



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 20. April 2005 (StB 387)

B 14/2005

## **Agglomerationsprogramm Luzern Beurteilung aus städtischer Sicht**

|                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Vom Grossen Stadtrat zustimmend<br/>zur Kenntnis genommen am<br/>9. Juni 2005</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------|

## Bezug zur Gesamtplanung 2005–2008

### **Leitsatz A                    Luzern wächst zur starken Region heran.**

#### **Stossrichtungen**

- A1**                    Die Stadt setzt sich mit Rücksicht auf die kommenden Generationen für eine nachhaltige Entwicklung ein.
- A2**                    Die Stadt pflegt im Interesse einer dynamischen Region eine intensive Zusammenarbeitskultur mit den Nachbargemeinden und dem Kanton.
- A5**                    Die Stadt fördert das regionale Bewusstsein und die Identifikation ihrer Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Lebensraum.

#### **Vierjahresziele**

- A1.1**                    Das Konzept der Nachhaltigkeit wird zu einer städtischen Verhaltensmaxime. Nachhaltiges Handeln von Bevölkerung und Wirtschaft wird unterstützt.
- A2.1**                    Die Stadt wahrt und verbessert ihre Stellung als Zentrum ...
- A2.2**                    In den PASL-Gemeinden bilden sich dank der aktiven Mitgestaltung der Stadt Luzern neue, ausbaubare Zusammenarbeitsstrukturen.
- A5.1**                    Die Stadt unterstützt und unternimmt Aktivitäten auf allen Ebenen, welche der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, der Förderung des regionalen Bewusstseins sowie der besseren Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Lebensraum dienen.

### **Leitsatz B                    Luzern macht mobil.**

#### **Stossrichtungen**

- B1**                    Die Stadt fördert und unterstützt die Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems, welches die verschiedenen Verkehrsmittel zweckmässig einsetzt und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.
- B2**                    Die Stadt sucht den Anschluss an andere Wirtschaftsräume. Sie macht sich besonders für eine schnelle und leistungsfähige Verbindung auf Schiene und Strasse nach Zürich stark.

#### **Vierjahresziele**

- B1.1**                    An der Umsetzung eines Gesamtverkehrssystems mitwirken.
- B2.1**                    Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich verbessern.

- Projektplan:**                    02/690.36 Agglomerationsprogramm (Mobilität)  
                                          02/690.37 Mobilität, Vorfinanzierung Infrastrukturen

## Übersicht

Die Stadt Luzern ist gemäss dem neusten Raumentwicklungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom März 2005 Teil des strategischen Städtensetzes Luzern, Stans, Schwyz, Zug, mit Ausrichtung auf die Metropole Zürich, und damit eine der wichtigsten Agglomerationen der Schweiz. Als Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der Agglomerationen im Bereich Siedlung und Verkehr und für eine entsprechende Unterstützung verlangt der Bund die Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen. Die Entwicklung der Zentren nach innen und damit die Konzentration auch der Mobilitätszunahme hat grosse Bedeutung.

Der Kanton Luzern hat in den letzten Monaten unter Mitwirkung von Agglomerationsgemeinden und Verbänden das Agglomerationsprogramm Luzern erarbeitet. Das Agglomerationsprogramm bildet die Grundlage zur Anpassung des kantonalen Richtplanes und ist für Stadt und Agglomeration Luzern von grosser Bedeutung. Die Stadt Luzern ist im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, dazu Stellung zu nehmen. Der vorliegende Bericht dient der Diskussion der Vernehmlassung in Stadtparlament und wird die Grundlage bilden für die Stellungnahme zuhanden des Kantons.

Langfristig will die Stadt attraktives Zentrum eines Lebensraumes mit Wohn- und Arbeitsplätzen von hoher Lebensqualität sein. Um dies zu ermöglichen, ist die Erreichbarkeit der Stadt Luzern sicherzustellen. Die Attraktivierung des Zentrums und die Sicherung der Mobilität sind denn auch Hauptziele der Gesamtplanung 2005–2008 des Stadtrates. Dabei sollen sich die verschiedenen Verkehrsarten zweckmässig ergänzen. Im Zentrum muss der öffentliche Verkehr, also unser strassengebundenes Bussystem, immer rollen können. Um dies realisieren zu können, ohne die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums Stadt Luzern mit dem wirtschaftlich notwendigen Individualverkehr übermässig einzuschränken, soll der zentrumsquerende Verkehr während der Hauptverkehrszeiten um die Stadt herum geleitet werden.

Mit Rücksicht auf kommende Generationen verpflichtet sich die Stadt Luzern zu einer nachhaltigen Entwicklung in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht. Der Stadtrat hat aktiv und engagiert an der Erarbeitung des vorliegenden Agglomerationsprogramms mitgearbeitet und ist überzeugt, dass damit ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Region geleistet werden kann.

Das vom Kanton Luzern in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden und Verbänden erarbeitete Agglomerationsprogramm ist ein in sich abgestimmtes Gesamtpaket von Massnahmen, das eine sinnvolle Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region Luzern ermöglicht. Sie ist Voraussetzung dafür, dass sich die Stadt Luzern als Zentrum einer starken und eigenständigen Agglomeration Luzern entwickeln kann. Im Hinblick auf eine dringend notwendige Wirtschaftsentwicklung der ganzen Region gilt es die Chance zu nutzen, dass Bundesgelder für Infrastrukturmassnahmen in die Zentralschweiz fliessen. Damit dies

geschieht, bedarf es eines geeinten Auftretens aller massgebenden politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kräfte in der ganzen Agglomeration Luzern.

## Begriffe und Abkürzungen

- **Durchgangsverkehr:** Verkehr, der ein betrachtetes Gebiet durchquert.
  - **Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV):** Verkehrsmenge, die pro Tag einen bestimmten Querschnitt befährt.
  - **Hauptverkehrszeiten:** Als Hauptverkehrszeiten gelten in der Stadt Luzern 7.00 bis 8.00 Uhr am Morgen und 16.30 bis zirka 19.00 Uhr am Abend, wobei die höchsten Verkehrsbelastungen am Abend zwischen 17.00 und 18.00 Uhr zu registrieren sind.
  - **Langsamverkehr (LV):** Sammelbegriff für die Verkehrsarten Veloverkehr und Fussgänger
  - **Mobilitypricing:** Sammelbegriff für Massnahmen, welche eine verursachergerechte Abgeltung aller Verkehrsarten anstrebt.
  - **Modalsplit:** Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr
  - **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Sammelbegriff für die Verkehrsmittel Personenwagen oder Auto, Motorrad, Roller, Lastwagen
  - **Öffentlicher Verkehr (ÖV):** Sammelbegriff für die Verkehrsmittel Bus und Bahn. Der Bus wird auch als öffentlicher Strassenverkehr bezeichnet, die Bahn als schienengebundener öffentlicher Verkehr.
  - **Quellverkehr:** Verkehr, der seine Fahrt in einem betrachteten Gebiet beginnt, bzw. der durch die im betrachteten Gebiet vorhandenen Nutzungen generiert wird.
  - **Roadpricing:** Sammelbegriff für tarifarische Massnahmen, welche dem ein Gebiet oder Strassenstück befahrenden Verkehr belastet werden.
  - **Spitzenstundenverkehr:** Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten, zeichnet sich aus durch die grössten Verkehrsmengen im Tagesverlauf.
  - **Verkehrsmanagement:** Massnahmen, welche auf die bewusste Lenkung und Steuerung des Verkehrs abzielen. Beispiele für Verkehrsmanagement-Massnahmen sind Lichtsignalanlagen, Verkehrsdosierungsanlagen, Verkehrsbeschränkungen oder gebührenunterstützte Lenkungsmassnahmen wie Roadpricing.
  - **Zielverkehr:** Verkehr, der das Ziel seiner Fahrt im betrachteten Gebiet hat.
- 
- **ARE** Bundesamt für Raumentwicklung
  - **ASTRA** Bundesamt für Strassen
  - **ESP** Entwicklungsschwerpunkt
  - **REP 21** Regionalentwicklungsplan der Region Luzern
  - **UVEK** Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

| <b>Inhaltsverzeichnis</b>                                                             | <b>Seite</b> |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>1 Zweck des vorliegenden Berichts</b>                                              | <b>7</b>     |
| 1.1 Agglomerationsprogramm / Beurteilung aus städtischer Sicht                        | 7            |
| 1.2 Entwicklung der Stadt und der Agglomeration Luzern                                | 8            |
| 1.3 Bisherige städtische Verkehrspolitik                                              | 9            |
| 1.4 Das Verkehrskonzept „Luzern macht mobil“                                          | 10           |
| <b>2 Agglomerationsprogramm als Chance für Region, Agglomeration und Stadt Luzern</b> | <b>12</b>    |
| <b>3 Das Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern</b>                                | <b>15</b>    |
| 3.1 Einleitung                                                                        | 15           |
| 3.2 Ausgangslage                                                                      | 16           |
| 3.3 Leitbild der Agglomeration                                                        | 18           |
| 3.4 Entwicklungsstrategie für die Agglomeration Luzern                                | 18           |
| 3.5 Massnahmen                                                                        | 19           |
| 3.6 Zielerreichung                                                                    | 21           |
| 3.7 Kosten und Finanzierung                                                           | 24           |
| 3.8 Umsetzung                                                                         | 26           |
| 3.9 Richtplangentext                                                                  | 27           |
| <b>4 Zusammenfassende politische Würdigung</b>                                        | <b>27</b>    |
| <b>5 Antrag</b>                                                                       | <b>28</b>    |

