



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
1. Februar 2018
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 108

Fabian Reinhard und Peter Krummenacher namens
der FDP-Fraktion
vom 20. Juni 2017
(StB 765 vom 13. Dezember 2017)

200'000 Franken für die Eröffnung von 2 Kilometern

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Im Agglomerationszentrum Luzern kommt es in der Hauptverkehrszeit regelmässig zu starken Verkehrsbelastungen. Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Umwelt sind beeinträchtigt. Das sind ungünstige Voraussetzungen für die urbane und wirtschaftliche Entwicklung. Siedlungswachstum und Verdichtung erhöhen die Mobilitätsnachfrage künftig weiter. Die Schlüsselmassnahmen Bypass mit den Spangen Nord und Süd sowie dem Durchgangsbahnhof Luzern stehen frühestens ab 2035 zur Verfügung. Bis 2035 kann kaum ein zusätzliches Mobilitätsangebot durch neue Verkehrsflächen geschaffen werden.

Mit dem Ja zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität haben die Stimmberechtigten im September 2010 den Stadtrat verpflichtet, dafür zu sorgen, dass der Mehrverkehr umweltfreundlich mit dem ÖV, dem Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt und der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht über das Ausmass von 2010 ansteigt. Im Sinn der Gesamtplanung 2018–2022 soll der Velo- und der Fussverkehr systematisch gefördert werden. Die Lücken im Velonetz sind zu schliessen, die Situation der Fussgängerinnen und Fussgänger wird laufend verbessert, und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird erhöht. In der «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» zeigt der Stadtrat auf, wie er diese Ziele erreichen will. Sie enthält aufeinander abgestimmte Verkehrsmassnahmen, die in den nächsten 20 Jahren umgesetzt werden. Auf der Basis der aktuellsten Zahlen aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 strebt der Stadtrat bis ins Jahr 2035 eine Verdoppelung des Veloanteils am Modalsplit von 5 auf 10 Prozent an. Schrittweise sorgt die Stadt in ihrem Zuständigkeitsbereich und in Absprache mit dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden für ein sicheres, direktes, attraktives und zusammenhängendes Veloroutennetz. Mit dieser Teilstrategie will der Stadtrat zahlreiche Mobilitätsansprüche auf das flächeneffiziente Verkehrsmittel Velo verlagern und damit dem wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr ermöglichen, die Innenstadt zuverlässig zu erreichen. Ein Ziel hilft mit, die Innenstadt zu attraktivieren und die Wirtschaft und den Detailhandel zu unterstützen. Die Mobilitätsstrategie hat zum Ziel, dass die Stadt Luzern auch in Zukunft für alle zuverlässig und sicher erreichbar ist.

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie und somit die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Stadt Luzern wird mittels des nachfolgenden 3-Säulen-Prinzips unterstützt: Verbesserung der Infrastruktur (Ausbau, Ergänzung, Unterhalt und Betrieb zielgerichtet und kosteneffizient betreiben), Attraktivieren des Dienstleistungsangebotes (flankierende Angebote, neue, «smarte» Technologien usw. einsetzen und weiterentwickeln) sowie Intensivierung des Marketings (mit professioneller und

kundenfreundlicher Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit die Massnahmen zur Zielerreichung unterstützen). Während für die Verbesserung der Infrastruktur diverse Projekte geplant, in Realisierung oder bereits umgesetzt sind, besteht für die Attraktivierung des Dienstleistungsangebotes und die Intensivierung des Marketings noch ein grösserer Handlungsbedarf. Aus diesem Grund wurde im Budget 2017 für das Mobilitätsmanagement bzw. Mobilitätskampagnen ein Kredit von Fr. 300'000.– (Projekt I69051.17) eingestellt.

