



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 29. März 2006 (StB 299)

B 15/2006

Leitlinien Parkierung

**Vom Grossen Stadtrat zustimmend
zur Kenntnis genommen
am 29. Juni 2006**

Projektplan: L69028

Übersicht

Die Umweltschutzgesetzgebung stellt neue Anforderungen an die Erstellung von Parkraum. Das Grobkonzept Parkierung aus dem Jahr 1982 genügt nicht mehr. Es wurde daher vorgesehen, einen Richtplan Parkierung zu erarbeiten, der die Zusammenhänge zwischen Umweltbelastung, Verkehrssystem und Parkplatzplanung koordiniert. Bei der Erarbeitung setzte sich jedoch die Erkenntnis durch, dass das Richtplanverfahren ungeeignet und auch nicht notwendig ist. Die Umweltgesetzgebung sowie die bestehende Rechtspraxis schreiben das Vorgehen wie auch notwendige kompensatorische Massnahmen bei der Realisierung von Parkierungsanlagen vor. Massnahmen sind dabei derart stark projektbezogen, dass sie nicht zum Voraus definiert werden können. Es zeigte sich jedoch, dass es sinnvoll ist, in Leitlinien die Zielsetzungen und Strategien (Grundsätze) bezüglich der Parkplatzentwicklung in der Stadt Luzern festzulegen. Die nun vorliegenden „Leitlinien Parkierung“ wurden an mehreren Sitzungen in der Verkehrskommission der Stadt Luzern beraten und gutgeheissen. Die „Leitlinien Parkierung“ wurden mit Stadtratsbeschluss 81 vom 25. Januar 2006 durch den Stadtrat verabschiedet und für die städtische Verwaltung als verbindlich erklärt.

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Ausgangslage

4

2. Antrag

5

Anhang

Leitlinien Parkierung

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

In den 90er-Jahren zeigten Bundesgerichtsurteile (z. B. Fall Solothurn), dass in mit Luftschadstoffen übermässig belasteten Gebieten wie der Innenstadt von Luzern neue, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen nur bewilligt werden können, wenn durch kompensatorische Massnahmen im Park- und Verkehrsregime eine Zunahme der Schadstoffbelastung verhindert wird. Daher wurde 1997, in Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept und dem geplanten Parkhaus Schweizerhof, ein erster Entwurf eines Richtplans Parkierung erarbeitet. Der Richtplan Parkierung sollte als Koordinationsinstrument Grundlagen und Konzepte zur Weiterentwicklung des Parkraumes aufzeigen.

Gleichzeitig bestand aber auch ein Bedürfnis, die Grundsätze der Verkehrspolitik und daraus abgeleitet die Aufgaben und Zielsetzungen der Verkehrsplanung zu formulieren. Vor diesem Hintergrund folgte die Baudirektion dem Wunsch der Verkehrskommission, ihr den Entwurf eines kommunalen Verkehrsrichtplanes zur Beratung zu unterbreiten. Die Parkierung sollte dabei als Teilrichtplan Bestandteil des kommunalen Verkehrsrichtplanes sein. Im Laufe der Arbeit setzte sich die Erkenntnis durch, dass der Kompetenzbereich der Stadt Luzern beim Verkehr sehr beschränkt ist. Entscheidende Fragen, wie etwa die Ergänzung des Strassennetzes oder ein Systemwechsel beim öffentlichen Verkehr, liegen in der Kompetenz des Kantons oder des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL).

Ein kommunaler Richtplan erübrigt sich dort, wo eine Gemeinde über keine Kompetenzen verfügt. Auf die Erarbeitung eines kommunalen Verkehrsrichtplanes für die Stadt Luzern konnte aufgrund dieser Erkenntnis also verzichtet werden. Dennoch wollte die Stadt Luzern ihre Ideen, Wünsche und Forderungen bei den zuständigen Instanzen einbringen. Es wurde daher beschlossen, anstelle eines kommunalen Verkehrsrichtplans Leitlinien für die kommunale Verkehrsplanung zu erarbeiten. Am 5. Dezember 2001 stimmte der Stadtrat den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung zu. Am verwaltungsinternen Auftrag für die Überarbeitung des Teilrichtplans Parkierung wurde festgehalten.