## **Beilagenverzeichnis**

- Beilage 1: Diagramme Verkehrsbelastungen
- Beilage 2: Beurteilung der Umweltauswirkungen
- Beilage 3: Beurteilung der finanziellen Auswirkungen
- Beilage 4: Beispiele aus anderen Agglomerationen

- Beilage 5: Schlussbericht Agglomerationsprogramm Luzern (nur an Mitglieder des Grossen Stadtrates)
- Beilage 6: ARE, Raumentwicklungsbericht 2005, Zusammenfassung (nur an Mitglieder des Grossen Stadtrates)

## **Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1 Zweck des vorliegenden Berichts**

Der Kanton Luzern hat in den Jahren 2003/2004 das Agglomerationsprogramm Luzern erarbeitet, unter Mitwirkung der Stadt Luzern, des Verbandes Luzerner Gemeinden, des Regionalplanungsverbandes, des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr und des kantonalen Gewerbeverbandes. Das Agglomerationsprogramm bildet die Grundlage zur Anpassung des Kantonalen Richtplanes 1998 und ist damit für Stadt und Agglomeration Luzern von grosser Bedeutung.

Die Stadt Luzern ist im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, zu diesem Programm Stellung zu nehmen. Der vorliegende Bericht dient der Diskussion der Vernehmlassung im Stadtparlament und wird die Grundlage bilden für die Stellungnahme zuhanden des Kantons.

Der vorliegende Bericht setzt die Lektüre des Schlussberichtes des Agglomerationsprogramms voraus. Er ist nicht als Zusammenfassung der Berichte des Kantons gedacht, er dient lediglich dazu, den Nutzen für die Stadt Luzern aufzuzeigen und die Stellungnahme des Stadtrates zuhanden Kanton vorzubereiten.

#### **1.1 Agglomerationsprogramm / Beurteilung aus städtischer Sicht**

Die heutige Welt ist in Bewegung. Globalisierung, Völkerwanderungen, Kommunikation, Mobilität sind einige der Herausforderungen. Die Schweiz und ihre Agglomerationen stehen im internationalen und nationalen Wettbewerb und müssen sich positionieren und in zukunftsweisende Infrastrukturen investieren. Der Stadtrat hat diese Herausforderung erkannt. Sie ist Teil der systematisch aufgebauten Gesamtplanung 2005–2008.

Mit dieser Strategie will der Stadtrat Luzern zu einer Zentrumsstadt mit hoher Lebensqualität weiterentwickeln. In diesem Lebensraum will die Stadt Luzern zum starken Motor der regionalen Entwicklung werden. Nach einem Zusammenschluss mit Nachbargemeinden sollen weit über 100'000 Menschen in einer neuen Stadtgemeinde wohnen. Mit Rücksicht auf kommende Generationen verpflichtet sich die Stadt Luzern zu einer nachhaltigen Entwicklung in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht. Ihre Bewohnerinnen und Bewohner leben in einem sozialen Netzwerk sicher. Das Zentrum der Agglomeration ist mit einem Gesamtver-

kehrssystem optimal erschlossen. Leistungsfähige Verbindungen auf Schiene und Strasse verbinden Luzern mit den andern nationalen Zentren. Im Einklang mit der einmaligen Landschaft hat Luzern ein attraktives Wohnangebot für alle Bevölkerungsschichten, bietet einen erfolgreichen Marktplatz für innovative Dienstleistungen und Waren und ist eine international bekannte Schweizer Top-Destination im Tourismus mit kultureller Ausstrahlung. Diese Positionierung macht Luzern finanziell stark. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit in der Region und über die Region hinaus stärkt den Lebensraum Luzern im nationalen und internationalen Wettbewerb.

Die beiden Leitsätze „Luzern wächst zur starken Region heran“ und „Luzern macht mobil“ aus der Strategie der Stadtentwicklung bilden dabei zentrale Bekenntnisse mit ihren jeweiligen Stossrichtungen (vgl. Gesamtplanung 2005–2008, B+A 33/2004). Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm nimmt dabei die Stossrichtung „An der Umsetzung eines Gesamtverkehrssystems mitwirken“ eine zentrale Bedeutung ein.

Im Rahmen dieser Strategie hat der Stadtrat aktiv und engagiert an der Erarbeitung des vorliegenden Agglomerationsprogramms mitgearbeitet und ist überzeugt, dass mit diesem Instrument ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Region vorliegt. Die aufgezeigte Gesamtverkehrsstrategie ist eine Chance für die positive Entwicklung der Agglomeration im Sinne der angestrebten Stadtentwicklung.

## **1.2 Entwicklung der Stadt und der Agglomeration Luzern**

Die Agglomeration Luzern verfügt über eine hervorragende Lebensqualität. Als Wirtschaftsraum sieht sie sich jedoch einem sehr starken Standortwettbewerb ausgesetzt. Sie will sich weiterentwickeln, um gegenüber den benachbarten Grossagglomerationen eine möglichst eigenständige Rolle spielen zu können. Eine gemeinsame, aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist einer der Schlüssel zu diesem Ziel.

Die Stadt Luzern wird sich längerfristig nur dann zu einem attraktiveren Wirtschaftsstandort entwickeln können, wenn sie wachsen und als Zentrum einer starken Agglomeration zusammen mit den Nachbargemeinden konsequent an der Verbesserung der Standortgunst arbeiten kann. Eines der wichtigsten Elemente einer hohen Standortgunst ist die Sicherstellung der verkehrlichen Erreichbarkeit der Stadt Luzern. Was nützen eingezonte Flächen für Industrie und Gewerbe, wenn sie ungenügend erschlossen sind? Welche Touristen besuchen die landschaftlichen und kulturellen Sehenswürdigkeiten, wenn sie nicht einfach und rasch erreichbar sind? Das gewünschte Wirtschaftswachstum setzt eine massvolle Siedlungsentwicklung voraus, und diese muss wiederum Hand in Hand mit dem Bereitstellen von genügenden Kapazitäten bei der Verkehrsinfrastruktur und deren nachhaltigen Nutzung gehen.

In diese Richtung gehen auch die Zielsetzungen der städtischen Verkehrspolitik, die vom Stadtrat am 5. Dezember 2001 in den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung verabschiedet worden sind:



1. Erreichbarkeit von Luzern sicherstellen
2. Stadtinterne Mobilität sicherstellen
3. Wirtschaftlich notwendigen Motorfahrzeugverkehr ermöglichen
4. Wohnqualität sicherstellen
5. Umweltverträglichkeit gewährleisten

### **1.3 Bisherige städtische Verkehrspolitik**

Seit rund 20 Jahren sind die Verkehrsprobleme in der Stadt die gleichen: Verkehrsüberlastung zu den Hauptverkehrszeiten und damit Stau auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt Luzern, unter welchem insbesondere auch der öffentliche Verkehr zu leiden hat. Nachdem Ende der 80er-Jahre die Lösung mit der Nordtangente scheiterte, versuchte man in der Folge, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und verträglicher zu machen und gleichzeitig die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu fördern. Im Rahmen der Stadtplanung „Stadt im Gleichgewicht“, welche eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung über die ganze Stadt Luzern beinhaltete, wurden ab 1987 Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Tempo 30 eingeführt, um die Verkehrssituation in den Wohnquartieren zu verbessern. Wo immer möglich, wurde der Langsamverkehr gefördert. Neben den schon weitgehend realisierten Fussgängerzonen wurden Strassenzüge und Plätze aufgewertet, und es entstand ein Netz von Radverkehrsanlagen. Als Folge der Renaissance des Velos als städtisches Verkehrsmittel wurden auch viele Veloabstellplätze realisiert. Der öffentliche Verkehr, in der Stadt ausschliesslich das Bussystem, wurde konsequent gefördert. An den lichtsignalgesteuerten Knoten wurde der Bus priorisiert, wo möglich wurden Busspuren realisiert und Fahrbahnhaltestellen erstellt. Der Modalsplit, das ist hier der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Zupendlerverkehr, hat mit diesen Massnahmen den hervorragenden Wert von 50 % erreicht.

