



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation Nr. 366 2004/2009**

von Philipp Federer  
namens der G/JG-Fraktion  
vom 25. Februar 2008  
(StB 768 vom 27. August 2008)

**Wurde anlässlich der  
50. Ratssitzung vom  
25. September 2008 beant-  
wortet.**

### **Kommunaler Verkehrsrichtplan Stadt Luzern**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die mit der Interpellation und der gleichnamigen und gleichzeitig eingereichten Motion 367 2004/2009 lancierte Diskussion um einen kommunalen Verkehrsrichtplan für die Stadt Luzern wurde bereits verschiedentlich geführt. So hat der damalige Grosstadtrat Peter Bucher mit der Motion 104 vom 4. November 1997: „Verkehrsrichtplan/Verkehrsplanungskommission“ bereits einen kommunalen Verkehrsrichtplan gefordert, und auch im Rahmen der Erarbeitung der „Leitlinien Kommunale Verkehrsplanung“ ist die Thematik im Jahr 2001 diskutiert worden.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Erarbeitung eines kommunalen Verkehrsrichtplanes freiwillig ist und dafür keine gesetzliche Verpflichtung besteht. Lediglich ein kommunaler Erschliessungsrichtplan ist gemäss § 49 des Strassengesetzes des Kantons Luzern durch die Gemeinden zu erstellen. Zwar verfügt die Stadt auch nicht über einen kommunalen Erschliessungsrichtplan, sie hat aber mit dem Strassenreglement und vor allem mit den Bebauungsplänen ein Instrument, welches nicht nur behördenverbindlich (wie die Richtpläne), sondern sogar eigentümerverbindlich ist.

Aufgrund der bereits erwähnten Motion 104, welche durch den Grossen Stadtrat am 29. Januar 1998 als Postulat überwiesen wurde, hat der Stadtrat die Baudirektion mit der Ausarbeitung eines kommunalen Verkehrsrichtplanes beauftragt. Dabei zeigte sich, dass genau überlegt werden muss, in welchem Fall der Richtplan mit dem aufwendigen und viel Zeit beanspruchenden Genehmigungsverfahren das richtige Instrument ist, um die erwünschte Verbindlichkeit zu erreichen, und wo es allenfalls andere, einfachere und dennoch zweckmässige Möglichkeiten gibt, um das gleiche Ziel zu erreichen. Im Rahmen der nachfolgenden Arbeiten stellte sich heraus, dass es nur wenig Teilsysteme gibt, welche durch die Stadt im Rahmen der Gesetzgebung vorwiegend allein bestimmt werden können. Es sind dies die Planung des Fussverkehrs, die Planung des Zweiradverkehrs (soweit sie Gemeindestrassen

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](http://www.StadtLuzern.ch)

betrifft), die Planung der Parkierung und die Planung innerhalb der Quartierzellen. Hingegen ist die Stadt Luzern bei der Planung der Hauptverkehrsstrassen und bei der Planung des öffentlichen Verkehrs nicht frei. Die Hauptverkehrsachsen liegen in der Planungshoheit des Kantons, der öffentliche Verkehr in jener des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) und des Kantons. Aus diesem Grunde hat der Stadtrat damals beschlossen, auf die Erarbeitung eines umfassenden kommunalen Verkehrsrichtplans zu verzichten und stattdessen „nur“ die „Kommunale Verkehrsplanung, Leitlinien“ sowie die Teilrichtpläne Fussverkehr, Zweiradverkehr und Parkierung zu erarbeiten. Die Planung innerhalb der Quartierzellen wurde auf die Revision der Bau- und Zonenordnung verschoben, welche nun im Gang ist.

Der Bericht „Kommunale Verkehrsplanung, Leitlinien“ mit den darin enthaltenen Anträgen ist von der Verkehrskommission am 19. Juni 2001 diskutiert und verabschiedet worden. Die Verkehrskommission teilte insbesondere die Ansicht, dass auf einen integralen kommunalen Verkehrsrichtplan zu verzichten sei. Sie empfahl dem Stadtrat, die Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung in der vorliegenden Form zu beschliessen. Auf eine Verabschiedung der Leitlinien durch das Parlament wurde verzichtet.

Der Stadtrat ist nach wie vor der Meinung, dass Leitlinien für die kommunale Verkehrsplanung, ergänzt durch die vorhandenen Teilrichtpläne, genügen, da die weiteren Themen, welche insbesondere übergeordnete Planungen am System der Hauptverkehrsachsen und des öffentlichen Verkehrs betreffen, nicht in seiner Kompetenz liegen.

Seit der Verabschiedung der Leitlinien durch den Stadtrat hat sich in Sachen Grundlagen für die kommunale Verkehrsplanung aber einiges ereignet. Mit dem Agglomerationsprogramm Luzern ist eine auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Gesamt-Verkehrsplanung erarbeitet worden, die auch im kantonalen Richtplan Aufnahme gefunden hat. Der Stadtrat ist deshalb bereit, die Leitlinien für die kommunale Verkehrsplanung zu überarbeiten und diese auch dem Parlament vorzulegen.

Die in der Interpellation aufgeworfenen Fragen beantwortet der Stadtrat wie folgt:

*Zu 1.:*

*Wie findet momentan die Koordination der einzelnen Verkehrsträger in der Stadt Luzern statt?*

Die Koordination der einzelnen Verkehrsträger findet vor allem dadurch statt, dass die Planung und die Realisierung von Verkehrsanlagen bei einer einzigen städtischen Dienststelle, dem Tiefbauamt, vereint ist. Diese ist durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des

Kantons Luzern auch mit der Planung und Realisierung der Vorhaben auf den Kantonsstrassen in der Stadt Luzern beauftragt. Damit ist auch die Koordination der Systeme über die Hierarchien der Zuständigkeit hinweg gegeben.

