

## Stellungnahme zur Motion 168

### Kombinierte Parkierungsinfrastruktur

Fabian Reinhard und Mike Hauser namens der FDP-Fraktion vom 9. März 2022

Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 709 vom 16. November 2022

**Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 9. Februar 2023 abgelehnt.**

#### Ausgangslage

Die Motionäre bitten den Stadtrat als Reaktion auf die Ablehnung der Velostation durch die Luzerner Stimmbevölkerung am 13. Februar 2022 mittels Planungsbericht aufzuzeigen, wie rund um den Bahnhof eine bedarfsgerechte kombinierte Parkierungsinfrastruktur (zentral oder dezentral) für die Zukunft erstellt werden kann. Der Planungsbericht soll dabei die veralteten Kategorien von Velo und Auto überwinden. Wichtig sei die Kostenwahrheit: Ein Parkplatz für ein Fahrzeug mit kleinerem Platzbedarf solle verhältnismässig günstiger zur Benützung sein. Die Planung und Realisierung solle in enger Abstimmung mit dem Grossprojekt Durchgangsbahnhof erfolgen.

#### Planungsgrundlagen

Der Bund setzt mit der langfristigen Klimastrategie 2050 das Ziel, dass durch den Landverkehr bis 2050 keine Treibhausgasemissionen mehr verursacht werden. Der Sachplan Verkehr «Mobilität und Raum 2050» gibt vor, dass die Verlagerung in urbanen Räumen zugunsten umweltschonender sowie flächensparender Verkehrsmittel und Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) anzustreben ist. Dies beinhaltet die Förderung von multi- und intermodalen Transportketten für den Personen- und den Güterverkehr.

Auf kantonaler Ebene zeigt der Planungsbericht B 140 des Regierungsrates an den Kantonsrat «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (ZuMoLu) die strategischen Stossrichtungen für die zukünftige Mobilität auf. Bahnhöfe der Zentren sollen zu leistungsstarken Verkehrsdrehscheiben weiterentwickelt und intermodale Schnittstellen sollen sichergestellt werden. Die Planungsarbeiten zum Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) orientieren sich unter anderem an diesen Vorgaben. In der Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Birrer und Mit. über die Sicherstellung ausreichender Parkplatzkapazitäten in den Gemeinden vom 20. Juni 2022 (M 668), die im Sinne des Regierungsrates als Postulat überwiesen wurde, wird festgehalten, dass im Zusammenhang mit dem Projekt «ZuMoLu» im Kanton Luzern Handlungsbedarf bezüglich Parkierung erkannt wurde. Bei Infrastrukturen von kantonalem Interesse konzentriert sich die Problematik in den meisten Fällen auf den urbanen Raum beziehungsweise auf Gebiete mit dichten Siedlungen. Diese sind bereits einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt, und der Platz für die Mobilität ist beschränkt. Gleichzeitig haben die öffentlichen Räume vielen weiteren Ansprüchen zu genügen.

Hinsichtlich Parkplatzzahlen sind das kantonale Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) und das Reglement über private Fahrzeugabstellplätze der Stadt Luzern vom 12. November 2020 (Parkplatzreglement; sRSL 7.2.2.1.1) massgebend. Gemäss § 94 Abs. 1 lit. b und c StrG kann die Gemeinde die Parkplätze herabsetzen, sie auf mehrere Grundstücke aufteilen oder deren Erstellung ganz untersagen, wenn die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes dies erfordert oder wenn bereits eine genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besteht.

Die Stadt Luzern verfolgt mit ihrer Mobilitätsstrategie unter anderem das Ziel, mehr Mobilität auf gleicher Fläche zu ermöglichen. Durch geeignete Massnahmen sollen der Pendlerverkehr und der Freizeitverkehr wo möglich auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagert werden, um unter anderem Parkraum und Strassenkapazitäten für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, freizuspielen. Die Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern gibt zudem vor, dass auch die Mobilität einen entsprechenden Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten muss. Dies bedingt neben einer Verlagerung auf flächeneffiziente Fahrzeuge die Defossilisierung des Verkehrs und die Reduktion des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs auf Stadtgebiet (Stadtkordon) bis im Jahr 2040 um mindestens 15 Prozent.