Der Gesamtverkehr in der Agglomeration Luzern ist weiterhin zunehmend. Auf den Hauptverkehrsstrassen der Innenstadt von Luzern hingegen ist in den letzten Jahren praktisch keine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgt, weil das System weitgehend gesättigt ist und die Kapazitätsgrenze des Verkehrssystems teilweise erreicht ist. Vor allem an den Strassen des übergeordneten Strassennetzes war und ist daher die Wohnqualität eingeschränkt. Lärm, Luft, Sicherheit und Trennwirkung wurden immer häufiger thematisiert. Als Antwort darauf wurde wieder an eine, allerdings sehr reduzierte, Umfahrung gedacht und im Rahmen einer städtischen Gesamtverkehrsplanung das so genannte „Bestkonzept“ entworfen, welches eine starke Reduktion des MIV auf der Seebrücke und die Inbetriebnahme des Lochhofes vorsah. Die „Sperrung“ der Seebrücke erwies sich in der Folge als politisch unmöglich, und die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof wurde vom Kanton aus technischen Gründen verworfen.

1998 starteten Stadt und Kanton, erstmals gemeinsam, die Planung eines Verkehrskonzeptes, das Verkehrs-Konzept-Hauptachsen-Luzern (VKHL). Das Resultat waren Massnahmenbündel zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptachsen zu Gunsten des Busses. Diese Massnahmen sind zurzeit in der Umsetzung. Sie werden, wie im Schlussbericht VKHL vom 5. September 2000 (genehmigt vom Stadtrat 27. September 2000 und vom Baudepartement am 19. September 2000) dargelegt, allerdings nur kleine Verbesserungen bringen. Deshalb suchten Kanton und Stadt nach weiteren Lösungen. Das Resultat dieser Suche war das Konzept VKHL+ mit einer Stadtumfahrung über die Autobahn mit Einbezug des Südzubringers als Spange Süd und einer Zufahrt zur Autobahn im Norden als Spange Nord. Dieses Konzept entsprach der gleichzeitig vom Kanton zusammen mit Gemeinden und Verbänden erarbeiteten Strategie des „Letter of Understanding“ vom 26. Juni 2000.

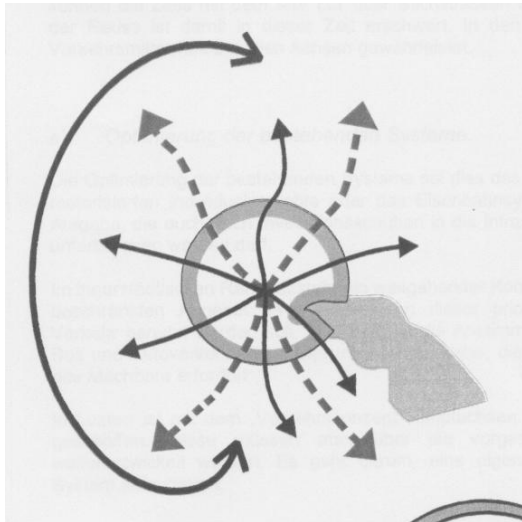
Der Stadtrat hat die Lösung der Verkehrsprobleme als eines der Haupthandlungsfelder für die Entwicklung der Stadt identifiziert und in der Folge die Arbeitsgruppe Infrastruktur, Finanzen und Kommunikation (InFiKo) mit der Konkretisierung der Idee Spange, der Erarbeitung von Finanzierungsmodellen und der Kommunikation des Konzeptes beauftragt. Im März 2003 konnte die Strategie „Luzern macht mobil“ vorgestellt werden. Bezüglich Finanzierung und Kommunikation erkannte man einmal mehr, dass die Stadt alleine ein solches Konzept nicht umsetzen kann.

Im Dezember 2001 hat der Bundesrat seine Agglomerationspolitik neu formuliert, und der Kanton startete in der Folge die Arbeit für das Agglomerationsprogramm. Das von Stadt und Kanton erarbeitete Konzept „Luzern macht mobil“ wurde zum tragenden Element dieses Agglomerationsprogramms.

## **1.4 Das Verkehrskonzept „Luzern macht mobil“**

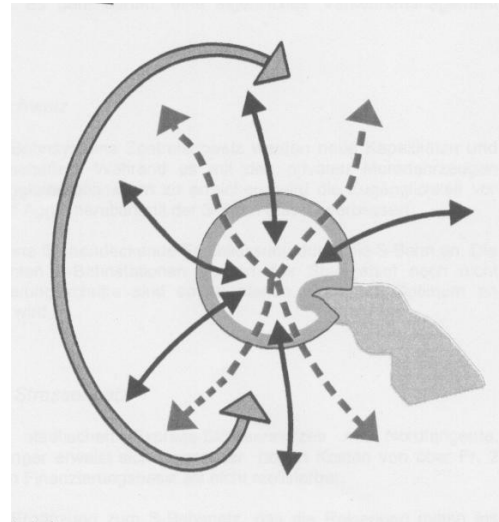
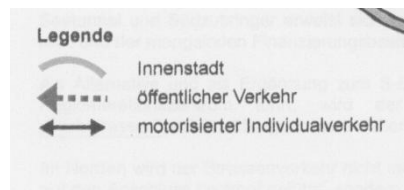
Die Zielsetzung des Verkehrskonzeptes „Luzern macht mobil“ ist, wie bereits erwähnt, die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Stadt Luzern als Zentrum einer wirtschaftlich starken Agglomeration. Dabei sollen sich die verschiedenen Verkehrsarten zweckmässig ergänzen; im Zentrum muss der öffentliche Verkehr, also unser strassengebundenes Bussystem, immer rollen können. Um dies realisieren zu können, ohne die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums Stadt Luzern mit dem wirtschaftlich notwendigen Individualverkehr übermässig einzuschränken, soll der zentrumsquerende Verkehr während der Stosszeiten um die Stadt herum geleitet werden. Davon profitieren neben dem öffentlichen Verkehr, der dadurch auch im Stadtzentrum weitgehend behinderungsfrei verkehren kann, vor allem die Wohnquartiere. Der Ausweichverkehr kann aus diesen ferngehalten werden.

Die konzeptionelle Überlegung dieses Systems kann wie folgt dargestellt werden:



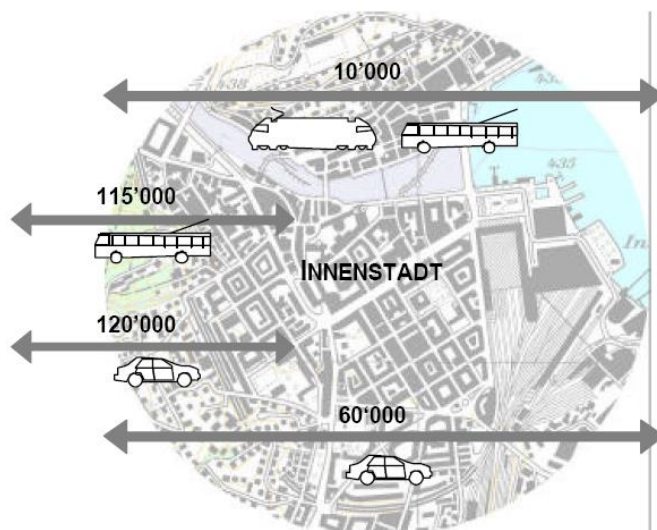
#### Normalverkehr:

Der motorisierte Individualverkehr wie auch der öffentliche Verkehr zirkulieren ohne Beeinträchtigung.



#### Spitzenverkehr:

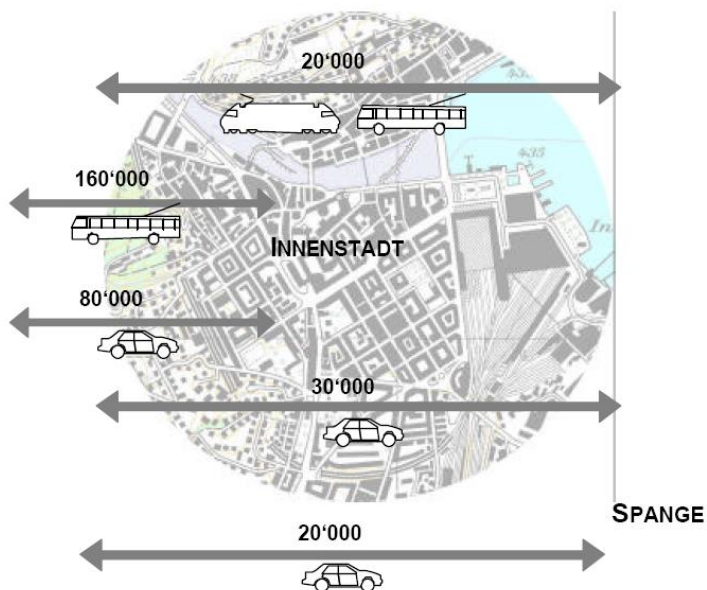
Der zentrumsquerende Individualverkehr wird auf die A2 geleitet; der öffentliche Verkehr kann unbehindert zirkulieren.



