



**Stadt
Luzern**
Grosser Stadtrat

Interpellation Nr. 366 2004/2009

Eingang Stadtkanzlei: 25. Februar 2008

Kommunaler Verkehrsrichtplan Stadt Luzern

Die Verkehrsbelastung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Stadt Luzern stagniert seit zehn Jahren, weil die Kapazitätsgrenzen der Strassen erreicht sind. Beim öffentlichen Verkehr (ÖV) werden zwar mehr Personen transportiert, da die Gefässe besser ausgenutzt werden, doch ist es schwierig, einen Angebotsausbau beim Grob- und Feinverteiler zu bewerkstelligen. Der Gütschtunnel hat seine Kapazitätsgrenze erreicht, und die vielen Autos auf den Strassen in Luzern erschweren eine Steigerung des Angebotes des ÖVL.

Der Kanton Luzern hat ein Agglomerationsprogramm erstellt, um künftig Bundessubventionen für die Verkehrsvorhaben zu bekommen. Anschliessend möchte der Kanton die vom Bund bewilligten Infrastrukturprojekte in den kantonalen Richtplan einfliessen lassen. Der kantonale Richtplan des Kantons Luzern, der Regionalentwicklungsplan der Region Luzern und das AggloMobil können jedoch nie den Detaillierungsgrad des kommunalen Richtplanes erreichen, dies ergibt sich bereits aus dem Darstellungsmassstab. Sie befassen sich mit den grossen Zusammenhängen und konzentrieren sich auf den Koordinationsbedarf auf kantonomer bzw. regionaler Ebene. In den Städten und Gemeinden und an der Schnittstelle zu den Nachbargemeinden kommt der kommunale Richtplan als Koordinationsinstrument zum Zug. Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) erteilt den Städten und Gemeinden den Auftrag, kommunale Richtpläne zu erlassen, sofern die Gesetzgebung oder der kantonale Richtplan dies vorsehen oder eine kommunale Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten notwendig und zweckmässig ist.

Seit vielen Jahren werden in der Stadt Luzern Verkehrsdiskussionen geführt. Ein behördenverbindliches Planungsinstrument auf Stufe Kommune, das alle Verkehrsträger beinhaltet, wurde bisher nur teilweise erarbeitet. Die Gespräche und Pläne drehen sich meist um die einzelnen Verkehrsträger (MIV, LV oder ÖV) und um Einzelprobleme wie das Tribschenquartier, Universität am Bahnhof etc. Eine Koordination der einzelnen Verkehrsträger findet nur bedingt statt, da die einzelnen Infrastrukturmassnahmen direkt in den Bebauungsplänen umgesetzt werden. Auch wenn die Stadt Luzern schon gebaut ist und zusätzliche Bauzonen kaum mehr ausgeschieden werden können, sind die Verkehrsentwicklungen resp. die Verkehrsströme doch abhängig von der Nutzung des Gebietes oder der einzelnen Gebäude, und diese ändern sich somit immer wieder. Um in der Verkehrsdiskussion bzw. -planung grössere Schritt-

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

te erzielen zu können, ist die Erarbeitung eines kommunalen Verkehrsrichtplanes dringend notwendig. Der Bericht „Leitlinien der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Luzern“ dient als genereller Orientierungsrahmen, der die Leitplanken der zu lösenden Probleme und gleichzeitig den Handlungsbereich bzw. das politisch akzeptierte Lösungsfeld bezeichnet. Diese Leitlinien dienen als Grundlage in der kommunalen Verkehrsrichtplanung. Obwohl die kommunalen Richtpläne „Zweiradverkehr“ und „Fusswege“, ein Plan, der die Strassenkategorisierung beinhaltet, und ein Parkplatzreglement vorhanden sind, fehlt ein Planungsinstrument, welches die konzeptionellen und programmatischen Inhalte der kommunalen Verkehrsrichtplanung beinhaltet und somit die Verkehrsentwicklung aller Verkehrsträger steuert.

Wir bitten den Stadtrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie findet momentan die Koordination der einzelnen Verkehrsträger in der Stadt Luzern statt?
2. In welchem behördenverbindlichen Planungsinstrument auf Stufe Kommune sind die aktuellen Verkehrsführungen der einzelnen Verkehrsträger, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eingetragen etc.? Wo sind die geplanten Infrastrukturmassnahmen der Strassen, Massnahmen für den MIV (30-er Zone, Begegnungszone) und das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs inklusive den Haltestellen auf Stufe Kommune eingetragen?
3. Wie kann die Stadt Luzern eine politische Verkehrsdiskussion führen und ihre Interessen gegenüber Dritten (Kanton etc.) vertreten, wenn keine koordinierte Planungsgrundlage auf Stufe Kommune vorhanden ist?
4. Aufgrund des Art. 4 RPG über die Information und Mitwirkung ist der Bevölkerung bereits in der Entwurfsphase und vor der Beschlussfassung am Planungsprozess eine Mitwirkung einzuräumen. Der Einbezug der Betroffenen stellt in der Regel die wirksamste Qualitätssicherung dar. Wie wird die Bevölkerung an den geplanten Infrastrukturmassnahmen, z. B. Südzubringer, partizipieren? Wie werden die Anliegen der Quartierbewohner (Verkehrsprobleme in den einzelnen Quartieren) wahrgenommen?
5. Wie wird die Siedlungs- auf die Verkehrsentwicklung und umgekehrt abgestimmt, obwohl keine zweckmässigen Planungsinstrumente in der Stadt Luzern vorhanden sind?
6. Der Verkehr ist mit der Wirtschaft eng verflochten. Wie können in der Stadt Luzern neue Firmen angesiedelt werden, wenn Mehrverkehr mit den heutigen Verkehrsinfrastrukturen gar nicht mehr zu bewältigen ist?
7. Welche Vorteile sieht der Stadtrat in einem eigenen kommunalen Verkehrsrichtplan?

8. Falls der Stadtrat einen kommunalen Verkehrsrichtplan ablehnt, mit welchen anderen Planungsinstrumenten auf Stufe Kommune gedenkt er die eidgenössischen und kantonalen Auflagen und die generellen Aufgaben zu erfüllen?

Philipp Federer
namens der G/JG-Fraktion