



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
45. Ratssitzung vom
15. Mai 2008 beantwortet.**

Antwort

auf die

Dringliche Interpellation Nr. 398 2004/2009

von Patricia Infanger namens der SP-Fraktion,
Hans Stutz namens der G/JG-Fraktion,
Urs Wollenmann und Viktor Rüegg
vom 5. Mai 2008
(StB 446 vom 14. Mai 2008)

Keine attraktive Vorzone auf der Luzerner Allmend?

Der Stadtrat beantwortet die in der Dringlichen Interpellation gestellten Fragen wie folgt:

Allgemein

Die Gestaltung und Planung der Vorzone ist derzeit in Arbeit. Es ist geplant, die entsprechenden Anträge zusammen mit der Realisierungsvorlage für die Sportarena im Sommer 2008 dem Grossen Stadtrat vorzulegen. Der Grosse Stadtrat erhält also Gelegenheit, sich mit dem Ergebnis dieser Arbeiten intensiv auseinanderzusetzen.

Die Vorzone soll vor allem bei Grossanlässen primär dem Fussgängerverkehr dienen und entsprechende Aufenthaltsqualität bieten. Öffentliche Anlagen, wie die Haltestellen für die Buslinie 20 und die S-Bahn-Station der Zentralbahn (zb), prägen die Funktion der Vorzone. Im Bereich der Haltestelle zb sollen auch eine WC-Anlage und ein Kiosk entstehen.

Auf der Vorzone sind auch Parkplätze notwendig und vorgesehen: 80 im Bereich Messe, 40 beim Schützenhaus und 100 im Bereich Sportarena. Für die zu verlegenden Tennisplätze und die Sportschützen werden zudem 47 Parkplätze erstellt; längs des Zihlmattweges werden die heute 70 Plätze auf 10 reduziert. Insgesamt stehen damit neu rund 220 öffentliche und 47 private (Tennis und Schützen), total 267 Parkplätze, für die bisherigen Nutzungen zur Verfügung, was der heute geltenden Zahl von 351 gegenübersteht. Die bisherigen Nutzenden sind vor allem Breitensportler und verschiedenste Besucher der Allmend. Für die neuen Nutzungen bzw. die für den Alltagsbetrieb verursachten total 2'500 Fahrten pro Tag werden nutzungsbezogene Parkplätze gemäss Parkplatzreglement erstellt. Für die Sportarena (Stadion, Sportgelände, Wohnhochhäuser) werden gemäss heutigem Planungsstand in einer unterirdischen Anlage total 639 Parkplätze erstellt, mit gemeinsamer Zufahrt ab dem Zihlmattweg.

Zu den Parkplatzzahlen vgl. auch die Übersicht entsprechend der UVB-Voruntersuchung im Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan G 340. Die kleinen Differenzen bei einzelnen Zahlen sind auf unterschiedliche Planungsstände zurückzuführen.

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

Zu den Fragen im Einzelnen:

Zu 1.:

Bisher wurde die Vorzone als Vorgelände der verschiedenen Infrastrukturen (Messe, Fussballstadion, Breitensport) mit multifunktionaler Nutzung dargestellt (siehe auch überwiesenes Postulat 368 von Marcel Lingg, SVP). Nun zieren 220 Parkplätze diesen Raum? Wie lässt sich diese Entwicklung erklären? Wieso ist für die hohe Anzahl öffentlich genutzter Parkplätze (auf der Vorzone und im Parkhaus) keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden?

Die Vorzone ist als multifunktionales Vorgelände zu den verschiedenen Infrastrukturen zu sehen – wie dies im Übrigen für das Gelände entlang der Horwerstrasse schon heute gilt. Der entsprechende Raum ist eng und wird von den verschiedenen Nutzungen beansprucht. Dass es auf einem solchen Raum auch öffentliche Parkplätze braucht, ist logisch und wurde immer so kommuniziert. Im vorliegenden Konzept ist das Vorgelände grösser als heute, beherbergt aber mit rund 220 Parkplätzen weniger als heute mit 265. Diese öffentlichen Parkplätze dienen wie heute auch Besuchern der Allmend und Nutzern des Breitensportangebotes der verschiedenen Vereine.

Für den Aufenthalt in der Vorzone wird insbesondere auch durch die Verlegung der Tennisanlage bedeutend mehr Fläche angeboten als heute; diese Fläche kann bei speziellen Veranstaltungen durch Absperren der Parkplätze vergrössert werden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt bei Parkieranlagen ab 300 Parkplätzen im Bau- bewilligungsverfahren. Mit dem Gestaltungsplan liegt ein Umweltverträglichkeitsbericht vor. Gestützt darauf ist die Gesamtanlage vorbehaltlich der eigentlichen Prüfung umweltverträglich.