Die heutige Verkehrssituation in der Stadt Luzern stellt sich, bezogen auf das Stadtzentrum, wie folgt dar:

Von den 305'000 Personenfahrten, welche den Innentadt-kordon täglich befahren, sind 70'000 Fahrten reiner Durchgangsverkehr. Davon werden 10'000 Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) absolviert, 60'000 mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Die übrigen 235'000 Fahrten entfallen auf den Ziel-/Quellverkehr, wobei 115'000 Fahrten mit dem ÖV und 120'000 mit dem MIV getätigt werden.

Das mit „Luzern macht mobil“ angestrebte Ziel ist es, folgende Verteilung dieser Fahrten zu erreichen:



Vom Durchgangsverkehr von weiterhin 70'000 Fahrten sollen neu 20'000 mit dem ÖV erfolgen, von den verbleibenden 50'000 Fahrten sollen nur noch 30'000 das Zentrum queren, die restlichen 20'000 sollen das Zentrum umfahren. Vom Ziel-/Quellverkehr von 240'000 Fahrten sollen neu zwei Drittel mit dem ÖV absolviert werden (160'000 Fahrten), sodass 80'000 MIV-Fahrten verbleiben. Damit steigt die Leistung des ÖV um zirka 50 %, der MIV im Zentrum wird von heute 180'000 auf zirka 110'000 Fahrten pro Tag reduziert. Dies entspricht einem Modalsplit von zirka 66 %.

In den oben stehenden Verkehrszahlen ist keine Verkehrszunahme enthalten. Es handelt sich lediglich um die Umlagerung der heutigen Verkehrsmengen.

Damit das Stadtzentrum künftig auch wirklich umfahren wird, sind Lenkungsmaßnahmen notwendig. Als solche sind denkbar: Dosierstellen, Pfortneranlagen, Signalsteuerungen, Verkehrsführungen, Gebührensysteme oder ganz einfach Spurreduktionen. Im Kapitel 3.5 wird näher auf die für die Stadt Luzern im Vordergrund stehenden Massnahmen eingegangen.

## 2 Agglomerationsprogramm als Chance für Region, Agglomeration und Stadt Luzern

Das Agglomerationsprogramm vereint erstmals die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der ganzen Agglomeration in einem Konzept, berücksichtigt die in den Richtplänen definierten Entwicklungsschwerpunkte und stellt die Nachhaltigkeit dieses Konzeptes dar. Gesellschaftliche, finanzielle wie auch ökologische Aspekte werden beleuchtet. Das Agglomerationsprogramm bietet Chancen für die Region, für die Agglomeration und für die Stadt und somit für den gesamten Lebensraum Luzern.

### **Chance für Region – Anschluss nicht verpassen**

Im neusten Bericht zur Raumentwicklung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom März 2005 werden die Metropolen Zürich, Basel, Genf, Bern und Tessin identifiziert, mit klar den grössten Wirtschaftspotenzialen. Daneben werden sechs strategische Städtenetze definiert, mit immer noch intakten wirtschaftlichen Möglichkeiten. Luzern ist Teil des Städtenetzes Zentralschweiz (Luzern, Stans, Schwyz, Zug), welches mit seiner Nähe zu Zürich besonders positioniert ist. Diese Städtenetze werden in der angestrebten Raumentwicklung begrüsst, langfristig können sie sich zu Regionen verdichten.

Es sind die Metropolen und strategischen Städtenetze, welche als Motoren der Wirtschaft und damit Garant unserer Wohlfahrt gefördert werden sollen. Der neuste Vorschlag des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die Verwendung eines Dringlichkeitsfonds zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen, zu denen diese Metropolen und strategischen Städtenetze gehören, bestätigt diese Politik. Das Städtetnetz Zentralschweiz soll im Gebiet Luzern–Stans mit dem Doppelspurausbau und der Tieflegung der Zentralbahn gestärkt werden. Die Anstrengungen des Kantons mit dem Agglomerationsprogramm zeigen erste Früchte.

### **Chance für Agglomeration – Sich als Zentrum zeigen**

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgte unter Einbezug aller Gemeinden der Agglomeration Luzern. Für die Umsetzung der Massnahmen des Programms wird die Bündelung aller Kräfte in den Agglomerationsgemeinden noch viel wichtiger. Es gilt, das Gemeinsame zu betonen. Die einzelnen Massnahmen des Gesamtpakets dienen der ganzen Agglomeration. Die Agglomeration Luzern muss sich als Zentrum, als Motor der Zentralschweiz zeigen. Diese Haltung unterstützt den Kanton in seinen regionalen und nationalen Bemühungen, und der Bund nimmt den Willen der Agglomeration Luzern wahr, ein Zentrum mit rund 200'000 Bewohnerinnen und Bewohnern für die ganze Zentralschweiz zu sein und eine Rolle auf nationaler Ebene spielen zu wollen.

Das Konzept zur Verkehrsbewältigung ist pragmatisch entwickelt worden. Es basiert auf bestehenden Planungen und Überlegungen, ist ein ausgewogenes Paket von Massnahmen für alle Verkehrsträger und ist finanzierbar. Dem heute nicht finanzierbaren Bahnanschluss nach Kriens wird mit einer Lösung auf der Strasse begegnet: Der MIV wird auf das übergeordnete Strassennetz verlegt, damit der ÖV zwischen Kriens und Luzern mehr Kapazität bekommt.

Die Agglomeration Luzern muss sich wirtschaftlich entwickeln können, um im ökonomischen Kontext nicht von der Landkarte zu verschwinden. Dazu ist die konsequente Umsetzung des Agglomerationsprogramms notwendig: die verbesserte Anbindung auf der Schiene an das Zentrum Zürich wie auch die Umlagerung des Verkehrs im Zentrum zu Gunsten des ÖV.

Erreichbarkeit und ÖV-Qualität sind zentrale Standortfaktoren zur Schaffung von Arbeitsplätzen.

### **Chance für die Stadt Luzern – Verkehr verlagern, ÖV fördern**

Der öffentliche Verkehr trägt entscheidend zum Funktionieren eines Zentrums bei. Die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Verlagerung eröffnet die Chance zu einer markanten Qualitätssteigerung für unser Bussystem und führt zu einer Zunahme der Fahrgäste. Die Verlagerung des durchfahrenden MIV bedeutet grundsätzlich die Möglichkeit der Reduktion des Spitzenverkehrs auf ähnliche Verkehrsmengen wie an den übrigen Tageszeiten und damit die Reduktion der Spuren auf allen Hauptachsen auf je eine pro Richtung. Damit sind aber nicht nur Busspuren möglich, sondern auch bessere Anlagen für den Langsamverkehr, die Trennwirkung der Verkehrsachsen nimmt ab, ebenso wie die Belastungen mit Lärm und Abluft.

Die bisher das Zentrum querenden Fahrten des MIV werden als Tangentialfahrten wohl distanzmässig länger, aber nicht zeitlich, und die Immissionen werden damit in der Stadt insgesamt abnehmen.

Das Verkehrsmanagement ist heute eine Selbstverständlichkeit. Es gibt aus heutiger Erkenntnis eine Vielfalt von Möglichkeiten der Verkehrslenkung. In der Stadt sind viele schon eingeführt, insbesondere zu Gunsten des ÖV, der Zu-Fuss-Gehenden und der Velofahrenden. Die damit erreichten besseren Querungen von Hauptachsen sind unabdingbar für das urbane Leben in der Stadt und können mit dem vorliegenden Verkehrskonzept markant verbessert werden.

Die Neuorganisation des Verkehrs eröffnet verschiedenste Möglichkeiten der Attraktivierung unseres Stadtraumes und damit unserer Wohn- und Arbeitsplätze. Heute vom Verkehr besetzte Achsen und Plätze wie die Pilatusstrasse, der Schweizerhofquai, der Löwenplatz, aber auch der Kasernenplatz und Teile des Bundesplatzes können vermehrt beruhigt und teilweise zu Orten der urbanen Begegnung werden. Gleiches gilt für heute durch den motorisierten Individualverkehr stark belastete Stadtteile wie Breitenlachen, Teile von Tribschen, der Neustadt und der Hirschmatt. Routen wie die Volta-, Moosmatt- und Bundesstrasse, die durch den Durchgangsverkehr zweckentfremdet werden, können beruhigt und städtebaulich aufgewertet werden. Selbst die Baselstrasse, welche im Rahmen des Projektes „BaBeL“ eine zentrale Rolle spielt, kann vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Dasselbe kann von der anderen Stadtseite gesagt werden, wo z. B. das Maihofquartier entlastet wird und auf dessen Hauptachsen der ÖV viel besser zirkulieren kann.