Bezüglich des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) kann zudem erwähnt werden, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Besteller der Projektierung des DBL erwartet, dass dieser zu einer deutlichen Veränderung des Modalsplits hin zu mehr Anteilen für den öffentlichen und insbesondere den Bahnverkehr beiträgt. Die in der Knotenorganisation eingebundenen Projektpartner sind also gefordert, den entsprechenden Nutzen des DBL aufzuzeigen und darauf hinzuarbeiten, dass der DBL seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe und Mobilitätsrückgrat der ganzen Region übernehmen kann.

Die erwähnten Planungsinstrumente von Bund, Kanton und Stadt machen deutlich, dass flächeneffiziente Mobilität gefördert werden soll und die Parkierungsmöglichkeiten an Umsteigeorten wie zum Beispiel am Bahnhof Luzern dementsprechend anzupassen sind.

### **Verkehrsflächen und Fahrzeugkategorien**

Bei der Kategorisierung von Fahrzeugen stützt sich der Stadtrat auf die aktuell gültigen gesetzlichen und planerischen Grundlagen. Das gesamte Strassenverkehrsrecht und die Normen basieren auf einheitlichen Begriffen. Aus Sicht des Stadtrates müssten Anpassungen der Kategorisierung auf nationaler Ebene vorgenommen werden. Die städtische Planung übernimmt solche Anpassungen nachgelagert.

Aus dem Bericht des Bundesrates zu Verkehrsflächen für den Langsamverkehr vom 10. Dezember 2021 ([Link](#)) geht hervor, dass die Organisation der Parkierung von Velos und elektrischen Kleinfahrzeugen im Umfeld von Umsteigepunkten für Kantone und Städte ein wichtiges Werkzeug der Verkehrsplanung ist. Die Signalisationsverordnung sieht Parkflächen für Motorräder, Fahrräder und Motorfahrräder vor. Um spezifische Parkflächen für Fahrzeuge – die sich in Form und Grösse von konventionellen Fahrrädern und Motorrädern unterscheiden – anordnen zu können, wird das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entsprechende Regelungen im Rahmen einer Vernehmlassung zur Diskussion stellen.

Im Bericht wird zudem eine Neuregelung der Zuordnung der Verkehrsarten und -mittel zu den Verkehrsflächen vorgeschlagen. Dabei wird die Zuordnung zu den Verkehrsflächen aufgrund der Geschwindigkeit, des Gewichts und der Breite der Verkehrsmittel angestrebt. Grundsätzlich ist das Ziel des Bundesrates, emissionsfreien, kleineren und langsameren Fahrzeuge zur Flächeneffizienz und zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses mehr Bedeutung zuzuschreiben, um die beschränkten Verkehrsflächen besser zu nutzen.

### **Umweltfreundliche Verkehrsmittel**

Die Motionäre merken an, dass der technische Fortschritt zu einer zunehmenden Konvergenz bei den Fahrzeugkategorien führe. Sie beziehen sich dabei auf die E-Mobilität und die zwei- bis vierrädrigen Fahrzeuge mit entsprechendem Elektroantrieb. Diese Aufzählung hat einzig die Antriebsart gemeinsam, auf Unterschiede beim Gewicht und auch bei der Definition, ob sie ressourcenschonend sind, gibt diese keinen Hinweis.

Mangels Definition beim Kanton Luzern wird für diese Frage die Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel des Kantons Basel-Stadt ([Link](#)) beigezogen. Diese differenziert die Fahrzeuge in Abhängigkeit von der aktuell gültigen europäischen Abgasnorm und der EU-Reifenetikette. Weiter sind der CO<sub>2</sub>-Ausstoss, die verwendete Antriebsenergie, das zulässige Gesamtgewicht, welches direkt mit dem Reifenantrieb in Zusammenhang steht, und bei Personenwagen die Energieeffizienzklasse massgebend.

