit beschränken, wodurch die Strasseninfrastruktur in den Nebenverkehrszeiten auch für den MIV zur Verfügung stehen. Ob und inwiefern die mit dem GVK geplanten Massnahmen angepasst oder erweitert werden müssen, wird sich ab 2020 zeigen, wenn das GVK umgesetzt und eine entsprechende Erfolgskontrolle erfolgt ist.

Zu 2.:

Wie kann der Volkswille umgesetzt werden, sollten entscheidende Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts vom Grossen Stadtrat nicht gutgeheissen werden?

Die Stimmberechtigten haben dem Stadtrat mit der Zustimmung zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität den Auftrag erteilt, das Reglement weiter zu konkretisieren. Diesen Auftrag erfüllte der Stadtrat mit der Mobilitätsstrategie. Sie entspricht den im Reglement geforderten „Leitlinien“ und wurde vom Grossen Stadtrat am 5. Juni 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass das GVK dabei einen wichtigen Beitrag leistet, und ist erfreut darüber, dass das Parlament am 9. Juni 2016 seinem Antrag zur Finanzierung der städtischen Massnahmen zugestimmt hat. Grundsätzlich stellt das GVK aber nur eine von zahlreichen Massnahmen der städtischen Mobilitätsstrategie dar. Zur Umsetzung des Volkswillens im Sinne einer nachhaltigen städtischen Mobilität tragen auch die parallel zum GVK bearbeiteten und geplanten Massnahmen aus den sechs Teilstrategien bei.

Zu 3.:

Welches sind denkbare Massnahmen des Stadtrates, sollte sich in den kommenden Jahren eine reglementswidrige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs einstellen? In wessen Kompetenz liegen diese allfälligen Massnahmen?

Gemäss Art. 5 Abs. 1 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität setzt sich die Stadt dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und des Veloverkehrs. Mit der Mobilitätsstrategie wird aufgezeigt, mit welchen Massnahmen das Reglement

umgesetzt werden kann. Sollten die Massnahmen nicht die entsprechende Wirkung entfalten, besteht zum einen die Möglichkeit, im Rahmen der periodischen Überarbeitung der Mobilitätsstrategie alle vier Jahre an der Strategie grundlegende Anpassungen vorzunehmen. Zum anderen können laufend, auch auf der Grundlage der bestehenden Strategie, Massnahmen erweitert oder ergänzt werden, wenn dies aufgrund neuer Erkenntnisse oder Planungen angezeigt ist.

Die Stadt Luzern setzt sich zum Ziel, auch in Zukunft für alle attraktiv, sicher und zuverlässig erreichbar zu sein. Diese Zielsetzung steht deshalb auch über der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Als Leitlinie wirkt sich die Mobilitätsstrategie übergreifend auf alle Politikbereiche aus. Im Fall einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wären für den Stadtrat aufgrund der Vorgaben des Reglements und auf der Basis der Mobilitätsstrategie Massnahmen denkbar, welche die angestrebte Verlagerung der Mobilität auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsarten beschleunigen würden. Die Finanzierung von Massnahmen erfolgt grundsätzlich über Projektkredite. Die Kompetenz zur Bewilligung richtet sich nach der Finanzkompetenz.

Zu 4.:

Wie viel Zeit räumt sich der Stadtrat für das Ergreifen von Gegenmassnahmen ein, sollte sich in den kommenden Jahren eine reglementswidrige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs einstellen?

Wie bereits vorangehend erläutert, sind die Mobilitätsstrategie und insbesondere der Massnahmenplan einem Wandel unterworfen. Neben der laufenden Ergänzung ist für die Überarbeitung der Mobilitätsstrategie ein Vierjahresintervall vorgesehen. Eine Aktualisierung der Mobilitätsstrategie steht somit im Jahr 2018 an. Diese Vorgehensweise entspricht auch Art. 8 des Reglements, nach welchem die „Leitlinien“ quantitative Aussagen beinhalten und periodisch überprüft und aktualisiert werden sollen. Basis für die Überarbeitung ist ein entsprechendes Controlling. Das Tiefbauamt der Stadt Luzern lancierte 2011 gemeinsam mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern (vif) und dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) das „Monitoring Gesamtverkehr Luzern“. In dieses integriert werden auch die Mikrozensususerhebungen, welche schweizweit alle fünf Jahre erfolgen. Durch eine periodisch wiederholte Berichterstattung wird die Mobilitätsentwicklung dokumentiert. Die umgesetzten und geplanten Massnahmen der Mobilitätsstrategie sind in einen Kontext zu ausgewählten Indikatoren des Monitorings und den Zielsetzungen zu stellen.

Zu 5.:

Inwiefern kann der Kanton Luzern die Umsetzung des Volkswillens unterstützen oder auch behindern? Ist eine Umsetzung des Volkswillens der Stadtbevölkerung ohne Mitwirkung des Kantons überhaupt möglich?

Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) zeigt auf, dass für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie Partnerschaften zentral sind. Dazu gehören neben dem Kanton Luzern auch der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und der Gemeindeverband Luzern-Plus. Das Gesamtverkehrskonzept ist sowohl auf die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern als auch auf den kantonalen Richtplan, das Agglomerationsprogramm und den ÖV-Bericht abgestimmt. Dies zeigt, dass die Herausforderungen im Zusammenhang mit der steigenden Mobilitätsnachfrage nur gemeinsam effektiv angegangen werden können. Ohne die Mitwirkung des Kantons, welcher beispielsweise die Hoheit über die Kantonsstrassen hat, können die städtischen Zielsetzungen kaum erreicht werden. Der Stadtrat ist sich der gegenseitigen Abhängigkeit von Stadt und Kanton sehr bewusst und daher bestrebt, die gute Kooperation zwischen Stadt und Kanton weiterzuführen. Mit dem GVK ist ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung gemacht: Die vier Partner haben das vorliegende Konzept nicht nur gemeinsam erarbeitet, sondern wollen es auch gemeinsam umsetzen.

Stadtrat von Luzern