## **Luzern macht mobil**

Es gilt, gemeinsam das Agglomerationsprogramm als Basis für die siedlungs- und verkehrspolitische Entwicklung und damit für die wirtschaftliche Zukunft der Agglomeration und Region Luzern/Zentralschweiz umzusetzen. Die drei im Programm „Luzern macht mobil“ vom Stadtrat unterstrichenen Aussagen gelten noch immer:

Das Agglomerationsprogramm ist

|                     |                                  |
|---------------------|----------------------------------|
| <b>Notwendig</b>    | Für die Zukunft von Luzern       |
| <b>Finanzierbar</b> | Durch Bund, Kanton und Gemeinden |
| <b>Ausgewogen</b>   | Für Mobilität und Wohnqualität   |

## **3 Das Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern**

Das Agglomerationsprogramm Luzern umfasst die folgenden Dokumente:

- Schlussbericht Agglomerationsprogramm ([www.rawi.lu.ch/Schlussbericht](http://www.rawi.lu.ch/Schlussbericht))
- Zugehörige Grundlagenberichte
- Detaillierte Massnahmenübersicht
- Prüfbericht
- Richtplantext

Im Folgenden wird kurz auf die einzelnen Kapitel eingegangen. Die Kapitelnummerierung entspricht derjenigen des Schlussberichtes Agglomerationsprogramm Luzern.

Einleitend wird jeweils erwähnt, was der Inhalt des entsprechenden Kapitels ist. Danach folgt eine Beurteilung des Inhaltes aus städtischer Sicht.

### **3.1 Einleitung**

Gestützt auf die Erkenntnis der Wichtigkeit der Agglomerationen für die Entwicklung der Schweiz in allen Bereichen hat der Bund die Agglomerationsprogramme initiiert und namhafte Beiträge für die Umsetzung in Aussicht gestellt. Erste Agglomerationsprogramme sollen im Bereich Siedlung und Verkehr erarbeitet werden. Der Kanton Luzern hat rasch darauf reagiert und das vorliegende Agglomerationsprogramm erarbeitet. Die Agglomeration Luzern ist definiert durch das Bundesamt für Statistik und deckt somit den ganzen Wirtschaftsraum Luzern ab, ohne auf die Kantons Grenzen zu achten. Der Kanton Luzern ist einer der ersten Kantone, die beim Bund ein Agglomerationsprogramm eingereicht haben.

## **B1 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Der Stadtrat begrüsst die speditive Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und den konsequenten Einbezug der Interessierten und Betroffenen aus der ganzen Agglomeration. Die Stadt ist in die Planungsarbeiten umfassend eingebunden.

## **3.2 Ausgangslage**

Die Darstellung der Verkehrsentwicklung entspricht der täglichen Wahrnehmung, wonach die Kapazitätsgrenzen der Hauptachsen in den Stosszeiten erreicht sind. Weil der öffentliche Verkehr in der Stadt Luzern weitestgehend strassengebunden ist, bleibt er bei Verkehrsüberlastungen auf dem Strassennetz im Stau stecken. Die dargestellte Siedlungsentwicklung zeigt die aus raumplanerischer Sicht unerwünschte Verlagerung von Wohn- und Arbeitsplätzen in den Agglomerationsgürtel. Die Analysen der Schwachstellen der Basisnetze MIV, ÖV und Langsamverkehr (LV) zeigen nochmals deutlich die örtliche Überlagerung der Kapazitätsgrenzen aller Verkehrsarten im Zentrum der Agglomeration, in der Stadt Luzern, auf.

Die nachfolgend dargestellten Szenarien der Nutzung aller unüberbauten Bauzonen wurde richtigerweise als unrealistisch erkannt und durch eine moderate Trendentwicklung ersetzt. Die sich daraus ergebende Zunahme der Einwohner um 8 % auf insgesamt 200'000 und der Arbeitsplätze um 12 % auf 95'000 ist plausibel. Die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung wurden mittels Modellrechnungen für die Hauptverkehrszeit am Abend (Abendspitze) abgebildet. Daraus zeigt sich, dass der motorisierte Verkehr in der Agglomeration Luzern ohne weitere Massnahmen um 26 % zunehmen wird. Da die Hauptverkehrsachsen im Zentrum der Agglomeration die Kapazitätsgrenze erreicht haben, muss mit einem Ausweichen des Verkehrs auf die Nebenstrassen und in die Wohnquartiere gerechnet werden.

Im Agglomerationsprogramm werden für die Hauptstrassenabschnitte quantitative Aussagen zu Belastungen gemacht. Für das verzweigte städtische Strassennetz fehlen sie aufgrund der Komplexität aber teilweise, sodass nicht für alle Quartierstrassen Aussagen über künftige Belastungen möglich sind, obwohl gerade hier das Ausweichen des Verkehrs ein grosses Problem darstellen wird.

Das Fazit zu diesem Kapitel des Agglomerationsprogramms: Die bisher ergriffenen raumplanerischen Massnahmen reichen ohne zusätzliche Ausbaumassnahmen beim Verkehrsnetz nicht aus, um die Erreichbarkeit der Agglomeration längerfristig zu gewährleisten.

Es soll deshalb die folgende mehrdimensionale Strategie verfolgt werden:

- a) Markante Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs
- b) Förderung des Langsamverkehrs
- c) Verbesserungen im Strassennetz (zusätzliche Angebote und Betriebsoptimierungen)



- d) Lenkungsmassnahmen, um Überlastungen/Staus zu vermeiden
- e) Weitere raumplanerische Massnahmen erarbeiten und umsetzen

Die Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung und die daraus erarbeiteten Strategien und Massnahmen sind auf allen Ebenen (Bund, Kanton, Region) deckungsgleich dargestellt und jetzt im Agglomerationsprogramm mit entsprechender Tiefe bearbeitet. So sind alle Massnahmen sowohl bei den Strassen- und Schieneninfrastrukturen wie auch bei den Angebotsförderungen und den Lenkungsmassnahmen im kantonalen Richtplan und insbesondere im Regionalentwicklungsplan der Region Luzern (REP 21) explizit ausformuliert. Das Agglomerationsprogramm stellt also keine neue Planung dar, sondern bestätigt die bisherigen zweckmässigen und politisch abgestützten Planungen.

Im März 2005 erschien der Raumentwicklungsbericht 2005 des ARE. Darin wird die Stadt Luzern als Teil des strategischen Städtetetzes Luzern, Stans, Schwyz, Zug mit Ausrichtung auf die Metropole Zürich dargestellt. Sie hat damit begründete Chancen im Wettbewerb um Standortgunst. Die Entwicklung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme ist tragender Teil der Strategien für die nachhaltige Entwicklung der Agglomerationen, wobei die Verdichtung nach innen grosse Bedeutung hat. Die im Regionalentwicklungsplan (REP 21) postulierte und durch die Stadt aktuell verfolgte Entwicklung des Gebietes Bahnhof/Tribschen (ESP Bahnhof und Umgebung) entspricht dieser Strategie. Hier ist in Abstimmung der Interessen sowohl des Umweltschutzes als auch der Raumplanung eine Entwicklung mit insgesamt minimalem Mehrverkehr möglich. Zudem ist die Chance gross, dass die Abwicklung dieses Mehrverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen kann. Die vom MIV trotz flankierenden Massnahmen verursachten Mehrimmissionen sind dabei in Kauf zu nehmen.

## **B2 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Die im Agglomerationsprogramm enthaltenen Annahmen betreffend Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erachtet der Stadtrat von Luzern als angemessen und richtig. Das Fazit der Analyse des Agglomerationsprogramms, wonach die bisher getroffenen raumplanerischen Massnahmen alleine nicht ausreichen, um insbesondere die Erreichbarkeit des Zentrums der Agglomeration Luzern zu gewährleisten, ist aus Sicht des Stadtrates richtig. Er teilt auch die Ansicht, dass zusätzliche Ausbaumassnahmen beim Verkehrsnetz nötig sind und die aufgezeigte mehrdimensionale Strategie verfolgt werden soll. Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm werden die bisherigen regionalen und städtischen verkehrspolitischen Strategien bestätigt, welche letztmals im REP 21 festgehalten sind. Die inzwischen eingeleitete Planung für den ESP Bahnhof und Umgebung wird durch den Raumentwicklungsbericht des ARE vom März 2005 bestätigt.

### 3.3 Leitbild der Agglomeration

Die vorhandenen und eingeleiteten Planungen auf den drei Ebenen (Bund, Kanton, Gemeinden) bilden für das Agglomerationsprogramm eine ausgezeichnete Ausgangslage. Die laufenden Planungen der Gemeinden, insbesondere die Planung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP), für die Stadt Luzern vor allem der ESP Bahnhof und Umgebung, entsprechen den übergeordneten Richtplänen. Die Erkenntnis, wonach gemeindeübergreifende Probleme, wie beispielsweise im Verkehrsbereich, nur überkommunal gelöst werden können, zeigen die Diskussionen im Rahmen des Projektes Agglo & Stadt Luzern (PASL). Die damit geförderte Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration entspricht den städtischen politischen Leitlinien und ist somit richtig. Das vorliegende Agglomerationsprogramm ist die konsequente Weiterführung dieser Bestrebungen hin zu regionalen Lösungen.