Mit dem Investitionsprojekt Rad-/Gehweg Luzern–Kriens/Horw konnten diese drei Säulen in idealer Weise miteinander verknüpft werden. Das Eröffnungsfest (Velofest 2017) bildete den Rahmen für verschiedene Dienstleistungs- und Marketingaktivitäten. Folgende Ziele wurden verfolgt:

- Das Eröffnungsfest soll eine hohe Reichweite haben und vielen Personen das Velofahren einerseits sowie die neue Velostrecke andererseits näherbringen.
- Luzernerinnen und Luzerner sollen wissen, dass die Stadt Luzern eine Mobilitätsstrategie hat, laufend in neue Velo- und Fussgängerinfrastrukturen investiert und damit andere Verkehrsträger entlastet.
- Das Fest soll «gluschtig» machen aufs Velofahren und Hilfe und Tipps anbieten.
- Mit der Eröffnung soll ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft geleistet werden. Insbesondere soll im Hinblick auf die Entstehung des grossen Siedlungsgebiets in Luzern Süd das autoarme Wohnen in idealer Weise vorgestellt und damit gefördert werden.
- Das Velofest soll als Plattform dienen, um über die Entwicklung von Luzern Süd zu informieren und die einzelnen Bautätigkeiten und den gesamten Entwicklungsschwerpunkt mit seinem Potenzial vorzustellen.
- Um flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel generell zu propagieren und zu fördern, sollen die Vielseitigkeit der vorhandenen Angebote und Produkte entlang der Veloachse den Besucherinnen und Besuchern vorgestellt und die Produkte zum Testen angeboten werden.
- Das im Frühling 2017 lancierte Angebot «Take a Bike» soll einem breiten Publikum präsentiert werden.
- Das Velofest soll das Verbinden der verschiedenen Förderungsmassnahmen für flächeneffiziente Verkehrsmittel gewährleisten und damit erhebliche Synergien im Marketing, bei den Dienstleistungen und bei den Kosten (Multiplikationseffekte) generieren.

Die konkreten Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Wie lässt sich ein Betrag von 200'000 Franken für ein Einweihungsfest rechtfertigen?

Auf der Basis des in der Ausgangslage beschriebenen 3-Säulen-Prinzips und der angestrebten Zielsetzungen werden bei Infrastrukturbauten (Neu-, Ausbau und Erhaltungsmassnahmen) zur Unterstützung der Gesamtstrategie das dazu passende Dienstleistungsangebot und das dazugehörige Marketing (Öffentlichkeitsarbeit) begleitend angewendet.

Das Fest bot in idealer Weise die Möglichkeit, der Bevölkerung die neue Verkehrsachse vorzustellen und sie gleichzeitig im Sinne der Mobilitätsstrategie für eine flächen- und energieeffiziente

Mobilität zu motivieren. Hätte man die anlässlich des Velofests angebotenen Informationen und Produkte separat und über andere Medien (Inserate, elektronische und Printmedien usw.) verbreiten wollen, wären die Kosten vermutlich um einiges höher gewesen. Die zahlreichen positiven Rückmeldungen während und nach dem Fest seitens der Festteilnehmenden und der Veranstalterinnen und Veranstalter sowie die hohe Anzahl an Besucherinnen und Besuchern (gemäss Schätzung 12'000 bis 15'000 Personen) zeigen, dass die angestrebten Ziele gut erreicht werden konnten. Das Eröffnungsfest beinhaltete somit ein breit gefächertes Angebot von Elementen, welche die städtische Mobilitätspolitik in geeigneter Weise unterstützen. Auch wenn der Nutzen dieser Elemente nur schwer messbar und vielfach erst längerfristig spürbar wird, erachtet der Stadtrat das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Velofests in einer Gesamtbetrachtung als positiv.

Hinzu kommt, dass die am Fest veranstaltete Tombola einen Erlös von 15'042.30 Franken ergab. Dieser konnte vollumfänglich der Organisation SolidarMed übergeben werden, die sich für die Gesundheit der Menschen im südlichen Afrika engagiert und die Gesundheitsversorgung von 1,5 Millionen Menschen in Lesotho, Moçambique, Tansania, Sambia und Zimbabwe verbessert.

Zu 2.:

Wie setzen sich die Ausgaben von 200'000 Franken zusammen (Auflistung)?

