



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 283 2000/2004

von Louis L. Schumacher
namens der FDP-Fraktion
vom 19. Mai 2003

**Wurde anlässlich der
47. Ratssitzung vom
1. April 2004 beantwortet.**

Kann sich das stadträtliche Konzept „Luzern macht mobil“ gegen die vom Bund vorgesehenen Sparmassnahmen behaupten?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Das stadträtliche Konzept

Im März 2003 präsentierten Stadt und Kanton gemeinsam das Konzept „Luzern macht mobil“. Es beinhaltete die folgenden Schlüsselprojekte:

Bahn

- A: Brünigbahn: Ausbau zur Doppelspur, unterirdisch ab Gebiet Mattenhof bis Hauptbahnhof; neue Haltestelle Festhalle Allmend
- B: Ausbau Zufahrt Bahnhof ab Fluhmühle
- C: Doppelspurausbau am Rotsee und zusätzliche S-Bahn-Haltestellen im Rontal
- D: Zusätzliche S-Bahn-Haltestellen auf Stadtgebiet

Strasse

- E: Das Verkehrssystem wird betrieblich verbessert. Die Menge der einfahrenden Autos wird reguliert, zusätzliche Busspuren werden erstellt. Ein Verkehrssystem-Management soll die Autos auf die Umfahrung lenken, um den ÖV im Zentrum unbehindert rollen zu lassen.
- F: Kriens–Luzern: Öffentlicher Verkehr bleibt auf Strasse, erhält aber Priorität.
- G: Den südlichen Teil der Spange bildet eine neue Anschlussachse Grosshof–Tribtschen. Sie quert Wohnquartiere unterirdisch.
- H: Rontal: Zubringer zur A14
- I: Anschluss Emmen-Süd–Sedel: Umgestaltung
- J: Schlossberg: Anpassung an Spange

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

Grundlage dazu bildet die Vision: Der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr ergänzen sich. Im Innern der Agglomeration wird prioritär der öffentliche Verkehr gefördert. Die Bahn übernimmt den Ziel- und Quellverkehr in der Region. Der öffentliche Verkehr muss immer rollen können, auch wenn der motorisierte Individualverkehr seine Grenzen im Strassenraum erreicht hat. Während der Stosszeiten wird daher der motorisierte Individualverkehr um den Agglomerationskern herumgeführt.

Das Agglomerationsprogramm

Die Agglomerationen sind die Motoren der Wirtschaft. Der Bund hat die Bedeutung der Agglomerationen erkannt, insbesondere auch die Abhängigkeit ihrer Entwicklungsmöglichkeiten von den Verkehrslösungen. Der Bund hat deshalb beschlossen, für die Agglomerationen Programme in den verschiedensten Bereichen zu initiieren, als Erstes im Verkehrsbereich, und hat hier entsprechende Investitionsbeiträge in Aussicht gestellt.

Seit Anfang Jahr arbeitet der Kanton intensiv am Agglomerationsprogramm. Die Schlüsselprojekte aus „Luzern macht mobil“ sind ins Agglomerationsprogramm aufgenommen worden und werden dort im Verlaufe der weiteren Arbeiten auf ihre Machbarkeit und ihre Wirkung überprüft.

Projekte und deren Finanzierung

Das „Agglomerationsprogramm“ stellt ein Verkehrskonzept mit zweckmässigem Einbezug von öffentlichem Verkehr, Individualverkehr und Langsamverkehr dar im Einklang mit einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung von Umwelt, Gesellschaft und Finanzen. Im Agglomerationsprogramm sind alle relevanten Schlüsselprojekte und ihr sinnvolles Zusammenspiel dargestellt, unabhängig davon, wie sie finanziert werden. Insbesondere werden Projekte gemäss den Sachplänen Strasse und Schiene, also Nationalstrassenprojekte und Projekte aus Bahn 2000, 1. und 2. Etappe, mit kantonalen und kommunalen Projekten zu einem Ganzen zusammengefügt. Projekte, welche nicht bereits vom Bund mitfinanziert werden, können Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm erhalten.

Die wichtigen Bahn-Schlüsselprojekte Bahnhofzufahrt und Doppelspur am Rotsee in Luzern werden als Teile der Bahn 2000, 2. Etappe, über den Finöv-Fonds finanziert. Sie sind Voraussetzung für die Einführung der S-Bahn, die mit Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm finanziert werden muss.

