



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der  
28. Ratssitzung vom  
8. März 2012  
beantwortet**

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation Nr. 207 2010/2012**

von Dominik Durrer, David Roth und  
Marcel Budmiger namens der SP/JUSO-Fraktion  
sowie Korintha Bärtsch, Monika Senn Berger und  
Philipp Federer namens der G/JG-Fraktion  
vom 8. Juni 2011  
(StB 1079 vom 7. Dezember 2011)

### **Wann setzt die Stadt Luzern den Gegenvorschlag zur Städteinitiative um?**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In der Stadt Luzern ist am 26. September 2010 die Städteinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit einem Nein-Stimmen-Anteil von gut 54 Prozent abgelehnt worden. Gleichzeitig haben die Stimmberechtigten aber dem Gegenvorschlag des Stadtrates in Form eines Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität mit einem Ja-Stimmen-Anteil von rund 63 Prozent zugestimmt. Die Zielsetzung, die mit diesem Reglement verfolgt wird, ist es, die städtische Mobilität im Sinne der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität zu entwickeln. Diese Charta will den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr fördern und setzt sich für eine Plafonierung des MIV ein.

In diesem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität wird die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten festgehalten. Grundsätzlich soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stetig erhöht werden. Gemäss Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität hat der Stadtrat Leitlinien für den Stadtverkehr zu erlassen, wie die Strategien zur Erreichung der im Reglement aufgezeigten Ziele umgesetzt werden. Die Leitlinien gehen von einer Gesamtverkehrsbetrachtung für die gesamte Agglomeration aus und beinhalten quantitative Aussagen, die periodisch überprüft und aktualisiert werden.

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

*Zu 1.: Welche Schritte zur Umsetzung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität hat der Stadtrat bis zum heutigen Zeitpunkt umgesetzt, und welche sind in Planung?*

Im Anschluss an die Annahme des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität durch den Soverän der Stadt Luzern konnte unter der Oberaufsicht der kantonalen Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi) das Projekt „Monitoring Gesamtverkehr Luzern“ lanciert werden, da das Projekt Bestandteil des Monitorings des Agglomerationsprogramms Luzern ist. Der Konzeptbericht zu diesem Monitoring wurde im November 2011 durch den Verkehrsverbund Luzern, die kantonale Dienststelle Verkehr und In-

frastruktur und das Tiefbauamt der Stadt Luzern verabschiedet. Die Arbeiten für die Umsetzung sind am Laufen. Siehe auch Antwort zu Frage 3.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die Leitlinien Stadtverkehr, die quantitative Aussagen für die Mobilitätsentwicklung festlegen, und aufgrund der sich abzeichnenden Überlastungssituationen im öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und MIV für die Zeit bis zur Realisierung der Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass/Spangen hat das Tiefbauamt der Stadt Luzern festgestellt, dass die anstehenden Mobilitätsfragen nur mit Hilfe eines Gesamtverkehrskonzepts zu beantworten sind. Dieses soll ein nachhaltiges Gesamtverkehrssystem beinhalten sowie die Massnahmen aufzeigen, die notwendig sind, um die stark wachsende Mobilitätsnachfrage im knappen Strassenraum abzudecken. Die quantitativen Aussagen für die einzelnen Verkehrsarten werden mit Hilfe eines Gesamtverkehrsmodells ermittelt, in dem die massgebenden Verkehrsströme für den Zielzustand berechnet werden. Der entsprechende Projektauftrag wurde am 6. September 2011 der Verkehrskommission (VKL) präsentiert.

Im Entwurf des Agglomerationsprogramms Luzern der zweiten Generation vom 12. August 2011 wurde diese Massnahme als „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ aufgenommen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass diese Massnahme mit seinen Vorstellungen eines Gesamtverkehrskonzepts übereinstimmt und diesem Kernelement höchste Dringlichkeit zukommt. In seiner Stellungnahme zum Entwurf des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation beantragt er deshalb für diese Massnahme die Federführung zu übernehmen, da es sich hauptsächlich um Veränderungen auf dem Stadtgebiet handelt. Zudem fordert er gemäss dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, quantitative Ziele für den Modalsplit festzulegen und den Projektstart bereits auf Anfang 2012 vorzuziehen.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Massnahme „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ dann erfolgreich ist, wenn es der Stadt und der Agglomeration dient sowie von den Gemeinden und dem Kanton mitgetragen wird. Bis Anfang 2012 soll nun auf der Basis dieser Massnahme der vom Tiefbauamt der Stadt Luzern erstellte Projektauftrag mit LuzernPlus, mit der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur und mit dem Verkehrsverbund Luzern konsolidiert werden. Es ist vorgesehen, dass im Anschluss der Stadtrat dem Grossen Stadtrat einen Bericht und Antrag für die Finanzierung des Gesamtverkehrskonzepts vorlegt (Projekt I69047.01 Gesamtverkehrskonzept).

*Zu 2.: Welche quantitative Zielgrösse für den Modalsplit wird vom Stadtrat angestrebt, und wie gedenkt er, diese Zielgrösse zu erreichen?*

Die Zielvorgaben für den Modalsplit sowie die Strategien und Massnahmen zur Erreichung dieser Vorgaben werden erst im Rahmen der Massnahme „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation erarbeitet. Die Arbeiten für das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern starten voraussichtlich Anfang 2012. Siehe auch Antwort zu Frage 1.

