



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 80 2012/2016

von Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion
vom 11. Juni 2013

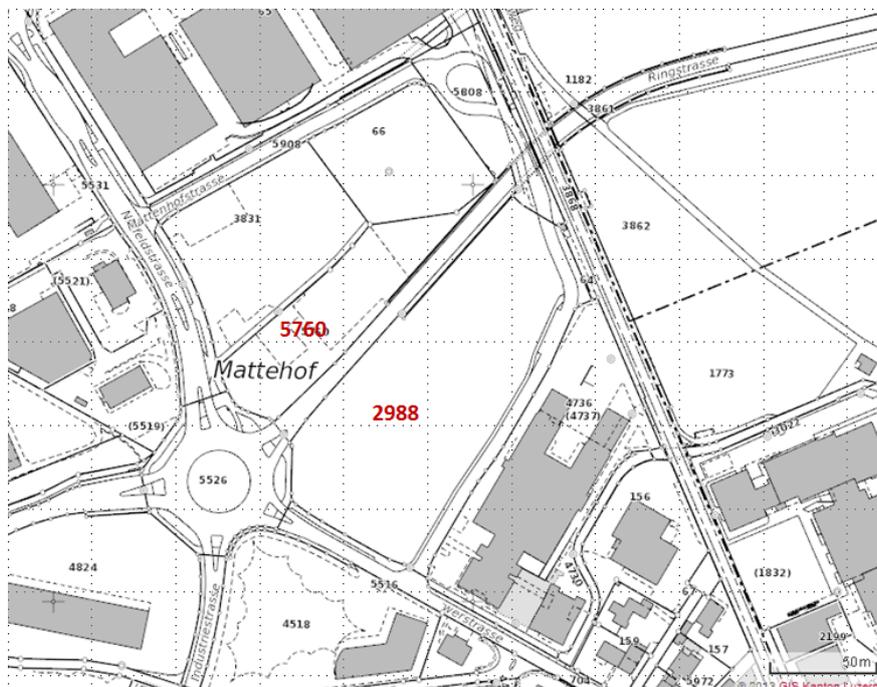
(StB 954 vom 4. Dezember 2013)

Verkehrsentwicklung im Mattenhof

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In Luzern Süd soll in den kommenden Jahren ein neuer Stadtteil entstehen. Die überbaubaren Parzellen liegen fast ausschliesslich auf Gemeindegebiet von Kriens und Horw. In unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle Mattenhof besitzt die Stadt Luzern zwei Grundstücke angrenzend an den Kreisel Mattenhof und die Ringstrasse, welche auf dem Gemeindegebiet Kriens liegen (Parzellen Nr. 5760 und Nr. 2988).

Da die Grundstücke auf Gemeindegebiet Kriens liegen, ist die Gemeinde Kriens die Bewilligungsbehörde für Bauvorhaben auf diesen Parzellen. Die Erstellung von Parkplätzen wird im Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) der Gemeinde Kriens geregelt.



Es liegt eine Absichtserklärung zwischen der Stadt Luzern, der Gemeinde Kriens und der Firma Mobimo AG zum Verkauf der Parzelle Nr. 5760 an die Mobimo AG vor. Die Firma Mobimo AG ist Grundeigentümerin der benachbarten Grundstückparzellen Nr. 3831 und Nr. 66, Kri-

ens. Auf dem Grundstück der Mobimo AG und der städtischen Parzelle Nr. 5760 ist die Überbauung Sternmatt/Mattenhof I geplant. Für dieses Areal liegt ein bewilligter Gestaltungsplan vor.

Die in der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Wie hat die Stadt als Grundeigentümerin der Parzelle Nr. 5760 ihre Vorstellungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei der Erarbeitung des Projekts Sternmatt/Mattenhof I eingebracht?

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Luzern Süd war die Stadt Luzern 2010 an der Erstellung des Leitbildes Luzern Süd beteiligt. In diesem Leitbild ist unter anderem das Parkraumkonzept enthalten. Vor dem Hintergrund der Verkehrsvermeidung und der stadtverträglichen Verkehrsabwicklung wird das Parkplatzangebot neben der Nutzungsplanung als zentrales Lenkungsinstrument festgehalten. Als Leitidee wird eine Begrenzung des Angebots an privaten Parkplätzen gefordert. Die zulässige Anzahl Parkplätze ergibt sich aufgrund der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Das Leitbild ist eine Grundlage für die Planungen im ESP Luzern Süd.