Der Teilrichtplan Parkierung basiert auf der Wechselwirkung zwischen Umweltbelastung, Verkehrssystem und Parkplatzplanung. Der Entwurf wurde an mehreren Sitzungen in der Verkehrskommission beraten. Dabei wurden die Ziele und Grundsätze/Strategien von der Verkehrskommission gutgeheissen. Bei mehreren konkreten Massnahmen dagegen gingen

die Meinungen stark auseinander. Zudem setzte sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass das relativ aufwändige Richtplanverfahren ungeeignet und auch nicht notwendig ist, um Umweltbelastung, Verkehrssystem und Parkplatzplanung aufeinander abzustimmen. Die Umweltgesetzgebung sowie die bestehende Rechtspraxis schreiben das Vorgehen wie auch notwendige kompensatorische Massnahmen bei der Realisierung von Parkieranlagen vor. Massnahmen sind dabei derart stark projektbezogen, dass sie nicht zum voraus definiert werden können. Im Rahmen der verkehrspolitischen Ziele des Stadtrates ist es jedoch wichtig, dass die Zielsetzungen bezüglich Parkraum und die Strategien für deren Umsetzung formuliert werden. An der Verkehrskommissionssitzung vom 10. Februar 2004 wurde daher beschlossen, anstelle eines Teilrichtplans Parkierung die vorliegenden „Leitlinien Parkierung“ zu erarbeiten. Diese wurden mit Stadtratsbeschluss 81 vom 25. Januar 2006 durch den Stadtrat verabschiedet und für die städtische Verwaltung als verbindlich erklärt. In den „Leitlinien Parkierung“ werden also die städtischen Zielsetzungen und Strategien (Grundsätze) bezüglich der Parkplatzentwicklung in der Stadt Luzern festgelegt.

Auf Wunsch der Verkehrskommission sollen die „Leitlinien Parkierung“ anschliessend dem Grossen Stadtrat als Bericht zur Kenntnisnahme gebracht werden.

2. Antrag

Der Stadtrat begrüsst und respektiert den Wunsch der Verkehrskommission, die „Leitlinien Parkierung“ dem Grossen Stadtrat zur Kenntnisnahme zu unterbreiten.

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb, von den „Leitlinien Parkierung“ in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

Luzern, 29. März 2006

Urs W. Studer
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 15 vom 29. März 2006 betreffend

Leitlinien Parkierung,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

Vom Bericht „Leitlinien Parkierung“ wird zustimmend Kenntnis genommen.

Luzern, 29. Juni 2006

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Guido Durrer
Ratspräsident

Daniel Egli
Stadtschreiber-Stellvertreter



Anhang Leitlinien Parkierung

Leitlinien Parkierung



Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Übersicht	10
2. Anlass	10
3. Ziele	11
4. Strategien / Grundsätze	12
4.1 Räumliche Anordnung	13
5. Weisung	14

1. Übersicht

In den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung war ursprünglich die Überarbeitung des bereits vorliegenden Entwurfs des Teilrichtplans Parkierung vorgesehen. Bei der Überarbeitung dieses Teilrichtplans setzte sich jedoch die Erkenntnis durch, dass das relativ aufwändige Richtplanverfahren ungeeignet und auch nicht notwendig ist, um die Zusammenhänge zwischen Umweltbelastung, Verkehrssystem und Parkplatzplanung zu koordinieren. Es zeigt sich, dass die Umweltgesetzgebung sowie die bestehende Rechtspraxis das Vorgehen wie auch notwendige kompensatorische Massnahmen bei der Realisierung von Parkierungsanlagen vorschreiben. Massnahmen sind dabei immer stark projektbezogen und können kaum zum Voraus definiert werden. Wichtig ist jedoch im Rahmen der verkehrspolitischen Ziele des Stadtrates auch die Zielsetzungen bezüglich des Parkraumes und die Strategien für deren Umsetzung zu formulieren.