Ein für städtische Verhältnisse zentraler Faktor ist die Flächeneffizienz. Der Fuss- und der Veloverkehr sowie motorisierte Fahrzeuge mit weniger als 5 m<sup>2</sup> Grundfläche gelten in Basel-Stadt generell als flächeneffizient. Personenwagen im fließenden Verkehr gelten dann als flächeneffizient, wenn sie mit mindestens drei Personen besetzt sind. Bei der Parkierung werden drei- oder mehrstöckige Parkhäuser oder Tiefgaragen als flächeneffizient deklariert. Ein- oder zweigeschossige Tiefgaragen gelten nur dann als flächeneffizient, wenn sie unter Flächen liegen, deren Zweckbestimmung das Pflanzen grosser Bäume nicht zulässt. Kollektive Verkehrsangebote und Sharingsysteme gelten dann als flächeneffizient, wenn sie einen Beitrag dazu leisten, den Bedarf nach öffentlichen Strassenflächen insgesamt zu reduzieren.

Diese Definitionen zeigen auf, dass die postulierte Konvergenz der Fahrzeugkategorien bezogen auf die Antriebsart nicht genügt, um daraus einen Bedarf nach einer kombinierten Parkierungsinfrastruktur abzuleiten. Es gilt zu beachten, dass der Trend in der Automobilbranche weiterhin Richtung grosse und schwere Autos sowie E-Autos geht und sich damit unabhängig von der Antriebsart im Widerspruch zu einer flächeneffizienten Mobilität befindet. Die Förderung des Veloverkehrs und die Entwicklung von Spezialvelos (Lastenvelos, Velos mit Anhängern usw.) und veloähnlichen Fahrzeugen sorgen dafür, dass mehr Parkierungsflächen für diese Fahrzeuge geschaffen werden müssen.

### **Parkierung im Raum Bahnhof**

Aufgrund der Ablehnung der unterirdischen Velostation an der Bahnhofstrasse, die den im Veloparkierungskonzept Innenstadt ausgewiesenen Bedarf an Veloabstellplätzen abgedeckt hätte, wird die Neugestaltung der Bahnhofstrasse punktuell überarbeitet. Die 400 Veloabstellplätze in der Bahnhofstrasse werden auch künftig Bestand haben. Um das Angebot an Veloabstellplätzen im Umfeld des Bahnhofs kurzfristig zu erhöhen, wird der ehemalige Posttunnel unter dem Gleisfeld um zirka 300 Veloabstellplätze erweitert.

Für den längerfristigen Horizont werden in Zusammenhang mit dem DBL mögliche Standorte für die Veloparkierung im Raum Bahnhof im Rahmen einer entsprechenden Studie geprüft. In einem ersten Schritt wird die Zahl der notwendigen Velo- und Motorradparkplätze im Raum Bahnhof festgelegt und in einem zweiten Schritt alle Möglichkeiten zur Realisierung sowohl ober- als auch unterirdischer Parkplätze geprüft. Auch die Kombination mit Parkierungsanlagen für den motorisierten Individualverkehr und von Abstellbereichen gemeinsam genutzter Fahrzeuge wird dabei geprüft, sofern diese im Einzugsgebiet der Velofahrenden liegen und die Erreichbarkeit des Bahnhofgebietes und der vorhandenen oder geplanten Nutzungen gegeben ist. In diesem Zusammenhang werden auch mögliche Synergien mit der geplanten Personen- und Velounterführung Bahnhof Süd geprüft.

Mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs wird das Parkhaus P1 mit seinen 377 Parkplätzen wegfallen. Die Parkhäuser P2 und P3 mit total 523 Parkplätzen werden weiterhin zur Verfügung stehen. Die wegfallenden Parkplätze sollen nicht im Bahnhofsumfeld ersetzt werden. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, dass die umliegenden Tourismus- und Kultureinrichtungen weiterhin gut erreichbar bleiben und dass all diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, einen Parkplatz finden. Der Stadtrat schlägt den Betreibern der Parkierungsanlagen die Prüfung von Reservationsmöglichkeiten und einer entsprechenden Tarifierung vor. In den Bauphasen des Durchgangsbahnhofs fallen im Umfeld des Bahnhofs weitere Parkflächen für Autos, Motorräder und Velos weg. Diesen Wegfall gilt es mittels Provisorien so weit als möglich zu kompensieren. Nichtsdestotrotz wird es während der Bauphase für alle Verkehrsteilnehmenden (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr) zu Einschränkungen kommen. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Betrieb der Mobilitätsinfrastrukturen sollen aber auch während der Bauzeit gegeben sein und bestmöglich funktionieren.

**Kostenwahrheit**

Die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund der Stadt Luzern werden durch das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3) geregelt. Aktuell fallen für die Auto- und Carparkierung Gebühren an. Zudem gibt es im Rahmen von Pilotprojekten die Möglichkeit, Parkgebühren für Motorräder zu erheben. Diese Gebühren sind auf die Lage der Parkplätze und auf den Flächenverbrauch der Fahrzeuge angepasst.

**Fazit**

Die Planungsinstrumente von Bund, Kanton und Stadt bekräftigen die Förderung flächeneffizienter, multi- und intermodaler Mobilität. Die Klima- und Energiestrategien fordern eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr. Die Parkierungsinfrastruktur im Raum Bahnhof wird entsprechend den aufgeführten Planungszielen und Vorgaben geplant. Kurzfristig werden statt der Velostation Veloabstellplätze auf der Bahnhofstrasse realisiert und zusätzliche Veloabstellplätze im ehemaligen Posttunnel ergänzt, die bis zum Baustart des DBL bestehen bleiben.

In der Planung der stadträumlichen Integration des Durchgangsbahnhofs werden Überlegungen zur Parkierung von Autos, Velos und Motos ein integrierter Bestandteil sein. Was die Regelungen für die Kategorisierung von Fahrzeugen betrifft, werden diese in geeigneter Weise in die Planungsarbeiten aufgenommen, sobald sie auf nationaler Ebene entsprechend überarbeitet sind. Allfällige kombinierte Parkierungsinfrastrukturen können sich aus den Planungsarbeiten zur Mobilitätsdrehscheibe Durchgangsbahnhof zu gegebener Zeit allenfalls im Bereich Bahnhof Ost ergeben. Da kein Ersatz für das P1 im Raum Bahnhof vorgesehen ist, wird derzeit keine kombinierte Parkierungsinfrastruktur im Sinne der Motionsforderung geplant. Ziel aller Planungsarbeiten ist es, vor, während und nach der Bauphase des Durchgangsbahnhofs eine bedarfsgerechte Parkierungsinfrastruktur bereitzustellen zu können.

Da die Gebühren für die Parkierung bereits heute auf die Lage und den Flächenverbrauch der Parkplätze angepasst sind, wird die von den Motionären erwähnte Kostenwahrheit bei der Parkierung ansatzweise schon angewendet. Ein Carparkplatz kostet dementsprechend mehr als ein Motorradparkplatz. Die Parkierungsfragen werden im Rahmen der laufenden Arbeiten zur Neugestaltung Bahnhofstrasse und zum DBL geklärt. Aus diesen Gründen ist der Bedarf für einen zusätzlichen Planungsbericht für eine kombinierte Parkierungsinfrastruktur aus Sicht des Stadtrates nicht gegeben.

Eine Überweisung der Motion hätte Kosten in der Höhe von mindestens Fr. 50'000.– für externe Arbeiten für einen allfälligen Planungsbericht zur Folge.