



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation Nr. 40 2004/2008**

von Cony Grünenfelder  
namens der GB/JG-Fraktion  
vom 7. März 2005

**Wurde anlässlich der  
10. Ratssitzung vom  
9. Juni 2005 beantwortet.**

### **Welches sind die Auswirkungen der negativen Abstimmung über das Fahrtenmodell im Schlund?**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

*„Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen der negativen Abstimmung über das Fahrtenmodell in Kriens auf die Allmendplanung?“*

Das mit der Teilrevision der Ortsplanung Kriens vorgesehene „Fahrtenmodell“ sollte für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Eichhof-Schlund die Aspekte der Siedlung, des Verkehrs und der Umwelt besser aufeinander abstimmen. Die Allmend gehörte nicht zum Anwendungsbereich des Fahrtenmodells. Das Fahrtenmodell hätte sich daher rechtlich nicht direkt auf die Allmend ausgewirkt. Die Siedlungsgebiete im Schlund und die Allmend werden aber weitgehend über das gleiche Strassennetz erschlossen. Insofern besteht ein verkehrstechnischer Zusammenhang zwischen beiden Gebieten. Unabhängig vom Entscheid über das Fahrtenmodell im Schlund will der Stadtrat das motorisierte Verkehrsaufkommen auf der Allmend in engen Grenzen halten. Basierend auf dem Gesamtkonzept Allmend der Firma Metron vom Januar 2005 hat der Stadtrat festgelegt, dass zusätzliche Nutzungen nur im Bereich des Stadions in Frage kommen und dass der mögliche Zusatzverkehr auf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes abzustimmen ist. Zudem soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) schrittweise erhöht und mittels flankierender Massnahmen der Modalsplit zu Gunsten des ÖV verbessert werden.

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

2da8781800dc4efe9849bc4481452e20

Zu 2.:

*„Welche Konsequenzen hat die Ablehnung auf die städtischen Liegenschaften im Gebiet Schlund?“*

Mit dem abgelehnten „Fahrtenmodell“ wollte sich der Gemeinderat von Kriens ein flexibles Lenkungsinstrument in die Hand geben, um die Mobilität im ESP Eichhof-Schlund auch bei einer vollständigen Überbauung der rechtskräftigen Bauzonen gewährleisten zu können. Die Bestimmungen im revidierten Bau- und Zonenreglement von Kriens hätten vorgesehen, dass sich die Nutzung eines Grundstücks und die Anzahl der darauf erlaubten Parkplätze nach dem mutmasslichen Verkehrsaufkommen zu richten hätten. Mit dem Fahrtenmodell sollte im ESP Eichhof-Schlund aufgrund der bestehenden und der künftig möglichen Kapazität des Verkehrssystems eine maximale Anzahl Fahrten festgelegt werden. Vorgesehen waren drei Kategorien von möglichen Nutzungsformen mit jeweils unterschiedlichem Verkehrsaufkommen. Verkehrsintensive Betriebe wären dadurch stark eingeschränkt worden. Mit der Ablehnung dieser Teilrevision der Ortsplanung Kriens ändert sich an der baurechtlichen Situation der städtischen Liegenschaften im Raum Schlund vorderhand nichts. Dennoch besteht nach wie vor Handlungsbedarf, indem die Abstimmung der potenziellen Siedlungsentwicklung im ESP Eichhof-Schlund immer noch ungenügend auf die Kapazität des Strassennetzes abgestimmt ist. In seiner Abstimmungsbotschaft schrieb der Gemeinderat Kriens: „Ein Nein zur Teilrevision der Ortsplanung hätte eine Überarbeitung des gesamten Planungswerkes zur Konsequenz. Insbesondere müssten in diesem Fall andere Instrumente gesucht werden, wie die Ziele der Verkehrsplanung in diesem Gebiet realisiert werden könnten.“ Zurzeit liegen dem Stadtrat keine Informationen vor, in welche Richtung der Gemeinderat Kriens gedenkt, das Planungswerk im ESP Eichhof-Schlund zu überarbeiten.

Zu 3.:

*„Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat die städtischen Wohnquartiere vor dem zu erwartenden Mehrverkehr aus dem Gebiet Schlund schützen?“*

Mit dem Verkehrskonzept „Luzern macht mobil“, das auch in das kantonale Agglomerationsprogramm eingeflossen ist, hat der Stadtrat seine verkehrspolitische Strategie festgelegt. Mit diesem Konzept soll gewährleistet werden, dass Luzern als Zentrum der Zentralschweiz weiterhin auf Schienen und Strassen erreichbar bleibt und sich als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsraum entwickeln kann. Der Stadtrat ist überzeugt, dass dieses Ziel nicht mit einzelnen Verkehrsmassnahmen erreicht werden kann. Es braucht dafür ein Gesamtkonzept, das den ÖV und den MIV berücksichtigt. Um den Bus auf den Strassen bevorzugen zu können und um zu verhindern, dass der MIV in die Wohnquartiere ausweicht, soll eine Spange geschaffen werden, die vom Schlossberg über die Autobahn A2 zum Grosshof und von dort unterirdisch in das Tribschengebiet geführt wird. Zusammen mit dem Ausbau der Bahnhofzufahrten und dem Bau von zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen auf dem Stadtgebiet wird damit ein Verkehrssystem aufgebaut, welches die Erreichbarkeit der Stadt Luzern langfristig gewährleistet, ohne

dass es in den Wohnquartieren zu unerwünschten Beeinträchtigungen kommt. Mit diesem Spangensystem, mit der soeben fertig gestellten Haltestelle Mattenhof und mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Allmend, welche zusammen mit der Tieflegung der Zentralbahn gebaut werden soll, kann das Gebiet Schlund–Allmend direkt an das übergeordnete Strassen- und Schienennetz angeschlossen und die umliegenden Wohnquartiere können vor unerwünschtem Zusatzverkehr verschont werden. Im Weiteren wird im Gesamtkonzept Allmend der Firma Metron aufgezeigt, wie die Allmend besser in das Netz der Fuss- und Radwege von Horw, Kriens und Luzern eingebunden werden kann.

Stadtrat von Luzern  
StB 441 vom 4. Mai 2005