Das Strassen-Schlüsselprojekt Bypass wird mit Nationalstrassengeldern finanziert, die übrigen Strassenprojekte mit Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm.

Aufgrund der aktuellen Liste der Projekte fallen in der Agglomeration Luzern folgende Kosten an:

	Total (in Fr. 1'000)	Agglo + Kanton (in Fr. 1'000)	Bund (in Fr. 1'000)	Bemerkungen
Massnahmen MiV 1)	1'800.1	650.1	1'150.0	1) A2 Emmen-Kriens
Massnahmen ÖV 2)	1'025.1	405.1	620.0	2) Doppelspur Rotsee Zufahrt Bahnhof
Massnahmen LV 3)	41.2	38.7	2.5	3) Langsamverkehr
Massnahmen NM 4)	26.6	26.6	0.0	4) Nachfragemassnahmen
R/S 5)	1.3	1.3	0.0	5) Raumordnung/Städtebau
	2'894.3	1'121.8	1'772.5	

Bei den Beträgen der oben stehenden Tabelle handelt es sich um die Gesamtbeträge, welche sich im Detail wie folgt zusammensetzen:

Kostenstand

Aggloprogramm Stand Nov. 2003

Öffentlicher Verkehr

	Total	Anteil Agglo
Verbesserung Zufahrt Bahnhof (Gütschtunnel), Doppelspur Rotsee	530.0	-.-
Buspriorisierung / Leistungssteigerung ÖV	36.1	36.1
S-Bahn-Stationen	54.0	54.0
Tieferlegung Brünigbahn	180.0	90.0
Leistungssteigerung Kriens	<u>225.0</u>	<u>225.0</u>
Total	<u>1'025.1</u>	<u>405.1</u>

Motorisierter Individualverkehr

	Total	Anteil Agglo
Verkehrssystem-Management	20.0	10.0
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	30.0	30.0
Spange Nord (Verbesserung Knoten Schlossberg)	20.0	20.0
Spange Süd	200.0	120.0
Ceinture Nord	200.0	200.0
Optimierung/Leistungssteigerung Seetalplatz Bypass	20.0	20.0
	1'000.0	-.-
Umfahrungen Reussbühl / Emmen / Horw	65.1	65.1
Autobahnanschlüsse Rothenburg / Buchrain	135.0	135.0
Dosierung / Pfortnerung	10.0	10.0
Umsetzung Lärmsanierung/Luftreinhaltung	<u>100.0</u>	<u>40.0</u>
Total	<u>1'800.1</u>	<u>650.1</u>

Langsamverkehr

	Total	Anteil Agglo
Ausbau Radrouten-/Fusswegnetz	9.7	9.7
P+R-Anlagen	8.5	6.0
Mobilitätszentrale	3.0	3.0
Regionale Verkehrsberuhigung/Fussgängerzonen	<u>20.0</u>	<u>20.0</u>
Total	<u>41.2</u>	<u>38.7</u>

Nachfragemassnahmen	26.6	26.6
---------------------	------	------

Massnahmen Raumordnung und Städtebau	1.3	1.3
--------------------------------------	-----	-----

Gesamttotal	<u>2'894.3</u>	<u>1'121.8</u>
--------------------	-----------------------	-----------------------

An die Kosten zu Lasten Agglomeration und Kanton sind Bundesbeiträge von max. 50 % vorgesehen.

Die Mittelbeschaffung

Übergeordnete Strassenprojekte

Die Finanzierung der Ergänzungen des Nationalstrassennetzes (und des „Agglomerationsprogramms“) sollte gemäss dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative über einen Fonds erfolgen. Dieser sollte durch die Übertragung der Hälfte der Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und aus einem von der Bundesversammlung festzulegenden Teil der Reinerträge der Verbrauchersteuer auf Treibstoffen gespiesen werden. Die Vorlage wurde am 8. Februar 2004 abgelehnt.

Übergeordnete Bahnprojekte

Die Finanzierung der Projekte Bahn 2000, 2. Etappe, erfolgt über den Finöv-Fonds, der über die Einnahmen aus der LSVa gespiesen wird. Über den gleichen Fonds wird auch die NEAT finanziert. Da für die NEAT mehr Mittel als vorausgesehen nötig sind, werden die für die Bahn 2000, 2. Etappe, ursprünglich vorgesehenen Beträge von rund 5,9 Milliarden gekürzt. Im Rahmen des Sparpaketes des Bundes werden zudem die Anteile aus der LSVa für den Finöv-Fonds kurzfristig reduziert, sodass die (gekürzten) Mittel für die Bahnprojekte erst später zur Verfügung stehen. Zudem ist es möglich, dass auch die Budgetmittel z. H. der SBB für Leistungsvereinbarungen gekürzt werden.

