NEIN

ZUR SVP-VERKEHRS INITIATIVE

BÜRGERLICHES KOMITEE FÜR EINE **FORTSCHRITTLICHE VERKEHRSPOLITIK**

ARGUMEN TATION

DIE VERKEHRSINITIATIVE DER SVP **SCHADET ALLEN!**

Die SVP gibt mit ihrer Initiative vor, etwas für die Verbesserung der Mobilität in der Stadt zu tun. Doch das krasse Gegenteil ist der Fall. Die Initiative ist eine Mogelpackung und sie kann nicht halten, was sie verspricht. Eine Annahme würde dringend notwendige Lösungen zur Verbesserung der Gesamtmobilität verhindern und Luzern als Wohn- und Arbeitsstandort massiven Schaden zufügen.

EIN REGLEMENT ALS GRUNDLAGE FÜR DIE **MOBILITÄTSPLANUNG**

Das heute gültige «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität» wurde am 26. September 2010 von den Stimmberechtigten mit 63% Ja-Stimmen angenommen. Dieses Reglement basiert auf der gleichnamigen Charta, welche von mehr als 50 Städten und Gemeinden unterzeichnet wurde. Darin werden die Grundsätze für eine zeitgemässe und nachhaltige Mobilitätsplanung im städtischen Raum festgelegt, wie sie heute unter Fachleuten breit anerkannt sind. Das Reglement stimmt sehr gut mit den übergeordneten Strategien aus dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm überein. Auf diesen Grundlagen hat die Stadt ihre Mobilitätsstrategie und das neu erstellte Gesamtverkehrskonzept (GVK) entwickelt.

HANDLUNGSBEDARF

Das Hauptproblem liegt heute in der Verkehrsbelastung zu Spitzenstunden am Morgen und am Feierabend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse zu stillen. Zu Spitzenstunden noch mehr Autos durch die Stadt zu schleusen ist schlicht unmöglich. Die Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass lassen vielleicht noch 20 Jahre auf sich warten. Was wir heute brauchen, sind griffige Massnahmen, welche kurz- und mittelfristig gute Wirkung zeigen.

LÖSUNGSMASSNAHMEN SIND BEREIT ZUR UMSETZUNG

Zeitnahe Lösungen müssen auf dem bestehenden Netz umsetzbar sein und dort spürbare Verbesserungen des Mobilitätsflusses und der Kapazitäten bewirken. Auch zur Spitzenstunde sollen möglichst viele Leute terminge- recht von A nach B gelangen. Die Lösungsansätze dazu liefert das Gesamtverkehrskonzept mit einem Set von räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmten Massnahmen, wie z.B.:

- Konsequente Priorisierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dies ist die wichtigste Massnahme, um die angestrebte Kapazitätssteigerung der Gesamtmobilität um 30% bis 2030 zu erreichen
- Optimierung der Verkehrsführung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Zeitlich beschränkte Dosierung des der Verkehrsmenge von aussen sowie auf kritischen innerstädti- schen Abschnitten

SORGEN WIR DAFÜR, DASS SIE **UMGESETZT WERDEN**

Die Initiative der SVP fordert, dass weder die Gesamtmobilität noch einzelne Verkehrsarten eingeschränkt wer- den dürfen. Damit könnten viele Massnahmen aus dem GVK nicht umgesetzt werden, womit dieses wirkungslos bleibt. Damit wird die heute unbefriedigende Verkehrssituation über Jahre hinaus zementiert. Die Folge sind noch mehr Staus und Verkehrsblockaden. Statt Mobilitätswachstum drohen Stillstand und Verkehrskollaps.

BAUEN WIR ÄNGSTE AB UND SORGEN GEMEINSAM FÜR LÖSUNGEN

Viele Bürgerinnen und Bürger befürchten, dass die Mobilitätsstrategie der Stadt massive Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben könnte. Dies ist jedoch nicht der Fall. Vielmehr will die Stadt sicherstellen, dass die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bewohner und Gewerbetreibenden sichergestellt sind und der dazu notwendige Verkehr jederzeit flüssig rollen kann.
Aufgrund des beschränkten Strassennetzes bedingt dies jedoch, dass möglichst viel Verkehr flächeneffizient abgewickelt und vermeidbarer Verkehr reduziert wird. Dies schafft Platz auf der Strasse, welcher allen Ver- kehrsteilnehmern zu Gute kommt, so dass der wirtschaftlich notwendige Automobilverkehr ungehindert rollen kann. Kurz- bis mittelfristige Verbesserungen der Verkehrssituation sind jedoch nur möglich, wenn die Stadt ihre Mobi- litätsstrategie und das Gesamtverkehrskonzept umsetzen kann. Ebnen wir diesen Lösungen den Weg und ertei- len der schädlichen SVP-Initiative eine klare Absage.