*Zu 2.:*

*In welchem behördenverbindlichen Planungsinstrument auf Stufe Kommune sind die aktuellen Verkehrsführungen der einzelnen Verkehrsträger, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eingetragen etc.? Wo sind die geplanten Infrastrukturmassnahmen der Strassen, Massnahmen für den MIV (30-er Zone, Begegnungszone) und das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs inklusive den Haltestellen auf Stufe Kommune eingetragen?*

Auf Stufe Kommune, also Stadt Luzern, besteht kein behördenverbindliches Planungsinstrument, in welchem der Status quo festgehalten ist. Die geplanten Infrastrukturmassnahmen sind aber im Projektplan festgehalten und basieren auf der Gesamtplanung der Stadt Luzern, welche jeweils durch den Grossen Stadtrat verabschiedet wird. Zudem sind die entsprechenden Daten im geografischen Informationssystem der Stadt Luzern eingetragen, welche durch das GIS-DLZ bearbeitet werden.

*Zu 3.:*

*Wie kann die Stadt Luzern eine politische Verkehrsdiskussion führen und ihre Interessen gegenüber Dritten (Kanton etc.) vertreten, wenn keine koordinierte Planungsgrundlage auf Stufe Kommune vorhanden ist?*

Wie bereits erwähnt, verfügt die Stadt Luzern über die genannten Teilrichtpläne und die Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung. Als Gremium, in welchem die politische Verkehrsdiskussion geführt wird, ist auch die Verkehrskommission des Stadtrates zu erwähnen. Und nicht zuletzt gilt es darauf hinzuweisen, dass fast alle verkehrspolitisch relevanten Vorhaben im Grossen Stadtrat besprochen werden.

*Zu 4.:*

*Aufgrund des Art. 4 RPG über die Information und Mitwirkung ist der Bevölkerung bereits in der Entwurfsphase und vor der Beschlussfassung am Planungsprozess eine Mitwirkung einzuräumen. Der Einbezug der Betroffenen stellt in der Regel die wirksamste Qualitätssicherung dar. Wie wird die Bevölkerung an den geplanten Infrastrukturmassnahmen, z. B. Südzubringer, partizipieren? Wie werden die Anliegen der Quartierbewohner (Verkehrsprobleme in den einzelnen Quartieren) wahrgenommen?*

Infrastrukturmassnahmen wie der in der Interpellation erwähnte Südzubringer sind aufgrund der Höhe der zu tätigenen Investition der Bevölkerung im Rahmen einer Volksabstimmung

vorzulegen. Die Planung grösserer Um- oder gar Neubauvorhaben erfolgt fast immer in Form eines partizipativen Planungsprozesses. Beispiele dazu sind der Schweizerhofquai, der Grendel, die Hirschmattstrasse oder der Mühlenplatz. Quartierprobleme werden sowohl durch Einzelpersonen als auch durch die Quartiervereine an die Verwaltung herangetragen. Sie werden beurteilt und wo möglich auch umgesetzt.

*Zu 5.:*

*Wie wird die Siedlungs- auf die Verkehrsentwicklung und umgekehrt abgestimmt, obwohl keine zweckmässigen Planungsinstrumente in der Stadt Luzern vorhanden sind?*

Der Ansicht, dass in der Stadt Luzern keine zweckmässigen Planungsinstrumente zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vorhanden sind, widerspricht der Stadtrat vehement. Die bereits erwähnten Instrumente (Teilrichtpläne, Bebauungspläne, Leitlinien) sind aus Sicht des Stadtrates sogar wesentlich besser geeignet als ein kommunaler Verkehrsrichtplan.

*Zu 6.:*

*Der Verkehr ist mit der Wirtschaft eng verflochten. Wie können in der Stadt Luzern neue Firmen angesiedelt werden, wenn Mehrverkehr mit den heutigen Verkehrsinfrastrukturen gar nicht mehr zu bewältigen ist?*

Die Ansiedlung von Firmen in der Stadt Luzern ist und bleibt ein wichtiges wirtschaftspolitisches Ziel der Stadt Luzern. Diesem Ziel liegt denn auch das Agglomerationsprogramm zugrunde, dessen Ziel die bessere Erreichbarkeit Luzerns ist. Es gilt aber auch zu betonen, dass nicht jede Firmenansiedlung mit zusätzlichem Verkehr verbunden ist, der mit den heutigen Verkehrsinfrastrukturen nicht aufzunehmen ist.

*Zu 7.:*

*Welche Vorteile sieht der Stadtrat in einem eigenen kommunalen Verkehrsrichtplan?*

Wie bereits ausgeführt, sieht der Stadtrat keine Notwendigkeit, einen kommunalen Verkehrsrichtplan zu erlassen. Der Grund dafür ist, dass der Stadtrat im Erlass eines solchen keine Vorteile sieht.

Zu 8.:

*Falls der Stadtrat einen kommunalen Verkehrsrichtplan ablehnt, mit welchen anderen Planungsinstrumenten auf Stufe Kommune gedenkt er die eidgenössischen und kantonalen Auflagen und die generellen Aufgaben zu erfüllen?*

Die entsprechenden Planungsinstrumente wurden bereits mehrfach erwähnt. Es handelt sich insbesondere um die Teilrichtpläne, die Leitlinien kommunale Verkehrsplanung, die Bebauungspläne, den kantonalen Richtplan und das Agglomerationsprogramm.

Stadtrat von Luzern

