

Stadtratsbeschluss Nr. 769

E-Mail

Bundesamt für Raumentwicklung
ARE
Sektion Bundesplanung
3003 Bern

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Mobilität und Raum 2050 – Sachplan
Verkehr, Teil Programm
Anhörung und Mitwirkung
Stellungnahme**

Sitzung vom 18. November 2020

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. September 2020 wurden die Kantone, die Gemeinden und die Öffentlichkeit eingeladen, zum Sachplan Verkehr, Teil Programm «Mobilität und Raum 2050», Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit. Gerne möchte der Stadtrat den Sachplan insgesamt, aber auch einzelne sachplanrelevante Infrastrukturprojekte, die die Stadt Luzern direkt betreffen, würdigen.

Der Stadtrat sieht in der Fortschreibung des Sachplans Verkehr, Teil Programm, eine insgesamt sehr erfreuliche Entwicklung. Der Sachplan wird deutlich griffiger und greift die urbanen Herausforderungen der Agglomerationen und Kernstädte differenzierter als bisher auf. Der Stadtrat stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die im Sachplan formulierten Grundsätze und Stossrichtungen den vor wenigen Jahren integral erarbeiteten und verabschiedeten Planungsinstrumenten der Stadt Luzern gut entsprechen. Dies sind namentlich die städtische Mobilitätsstrategie und das städtische Raumentwicklungskonzept. Der Stadtrat beurteilt dabei insbesondere die folgenden Aspekte als wichtig:

- Die Stärkung der Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung sowie der stärkere Einbezug der Umwelt- und Klimabelange werden grundsätzlich begrüsst. Dabei ist es wichtig und richtig, dass der Sachplan viel klarer als bisher zwischen den unterschiedlichen Herausforderungen in den urbanen Agglomerationskernen und im ländlichen Raum differenziert. Sowohl bezüglich der raumplanerischen Ziele mit der Innenverdichtung als auch bezüglich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr bestehen für die Kernstädte besondere Herausforderungen, denen nur mit einer konsequenten Förderung und Bevorzugung der flächeneffizienten Verkehrsmittel Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr und einer Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) begegnet werden kann.

Kopie an:

- Schweizerischer Städteverband, Bern
- Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern

Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 88
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: sk@stadtluzern.ch
www.stadtluzern.ch

- In diesem Zusammenhang werden auch die klareren Grundsätze im Umgang mit konkreten Infrastrukturprojekten begrüsst. Insbesondere die Ausrichtung der Infrastrukturplanungen an den Zielen einer guten landschaftlichen und städtebaulichen Integration sowie einer Minimierung der Zerschneidungswirkung ist zu begrüssen.
- Der Sachplan hält zudem fest, dass Infrastrukturausbauten flankierende Massnahmen zur Erreichung der Ziele des Sachplans beinhalten sollen. Die Stadt Luzern unterstützt diese Aussage vollumfänglich. Dazu gehören aus Sicht der Stadt im Besonderen auch Massnahmen zur Steuerung des MIV und zur Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs zum Projekt «Bypass Luzern». Die Stadt hat dazu mit dem Stadtratsbeschluss 481 vom 1. Juli 2020 eine Einsprache zum Auflageprojekt «Bypass» mit entsprechend konkretisierten Eingaben zu flankierenden Massnahmen gemacht.
- Mit dem Sachplan Verkehr beschäftigt sich der Bund intensiv mit der Definition, dem Handlungsbedarf und Stossrichtungen zu Verkehrsdrehscheiben zur intermodalen Vernetzung der Verkehrsmittel. Mit dem Bahnhof Luzern und weiteren kleineren Bahnhöfen ist die Stadt Luzern Standortgemeinde von solchen Drehscheiben und ist gefordert, diese gemeinsam mit Bund und Kanton im Sinne einer optimalen Verknüpfung der Verkehrsmittel weiterzuentwickeln. Es ist ein wichtiges und gutes Signal, dass der Bund dieses Thema anstösst und vorantreiben will.
- Der Sachplan sieht vor, dass zukünftig eine noch stärkere Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Gemeinden gepflegt werden soll. Aus Sicht der Stadt Luzern ist es insbesondere zu begrüssen, wenn der Bund zukünftig einen direkteren Austausch auch mit den betroffenen Standortgemeinden sucht. Dies gilt sowohl für den Sachplan selbst als auch zur Bereinigung der konkreten Zielkonflikte zu den darin enthaltenen Infrastrukturprojekten.