ANALYSE UND BEURTEILUNG

ART. 2 VORGABEN FÜR DIE VERKEHRSENTWICKLUNG

[3] Die verschiedenen Nutzungsansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität **ohne dass damit die Gesamtmobilität eingeschränkt wird.**
Bisher: «und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität.»

Die neue Formulierung stellt die Mobilität über alle anderen Ansprüche an den öffentlichen Raum. Dies ist eine völlig einseitige und antiquierte Sichtweise. Die Stadt verfügt über zahlreiche öffentliche Räume, in denen andere Ansprüche deutlich überwiegen und Verkehrsbeschränkungen rechtfertigen oder sogar notwendig machen. Die Stadt soll in erster Linie attraktiver Wohn-, Arbeits- und Lebensraum sein und nicht Verkehrstummelplatz der Zentralschweiz.

[4] Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten lässt sich den nachfolgenden Artikeln des Reglements entnehmen. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen **Entwicklung und Erweiterung des Gesamtverkehrsvolumens.**
Bisher: «Gesamtverkehrsentwicklung.»

Die neue Formulierung ist rein formal und bringt nichts Neues. Sie liest sich eher als Bekenntnis zum eingeschlagenen Weg. Die geforderte nachhaltige Erweiterung des Gesamtverkehrsvolumens ist unter den heutigen Rahmenbedingungen nämlich nur durch konsequenten Ausbau und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs möglich.

ART. 4 ÖFFENTLICHER VERKEHR

[2] Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr **soweit wie möglich priorisiert, ohne dass andere Verkehrsarten massgeblich eingeschränkt werden.**
Bisher: «konsequent priorisiert.»

Das Hauptproblem heute liegt in der Überlastung zur Spitzenstunde, v.a. am Feierabend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. In erster Linie muss der Verkehrsfluss verbessert werden, so dass die Verkehrsteilnehmer sich nicht gegenseitig behindern und ihr Ziel in vernünftiger Zeit erreichen. Sodann sind die Voraussetzungen zur Bewältigung des Mobilitätswachstums zu schaffen. Die Beförderungsmenge auf dem bestehenden Strassennetz muss mittelfristig deutlich gesteigert werden, was nur über eine höhere Personenbelegung pro Fahrzeug erreichbar ist. Die mit Abstand beste Wirkung diesbezüglich liegt in der Priorisierung und dem Ausbau des ÖV. So sollen Busse zur Spitzenstunde konsequent Vortritt geniessen, so dass sie verzögerungsfrei durch den Feierabendverkehr kommen und die Fahrpläne einhalten können.
Die Voraussetzung dafür ist eine konsequente Priorisierung des ÖV, wie dies das gültige Reglement fordert. Ohne klares Bekenntnis zur Priorisierung, wird die heute unbefriedigende Verkehrssituation über Jahre hinaus zementiert. Die Folge sind noch mehr Staus und Verkehrsblockaden. Statt Mobilitätswachstum drohen Stillstand und Verkehrskollaps.

ART. 5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

[1] Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrskapazität auf dem übergeordneten Strassennetz **gewährleistet ist.**
Bisher: «nicht weiter zunimmt.»

Das übergeordnete Strassennetz besteht aus National und Kantonsstrassen und liegt in der Hoheit von Bund und Kanton, welche auch die Planung übernehmen. Eine Zunahme auf dem übergeordneten Strassennetz bringt automatisch Mehrverkehr in die Stadt und verschärft die heutigen Probleme zusätzlich. Grundvoraussetzung für fliessenden Verkehr in der Innenstadt ist ein kontrollierter Zufluss aus dem übergeordneten Strassennetz. Eine Zunahme ist heute weder verträglich noch erstrebenswert.
Die Verhältnisse werden sich erst mit der Realisierung des Bypass ändern. Dieses Projekt ist auf das Ver-kehrssystem der Stadt abgestimmt und wird spürbare Kapazitätssteigerungen mit sich bringen. Würden vorgängig einzelne, übergeordnete Strassen ausgebaut, wäre der auf das Stadtgebiet einwirkende Mehrverkehr nicht verkraftbar.
Zudem ist die Formulierung äusserst unklar. Welche Verkehrskapazität gilt es zu gewährleisten?

Mehrverkehr wird **sowohl durch** öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt **wie auch durch den gezielten Ausbau der Strassenkapazität.** Netzausbauten dienen sowohl der Quartiererschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs, **aber auch der Erweiterung des Hochleistungsstrassennetzes.**
Bisher: «Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartiererschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.»