*Zu 3.: Welche konkreten Schritte wurden unternommen, um die Verfügbarkeit verlässlicher Zahlen für ein langfristiges Verkehrsmonitoring in der Stadt Luzern zu gewährleisten?*

Unter der Federführung des Tiefbauamtes wurde Anfang 2011 das Monitoring Gesamtverkehr Luzern entwickelt. Hauptzielsetzung des Monitorings Gesamtverkehr Luzern ist es, die Gesamtverkehrsentwicklung (Modalsplit) zusammen mit der Entwicklung anderer wichtiger Indikatoren aus dem Verkehrsbereich zu dokumentieren und damit Grundlagen für die Festsetzung von Zielen und für die zukünftige Steuerung des Verkehrs zu schaffen. Die im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität geforderten quantitativen Aussagen werden auf diesen Grundlagen basieren.

Mitte 2012 wird ein erster Pilotbericht mit Bezugsjahr 2010/2011 vorliegen. Die weitere Berichterstattung ist jährlich vorgesehen. Es ist geplant, im Frühjahr 2013 mit dem Bezugsjahr 2012 erstmals einen Bericht mit allen Zählstellen und Indikatoren zu erstellen.

*Zu 4.: Inwiefern werden die Anliegen des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität in der Revision der BZO berücksichtigt?*

Die verkehrlichen Auswirkungen, die durch die in der BZO-Revision vorgenommenen Verdichtungen des Baugebietes entstehen, wurden im Erläuterungsbericht der BZO-Revision dargestellt. Da es sich um eine moderate Siedlungsentwicklung handelt, wird sie nicht zu einer starken zusätzlichen Belastung des heutigen, weitgehend strassenbasierten Verkehrssystems der Stadt Luzern führen. Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Umsetzung von Massnahmen gemäss dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität hauptsächlich durch das Agglomerationsprogramm Luzern und das Parkplatzreglement abgedeckt werden. Nach dem Grundsatz der „Einheit der Materie“ macht es deshalb wenig Sinn, in der Bau- und Zonenordnung ergänzende Vorschriften bezüglich einer nachhaltigen städtischen Mobilität zu erlassen.

Im Entwurf des Agglomerationsprogramms Luzern der zweiten Generation ist festgehalten, dass die Verkehrszunahme mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr aufgefangen wird, die S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ausgebaut wird und dem Grossprojekt Tiefbahnhof höchste Priorität zukommt. Die dazu entsprechenden Massnahmen sind in den Massnahmenblättern des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation beschrieben. Das Parkplatzreglement wird in der aktuellen Praxis im Zusammenhang mit der Reduktion von Parkplätzen relativ grosszügig ausgelegt, da die Stadt eine Begrenzung der Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr anstrebt. So könnte der Stadtrat, gestützt auf Art. 5 und 11 des Parkplatzreglements, aus „wohnhygienischen Gründen“, d. h. aufgrund von grossflächigen übermässigen Luftschadstoffbelastungen oder übermässiger Lärmbelastung, hohe Parkplatzreduktionen bewilligen. Siehe auch Antwort zu Frage 5.

*Zu 5.: Gibt es Pläne, in Verdichtungsgebieten vermehrt auf eine autoreduzierte Erschliessung oder autofreies Wohnen zu setzen, um damit einem Verkehrskollaps auf dem bestehenden Strassennetz vorzubeugen?*

In der Antwort auf die Interpellation 112, Monika Senn Berger namens der G/JG-Fraktion und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 14. September 2010 „Fördern des autofreien Lebensstils“ hat sich der Stadtrat ausführlich zu dieser Frage geäußert. Er begrüßt und unterstützt den Trend zu weniger Autos. Er bezieht sich jedoch auf den Standpunkt, dass dies weiterhin auf freiwilliger Basis geschehen soll. Die Stadt Luzern schafft für diese Entwicklung die Voraussetzung, indem sie den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. In den Verdichtungsgebieten bzw. Schlüsselarealen kann nur gestützt auf Gestaltungspläne gebaut werden. Damit in Gestaltungsplangebieten gebaut werden kann, sind erhöhte Anforderungen in verschiedener Hinsicht zu erfüllen. Die minimal erforderliche und die maximal mögliche Anzahl Parkplätze regelt das Parkplatzreglement der Stadt Luzern. In beschränktem Ausmass können begründete Reduktionen in diesen Verdichtungsgebieten bewilligt werden.

Im Rahmen des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität und im gesetzlich vorgegebenen Rahmen des Parkplatzreglements fördert der Stadtrat den autofreien Lebensstil. Der Stadtrat wird ferner das Anliegen der Förderung des autofreien oder autoarmen Wohnens und dementsprechende weiter gehende Befreiungen der Parkplatzpflicht in den Zonen III und IV im Rahmen einer zukünftigen Revision des Parkplatzreglements prüfen. Der Stadtrat sieht dazu aber keinen dringenden Handlungsbedarf.

*Zu 6.: Wurden die „Leitlinien Stadtverkehr“ bereits erarbeitet, und falls nicht, bis wann kann damit gerechnet werden?*

Die Leitlinien Stadtverkehr wurden noch nicht erarbeitet. Sie sind ein integrierender Bestandteil des Projektes „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“, mit welchem 2012 gestartet werden soll. Siehe auch Antwort zu Frage 1.

Der Stadtrat von Luzern