Die Leitlinien Parkierung legen die Zielsetzungen und Strategien (Grundsätze) bezüglich der Parkplatzentwicklung in der Stadt Luzern fest. Die Erstellung von nutzungsbezogenen privaten Parkplätzen wird durch das Parkplatzreglement hinreichend geregelt. Die Leitlinien beziehen sich deshalb nur auf die Nutzung und Erstellung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund sowie von allgemein zugänglichen Parkierungsanlagen. Die Ziele und Grundsätze wurden in mehreren Sitzungen in der Verkehrskommission der Stadt Luzern diskutiert und in der vorliegenden Form genehmigt.

Die Leitlinien Parkierung sollen durch den Stadtrat verabschiedet werden und für die städtische Verwaltung verbindlich sein.

2. Anlass

Mobilität gehört zu unserem Leben und zu einer lebendigen Stadt. Die Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist ein wesentlicher Faktor für die Standortqualität. Die Erreichbarkeit mit dem Auto ist gewährleistet, wenn am Ziel ein Parkplatz zur Verfügung steht und die Zufahrtsstrassen genügend leistungsfähig sind, also der Parkplatz in einer angemessenen Zeit erreicht und auch wieder verlassen werden kann. Die Zufahrtsstrassen von und nach der Luzerner Innenstadt sind, zumindest in der Abendspitze, weit gehend ausgelastet und nicht beliebig ausbaubar. Es liegt somit auf der Hand, dass die Zahl der Parkplätze auf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes abgestimmt werden muss. Es ist deshalb nicht sinnvoll, den Wunschbedarf an Parkplätzen, der für die Innenstadt deutlich höher ist als das aktuelle Angebot, zu erstellen. Damit würde die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht verbessert, sondern wegen der ungenügenden Leistungsfähigkeit der Strassen sogar verschlechtert. Neben den Vorzügen des Motorfahrzeugverkehrs für Wirtschaft und Gesellschaft sind auch dessen Probleme hinlänglich bekannt (Schadstoffausstoss, Lärm, Unfallrisiko). Da jede Fahrt mit dem Auto auf einem

Parkplatz beginnt und auf einem anderen endet, kann mit der Parkplatzpolitik die Verkehrsmenge und die Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) in einem gewissen Ausmass beeinflusst werden.

Es ist nicht verwunderlich, dass im Spannungsfeld der Unmöglichkeit, die Nachfrage nach Parkplätzen im Stadtzentrum zu befriedigen, und den Möglichkeiten der Parkplatzpolitik reichlich Konfliktpotenzial besteht. Beinahe alles, was mit dem Parkieren zusammenhängt, ist deshalb politisch umstritten, ob nun Parkplätze aufgehoben oder neue Parkieranlagen geschaffen werden.

Aufgrund neuerer **Bundesgerichtsentscheide** dürfen in lufthygienischen Sanierungsgebieten neue öffentlich zugängliche Parkieranlagen nur bewilligt werden, wenn durch andere **kompensatorische Massnahmen** im Park- und Verkehrsregime zumindest eine Zunahme der Schadstoffbelastung verhindert wird. Die Ziele des Umweltschutzes sollen auch durch die Parkraumplanung unterstützt werden.

Andererseits muss eine **rechtsgleiche Behandlung** der Grundeigentümer gewährleistet sein. Parkieranlagen, die einer genau definierten Nutzung zugeordnet sind, müssen bewilligt werden, wenn sie einem nach Immissionskriterien überprüften Parkplatzreglement entsprechen und keine überdurchschnittlichen Emissionen verursachen.

3. Ziele

Die Leitlinien Parkierung sollen unter den Rahmenbedingungen aus Recht, Verkehrstechnik, Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft mit zum Teil divergierenden Anforderungen eine aus der Gesamtschau sinnvolle Benützung und **Entwicklung des öffentlich benutzbaren Parkraumes** in der Stadt Luzern sicherstellen. Die nachfolgenden Ziele wurden in der Verkehrskommission der Stadt Luzern (VKL) diskutiert und am 29. August 2000 verabschiedet.

1. Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Anwohner und ansässige Betriebe.
2. Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Kunden/Besucher, Touristen und Tagesbesucher.
3. Verringerung der Parkierungsmöglichkeiten für Berufs- und Ausbildungspendler.
4. Bessere Ausnützung des vorhandenen Parkraumes unter Einbezug von privaten Parkieranlagen.
5. Anbieten von genügend zweckmässigen Abstellflächen für Fahrräder an den wichtigen Zielorten.