Die effektiven Gesamtausgaben in der Höhe von rund Fr. 198'000.– lassen sich den folgenden Aufgaben zuordnen:

Aufgaben	Kosten in Fr. (inkl. MWSt)
Konzept / Vorprojekt / Projekt / Projektleitung / Koordination Projektpartner	50'000.–
Operative Massnahmen / Rahmen für das Eröffnungsfest der neuen Velo- und Fussgänger-Infrastruktur (Absperrungen / Reinigung / Sicherheit / temporäre WC-Anlagen / Helferverpflegung)	79'000.–
Kommunikationsmassnahmen / Information über Dienstleistungsangebote / PR-Massnahmen	69'000.–
Total	198'000.–

Zu 3.:

Bis zu welchem Betrag ist der Beitrag an eine Veranstaltung dieser Art nach Auffassung des Stadtrats angemessen?

Wie in der Antwort auf die Frage 1 ausgeführt, stand nicht das Eröffnungsfest alleine im Vordergrund, sondern es konnten aufgrund der vielfältigen Aussteller entlang der Achse eine Vielzahl von Informationen im Umfeld der Mobilitätsstrategie und zu neuen Wohnformen abgesetzt werden. Der Stadtrat ist daher der Auffassung, dass solche Veranstaltungen individuell und im jeweiligen Gesamtkontext beurteilt werden müssen. Im vorliegenden Fall hat man für das eigentliche Eröffnungsfest eine Grössenordnung von Fr. 50'000.– vorgesehen.

Die Finanzierung der übrigen Aufwendungen ist aus der Antwort auf Frage 4 ersichtlich.

Zu 4.:

Aus welchen Mitteln wurde dieses Einweihungsfest finanziert?

Die Kosten von Fr. 198'000.– werden wie folgt finanziert:

- aus Infrastrukturprojekt I69040.02; Nachnutzung Zentralbahn, Rad-/Gehweg Luzern–Kriens/Horw: Fr. 50'000.– (Zweck des Kredits: Eröffnungsfest)
- aus Projekt I69051.17; Mobilitätsmanagement: Fr. 95'000.– (Zweck des Kredits: Sensibilisierung der Öffentlichkeit im Sinne einer nachhaltigen städtischen Mobilität und Information über Mobilitätsstrategie)
- aus Globalbudget Tiefbauamt: Fr. 53'000.– (Zweck des Kredits: Finanzierung von Aufträgen zu aktuellen Fragestellungen im Bereich Mobilität)

Zu 5.:

Wie hoch war die Kostenbeteiligung des Bundes, des Kantons und der Gemeinde Kriens?

Weder der Bund noch der Kanton noch die Gemeinde Kriens haben sich direkt an den Kosten des Einweihungsfests beteiligt. Das Einweihungsfest war jedoch Teil der Öffentlichkeitsarbeit und diese wiederum integraler Bestandteil der Investitionskosten für den knapp 2 Kilometer langen Rad-/Gehweg. Die Kreditbestandteile sowie die Finanzierung der Investition wurden im B+A 25/2014: «Nachnutzung Zentralbahntrasse: Rad-/Gehweg Luzern–Kriens/Horw» dargelegt. Ausgehend von den veranschlagten Gesamtkosten in der Höhe von 4,8 Mio. Franken belief sich die Beteiligung des Kantons auf 1,6 Mio. Franken (Anteil von 33 % der Gesamtkosten) sowie diejenige der Gemeinde Kriens auf Fr. 500'000.– (10%-Anteil der Gesamtkosten). Der Bundesbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm beträgt 35 %, was einem konkreten Betrag von 1,68 Mio. Franken entspricht. Für das Eröffnungsfest wurden Fr. 50'000.– dem Projekt belastet (vgl. Antwort auf Frage 4). Eine direkte Zuweisung der Drittbeiträge auf einzelne Projektbestandteile ist weder sachgerecht noch sinnvoll. Rein rechnerisch betrachtet, im Sinne einer Grössenordnung, betrug die indirekte Beteiligung des Bundes Fr. 17'500.– (35 %), des Kantons Fr. 16'500.– (33 %) und diejenige der Gemeinde Kriens Fr. 5'000.– (10 %).