Zudem haben die drei im Mattenhof beteiligten Grundeigentümer (Mobimo AG, Gemeinde Kriens, Stadt Luzern) im Jahre 2008 einen gemeinsamen Wettbewerb für das besagte Projekt durchgeführt. Dieser diente als Basis für den bewilligten Gestaltungsplan des Areals Mattenhof I/Sternmatt, welcher im Juni/Juli 2012 öffentlich aufgelegt ist.

Der Gestaltungsplan enthält folgende Vorgaben im Hinblick auf die Parkplatzerstellung sowie den Mehrverkehr:

- „In den Sonderbaubestimmungen zum Gestaltungsplan ist aufzunehmen, dass die effektive Parkplatzzahl im Zusammenhang mit dem Baugesuch, basierend auf der effektiven Nutzung, überprüft und gegebenenfalls reduziert wird. Insbesondere Mehrfachnutzungen von Parkplätzen, wie sie im verkehrstechnischen Bericht nachgewiesen sind, sind zu berücksichtigen.“
- „Es sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zuhanden der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zweckmässige Massnahmen zu definieren, die jederzeit gewährleisten, dass kein Rückstau vom Knoten Mattenhofstrasse in den Kreislauf Mattenhof auftritt und dessen Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt.“

Zu 2.:

Gemäss dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität will sich der Stadtrat dafür einsetzen, dass die Verkehrsbelastung generell nicht weiter zunimmt und Mehrverkehr in erster Priorität mit dem ÖV und Fuss- und Veloverkehr abgewickelt wird (Art. 5). Ebenso soll der Anteil des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen stetig er-

höht werden (Art. 7). Es ist davon auszugehen, dass mit 710 neuen Parkplätzen Mehrverkehr in der Art von motorisiertem Individualverkehr entsteht. Wie stellt sich der Stadtrat als Grundeigentümer und direkte Gemeindeglieder zum entstehenden Mehrverkehr des Projekts Sternmatt/Mattenhof I?

Gemäss Gestaltungsplan sind auf dem Areal zusätzliche 710 Parkplätze zu den bestehenden 500 Parkplätzen im Bereich Sternmatt möglich. Diese Zahl bildet die Obergrenze der realisierbaren Parkplätze. Der Gestaltungsplan zeigt die Möglichkeiten der Bebauung und Nutzung auf. Auf dieser Basis wird die Berechnung des Parkplatzangebots vorgenommen.

Durch die Erstellung der genannten 710 Parkplätze sowie durch weitere Projekte im Gebiet Luzern Süd wird zusätzlicher Verkehr generiert. Es ist zu erwarten, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes überschritten wird, zumal die Belastung des Kreisels Mattenhof heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Analog zu den Neubauten auf der Allmend muss daher das Verkehrsaufkommen aus den neuen Überbauungen heraus, das heisst der zusätzliche motorisierte Mehrverkehr, gesteuert und gegebenenfalls eingegrenzt werden. Dies kann beispielsweise durch ein Fahrtenmodell geschehen. Vor dem Hintergrund der nachhaltigen städtischen Mobilitätspolitik wird sich der Stadtrat im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Überprüfung und konsequente Durchsetzung der Vorgaben hinsichtlich der Steuerung des Verkehrsaufkommens einsetzen.

Zu 3.:

Ist der Stadtrat bereit, sich im Rahmen der Entwicklung Luzern Süd für eine verkehrsarme sowie ÖV- und Velo-orientierte Verkehrsabwicklung einzusetzen?

Ja. Die Stadt Luzern hat sich bereits in der Vergangenheit für die entsprechende Entwicklung eingesetzt und wird dies auch in Zukunft tun. So war die Stadt Luzern unter anderem an der Erarbeitung des Leitbildes Luzern Süd beteiligt und hat dabei mitgeholfen, dass in diesem Leitbild Vorgaben zum ruhenden Verkehr festgehalten werden. Gemäss Leitbild sollen das Angebot und die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze nach einheitlichen Kriterien und abgestimmt auf die Umfeldnutzungen und das private Parkierungsangebot erfolgen. Zudem soll das Angebot an privaten Parkplätzen unter Berücksichtigung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr begrenzt werden.

Als weiterer Beitrag an eine ÖV-orientierte Verkehrsabwicklung in Luzern Süd hat sich die Stadt Luzern für eine Verbesserung des Angebots der Zentralbahn eingesetzt. Mit dem Fahrplanwechsel ab Dezember 2013 wird der durchgehende 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern eingeführt. Das Bussystem wird auf das neue Bahnangebot abgestimmt. Die Buslinien 14 und 31 werden zur neuen Linie 14 zusammengelegt, welche im 15-Minuten-Takt auf der Strecke Brüelstrasse–Luzern Bahnhof–Eichhof–Südpol–Pilatusmarkt–Horw verkehrt. Zudem ist der Mattenhof noch durch die Buslinie 16 nach Kriens und Horw und die Buslinie 21 (Luzern–Kastanienbaum–Horw–Kriens) erschlossen.