Trotz der guten Qualität des Sachplans sieht die Stadt Luzern in einzelnen Punkten noch Präzisierungs- oder Ergänzungsbedarf:

- Der Sachplan verweist beim Beschrieb der Grundsätze zur Verbindungsqualität innerhalb einer Agglomeration darauf, dass das MIV-Aufkommen über die Parkplätze gesteuert werden soll. Dies reicht jedoch nicht aus. Es braucht dazu auch ein wirkungsvolles Verkehrsmanagement zur Steuerung der MIV-Ströme. Dieses ist insbesondere so auszurichten, dass die Agglomerationskerne nicht überlastet werden und eine hohe Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV durch ÖV-Priorisierungen sichergestellt wird (S. 22 im Entwurf für die Anhörung).
- Die Aussage, wonach innerhalb der Agglomerationskerne die Verfügbarkeit und Geschwindigkeit vor Komfort gehen (S. 22), ist vor dem Hintergrund, dass sich die Stadt und viele weitere Gemeinden für Tempo 30 auch auf Hauptstrassen einsetzen, missverständlich. Die Geschwindigkeit für den MIV hat aus unserer Sicht in dicht besiedelten Gebieten keinen Vorrang. Wichtiger ist die Zuverlässigkeit im Sinne von kalkulierbaren Reisezeiten.
- Bei den Zielsetzungen zum Veloverkehr postuliert der Sachplan eine klare räumliche Trennung der Veloverkehrsinfrastruktur vom MIV. Diese Forderung ist zu absolut formuliert. Es darf nicht generell das Ziel sein, den Veloverkehr weitgehend getrennt vom MIV zu führen. Der Veloverkehr kann auch auf Mischverkehrsflächen mit entsprechend tiefen Geschwindigkeiten gemeinsam mit dem MIV sicher und komfortabel geführt werden. Aus Platzgründen ist dies

insbesondere im urbanen Raum sogar oft zwingend. Die Formulierung soll verallgemeinert und stärker auf eine hohe Qualität der Veloverkehrsführungen ausgerichtet werden statt auf die Festlegung auf räumlich getrennte Radwege (S. 32).

- Der Sachplan legt fest, dass die S-Bahn Luzern gemeinsam zwischen den betroffenen Partnern weiterentwickelt werden soll. Im Sachplan soll noch explizit aufgeführt werden, dass damit der Bund, die betroffenen Zentralschweizer Kantone und die Standortgemeinde Stadt Luzern zu verstehen sind (S. 88).
- Eine Stossrichtung zum Güterverkehr fehlt derzeit (S. 89). Die Stadt Luzern schlägt vor, eine Stossrichtung zu formulieren, dass die Ver- und Entsorgung der Siedlungsbiote mit Gütern zukünftig möglichst CO₂-frei, energieeffizient und emissionsarm abgewickelt werden soll.

Zusammenfassend halten wir fest, dass der Stadtrat von Luzern die Weiterentwicklung des Sachplans Verkehr unter dem Titel «Mobilität und Raum 2050» sehr positiv beurteilt und unterstützt. Es ist jedoch ebenso festzuhalten, dass insbesondere das Projekt «Bypass Luzern» den Grundsätzen und Zielen des Sachplans Verkehr in Teilen noch nicht entspricht. Wir werden uns daher dafür einsetzen, dass das Projekt «Bypass» unter Beachtung der überarbeiteten Grundsätze und Ziele des Sachplans kritisch beurteilt und verbessert wird. Mit dem Start des Projekts «Durchgangsbahnhof Luzern DBL» haben der Bund, der Kanton Luzern und die Stadt Luzern bereits einen guten Weg eingeschlagen. Der Stadtrat freut sich auf die gemäss Sachplan zu intensivierende Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton und Gemeinde in diesem Projekt. Dabei sollen neben der Infrastruktur in den nächsten Phasen auch verstärkt das Betriebskonzept und die gesamtverkehrliche Abstimmung des Ausbaus der S-Bahn Luzern in den Mittelpunkt rücken.

Der Stadtrat möchte sich nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung der Eingaben bedanken. Er ist überzeugt, dass damit sowohl der Sachplan insgesamt als auch die Bundesprojekte «Bypass» und «Durchgangsbahnhof» in der Standortgemeinde Luzern weiter an Qualität gewinnen.

Freundliche Grüsse


Beat Züsli
Stadtpäsident




Michèle Bucher
Stadtschreiberin

POSTVERSAND

30. Nov. 2020