



Regierungsrat

Luzern, 12. Mai 2017

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 309

Nummer: A 309
Protokoll-Nr.: 534
Eröffnet: 27.03.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Töngi Michael und Mit. über die Fahrtenmodelle im Kanton Luzern

Zu Frage 1: Welche Fahrtenmodelle sind dem Kanton bekannt (Aufzählung der einzelnen Objekte)?

Bisher wurden namentlich Fahrten beim Pilatusmarkt Schlund, bei der Mall of Switzerland, beim Bebauungsplan Eichhof und beim Bebauungsplan Horw Mitte beschränkt. Beim Pilatusmarkt Schlund wurden total 3'000'000 Fahrten (je 1'500'000 Ein- und Ausfahrten), bei der Mall of Switzerland maximal 3'022'200 Personenwagenfahrten pro Jahr mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 8'280 Fahrten, beim Bebauungsplan Eichhof ein DTV von 1'500 Fahrten und beim Bebauungsplan Horw Mitte pro Baufeld eine differenzierte Anzahl DTV festgelegt.

Im Weiteren wird bei Arealplanungen in der Agglomeration Luzern regelmässig das Spitzenstunden-Verkehrsaufkommen mit den Kapazitäten des übergeordneten Verkehrssystems koordiniert (Massnahme S-7 des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. und 3. Generation [AP LU 2G und 3G]). Dabei wird die maximal zulässige Anzahl Parkplätze aufgrund der öV-Erschliessungsqualität reduziert und die maximal zulässige Arealausfahrt zur Abendspitzenstunde (ASP) festgeschrieben. Beispiele hierfür sind der Bebauungsplan Viscosistadt und die Bebauungspläne Seetalplatz in Emmen sowie der Bebauungsplan Nidfeld in Kriens.

Zu Frage 2: Welche Modelle kennen zwingende Vorschriften für Massnahmen bei einer Überschreitung der Fahrzahlen, welche Modelle kennen nicht zwingende Massnahmen zum Handeln?

Pilatusmarkt Schlund:

Werden die festgelegten Fahrten pro Jahr beim Pilatusmarkt Schlund nicht eingehalten, kann unser Rat Massnahmen (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Attraktivierung öV usw.) verfügen. Wenn die Kapazitätsbelastung auf dem Zubringer Nord und auf dem Kreisel Schlund dies erfordern, können wir auf Kosten der Bauherrschaft eine zusätzliche Verbindung in die Autobahneinfahrt Nord (Bypass) einfordern, wobei diese Ergänzung gegebenenfalls durch den Bund zu bewilligen ist.

Mall of Switzerland:

Erweist sich das Verkehrsmanagementsystem als ungenügend oder können die gewährten Fahrten nicht eingehalten werden, können die Bewilligungsbehörden Massnahmen auf Kosten der Mall erlassen oder verfügen.

Bei den erwähnten weiteren Bebauungsplänen wird auf Antrag der zuständigen kantonalen Stelle ein Monitoring verlangt. Allfällige Massnahmen zur Reduktion der Arealausfahrten zur ASP oder Massnahmen zur Leistungssteigerung oder Qualitätsverbesserung des Verkehrssystems gehen zu Lasten der Verursachenden.

Zu Frage 3: Wer legt die Massnahmen in den verschiedenen Modellen fest?

In den Sondernutzungsplanungen werden die Massnahmen bzw. der zulässige Rahmen durch die kommunalen Stellen erarbeitet und festgelegt sowie von den kantonalen Behörden überprüft und – wo erforderlich – genehmigt. Im Baubewilligungsverfahren legen die kommunalen Bewilligungsbehörden die Massnahmen im Detail und in Absprache mit der zuständigen kantonalen Stelle fest.

Zu Frage 4: Welche Massnahmen werden in den Fahrtenmodellen vorgesehen?

Aktuelle Bauvorhaben in den Gemeinden der Agglomeration Luzern können die Kapazitäten des heutigen und insbesondere des künftig zur Verfügung stehenden Strassennetzes rasch aufbrauchen. Künftige Siedlungsentwicklungen hätten dann keine Verkehrskapazitäten auf der Strasse mehr zur Verfügung und würden zu langen Stauzeiten führen.

Für eine bessere Abstimmung zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung wird im Rahmen von Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Massnahmen GV-1 des AP LU 3G) und eines im Aufbau befindlichen Monitorings und Controllings Agglomeration Luzern (vgl. Kap 9.4.3 des AP LU 3G) die sogenannte "bewältigbare" Verkehrsmenge ermittelt. Diese besagt, welche Entwicklungen und Nutzungen auf den Baufeldern in Anhängigkeit der Kapazität des Strassennetzes noch möglich sind. Mit einer aktuellen und detaillierten Belastungsdarstellung sowie einer Leistungsanalyse für den Ist- und den Prognosezustand werden Instrumente (statische und dynamische Modelle) bereitgestellt, die es ermöglichen, die noch zulässige Anzahl MIV-Fahrten respektive die zulässigen Nutzungen zu definieren. Insbesondere sind daraus auch entsprechende Massnahmen für die Gewährung der Leistungsfähigkeit, wie Dosierungen, zu bestimmen.

Unter dem Begriff "bewältigbarer Verkehr" wird die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsmenge in der Abendspitze verstanden, die von der vorgegebenen Verkehrsanlage in vertretbarer Verkehrsqualität und unter Berücksichtigung punktueller Massnahmen tatsächlich bewältigt werden kann.

Zu Frage 5: Welche Modelle kennen Sanktionen gegenüber dem Betreiber? Welche Sanktionen sind vorgesehen, und wie ist deren Vollzug geregelt?

Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 1 und 2.

Zu Frage 6: Wie und wo werden die jährlichen Zahlen aus den Fahrtenmessungen bei den verschiedenen Objekten veröffentlicht?

Pilatusmarkt Schlund:

Die Erhebung der Fahrten erfolgt unter der Leitung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur. Der Anteil der Fahrten aus dem Parkhaus TopCC wird durch die Betreiberin erfasst. Eine Veröffentlichung der Daten erfolgt nicht.

Mall of Switzerland

Das Monitoring und Controlling ist in einer Vereinbarung zwischen der Mall, dem regionalen Entwicklungsträger Luzern Plus und den Gemeinden geregelt. Die Kommunikation liegt in deren Zuständigkeit.

Zu Frage 7: Gibt es Fahrtenmodelle, bei denen die festgelegte Zahl der Fahrten überschritten wird?

Nein. Wir verweisen dazu mit Blick auf die Situation beim Pilatusmarkt Schlund auf unsere einleitenden Bemerkungen in unserer gleichzeitig ergangenen Antwort zur Anfrage 310 von Micheal Töngi über das Fahrtenmodell beim Einkaufszentrum Pilatusmarkt.

Zu Frage 8: Gibt es Fahrtenmodelle im Kanton, bei denen Massnahmen angeordnet wurden, und welche sind das?

Bisher wurden noch keine zusätzlichen Massnahmen angeordnet, zumal beim Pilatusmarkt Schlund die über der Zielgrösse liegenden Fahrtenzahlen an den Messstellen aktuell keine Reduktion der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Autobahn A2 und der Kantonsstrassen beim Kreisel Schlund mit seinen Zufahrten zur Folge hat. Denn die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die der Bewilligung zugrunde gelegt wurde, ist bis heute noch nicht erfolgt. Somit sind zurzeit keine Massnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität erforderlich. Bei Veränderungen sind im Auftrag unseres Rates Massnahmen zu prüfen.