Zu 6.:

Wurde die Gemeinde Horw, die ebenfalls vom Veloweg profitiert, für einen Beitrag angefragt?

Ja, die Gemeinde Horw wurde angefragt. Die Gemeinde Horw hat sich bereit erklärt, die Chilbi-Bahn-Attraktion «Velolooping» für das Fest zu finanzieren. Infolge von Einfuhrproblemen an der Schweizer Grenze konnte diese Attraktion jedoch nicht stattfinden.

Zu 7.:

Weshalb konnten sich die über 100 kommerziellen Aussteller kostenlos am Fest präsentieren?

Das Organisationskomitee «Velofest 2017» wollte eine möglichst grosse Auswahl von Ausstellern, welche die Besucherinnen und Besucher umfassend über die neusten Trends und Angebote der

Velolandchaft, aber auch betreffend autoarmes Wohnen, Energie 2000, sanfter Tourismus, Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd usw. informieren. Mit diesem Vorgehen konnte zudem ein guter Multiplikationseffekt zur Mobilitätsstrategie des Stadtrates hergestellt und eine breite Öffentlichkeit dazu informiert werden. Weiter wollte man auch den ansässigen Betrieben entlang der Achse die Möglichkeit geben, sich zu präsentieren. Das lokale Gewerbe sollte vom Fest profitieren.

Statt eines Beitrags für den Standplatz wurden die Aussteller aufgefordert, Preise für die Tombola zu stiften. Diese war ein voller Erfolg. Der Erlös konnte vollumfänglich der SolidarMed überwiesen werden.

Am Beispiel des Veloverleih-Angebots nextbike, welches sich gemeinsam mit den involvierten Gemeinden (Stans, Stansstad, Hergiswil, Horw, Luzern, Sursee) mit der Kampagne «Take a Bike» am Velofest präsentieren konnte, lässt sich der Multiplikationseffekt sehr gut aufzeigen. Die Kampagne «Take a Bike» ist im Frühjahr 2017 erfolgreich ins Rollen gekommen. Die Velos von nextbike werden rege benutzt und sind auf den Strassen in der Stadt und der Region sehr präsent. Mittlerweile nutzen über 2'000 Einwohnerinnen und Einwohner von Luzern das Angebot und freuen sich über das Gratisangebot. Im Juni wurde erstmals der neue Rekord mit über 500 Fahrten an einem Tag aufgestellt und seither mehrmals wiederholt. Auffallend ist auch, dass die Velos nicht selten für längere Fahrten gebraucht werden: «Nextbikes» aus Nidwalden finden oft den Weg in die Stadt Luzern.

Zu 8.:

Welche kommerziellen Aussteller waren am Fest präsent und konnten kostenlos eine Fläche nutzen (Auflistung)?

Eine Unterteilung in kommerzielle und nichtkommerzielle Aussteller lässt sich nicht eindeutig vornehmen. Die nachstehende Liste zeigt daher in einer Gesamtübersicht alle Aussteller (öffentliche Institutionen, Vereine, Kultur, Stiftungen, NGOs und kommerzielle Aussteller), die am Fest beteiligt waren.

Partner (in alphabetischer Reihenfolge)		
Alpineum – Glacemobil	Interbike Shop Luzern	Restaurant Pallino
Arepo – www.ilovearepa.ch	Kunstrad	Samariter Verein
Asian Take-away	Losinger-Marazzi AG (Nidfeld)	SolidarMed – Gesundheit für Afrika
Bike 4 car	LuzernPlus	S-Parts / Shopvelo.ch
Blauring und Jungwacht St. Paul	LuzernSüd	SportXX Genossenschaft Migros Luzern
boardlocal&bikelocal	Luzerntrips.ch	Stadt Luzern (TBA, Umweltschutz)
Bosch – E-Bike-Service	Mariecholler	Stiftung Dreipunkt – Velo-Service