Zu 2.:

Das Restaurant Schützenhaus hatte bisher 125 Parkplätze – nach städtischem Parkplatzreglement müsste es im Minimum 61 Parkplätze anbieten. Im Gestaltungsplan sind ihm nur 40 Parkplätze zugewiesen. Wie geht das auf? Stellt die Stadt für das Schützenhaus Parkplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung? Wie erfolgt hier eine Abgeltung in Bau und Betrieb?

Das Restaurant Schützenhaus hat heute keine eigenen Parkplätze. Im näheren Bereich bestehen etwa 125 öffentliche Plätze, welche von Restaurantbesuchern, Tennisspielern und weiteren Nutzern des breiten Allmend-Angebotes genutzt werden. Insgesamt bestehen auf dem Gebiet der Vorzone heute 265 solche Plätze (siehe auch Antwort auf Frage 1).

Zur Abschätzung des Gesamtbedarfes wurde der theoretische Bedarf des Restaurants ermittelt. Es sind dies maximal 61; diese können in der hier zutreffenden Zone IV des Parkplatzreg-

lements bis auf 50 % reduziert werden. In Berücksichtigung der guten Erschliessung mit ÖV und dem Ziel, Parkplätze eher abzubauen, werden neu 40 Plätze zur Verfügung stehen bzw. zugewiesen. Im Sinne einer Besitzstandswahrung sollen in diesem Umfang wiederum öffentliche Plätze in unmittelbarer Nähe beim Restaurant Schützenhaus bestehen. Über eine all-fällige Übertragung von Unterhalt und Bewirtschaftung analog wie beim Sportgebäude wurde noch nicht verhandelt.

Zu 3.:

In der Abstimmungsbroschüre vom Februar 2008 wurden in den beiden Hochhäusern 48 Apartements und 250 Wohnungen angekündigt. Im Gestaltungsplan sind 48 Apartements und 288 Wohnungen ausgewiesen. Führen diese zusätzlichen 38 Wohnungen zu einer Erhöhung der Parkplatzzahl in der Tiefgarage und/oder auf der Vorzone? Wie kann das Fahrtenmodell bezogen auf diese Veränderung eingehalten und grundsätzlich kontrolliert werden? Welche Massnahmen sind bei einer Überschreitung vorgesehen?

Der Investor kann im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben die Nutzungsarten bzw. das Nutzungsmass und damit auch die Anzahl der Wohnungen selbst bestimmen. Er muss dabei die massgebenden baugesetzlichen Bestimmungen einhalten. In der Umzonung gemäss Volkssentscheid vom 24. Februar 2008 wurden die entsprechenden Bestimmungen festgelegt.

Gemäss Parkplatzreglement ist pro 100 m² Wohnraum ein Parkplatz zulässig, mindestens jedoch 1 Parkplatz pro Wohnung. Damit führt die Erhöhung der Anzahl Wohnungen um 38 Einheiten effektiv zu 38 zusätzlichen Parkplätzen, falls das Maximum gemäss Reglement erstellt wird. Die Stellplatzzahl des unterirdischen Parkings wurde gemäss heutigem Planungsstand aufgrund der zusätzlichen Wohnungen nicht erhöht; somit werden in der Tiefgarage effektiv 639 Plätze erstellt und damit 72 weniger, als gemäss Reglement zulässig wären. Die entsprechende Berechnung findet sich im Bericht zum Strassenplan.

Das Fahrtenmodell mit einer Maximalzahl von 2'500 Fahrten pro Tag muss auch bei erhöhter Anzahl Wohnungen eingehalten werden. Das Modell soll grundsätzlich wie folgt angewendet werden:

- Die unterirdische Parkieranlage wie auch die übrigen Parkierungen werden über Schrankensysteme mit zentralen Kassen bewirtschaftet. Diese Anlagen erlauben die Erfassung sämtlicher Fahrten. Der dabei erfasste Anteil an nicht nutzungsbezogenem Verkehr wird mit Stichproben ermittelt, sodass der von der kommerziellen Nutzung der Sportarena erzeugte Alltagsmehrverkehr festgestellt werden kann.
- Ein Parkleitsystem soll über die freien Plätze in den einzelnen Anlagen informieren, nicht nur im engeren Bereich der Allmend, sondern auch auf den Zufahrtsachsen.

- Für die Koordination und Überwachung der Parkplatzbewirtschaftung bestimmt der Stadtrat eine Kommission, bestehend aus Delegierten der Stadtverwaltung, der Baurechtsnehmer Wohnhochhäuser, Sportgebäude und Stadion sowie der Messe. Die Kommission überwacht die Einhaltung des Fahrtenkontingentes. Sie erstattet darüber dem Stadtrat jährlich Bericht.
- Werden in zwei aufeinanderfolgenden Jahren die Grenzwerte von 2'500 Fahrten pro Tag bzw. 920'000 Fahrten pro Jahr DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) überschritten, schlägt die Kommission auf der Basis einer umfassenden Situationsanalyse dem Stadtrat geeignete Steuerungsmassnahmen vor. Im Vordergrund stehen dabei Tarifierhöhungen. Über die Modalitäten und Zuständigkeiten der Kommission entscheidet der Stadtrat im Rahmen der Baubewilligung.