6. Anbieten einer genügenden Anzahl Abstellflächen für Motorfahräder und Motorräder (Roller).
7. Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs.
8. Konstanthalten des Verkehrsaufkommens aus öffentlich benutzbaren Parkplätzen.
9. Dämpfung der Zunahme des Verkehrsaufkommens aus privaten Parkplätzen.
10. Optimale Zuweisung des vorhandenen Parkraumes mittels lenkender Massnahmen an aus der Sicht der Stadt Luzern zu bevorzugende Benutzergruppen.

In den Leitlinien werden die Leitsätze der städtischen Bau- und Zonenordnung („Stadt im Gleichgewicht“) sinngemäss angewendet und somit ein „**Parkraum im Gleichgewicht**“ angestrebt. Dabei sollen bewährte bestehende Regelungen übernommen und weiterentwickelt werden.

4. Strategien / Grundsätze

Die Parkraumplanung beruht auf folgenden sachlichen **Strategien** oder **Grundsätzen**, die am 31. Oktober und 12. Dezember 2000 durch die Verkehrskommission der Stadt Luzern verabschiedet wurden:

1. Bewirtschaftung aller öffentlichen und öffentlich benutzbaren Parkplätze, d.h. die Parkplätze sind nur zeitlich beschränkt und/oder gegen Entgelt benutzbar.
2. Bewirtschaftung der Pendler- und Besucherparkplätze in privaten Grossparkieranlagen.
3. Zusätzliche örtliche Zonen mit Zufahrtsbeschränkung.
4. Weitere Zonen mit Anwohnerparkkarte.
5. Ersatz von aufgehobenen Parkplätzen für kurz- und mittelfristiges Abstellen auf öffentlichem Grund in neuen, günstig gelegenen Parkhäusern.
6. Umwandlung von Strassenparkplätzen in Plätze für Güterumschlag.
7. Ergänzung des bestehenden Angebotes an Zweiradabstellplätzen an dafür geeigneten Standorten.

8. Umwandeln von Strassenparkplätzen in Motorfahrrad- und Motorradabstellplätze.
9. Umwandlung von Langzeitparkplätzen in Parkhäusern in Kurz-/Mittelzeitparkplätze.
10. Erweiterung des Parkleitsystems.
11. Park-and-ride-Parkplätze sowie Bike-and-ride-Parkplätze erstellen oder ergänzen.

4.1 Räumliche Anordnung

Die räumliche (geografische) Anordnung von Massnahmen folgt den nachstehenden Prinzipien:

- Im Kernbereich der Innenstadt sind Fussgängerzonen mit bestehender strenger Altstadtregelung signalisiert. Dort sind keine Strassenparkplätze vorhanden.
- Die Wohn- und Geschäftsquartiere der Innenstadt können durch Zonen mit Zufahrtsbeschränkung verkehrsberuhigt werden.
- Die bestehenden Parkieranlagen der Innenstadt werden strenger bewirtschaftet und weisen vermehrt Kunden-/Besucherparkplätze auf.
- Am Rande der Innenstadt entsteht ein Kranz neuer oder erweiterter Parkieranlagen als Kompensation für die in den Zonen mit Zufahrtsbeschränkungen wegfallenden Parkmöglichkeiten für Besucher und Kunden. Die Parkieranlagen müssen optimal an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen sein.
- In den Wohnquartieren rund um die Innenstadt sind Zonen mit Anwohnerparkkarten angeordnet, die sich teilweise bis an die Stadtgrenze erstrecken.
- Park-and-ride-Anlagen richten sich nach dem kantonalen Konzept.

5. Weisung

Die „Leitlinien Parkierung“ wurden am 25. Januar 2006 vom Stadtrat in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen. An der Sitzung vom des Grossen Stadtrates wurden der Bericht und die „Leitlinien Parkierung“ im Parlament diskutiert und in (zustimmendem/ablehnendem Sinne) zur Kenntnis genommen.

Die Direktionen und Dienstabteilungen werden angewiesen, im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Parkraums die voranstehenden „Leitlinien Parkierung“ zu beachten.