



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat 229

Cyryll Studer Korevaar namens der SP/JUSO-Fraktion
und Mirjam Landwehr namens der G/JG-Fraktion
vom 7. September 2018
(StB 49 vom 30. Januar 2019)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
11. April 2019
abgelehnt**

Keine Handreichung für absurde Entwicklungen im motorisierten Individualverkehr

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Mit dem Postulat wird der Stadtrat aufgefordert, sich bei der Städtekonferenz Mobilität bezüglich der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität dafür einzusetzen, dass die Leitlinien im Punkt Individualverkehr sinngemäss wie folgt ergänzt werden:

«Der Energieverbrauch, die Umweltbelastung, das Schadenspotential und der Flächenverbrauch sind pro motorisiertem Individualfahrzeug möglichst klein zu halten. Gegenläufige Trends werden auf kommunikativer Ebene sowie auf struktureller Ebene angegangen, etwa indem Strassenbreiten und Parkplatzgrössen tendenziell zurückgehen oder zumindest nicht zunehmen.»

An sich ist das Anliegen des Postulates begrüssenswert. Eine Verbreiterung der Strassen für immer breiter werdende Fahrzeuge stellt die Städte tatsächlich vor kaum lösbare Probleme, da der Bewegungsraum, der für die gesamte Mobilität zur Verfügung gestellt werden kann, insbesondere in den urbanen Räumen begrenzt ist. Eine einseitige Berücksichtigung des Autoverkehrs, insbesondere zulasten des Fussverkehrs, kommt für den Stadtrat tatsächlich nicht infrage. Es gilt allerdings zu beachten, dass sich die Dimensionierung der Fahrstreifenbreiten in der Regel am Schwerverkehr orientiert, der in den urbanen Räumen ganz wesentlich durch den öffentlichen Verkehr geprägt ist.

Es kann festgestellt werden, dass die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität schon heute alle wesentlichen Aspekte beinhaltet, welche durch das Postulat gefordert und eingebracht werden sollen. Sie ist ein Basisdokument, welches allgemeine Grundsätze enthält, wie die Mobilität in urbanen Räumen ermöglicht und gesteuert werden soll. Sowohl die angemessene Berücksichtigung der Ressourcen als auch der begrenzt verfügbare Strassenraum und das daraus abgeleitete Prinzip der Koexistenz werden in der Charta explizit genannt. Eine Ergänzung der Charta in der geforderten detaillierten Art würde dem Grundgedanken der Charta aus Sicht des Stadtrates deshalb nicht gerecht. Zudem wäre bei einer Anpassung der Charta in allen angeschlossenen Städten eine Zustimmung nötig, was neben dem damit verbundenen grossen Aufwand auch nicht zwingend zu einem im Sinne des Postulates positiven Resultat führen würde. Der Umwelt- und Mobilitätsdirektor der Stadt Luzern, der auch Vorstandsmitglied der Städtekonferenz Mobilität ist, wird das Thema aber aufgreifen und damit die Diskussion im Städteverband lancieren.

Dem Stadtrat ist es auch wichtig zu erwähnen, dass Strassenverbreiterungen punktuell nötig sein können, um insbesondere den Aspekten der Verkehrssicherheit gerecht zu werden. Dass die Fahrzeuge in den letzten Jahren tendenziell breiter geworden sind, ist eine Tatsache. Wird die Strasseninfrastruktur an kritischen Stellen nicht zumindest lokal angepasst, wird damit vor allem eine derjenigen Verkehrsarten gefährdet, die man aufgrund der Mobilitätsstrategie fördern will: der Veloverkehr. Und diesem Aspekt gilt es immer da angemessen entgegenzuwirken, wo dies die örtliche Situation nötig macht.

Abschliessend ist es dem Stadtrat ein Anliegen, nochmals zu betonen, dass das Anliegen des Postulates erkannt und die Diskussion eingeleitet ist. Anstelle einer Anpassung der Charta muss vielmehr versucht werden, in den urbanen Räumen mit konkreten Massnahmen unter den gegebenen Rahmenbedingungen ein besseres Nebeneinander der einzelnen Verkehrsarten zu fördern. Ansätze dafür, wie dies geschehen soll, sind in der vom Parlament zustimmend zur Kenntnis genommenen Mobilitätsstrategie enthalten. Als Beispiele können diesbezüglich insbesondere der Grundsatz, dass der Strassenraum auch als Lebensraum zu betrachten ist und als solcher dienen soll, welcher sinngemäss auch in der Charta enthalten ist, und die darauf abgestützten Massnahmen wie Betriebs- und Gestaltungskonzepte an verkehrsorientierten Strassen oder auch das Mobilitätsmanagement, welches in einem ersten Schritt in der Stadtverwaltung umgesetzt werden soll, genannt werden. Werden diese umgesetzt, können damit die angestrebten Ziele einer Senkung des Energieverbrauchs, der Umweltbelastung und des Flächenverbrauchs für den motorisierten Individualverkehr weit effektiver und unter Beachtung der Verkehrssicherheit und der Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel erreicht werden.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Stadtrat von Luzern