#### **B3 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Die durch das Agglomerationsprogramm geförderte Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration Luzern und die Bestrebungen, nach regionalen Lösungen zu suchen, entsprechen den politischen Leitlinien des Stadtrates und werden deshalb begrüsst. Auch die Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms unterstützt der Stadtrat.

### 3.4 Entwicklungsstrategie für die Agglomeration Luzern

Das vorliegende Agglomerationsprogramm beinhaltet programmatisch die Lösung der Verkehrsprobleme. Verkehr entsteht aber nicht per se, sondern ist Folge und Voraussetzung der Entwicklung der Agglomeration in allen Bereichen. Die Nachhaltigkeit dieser Entwicklung ist gewährleistet durch folgende anerkannte Massnahmen:

- Den Boden haushälterisch – durch eine Konzentration insbesondere der Arbeits- und Versorgungsnutzungen – nutzen;
- Umnutzung frei werdender Flächen statt Zersiedelung;
- Konzentration der Nutzungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs;
- Begrenzung der verkehrsintensiven Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) und Integration in die Siedlungszentren soweit möglich und sinnvoll.

Mit der zweckmässigen Siedlungsentwicklung kann die Entlastung der Umwelt durch weniger motorisierten Individualverkehr erreicht werden, und die Infrastrukturkosten (Strassen, Ver- und Entsorgung, Schulen, Spitäler u. a.) werden minimiert.

Die von den Zielrichtungen abgeleiteten Entwicklungsstrategien für die Agglomeration zeigen deutlich die Verflechtung der Agglomerationsgemeinden untereinander bezüglich Verkehr und Siedlung. Die angestrebte Siedlungsentwicklung richtet sich nach den Grundsätzen des haushälterischen Umgangs mit dem Boden und sieht eine Konzentration der Nutzungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs vor. Die dazugehörige Verkehrsstrategie be-

rücksichtigt das Fazit aus der Schwachstellenanalyse und beinhaltet zweckmässige Infrastrukturerweiterungen, signifikante Angebotserweiterungen beim öffentlichen Verkehr sowie Massnahmen zu Verkehrslenkungen beim motorisierten Individualverkehr.

#### **B4 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Die Strategie entspricht der städtischen Vision zur Zentrumsmobilität. Insbesondere wird begrüsst, dass die Wichtigkeit von Lenkungsmassnahmen erkannt wurde und der Wille zur Umsetzung besteht. Ohne Lenkungsmassnahmen, welche auf die Inbetriebnahme der Infrastrukturergänzungen umzusetzen sind, können die Ziele des Agglomerationsprogramms nicht erreicht werden. Die Inaussichtstellung der Prüfung von gebührenunterstützten Lenkungsmassnahmen wie Roadpricing nach Vorhandensein entsprechender nationaler rechtlicher und finanzieller Grundlagen wird begrüsst. Solche Lenkungsmassnahmen müssen allerdings in einem grösseren räumlichen Rahmen realisiert werden.

### **3.5 Massnahmen**

Das Agglomerationsprogramm Luzern sieht Verkehrsmassnahmen auf der Schiene und der Strasse vor. Die Einzelmassnahmen sind eine sinnvolle Zusammenführung bisheriger Planungen in den Bereichen ÖV, MIV und Langsamverkehr. Für die Stadt von Wichtigkeit sind die folgenden Schlüsselprojekte:

Schieneninfrastruktur:

- **Ausbau Rotsee:** Bei diesem Bahnvorhaben geht es darum, die Bahnlinie Zürich–Luzern entlang dem Rotsee doppelspurig zu machen und damit das Kreuzen der Züge in diesem Bereich zu ermöglichen. Dieser Ausbau ist Voraussetzung dafür, dass die S-Bahn vom Rontal nach Luzern im Halbstundentakt verkehren kann.
- **Zufahrt Bahnhof Luzern:** Die Bahnhofzufahrt nach Luzern weist im Bereich des Gütschtunnels einen Engpass auf. Ohne Erweiterung dieser Engstelle wird es nicht möglich sein, die geplanten Zugsverdichtungen für die 3. S-Bahn-Etappe in den Bahnhof Luzern einzuführen.
- **Tieflegung Zentralbahn:** Die Zentralbahn soll im Abschnitt Allmend–Steghof in Tieflage versetzt werden. Damit kann die Allmend mittels Bahnhaltestelle erschlossen werden, und die heutigen Rückstauprobleme bei den Niveauübergängen können eliminiert werden. Auf dem heutigen Trasse der Zentralbahn soll ein Langsamverkehrskorridor zwischen Bahnhof Luzern und der Allmend entstehen.

Das deutlich verbesserte Bahnangebot übernimmt einen grossen Teil des heutigen und künftigen Verkehrs aus der Region in die Agglomeration. Es entlastet somit die Strassen im Zentrum der Agglomeration zu Gunsten des Bussystems. Zusammen bilden S-Bahn und Bus ein attraktives ÖV-Angebot.

### **Strasseninfrastruktur:**

- Bypass: Der Bypass ist eine zusätzliche Strassenverbindung des Nationalstrassennetzes, welche den Verkehr aus dem Bereich der heutigen Autobahnverzweigung zwischen A2 und A14 nördlich von Luzern unterirdisch bis zum Gebiet „Schlund“ südlich Luzern führen soll. Er dient im Wesentlichen der Entlastung der heutigen Autobahn, welche vermehrt als Zentrumsumfahrung dienen soll und eine konsequente Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr ermöglichen wird. Aus Sicht der Stadt Luzern muss der Bypass vor den geplanten Sanierungsarbeiten am Reussport- und am Sonnenbergtunnel erstellt werden.
- Spangen Nord und Süd: Die beiden Spangen sollen als Zubringer des Verkehrs auf den Bypass nördlich und südlich der Stadt Luzern dienen. Sie sollen eine unkontrollierte Verkehrszunahme in den Quartieren vermeiden und verhindern, dass der MIV seinen Weg zum Bypass durch die Wohnquartiere der Stadt Luzern sucht.
- Autobahnanschluss Buchrain: Der neue Autobahnanschluss an die A14 wird eine Verkehrsentslastung für die Rontalgemeinden zur Folge haben, daneben aber auch eine Verkehrsentslastung im Bereich Schlossberg/Maihof bewirken.

Die neuen Strasseninfrastrukturen dienen grundsätzlich und vornehmlich der Entlastung des Stadtzentrums und der untergeordneten Strassen. Sie führen damit zu einem weitgehend behinderungsfreien Betrieb des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (Bus). Der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit Ziel und/oder Quelle ausserhalb des Zentrums soll künftig das Zentrum umfahren. Der MIV mit Ziel oder Quelle im Zentrum soll zirkulieren können, d. h., das Zentrum bleibt erreichbar. Der Erfolg dieses Konzeptes wird durch Lenkungsmassnahmen gewährleistet.

### **Lenkungsmassnahmen:**

Die heute bekannten Lenkungsmassnahmen reichen von Pfortneranlagen, Dosierstellen und Fahrtenmodellen bis hin zu privilegierten Spuren und gebührenunterstützten Lenkungsmassnahmen wie Roadpricing oder ganz einfach Spurabbau. Der Bund verlangt Aussagen im Agglomerationsprogramm zu solchen Massnahmen.

Für die Stadt Luzern stehen die folgenden Lenkungsmassnahmen im Vordergrund:

- Kurzfristig sollen die vorhandenen Kapazitäten durch die Beeinflussung des Verkehrsablaufes optimal genutzt werden.
- Mittelfristig (auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsmöglichkeit des Stadtzentrums mittels Bypass und Spangen) ist ein Spurabbau im Stadtzentrum verbunden mit durchgehenden Busspuren vorgesehen.
- Längerfristig (nach Vorliegen entsprechender nationaler Rahmenbedingungen) sind auch gebührenunterstützte Lenkungsmassnahmen wie Roadpricing denkbar.

Gebührenunterstützte Lenkungsmassnahmen wie Roadpricing können sowohl der Lenkung als auch der Finanzierung des Verkehrs dienen. Die verschiedenen Möglichkeiten zur Ausgestaltung von gebührenunterstützten Lenkungsmassnahmen werden zurzeit vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) intensiv geprüft. Insbesondere die Verträglichkeit mit den speziellen

politischen und geografischen Verhältnissen der Schweiz erfordert eine sorgfältige Abwägung der Vor- und Nachteile. Dabei müssen auch die heutigen Finanzierungsmodelle, bzw. deren Anpassung, geprüft werden.