Café Tacuba	Marti AG	Stöckli Bikes
Caritas Luzern	massgym Massage- und Gesundheitspraxis	Strampolino
carvelo2go / Mobilitätsakademie TCS	Max Trax AXA Winterthur	Südpol
Caviglia Velos	Mobimo (Mattenhof)	Südpol Bistro
Comiccasa	MTB Freeride Connection Luzern	Suva – Kampagne Velo
Der Gastrofreelancer	Musikschule Stadt Luzern	Take a Bike
Energiestädte Nidwalden	Nam Anh Chinarestaurant	TCS Waldstätte
ewl AG	Neubad	Ueli-Hof Bio-Metzgerei Moosmatt
Explora	Neubad Talk	VC Concordia Luzern
FALTRAD plus / Brompton Schweiz	nextbike – Caritas Services	VCS Luzern
Flovelo	Nidwalden Tourismus	Velafrica
Flyer Biketec	Ocobike	Velo Trial Club Luzern (snakebite)
Fussverkehr Zentralschweiz	Passepartout	Veloberger
Gemeinde Hergiswil	Pfadi Reuss	Velobude Luzern St. Anton
Gemeinde Horw	Pilatus-Bahnen	Velobude Neubad Luzern
Gemeinde Kriens	Pro Velo Luzern	Velociped
Gemeinde Stans	Quartierverein Hirschmatt-Neustadt	Velokurier Luzern Zug
Gemeinde Stansstad	Quartierverein Obergrund	VeloSchlauch
Gorilla urban cycling	Radball	Velostation
Hillimator	Radeln ohne Alter	Vinedo Cupcakes
Hochschule Luzern – Musik	Rainlover Production Meyer	Wok Velo
Huwiler's mobile Bikewerkstatt	René's Quartierladen	zb Zentralbahn
IG Schweighof	Rent a Bike	Zirbel Bike
Imgrüth AG	Restaurant Moosmatt	Zweiradgeber
Interbike Schweiz	Restaurant Murmatt	

Die Aussteller übernahmen ihre Kosten selber, konnten jedoch von der kostenlosen Benützung des öffentlichen Grundes profitieren. Die kommerziellen Partner haben im Gegenzug Preise für die Tombola gesponsert, die Pfadi hat die Lose verkauft.

Zu 9.:

Wurden für die Einweihung anderer Verkehrsverbindungen zuvor auch Feste veranstaltet, die restlos von der öffentlichen Hand bezahlt wurden und an denen kommerzielle Unternehmen gratis präsent sein durften?

Direkt vergleichbare Einweihungen sind dem Stadtrat nicht bekannt. Als Beispiel kann das Projekt «Gesamterneuerung Hirschmatt» hinzugezogen werden. In dessen Rahmen fanden Eröffnungsanlässe während der verschiedenen Bauetappen statt. Die Kosten für die Eröffnungsaktivitäten beliefen sich auf rund Fr. 60'000.–. Die Kosten wurden zu zirka 50 % durch das Projekt getragen, die anderen 50 % waren drittfinanziert (ALI-Fonds, Quartierverein, Bauunternehmung, Ingenieurgemeinschaft). Die ortsansässigen Geschäfte hatten ebenfalls die Möglichkeit, sich entsprechend zu präsentieren, und unterstützten die Anlässe mit Preisen.

Wie einleitend erwähnt, wurde anlässlich dieses Eröffnungsfests versucht, verschiedene Zielsetzungen miteinander zu verbinden. Die anwesenden Aussteller trugen mit ihrer Präsenz und mit ihrer Produktpalette wesentlich dazu bei, dass die erwähnten Ziele (Vermittlung der Mobilitätsstrategie, Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Langsamverkehr, touristische und wirtschaftliche Möglichkeiten, neue Wohn- und Siedlungsformen usw.) erreicht wurden. Durch den breiten Einbezug verschiedener Mitwirkender entstand eine «Win-Win-Win-Situation»: für die Stadt, die Aussteller und die teilnehmende Bevölkerung unserer Stadtregion.

Stadtrat von Luzern

