



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
18. Ratssitzung vom
19. Mai 2011
beantwortet**

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 112 2010/2012

von Monika Senn Berger
namens der G/JG-Fraktion und András Özvegyi
namens der GLP-Fraktion
vom 14. September 2010
(StB 185 vom 23. Februar 2011)

Fördern des autofreien Lebensstils

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Wurden in der Stadt Luzern schon Bauprojekte für autofreies Wohnen oder mit reduziertem Parkplatzangebot eingereicht? Wenn ja, was wurde bewilligt, was nicht?

Massgebend für die Bestimmung der maximal zulässigen bzw. minimal erforderlichen Parkplatzzahl im Zusammenhang mit einem Bauprojekt ist das Parkplatzreglement der Stadt Luzern (PPR) vom 17. April 1986. Darin wird die Anzahl Parkplätze in Abhängigkeit der geplanten Nutzung (Wohnen, Büro usw.), der Benutzer (Bewohner, Besucher usw.) und der Erschliessung des Baugrundstücks mit den öffentlichen Verkehrsmitteln festgelegt. So unterscheidet das PPR vier Zonen. In der Zone I (Altstadt) dürfen grundsätzlich keine Parkplätze erstellt werden. In der Zone II (City) besteht keine Parkplatzpflicht, es dürfen jedoch eine gewisse Anzahl Parkplätze erstellt werden. In den Zonen III (Cityrand und Zonen mit Gewerbe) und IV (Wohngebiete) besteht sowohl eine Pflicht wie auch eine maximal zulässige Anzahl Parkplätze. Reduktionen von diesen Zahlen sind möglich, wenn die Erstellung gegen verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohngyienische oder raumplanerische Gesichtspunkte verstösst, die Erstellung nicht möglich oder die Erstellungskosten unzumutbar sind. Zusätzliche Parkplätze sind möglich, wenn die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes dies zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht.

Ein Gesuch um ein vollkommen autofreies Wohnen wurde in der Stadt Luzern bis anhin noch nicht eingereicht. In den Zonen I und II wäre ein solches aufgrund der fehlenden Pflicht auch nicht nötig. In den Zonen III und IV widerspräche ein Gesuch bezüglich autofreies Wohnen den grundsätzlichen Bestimmungen des PPR. Es sind nur Reduktionen der Parkplatzzahlen aufgrund von obigen erwähnten Umständen vorgesehen. In der aktuellen Praxis wird das PPR

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

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 PPR aus „wohnhygienischen Gründen“, d. h. aufgrund von grossflächigen übermässigen Luftschadstoffbelastungen oder übermässiger Lärmbelastung, eine autoarme Wohnsiedlung bewilligen. Es gab jedoch in der Vergangenheit auch einen Fall, bei dem aufgrund von Einsprachen der Nachbarschaft eine zusätzliche Reduktion nicht gewährt werden konnte.

Dies bedeutet, dass „autoarmes“ Wohnen – der Begriff, der in der Praxis üblicher ist – unter gewissen Umständen auch in den Zonen III und IV der Stadt Luzern bewilligt werden kann. Aufgrund der Bestimmungen des PPR ist es aber zurzeit nicht möglich, in diesen Zonen „auto-freies“ Wohnen zu ermöglichen.

Zu 2.:

Hat die Baudirektion Kenntnis von den Projekten in anderen Städten und deren Auswirkungen auf die Stadtplanung?

Der Baudirektion sind Projekte aus anderen Städten der Schweiz bekannt. So entsteht gegenwärtig beispielsweise in Bern-Bümpliz eine autofreie Siedlung, deren Bewohner sich vertraglich verpflichten, keine Personenwagen regelmässig zu benutzen. Die Eigentümer der Siedlung werden von der Stadt Bern zudem verpflichtet, über das Einhalten der Vorgaben «Autofreiheit» jährlich einen Bericht zu verfassen. Weiter hat die Stadt Zürich in ihrer revidierten Parkplatzverordnung (Volksabstimmung vom 28. November 2010) einen eigenen Passus für autoarmes Wohnen aufgenommen. Nach der revidierten Zürcher Parkplatzverordnung können „autoarme Nutzungen von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird“. Ebenfalls ist zurzeit in der Stadt Zürich ein entsprechendes Projekt einer Baugenossenschaft in Leimbach in Planung. Sie wendet sich an eine urbane Mieterschaft, die für ihre Mobilitätsbedürfnisse in erster Linie den öffentlichen Verkehr nutzt. Es gibt weniger Parkplätze als Wohnungen, und ein Jahresabonnement für die S-Bahn ist in der Wohnungsmiete enthalten.