Aus Sicht der Bewohner ist eine Zunahme der Anzahl Fahrzeuge in der Innenstadt und den Wohnquartieren nicht erstrebenswert. Zu stark leiden die Wohn- und Lebensqualität darunter. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist schliesslich auch für einen grossen Teil der gewerblichen Kundschaft zentral, welche die Stadt aufgrund ihres Ambiente dem vorstädtischen Shoppingcenter vorzieht. Mit Rücksicht darauf ist das bisherige Ziel, den Mehrverkehr v.a. durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln, unbedingt beizubehalten. Daneben ist sicherzustellen, dass der wirtschaftlich notwendige Verkehr zu jeder Tageszeit flüssig rollen kann.

Ausserhalb des Grossprojektes Bypass ist ein Ausbau der Strassenkapazität kaum oder nur sehr lokal möglich und wird kaum spürbare Verbesserungen der Kapazität mit sich bringen. Vielmehr sind negative Auswirkungen zu erwarten, wenn der Ausbau nicht sauber in das Gesamtverkehrssystem eingebettet ist. Einerseits werden sich Engpässe und Staus räumlich einfach verlagern und andererseits sind zusätzlich negative Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu befürchten. Ein gezielter Ausbau der Strassenkapazität ist aus heutiger Sicht nur mit dem Bypass/Cityring und den beiden Spangen möglich.

[2] Der Durchgangsverkehr wird **wenn immer möglich (bisher: konsequent)** vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und **mit gezielten Ausbauten erhalten und erweitert. (bisher: wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten).**

Der Verkehrsraum in der Innenstadt wird immer knapp sein (auch mit Bypass und Spangen). Zur Vermeidung von Überlastungen muss Durchgangsverkehr bestmöglich verhindert werden, d.h. konsequent auf Umfahrungs- und Hochleistungsstrassen geleitet werden. Der Ausbau dieses Netzes liegt bei Bund und Kanton.

[3] Auf dem kommunalen Strassennetz abseits **der Hauptachsen und den Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs können verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden (bisher: werden konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt).** Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen können entschleunigende Massnahmen ergriffen werden, ohne dass andere Verkehrsarten massgeblich eingeschränkt werden **(bisher: werden wo möglich entschleunigende Massnahmen ergriffen).**

Verkehrsberuhigte Zonen verflüssigen den Verkehr, erhöhen die Sicherheit und reduzieren die Immissionen wie Lärm, etc. Eine konsequente Einführung von verkehrsberuhigten Zonen liegt also in erster Linie im Interesse der Stadtbewohner (insbesondere von Familien).
Zudem ist die Formulierung wieder sehr unklar. Was ist damit genau gemeint: «ohne dass andere Verkehrsarten massgeblich eingeschränkt werden»??

ART. 6 RUHENDER VERKEHR

[1] Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten **Parkplatzsuchverkehrs (bisher: Individualverkehrs)** eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über eine **genügend grosse Anzahl Parkplätze (bisher: über die Zahl der Parkplätze)** und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.

Die neuen Formulierungen sind schlicht falsch. Der Modalsplit hat sehr wenig mit Parkplatzsuchverkehr aber viel mit dem Individualverkehr zu tun. Parkraumbewirtschaftung ist erwiesenermassen ein gutes Instrument zur Steuerung der Verkehrserzeugung. Um Wirkung zu erzielen ist neben dem Bereitstellen von Parkplätzen v.a. die gezielte Verknappung wichtig. Denn dadurch werden Anreize geschaffen, für gewisse Zielgebiete entweder auf das Auto zu verzichten oder Parkhäuser anzusteuern. Insbesondere muss es das Ziel sein, dass auswärtige Besucher, welche nicht dringend auf das Auto angewiesen sind, per ÖV anreisen.

ART. 7 MODALSPLIT

[1] Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht, **ohne dass damit die Gesamtmobilität und der motorisierte Verkehr eingeschränkt werden.**

Es gilt dasselbe, wie bereits unter Art. 4 vermerkt. Auf einem vorgegebenen, beschränkten Verkehrsnetz ist eine Erhöhung der Gesamtmobilität nur möglich, wenn flächeneffiziente Verkehrsarten konsequent gefördert und priorisiert werden. Dies heisst logischerweise, dass der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs im Modalsplit zunehmen muss. Es impliziert aber nicht automatisch, dass der MIV eingeschränkt wird. Er soll ja sogar auf dem IST-Zustand gehalten werden.

Die Formulierung ist aus verschiedenen Gründen problematisch. Zum einen ist sie falsch, indem sie den Modalsplit und MIV-Einschränkung in einen direkten, kausalen Zusammenhang stellt, der sachlich nicht gegeben ist. Zum anderen ist die Forderung nach einer uneingeschränkten Gesamtmobilität im städtischen Raum - sowohl heute wie auch in Zukunft - unmöglich zu erfüllen.