



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zum

### **Postulat**

### **Nr. 163 2010/2012**

von Martin Merki

namens der FDP-Fraktion

vom 28. Februar 2011

(StB 757 vom 24. August 2011)

## **Verbesserung der Zusammenarbeit im Bereich der Strassen- und Verkehrsplanung**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Das Anliegen des Postulates ist sehr berechtigt. Nur eine Koordination aller Anliegen im Bereich Mobilität in einer Gesamtverkehrssicht und deren gegenseitig abgestimmte Bearbeitung ermöglicht das sinnvolle Nebeneinander und die gegenseitige Ergänzung der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum der Stadt und Agglomeration Luzern.

### **1. Grundlagen der Zusammenarbeit**

Der **Letter of Understanding** vom 26. Juni 2000 ist das Fundament für die inhaltliche Zusammenarbeit aller Partner (Stadt, Kanton, Verbände, ÖV) im Mobilitätsbereich. Er gibt die übergeordneten Ziele und Stossrichtungen vor für eine nachhaltige Entwicklung des Raumes Luzern als Wirtschafts- und Lebensraum.

Die **Vereinbarung zwischen Kanton und Stadt Luzern** betreffend Kompetenzen sowie Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Luzern vom 1. Januar 2001 delegiert auf der Basis des Strassengesetzes § 77 Abs. 1 und § 80 Abs. 2 Planung, Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf Stadtgebiet an die Stadt Luzern.

Abgestimmt auf die Ziele und Stossrichtungen des Letter of Understanding formuliert der Stadtrat im StB 154 vom 11. Februar 2003 die **verkehrspolitische Strategie der Stadt Luzern**. Prägend für die Mobilitätsgestaltung im städtischen Raum ist darin die Idee der Koexistenz.

Im September 2010 genehmigte der Souverän der Stadt Luzern das Reglement für eine **nachhaltige städtische Mobilität**. Es definiert die Vorgaben der Gesamtverkehrsentwicklung für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr (Velo, Fussgänger) und den motorisierten Individualverkehr.

## 2. Erfahrungen mit der Delegation

Die Erfahrungen mit der Delegation von Bau und Unterhalt an die Stadt sind aus Sicht aller Beteiligten sehr positiv. Die umfassende Zuständigkeit einer Stelle für den ganzen städtischen Strassenraum bewährt sich inhaltlich und bezüglich Verfahrenseffizienz insbesondere in folgenden Bereichen:

- Planung und Bau von Strassenbauvorhaben in der Stadt betreffen häufig Kantons- und Gemeindestrassen (Verkehrsknoten, Verkehrsströme, Rechtsfragen, Verkehrsregime, ...). Eine separate Bearbeitung von Kantonsstrassenvorhaben durch den Kanton und von Gemeindestrassenvorhaben durch die Stadt würde einen unverhältnismässig grossen Koordinationsbedarf erfordern und würde die ganzheitliche Lösungsfindung erheblich behindern.
- Stassen sind im Stadtgebiet immer auch Träger der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur. Die Baukoordination des Tiefbauamts sorgt dafür, dass die Bauvorhaben von Werken, Privaten, Stadt und Kanton zeitlich, örtlich und finanziell koordiniert werden. Bei rund 400 Aufbrüchen pro Jahr minimiert die Stadt so Verkehrsbehinderungen, Immissionen für Anwohner und Kosten der beteiligten Bauherren. Die Stadt stimmt die Baustellen auch mit den zahlreichen Events im öffentlichen Raum ab (600 bewilligte Veranstaltungen jährlich) ab. Viele dieser Vorgänge betreffen Kantons- und Gemeindestrassen. Eine Aufspaltung würde zu unverhältnismässigem administrativem Zusatzaufwand (Koordination) führen und zu inhaltlich weniger konsistenten Lösungen.
- In der Stadt ist Strassenraum immer auch Stadtraum. Er dient vielfältigen Nutzungen (strassengebundener öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Velo, Fussgänger, Parkierung, Aufenthalt/Promenaden, Veranstaltungen, ...). Die städtebauliche Gestaltung von Strassenraum ist entscheidend für die Lebens- und Aufenthaltsqualität im urbanen Raum. Die Anforderungen an die interdisziplinäre Zusammenarbeit stellen sehr hohe Ansprüche an alle Beteiligten. Die Zuständigkeit für den Strassenraum aus einer Hand reduziert die Komplexität massiv.
- Alle Vorhaben an Kantonsstrassen werden von der Stadt in allen Projektphasen intensiv mit den Verantwortlichen des Kantons und weiteren Interessierten (Verbände, öffentlicher Verkehr, Quartiervereine, Nachbargemeinden, ...) abgestimmt. So sind die Interessen des Kantons am übergeordneten Strassennetz jederzeit gewährleistet.