#### **Langsamverkehrsanlagen:**

Es ist eine grosse Anzahl von Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs vorgesehen, insbesondere von Querungshilfen bei Knoten. Wichtigste Massnahme ist die Erstellung einer Langsamverkehrsachse auf dem Trasse der heutigen Zentralbahn nach deren Tieflegung, von der Allmend bis zum Bahnhof. Dabei bildet das kantonale Radroutenkonzept, ergänzt um die kommunalen Richtpläne, die Grundlage. Daneben eröffnet auch die Verkehrsreduktion im Stadtzentrum neue Möglichkeiten für Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs. Diese können heute noch nicht im Detail aufgezeigt werden, sollten aber mit einem entsprechend höheren Betrag in den Kostenschätzungen berücksichtigt werden.

Der im Agglomerationsprogramm vorgeschlagene Terminplan ist ehrgeizig. Die vorhandenen Abhängigkeiten, die sich aus verkehrstechnischer Sicht, aber auch aufgrund der verschiedenen Finanzierungsquellen ergeben, werden eine Koordination schwierig machen.

#### **B5 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen entsprechen der städtischen Strategie, sollten aber mit konkreten Lenkungsmassnahmen und verhältnismässig umfangreicheren Massnahmen für den Langsamverkehr ergänzt werden. Sie sind als Gesamtpaket dazu geeignet, die Verkehrsprobleme der Stadt Luzern und der Agglomeration weitgehend zu lösen und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Stadt als Zentrum der Agglomeration sicherzustellen. Der Stadtrat wird sich beim Kanton für eine verkehrspolitisch ausgewogene und finanziell vertretbare Etappierung einsetzen.

### **3.6 Zielerreichung**

Die Prüfung der Wirksamkeit im Agglomerationsprogramm erfolgt in Bezug auf die Hauptziele H1 bis H5:

- H1 Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- H2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- H3 Verkehrssicherheit erhöht
- H4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
- H5 Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Die Prüfung der Zielerreichung erfolgt für die Massnahmenpakete durch den Vergleich mit dem Trendszenario 2020. Einzelne Teilziele können quantitativ geprüft werden, weil sie direkt verkehrsmengenabhängig sind, die übrigen werden qualitativ beurteilt.

Grundlage für die Abschätzung der quantitativ prüfbareren Ziele sind die von Jenni + Gottardi, Zürich, modellierten Netzbelastungen. Die Gesamtstrategie geht von einem massiven Angebotsausbau beim öffentlichen Verkehr aus und rechnet mit einer starken Veränderung des Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das eingesetzte Verkehrsmodell kann aber Umlagerungen zwischen ÖV und MIV nicht rechnen. Die erwünschten Umlagerungen werden im Modell erreicht, indem für den MIV auf den wichtigsten Achsen entsprechend hohe Fahrwiderstände eingebaut werden.

Mit diesen Vorgaben reduziert die Gesamtstrategie die Verkehrsbelastung auf ausgewählten städtischen Achsen um 20 bis 60 % gegenüber dem Referenzzustand. Der „verdrängte“ MIV soll auf den ÖV umgelagert oder auf die geplanten Umfahrungsstrassen (Spange Nord, Bypass, Spange Süd) umgeleitet werden. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es starke Lenkungsmaßnahmen, wie z. B. die Aufhebung oder Sperrung bestehender Fahrspuren, die Errichtung von Pfortneranlagen, die Einführung von gebührenunterstützten Lenkungsmaßnahmen wie Roadpricing oder eine restriktive Parkplatzbewirtschaftung.

### **Qualität der Verkehrssysteme**

Die Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessert sich markant, indem der öffentliche Verkehr attraktiver, leistungsfähiger und schneller wird. Der motorisierte Individualverkehr ist weniger staubelastet, und der Langsamverkehr wird attraktiver.

### **Siedlungsentwicklung nach innen**

Mit dem Gesamtverkehrskonzept, welches allen Verkehrsträgern die jeweils zweckmässige Rolle zuteilt, ist auch eine Siedlungsentwicklung nach innen möglich. Mit dem Ausbau der S-Bahn in die Region ist allerdings auch die Gefahr eines erhöhten Siedlungsdruckes ausserhalb der Agglomeration verbunden.

### **Erhöhung Verkehrssicherheit**

Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsarten erhöht: beim öffentlichen Verkehr dadurch, dass er vermehrt auf separaten Trassees geführt werden kann und beim Individualverkehr aufgrund der vermehrten Führung auf Hochleistungsstrassen. Die Verkehrssicherheit beim Langsamverkehr erhöht sich aufgrund der abnehmenden Verkehrsdichte auf den mit den übrigen Strassenbenützern gemeinsam benützten Strassen und aufgrund der konkret ergriffenen Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs.

### **Verminderung der Umweltbelastung**

#### **Lufthygienische Auswirkungen**

Die Gesamtstrategie geht davon aus, dass die Anzahl MIV-Fahrten praktisch konstant bleibt. Durch die erzwungenen Umwegfahrten ergibt sich gegenüber dem Referenzzustand insgesamt eine leicht erhöhte Verkehrsleistung. Dank der schrittweisen Verschärfung der Abgas-

Grenzwerte kann trotzdem mit einer geringen Reduktion der Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen aus dem Verkehr gerechnet werden. Bei den Kohlendioxid-Emissionen ist hingegen eine leichte Zunahme zu erwarten. Die Umsetzung der Gesamtstrategie führt aber insbesondere auch zu einer Verlagerung der Verkehrsemissionen. Entlastungen sind für die heutigen städtischen Hauptverkehrsachsen zu erwarten, inklusive der Portalbereiche des Reussport- und des Sonnenbergtunnels. Mit zusätzlichen Emissionen ist beim Entlüftungskamin des Bypasses und bei den Portalen/Entlüftungskaminen des Süd-Zubringers zu rechnen. Immissionsseitig kann für die Primärschadstoffe Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) generell mit einer leichten Reduktion der städtischen Hintergrundbelastung gerechnet werden. Die mit der Gesamtstrategie verbundene Verlagerung des Verkehrsaufkommens führt zu lokalen Mehrbelastungen (Gebiet Sternmatt/Tribschen, Einflussbereich von neuen Entlüftungskaminen und Tunnelportalen) und Minderbelastungen (im unmittelbaren Einflussbereich der entlasteten Strassenzüge der Innenstadt).

#### Auswirkungen auf die Lärmbelastung

Über weite Teile des städtischen Strassennetzes wird eine Reduktion der Lärmbelastung prognostiziert. Allerdings sind die errechneten Pegelreduktionen mit Ausnahme der Bundesstrasse und des Geissensteinrings, wo insbesondere in der Nacht eine deutliche Reduktion erwartet wird, zumeist nur gering wahrnehmbar. Mit zusätzlichem Lärm durch die Spange Süd muss im Gebiet Rösslimatt örtlich gerechnet werden, was aufgrund der angrenzenden Nutzungen aber vertretbar ist.

#### Beurteilung der Investitions- und Betriebskosten

Den Kosten und der Finanzierbarkeit ist das folgende Kapitel gewidmet.

#### **B6** Beurteilung aus städtischer Sicht:

Die Ziele des Agglomerationsprogramms betreffend Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung und Verkehrssicherheit werden auch für die Stadt Luzern erreicht. Die Auswirkungen auf die Umweltbelastung werden als neutral bis leicht positiv bewertet. Die einzelnen Massnahmen ergänzen sich aus Sicht des Stadtrates zu einem sinnvollen Gesamtpaket.

Die Wirkung der Gesamtstrategie beruht auf zwei wesentlichen Vorgaben des Agglomerationsprogramms. Erstens soll der Modelsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben werden, d. h., motorisierter Individualverkehr soll auf den öffentlichen Verkehr umgelagert werden. Zweitens soll der verbleibende motorisierte Individualverkehr nicht mehr die Stadt durchqueren, sondern die neu angebotenen Umfahrungsstrassen benutzen. Diese Wirkung setzt entsprechende Lenkungsmassnahmen voraus. Nur sie garantieren die Wirksamkeit der Gesamtstrategie und damit die längerfristige Erreichbarkeit der Stadt Luzern als Wohnstadt und Wirtschaftsraum mit einem effizienten und nachhaltigen Gesamtverkehrssystem. Der Stadtrat verlangt deshalb, dass die erforderlichen flankierenden Massnahmen rechtzeitig parallel zu den Infrastrukturgänzungen umgesetzt werden.

### 3.7 Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung soll gemäss Bericht auf der Grundlage der bestehenden Gesetze erfolgen, ergänzt mit den möglichen Beitragsleistungen des Bundes. Diese werden allerdings ausschliesslich an Investitionskosten geleistet, also nicht an Betriebskosten.

Die Gesamtkosten für Infrastrukturergänzungen wie für den Betrieb der Anlagen und des öffentlichen Verkehrs sind beachtlich. Die Aufteilung in Strassenkosten, für MIV und ÖV, und Schienenkosten zeigen, dass unter dem Strich die Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in den MIV ähnlich gross sind. Nach Abzug der vom Bund direkt zu finanzierenden Ausbauten am nationalen Strassen- und Schienennetz verbleiben für die Agglomeration gemäss Schlussbericht des Kantons zum Agglomerationsprogramm Luzern Investitionskosten von insgesamt 880 Mio., oder 44 Mio. verteilt über 20 Jahre.