Agglomerationsprojekte

Die Finanzierung der Beiträge an Investitionen bei Schienen- und Strassenprojekten im Rahmen der Agglomerationsprogramme, zirka 50 % der Gesamtaufwendungen der Agglomerationen, sollte gemäss dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative über denselben Fonds geleistet werden wie die Ergänzungen des Nationalstrassennetzes (vgl. Ausführungen hierzu).

Zusammenfassung und Folgerung

Zurzeit sind weder die Mittel für übergeordnete Strassen- und Bahnprojekte noch die Mittel für Projekte der Agglomerationen gesichert. Einerseits sind die Finanzen generell knapp, andererseits ist die mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative vorgeschlagene Umverteilung der Mineralölbeiträge nicht zustande gekommen. Es ist aber unbestritten, dass auf allen Ebenen Lösungen für die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen gesucht

werden müssen, und es ist deshalb auch davon auszugehen, dass die Finanzierungen innert nützlicher Frist möglich sind.

Das Verkehrskonzept in der Agglomeration Luzern wurde in allen bisherigen Gesprächen mit den zuständigen Stellen bei Bund und SBB als zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Es gibt deshalb keinen Grund, das Konzept aufgrund der angespannten Finanzlage zu korrigieren. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass die Schlüsselprojekte in ihrer Reihenfolge aufgrund der zur Verfügung stehenden Mittel etappiert werden müssen.

Bezugnehmend auf vorstehende Erwägungen beantwortet der Stadtrat die Fragen wie folgt:

Zu 1.:

Hat der Stadtrat Informationen, wie sich das Sparprogramm auf die Region Luzern auswirkt, bzw. welche finanziellen Mittel für die Region Luzern zur Verfügung stehen?

Der Stadtrat und städtische Vertreter sind in allen aktuellen Planungen des Kantons (Agglomerationsprogramm, S-Bahn, Bypass) involviert und pflegen enge Kontakte mit zuständigen Stellen bei Bund und SBB. Daraus ergeben sich die eingangs dargestellten Informationen. Die Unsicherheitsfaktoren sind die verfügbaren Mittel für den Finöv-Fonds, die Budgetmittel z. H. SBB und das Vorgesehene nach der Ablehnung des Gegenvorschlages zur Avanti-Initiative. Eine ernsthafte Bilanz ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich.

Zu 2.:

Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass der Kanton Luzern gezielt beim Bund und den SBB Informationen über allfällige Sparmassnahmen, die die Region Luzern betreffen, sofort einzuholen hat?

Der Kanton ist im dauernden Gespräch mit den Bundesstellen und den SBB. Die Sparmassnahmen werden laufend debattiert, weshalb auch die Vorlage zu Bahn 2000, 2. Etappe, den Räten verzögert unterbreitet wird.

Zu 3.:

Ist der Stadtrat nicht auch der Meinung, dass eine Delegation aus den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden sowie des Stadtrates gemeinsam beim Bund und den SBB vorstellig werden sollte?

Stadt und Kanton sind in engem Kontakt und prüfen laufend die Möglichkeit von gemeinsamen Aktionen, wie sie auch schon stattgefunden haben. Wichtig dabei ist der dauernde Kontakt mit den Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus den Kantonen der Zentralschweiz.

Zu 4.:

Ist der Stadtrat bereit, seine Strategie sofort an allfällige Sparmassnahmen anzupassen, damit das Konzept „Luzern macht mobil“ nicht gefährdet wird?

Das Konzept „Luzern macht mobil“ ist Teil des Agglomerationsprogramms. Der Stadtrat sieht keine Veranlassung, das Konzept anzupassen beziehungsweise inhaltlich zu reduzieren. Die Umsetzung ist von der Verfügbarkeit der unterschiedlich finanzierten Mittel abhängig, wodurch die zeitliche Abfolge der Massnahmen beeinflusst wird, was aber im gesamten Realisierungszeitraum von 15 bis 20 Jahren akzeptiert werden kann.

Stadtrat von Luzern
StB 219 vom 3. März 2004