Für den Veloverkehr wird ein Rad-/Gehweg auf dem ehemaligen zb-Trasse realisiert werden. Weil dieser Rad-/Gehweg wesentlich zur Attraktivierung des Entwicklungsschwerpunktes Luzern Süd und im Speziellen zur verbesserten Erschliessung mit dem Langsamverkehr beitragen wird, hat sich die Stadt Luzern gemeinsam mit den Gemeinden Kriens und Horw sowie mit LuzernPlus aktiv beim Kanton für die Lösung der Finanzierung eingesetzt.

Der Standort Mattenhof ist damit sehr gut mit dem ÖV und dem Langsamverkehr erschlossen. Je nach Art der Nutzung könnte der entstehende Mehrverkehr grossmehrheitlich durch umweltfreundliche Verkehrsmittel abgewickelt werden.

Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass die Gemeinde Kriens im Baubewilligungsverfahren auf der Basis von Art. 14 des Parkplatzreglements der Gemeinde Kriens das Ausmass der Abstell- und Verkehrsflächen herabsetzen wird, da insbesondere eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht und die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes es erfordert. Sollte sich im Baubewilligungsverfahren zeigen, dass dieser Artikel nicht berücksichtigt wird, wird die Stadt Luzern entsprechend ihrer Möglichkeiten intervenieren und sich für eine Reduktion der Abstellflächen einsetzen. Notfalls kann sie diese Forderung mit einer Einsprache gegen ein Bauvorhaben einbringen, zu welcher die Stadt Luzern gemäss § 194 PBG (Planungs- und Baugesetz, SRL Nr. 735) als Grundeigentümerin der benachbarten Parzelle berechtigt ist.

Zu 4.:

Wenn ja, wie gedenkt der Stadtrat dies auf dem Areal Mattenhof II (Parz. Nr. 2988 im Eigentum der Stadt Luzern) umzusetzen?

Für das Areal Mattenhof II bestehen seitens der Stadt noch keine konkreten Entwicklungsvorstellungen. Fakt ist, dass dieses Areal analog zum Mattenhof I sehr gut mit dem ÖV erschlossen ist. Die Grundsätze aus dem Leitbild Luzern Süd gelten auch für diese Parzelle. Die Parzelle liegt jedoch nicht im Perimeter des Gestaltungsplans Mattenhof I.

Zu 5.:

Wie ist die geplante Entwicklung Luzern Süd, insbesondere auch das Projekt Sternmatt/Mattenhof I in die übergeordnete Strassenverkehrsinfrastruktur rund um Luzern Süd eingebettet? Wie stünde der Stadtrat zu einem allfälligen Ausbau der Strasseninfrastruktur rund um Luzern Süd?

Unter der Federführung des Kantons, Dienststelle Verkehr- und Infrastruktur, wurde im Hinblick auf die geplanten Entwicklungen in Luzern Süd ein Verkehrskonzept Luzern Süd erarbeitet. Die Gemeinden Horw und Kriens sowie die Stadt Luzern waren in die Arbeiten involviert. Die entsprechenden Auswirkungen auf die Strassenverkehrsinfrastruktur durch das Projekt Sternmatt/Mattenhof I wurden dabei berücksichtigt.

Da das Verkehrsnetz im Raum Luzern Süd bereits heute teilweise die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht, ist das Verkehrskonzept Luzern Süd in erster Linie auf die Reduktion der Behinderungen für den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur ist bei diesem Konzept lediglich in Form von Busspurabschnitten zur Umfahrung des Staus vorgesehen. Die Stadt unterstützt die Ansätze des Verkehrskonzeptes Luzern Süd, welche auf eine Bewältigung des MIV auf dem vorhandenen Strassennetz abzielt und eine geeignete Parkraumbewirtschaftung vorsieht. Zudem wird durch die vorgesehenen ÖV-Massnahmen die Zuverlässigkeit des Busangebots massgeblich verbessert.

Eine Erhöhung der Strassenkapazität ist generell nicht mit den Grundsätzen des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität zu vereinbaren. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur mit Kapazitätssteigerung des MIV rund um Luzern Süd würde vom Stadtrat abgelehnt.

Stadtrat von Luzern