Die Ergebnisse dieser auf Kooperation und Koexistenz basierenden Zusammenarbeit lassen sich durchaus sehen: Die Stadt Luzern verfügt über ein weitgehend gut funktionierendes strassenbasiertes Verkehrsnetz (für das Schienennetz sind die entsprechenden Stellen von Kanton und der SBB zuständig). Mit Ausnahme der Verkehrsüberlastungen zu den Hauptverkehrszeiten ermöglicht dieses allen Verkehrsarten einen weitgehend störungs- und konfliktfreien und damit sicheren Betrieb. Die Wohnquartiere der Stadt Luzern sind mit wenigen Ausnahmen verkehrsberuhigt – in der Regel sorgen Tempo-30-Zonen für einen nutzungsorientierten Verkehrsablauf in den Stadtquartieren.

### 3. Aktuelle Zusammenarbeitssituation Stadt–Kanton

Es ist in der Tat so, dass die Zusammenarbeitssituation zwischen Stadt und Kanton in den vergangenen drei Jahren schwieriger geworden ist. Beispiele verdeutlichen das:

- Finanzierung des Tiefbahnhofs: Kanton und Stadt Luzern sind sich uneinig über das Vorgehen:  
Der Stadtrat ist der Meinung, dass der Tiefbahnhof insbesondere auch dem Regionalverkehr dient. Nebst der Verbesserung des Fernverkehrs nach Zürich werden Gleiskapazitäten geschaffen, die die heutige Einfahrt in den Bahnhof wesentlich entlasten. Dadurch können die Kapazitäten für ein wirkliches S-Bahn-System geschaffen werden.  
Wenn der Tiefbahnhof sowohl dem Fern- als auch dem Regionalverkehr dient, ist es angebracht, den Tiefbahnhof bei beiden Programmen zu installieren, bzw. die Finanzierung über beide Programme sicherzustellen. Es geht dabei um das Agglomerationsprogramm einerseits und um das Bundesprogramm „Bahn 2030“ andererseits.  
Wenn man diese Erkenntnis teilt, muss auch, wie erwähnt, die Finanzierung entsprechend angegangen werden. Bei angenommenen Kosten von Fr. 1,8 Mia. würden somit Fr. 900 Mio. zulasten des Fernverkehrs gehen (Bahn 2030) und Fr. 900 Mio. zulasten des Agglomerationsprogrammes. Bezüglich der diesbezüglichen Infrastrukturvorhaben kann mit Bundesbeiträgen von rund einem Drittel gerechnet werden, also rund Fr. 300 Mio. Für die Zentralschweiz verbleibt somit ein Betrag von Fr. 600 Mio. Die Realisierung des Tiefbahnhofs nimmt sicherlich 20 Jahre in Anspruch, so dass jährlich für die ganze Zentralschweiz Kosten von Fr. 30 Mio. entstehen. Vor diesem Hintergrund legt die Stadt Luzern jährlich gegenwärtig Fr. 5 Mio. zurück.  
Der Stadtrat ist ganz klar der Meinung, dass der Tiefbahnhof somit zu einem expliziten Projekt auch des Agglomerationsprogramms werden muss und zwar in der dargestellten Form. Dies führt einerseits dazu, dass die Zentralschweiz verbindlich kostenpflichtig wird. Es handelt sich somit nicht mehr um freiwillige Leistungen. Demgegenüber werden im Bundesprogramm „Bahn 2030“ nur noch Kosten von Fr. 900 Mio. ausgewiesen. Wenn auf dieser Basis ein Kosten-Nutzen-Verhältnis angestellt wird, schneidet der Tiefbahnhof viel besser ab. Der Stadtrat ist davon überzeugt, dass diesfalls der Tiefbahnhof im Bundesprogramm „Bahn 2030“ Aufnahme findet.
- Im Projekt Seetalplatz zeigt die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) wenig Verständnis für die hohen städtebaulichen Anforderungen an die Gestaltung einer innerstädtischen Verkehrsanlage. Erst nach mehreren Anläufen und äusserst zähen Verhandlungen zur Finanzierung kommen befriedigende Lösungen zustande.
- Im Sommer 2010 stellt der Kantonsingenieur einseitig die Delegation von Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf Stadtgebiet ohne offensichtlichen Grund in Frage und will sie aufheben. Für die Stadt Luzern ist dieses Vorgehen nicht nachvollziehbar. Nur eine gemeinsame Planung ist zielführend für die städtische Verkehrspolitik.
- Der Kanton gleiste die Arbeiten für ein Vorprojekt für den Bypass und die Spange Nord mit dem Bundesamt für Strassen ohne Einbezug der Stadt auf. Dass die Spange Süd als