Solche Projekte haben Auswirkungen in planerischer Hinsicht, da die Fahrtzahl sowie die Belegung der Grundstücke mit Abstellplätzen und Garagen gegenüber einer konventionellen Wohnsiedlung entsprechend reduziert wird. Es stellen sich ebenfalls langfristige Fragen, speziell in dem Fall, wenn sich zeigen würde, dass das autofreie Konzept zu Problemen bei der Vermietbarkeit führt und nachträglich auf ein konventionelles Konzept umgeschwenkt werden müsste. Weiter ist es möglich, dass sich die Situation der Bewohnenden verändert. In diesen Fällen stellt sich dann konkret die Frage, wie und wo die notwendig gewordenen Autoabstellplätze realisiert werden können. Bei der Siedlung in Bern-Bümpliz müssen die Mieterinnen und Mieter gegenüber dem Vermieter eine Erklärung unterzeichnen, dass auf den regelmässigen Gebrauch eines Personenwagens verzichtet wird. Wenn die Vereinbarung nicht

eingehalten wird, muss die Mieterschaft mit einer Kündigung des Mietvertrags rechnen. Ausnahmen seien indessen möglich. Zum Beispiel wenn aus gesundheitlichen oder beruflichen Gründen häufige Fahrten mit dem Personenwagen nötig werden. In dem Fall muss innerhalb eines bestimmten Perimeters um die Siedlung ein baubewilligter Privatpark- oder Einstellhal-
lenplatz nachgewiesen werden.

Bisher hatte die Baudirektion mit anderen Städten noch keine offiziellen Kontakte bezüglich Projekten für ein autofreies oder autoarmes Wohnen. Da die meisten Projekte neueren Datums sind, gibt es noch wenige Informationen über die langfristigen Folgen und den Umgang mit eventuellen veränderten Bedürfnissen der Bewohnenden. Dementsprechend hat die Baudirektion auch keine Kenntnis über allfällige Auswirkungen von solchen Projekten auf die Stadtplanung bzw. auf die Stadtentwicklung.

Zu 3.:

Gemäss der erwähnten Studie hat der Prozentsatz freiwillig Autoloser in den Städten seit 1994 von 15 auf 32 Prozent zugenommen: Wie gedenkt der Stadtrat, diesen Trend zu nutzen und in der Bau- und Zonenordnung zu berücksichtigen?

In Bezug auf das Verkehrsaufkommen in den Städten und Agglomerationen ist es sinnvoll, wenn viele Bewohner freiwillig auf ein Auto verzichten. Auch in der Stadt Luzern kann ohne grössere Umstände auf den motorisierten Individualverkehr verzichtet werden. Luzern ist bekannt als Stadt der kurzen Wege und sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Lediglich in gewissen Aussenquartieren, beispielsweise Salzfass/Rebstock und einzelnen Quartieren Littaus, sind die Bewohner stärker auf das Auto angewiesen. Der Trend zu weniger Autos und dementsprechend weniger Autofahrten in der Stadt wird vom Stadtrat begrüsst und unterstützt. Er bezieht sich jedoch auf den Standpunkt, dass dies weiterhin auf freiwilliger Basis geschehen soll. Die von den Interpellanten erwähnte Studie zeigt auf, dass der Prozentsatz freiwillig Autoloser seit 1994 von 15 auf 32 Prozent zugenommen hat. Der Trend geht, wie erwähnt, auch ohne zusätzliche Massnahmen, in die richtige Richtung. Wie eingangs aufgezeigt, regelt das Parkplatzreglement nutzungsbezogen für die einzelnen Zonen die minimal erforderliche und die maximal mögliche Anzahl Parkplätze. Nach dem Grundsatz der „Einheit der Materie“ macht es wenig Sinn, zum Parkplatzreglement (PPR) in der Bau- und Zonenordnung (BZO) ergänzende Vorschriften zu erlassen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für weitergehende Reduktionen der minimalen Pflichtparkplätze müssten demzufolge über eine Änderung des PPR erfolgen. Der Stadtrat sieht dazu aber keinen dringenden Handlungsbedarf. Es steht Bauwilligen in den Zonen I und II gemäss PPR, wie unter Ziffer 1 ausgeführt, bereits heute frei, auf Parkplätze zu verzichten. Im beschränkten Ausmass können begründete Reduktionen auch in den Zonen III und IV bewilligt werden.

Zu 4.:

In Bern war 2004 im Zonenplan ein Anteil der Wohnflächen für autofreies Wohnen vorgesehen, wurde damals jedoch in der Volksabstimmung noch abgelehnt. Kann sich der Stadtrat vorstellen, sich besonders in den Schlüsselarealen proaktiv für autofreies Wohnen einzusetzen? Wenn ja, wie?

In den Schlüsselarealen kann nur gestützt auf Gestaltungspläne gebaut werden. Damit in Gestaltungsplangebieten gebaut werden kann, sind erhöhte Anforderungen in verschiedener Hinsicht zu erfüllen. Betreffend Parkplatzzahl ist jedoch auch in Gestaltungsplangebieten das Parkplatzreglement massgebend. Im Entwurf zum neuen Bau- und Zonenreglement sind für die Schlüsselareale lediglich erhöhte Gebäudestandards vorgesehen. Weitergehende Vorschriften sind nicht geplant.

Die Stadt hat allenfalls als Eigentümerin verschiedener Grundstücke in den Schlüsselarealen weitergehende Möglichkeiten. Sie ist aber wie jeder private Grundeigentümer verpflichtet, sich an das städtische Parkplatzreglement zu halten.

Im gesetzlich vorgegebenen Rahmen des PPR ist der Stadtrat bereit, den autofreien Lebensstil zu fördern und den vorhandenen Spielraum auszuschöpfen. Der Stadtrat wird ferner das Anliegen der Förderung des autofreien oder autoarmen Wohnens und dementsprechende weitergehende Befreiungen der Parkplatzpflicht in den Zonen III und IV im Rahmen einer zukünftigen Revision des PPR prüfen.

Stadtrat von Luzern