Zu 4.:

Wer erstellt die Vorzone auf der Allmend? Wie viel zahlt der Investor an die Erstellung der Vorzone? Wer bewirtschaftet die Vorzone und nimmt die Parkgebühren ein?

Die Vorzone vor dem Sportgebäude wird von der Stadt erstellt, KOI verlegt als Voraussetzung dafür auf eigene Kosten die Tennisplätze. Das Sportgebäude soll ein extravertiertes Haus sein, mit Aktivitäten und Leben vor dem Haus. Vor diesem Hintergrund soll auch der geplante Quartierladen funktionieren. Es ist absehbar, dass von vielen Nutzenden dieses Angebotes der öffentliche Parkplatz vor dem Haus der unterirdischen Halle vorgezogen wird. Betrieb und Unterhalt der Parkplätze vor der Sportarena stehen damit in enger Beziehung zum Angebot und den Aktivitäten im Sportgebäude. Es ist deshalb zweckmässig, wenn der Betreiber des Sportgebäudes zu Betrieb und Unterhalt der Vorzone im Auftragsverhältnis verpflichtet wird. Als Entschädigung für Betrieb und Unterhalt der Vorzone zum Sportgebäude soll KOI über die Parkierungseinnahmen auf der Vorzone verfügen.

Eng verbunden mit dem Betrieb von Sportarena und Sportgebäude sind neben den eigentlichen Parkplätzen und dem unmittelbaren Vorgelände zum Sportgebäude auch die Veloabstellplätze, die sogenannte Ringstrasse und der Bereich der Kassenhäuschen für das Stadion. Die entsprechenden Kostenteiler werden zurzeit noch verhandelt.

Zu 5.:

Dem als Quartierladen bezeichneten Einkaufsladen werden 20 Parkplätze zugewiesen. Der Kanton erachtet in seiner Stellungnahme diese Zahl als nicht angemessen. Welche Konsequenzen werden daraus gezogen?

Gemäss Parkplatzreglement sind für die vorgesehenen Ladenflächen 20 Plätze genügend. Indem aber sämtliche 100 Plätze im Vorbereich des Sportgebäudes, und damit auch des Quartierladens, öffentlich und bewirtschaftet sind, ist diese Zahl irrelevant. Die Beurteilung des

Kantons erfolgte als Vorprüfungsbericht noch in Unkenntnis dieser Regelung. In jedem Fall gilt das Fahrtenmodell von 2'500 Fahrten pro Tag.

Zu 6.:

Durch die Hochhausnutzung bedingt sollen die Tennisplätze von der einen Seite des Zihlmattwegs auf die andere umplatziert werden. Dafür entstehen am alten Ort Parkplätze. Was ist die Begründung für diese Entwicklung?

Bereits das Projekt, welches das Investorenteam rund um KOI im Sommer 2007 eingereicht hatte, sah die Verlegung der Tennisplätze vor. Es handelt sich um eine gestalterische Idee, die aus Sicht des Stadtrates Sinn macht. Wie oben ausgeführt, führt die Verlegung der Tennisplätze aber auch zu einer Attraktivierung der Zone vor dem Sportgebäude und somit der Vorzone insgesamt, die durchaus auch ökonomische Auswirkungen hat. Aus Sicht des Stadtrates ist es richtig, wenn das Sportgebäude, das öffentliche und private Nutzungen umfasst, gut sichtbar und erreichbar ist. Betreffend die Anzahl Parkplätze auf der Vorzone vor dem Sportgebäude im Besonderen und insgesamt, heute und in Zukunft, wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Es sind nicht die Hochhäuser, sondern die Bedürfnisse des Sportgebäudes, welche die Verschiebung der Tennisplätze auslösten.

Übersicht (entsprechend UVB-Voruntersuchung im Zusammenhang mit Gestaltungsplan G 340)

	Situation heute		Situation Projekt	
Vorgelände Messe		20 PP	Vorgelände Messe	82 PP
Vorgelände Stadion		68 PP 68 PP		
Restaurant Schützenhaus		125 PP		40 PP
			Vorgelände Sportzentrum	99–100 PP
Zihlmattweg		70 PP	Schiesssporthalle	25 PP
			Tennis	30 PP
Zentrale Parkgarage				639 PP
Temporäre Parkplätze	vor Stand B	180 PP		aufgehoben
Total Parkplätze im Gestaltungsplan und im Strassenplan		351 PP + 180 PP = 531 PP		915–916 PP

Die Gesamtzahl der Parkplätze nimmt von heute 531 PP auf 915–916 PP zu. 180 temporäre öffentliche Parkplätze werden aufgehoben, dies in Übereinstimmung mit dem Freiraumkonzept bzw. dem Verkehrskonzept Allmend.

Stadtrat von Luzern