wichtiges Element der Stadtführung nicht auch Gegenstand der Vorprojektierung ist, ist für die Stadt ebenfalls nicht nachvollziehbar. Eine Möglichkeit der Mitsprache gab es für die Stadt nicht.

Es stellt sich für die Stadt insbesondere die Frage, inwiefern sie unter diesen Voraussetzungen das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität umsetzen kann und ob unter diesen Voraussetzungen der Zusammenarbeit Stadt–Kanton die nötige Kraft für die Umsetzung zentraler Verkehrsprojekte entwickelt werden kann.

#### **4. Strukturelle Aspekte**

Im Vergleich zu anderen Agglomerationen fehlt im Kanton Luzern die Gesamtverkehrssicht. Dies liegt darin begründet, dass auf der einen Seite das vif zuständig ist für den Strassenbereich und der Verkehrsverbund für den Bereich des öffentlichen Verkehrs. Eine übergeordnete Sicht und Zuständigkeit ist institutionell noch schwach ausgebildet.

Mobilitätsplanung und -entwicklung im urbanen Raum heisst immer auch Umgang mit sehr knappem Verkehrsraum. Den Prinzipien der Ökonomie folgend ist die Konsequenz daraus, dass die Verkehrsmittel bevorzugt werden müssen, die am effizientesten mit diesem knappen Verkehrsraum umgehen. Hier braucht es eine Gesamtverkehrssicht, um für die Zukunft die richtigen Lösungen zu entwickeln.

#### **5. Entgegennahme des Postulats**

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die übergeordneten Ziele und Stossrichtungen in der Mobilität für eine nachhaltige Entwicklung des Raumes Luzern als Wirtschafts- und Lebensraum, wie sie im Letter of Understanding von allen Beteiligten unterschrieben wurden, nach wie vor Gültigkeit haben.

Der Stadtrat ist ebenfalls davon überzeugt, dass die Delegationslösung richtig ist und sich materiell und bezüglich Prozesseffizienz bestens bewährt hat. Der Blick in andere Städte zeigt, dass auch dort vergleichbare Lösungen angewendet werden (Zürich, Bern, ...). Er stellt nicht in Frage, dass dem Kanton die Aufgabe der Oberaufsicht und die Wahrung der gesamtkantonalen Verkehrsinteressen zukommt.

Der Stadtrat ist nicht bereit, die Zuständigkeit für Planung, Unterhalt und Betrieb des gesamten Verkehrsnetzes dem Kanton zu übertragen. Der verkehrspolitische Einfluss der Stadt Luzern würde damit nicht nur massiv eingeschränkt, sondern es bestünde auch die Gefahr, dass die auf die ländlichen Bedürfnisse ausgerichtete Verkehrspolitik des Kantons den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Entwicklungsstrategien der Stadt widersprechen und damit zu Konflikten führen könnte. Entsprechende Tendenzen lassen sich heute in den benachbarten Agglomerationsgemeinden feststellen.

Der Stadtrat sieht Lösungsansätze in folgende Richtungen:

- einer eigenen städtischen Mobilitätsplanung in einer Gesamtverkehrssicht in enger Abstimmung mit den Nachbargemeinden und den Mobilitätsverbänden;
- eines verstärkten verkehrspolitischen Dialogs mit den kantonalen Behörden;
- einer engeren verkehrsplanerischen Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden und mit Luzern Plus.

Der Stadtrat ist bereit, die Fragen der Schnittstellen und der Zusammenarbeit zwischen Kanton, Nachbargemeinden und Stadt in den nächsten Monaten noch gezielter mit den Partnern zu thematisieren. Er wird sich für dringend nötige Verbesserungen der Situation weiter einsetzen und das Parlament informieren.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.**

Stadtrat von Luzern