Die Betriebskosten für Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm betragen für die Agglomeration rund 24 Mio. Franken jährlich; 14 Mio. für den Betrieb des ÖV, 10 Mio. für den Betrieb Strasseninfrastrukturen, welche aber ihrerseits zu einem grossen Teil dem Bussystem dienen.

In den Tabellen in Beilage 3 sind die Kosten der einzelnen Massnahmen detailliert wiedergegeben und insbesondere die gemäss der vorgeschlagenen Kostenverteilung für die Stadt resultierenden Betreffnisse dargestellt.

#### Investitionskosten

Für die Stadt Luzern ergäbe sich ein Investitionsanteil von total zirka 180 Mio. Franken. Wenn man davon ausgeht, dass aus Bundesbeiträgen für die Agglomerationsprogramme zirka die Hälfte davon finanziert werden könnte, verbliebe für die Stadt Luzern letztlich ein Betrag von 90 Mio. Die zugrunde gelegten Kostenschlüssel sind aus städtischer Sicht aber unbefriedigend. Mit brutto zirka 180 Mio. der insgesamt 263 Mio. würde die Stadt mit rund 70 % aller Gemeindeanteile belastet. Ausschlaggebend für dieses Verhältnis ist die Annahme, die Spange Süd sei eine Gemeindeaufgabe. Da die Spange aber primär eine Entlastung der Obergrundstrasse bringen soll und damit Voraussetzung zur Förderung des öffentlichen Busverkehrs ist, ist dies nicht systemgerecht. Sie stellt ab Bundesplatz über Langensandbrücke bis Grosshof den Anschluss des übergeordneten Strassennetzes an die Autobahn dar, in Ergänzung bzw. als Ersatz zur Verbindung über die Obergrundstrasse. Sie ist damit vergleichbar mit dem Zubringer Rontal und gehört aufgrund ihrer Funktion ins Kantonsstrassennetz. Damit würden sich die Investitionsanteile der Gemeinden insgesamt auf zirka 163 Mio. Franken reduzieren, die Stadt wäre daran mit rund 80 Mio. oder 50 % beteiligt, nach Abzug der Bundesbeiträge an das Agglomerationsprogramm würden der Stadt noch rund 40 Mio. Franken verbleiben.

Ebenfalls überprüft werden müsste der Verteiler für Investitionskosten im Schienenverkehr. Wie im Planungsbericht des Regierungsrates über die S-Bahn in Aussicht gestellt, muss die



Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen eines Gesamtkonzeptes neu geregelt werden.

Aus den von der Stadt seit dem Jahr 2000 gemachten und weiter zu tätigen Rückstellungen von 5 Mio. Franken pro Jahr ist ein Investitionsvolumen in dieser Höhe, verteilt auf 15 bis 20 Jahre, finanzierbar.

### **Betriebskosten**

Beim öffentlichen Verkehr schlagen primär die Betriebskosten zu Buche, unter anderem weil Investitionen (z. B. Rollmaterial) über die Transportunternehmungen vorfinanziert und durch die Besteller über die Betriebskosten refinanziert werden. Die Betriebskosten ergeben sich bei Bahninfrastrukturen aus Bestellungen des Kantons, zu denen sich die Gemeinden nur beschränkt vernehmen lassen können.

Die Betriebskosten für den ÖV können der entsprechenden Tabelle in Beilage 3 entnommen werden. Sie sind dem Planungsbericht zur S-Bahn sowie dem Agglomerationsprogramm des Kantons entnommen, wobei beachtet werden muss, dass bei den Kosten der S-Bahn nur der Kostenanteil der Agglomeration eingerechnet wurde.

Die Betriebsaufwendungen für den ÖV basieren auf der Annahme eines verbesserten Kostendeckungsgrades von neu 45 % statt bisher 38 % im Regionalverkehr, aufgrund höherer erwarteter Transportleistungen. Diese Annahmen entsprechen den erwarteten Verlagerungen vom MIV zum ÖV.

### **Finanzierung**

Sowohl Investitions- als auch Betriebskosten werden heute gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr verteilt, wobei im Agglomerationsverkehr der Kostenteiler 20 % Kanton und 80 % Gemeinden gilt, am Regionalverkehr hingegen beteiligt sich der Kanton zu 50 %.

Das Agglomerationsprogramm sichert die wirtschaftliche Entwicklung nicht nur der Agglomeration, sondern der Region, des Kantons Luzern und weiterer Zentralschweizer Kantone. Die Investitions- und Betriebskosten sind hoch. Im Hinblick auf diese Verkehrskosten müssen deshalb neue Kostentragungsmodelle erarbeitet werden.

Die bereits angesprochenen unterschiedlichen Kostenteiler beim Agglomerations- und regionalen Verkehr sind unbefriedigend. Die Verteiler sind in einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise weder verkehrs- noch finanzpolitisch zeitgemäss. Diese Verteiler haben die Wirkung eines indirekten Finanzausgleichs und sind unter dem Aspekt der Gleichbehandlung der Gemeinden nicht verantwortbar. Es sind deshalb dringend neue Verteiler zu suchen, welche erstens einheitlich für den gesamten öffentlichen Verkehr Anwendung finden und zweitens die Gemeinden entlasten. Die Unterscheidung von Agglomerations- und Regionalverkehr ist nicht mehr zweckmässig, weil die ÖV-Kundinnen und -Kunden zwischen öffentlichem Regio-

nalverkehr und öffentlichem Agglomerationsverkehr keinen Unterschied machen. Hingegen stellen die Behörden bei ihren Planungsüberlegungen auf die unterschiedlichen Subventionsätze ab. Dies setzt in der Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs bei den zuständigen politischen Behörden falsche Anreize und führt damit teilweise zu überproportionalen Angeboten im Regionalverkehr. Aus diesem Grund sind gewisse Kantone dazu übergegangen, innerhalb ihres Kantons den nach Bundesrecht unterschiedlich gehandhabten öffentlichen Regionalverkehr und Ortsverkehr (Agglomerationsverkehr) rechtlich und finanziell gleich zu behandeln. Aus Sicht der Stadt müsste diese Praxis auch im Kanton Luzern Einzug halten.

#### **B7 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Das Gesamtpaket ist ausgewogen; die Zusammenstellung der Kosten zeigt ähnliche Betreffnisse für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Die Belastungen sind durch Kanton und Gemeinden finanzierbar. Der vorgeschlagene Verteiler für die Spange Süd belastet aber die Stadt unverhältnismässig. Die Spange Süd soll deshalb zur Kantonsstrasse umklassiert werden. Die unterschiedlichen Schlüssel für Kostenteiler des öffentlichen Agglomerationsverkehrs bzw. des Regionalverkehrs sind zusammenzuführen. Aus Sicht des Stadtrates sollten für die gesamten Investitionen im Agglomerationsprogramm neue Kostentragungsmodelle erarbeitet werden.

### **3.8 Umsetzung**

Für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind Trägerschaft und Verfahren festzulegen. Es sind grundsätzlich sowohl kantonsorientierte wie regionsorientierte Lösungen möglich. In der Agglomeration Luzern ist zumindest mittelfristig die kantonsorientierte Lösung richtig, d. h., der Kanton hat die Führung, stellt die Verbindung zum Bund her und verwaltet die Bundesbeiträge für die einzelnen Projekte. Die Verbindlichkeit der Massnahmen wird im kantonalen Richtplan festgelegt. Die Entscheidungskompetenzen richten sich nach den bestehenden Gesetzen, insbesondere nach den Gesetzen für den öffentlichen Verkehr, dem Eisenbahngesetz und dem Strassengesetz. Die Stadt ist damit für Beschlüsse für Massnahmen an Gemeindestrassen zuständig. So wäre die Stadt gemäss Vorschlag zuständig für die Spange Süd. Als Voraussetzung für die Erstellung von Busspuren auf der Obergrundstrasse ist die Spange aus Sicht der Stadt Luzern Teil des Kantonsstrassensystems und somit zwingend Kantonsstrasse. Also liegt die Entscheidungskompetenz für alle nicht vom Bund direkt finanzierten Schlüsselmassnahmen auf kantonaler Ebene, was angesichts der Tragweite und auch der Kostengrösse richtig ist. Vorbehalten bleibt die Neukonzeption der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, die im Zusammenhang mit der dritten S-Bahn-Etappe bzw. der Finanzreform 2008 realisiert werden muss.

Längerfristig wäre eine Verstärkung der Zusammenarbeit in der Agglomeration, wie sie von der Tripartiten Agglomerationskonferenz vorgeschlagen wird, zweckmässig. Die Möglichkeiten hierzu werden im PASL geprüft.

**B8 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Dass der Kanton die Federführung übernimmt, ist aus Sicht des Stadtrates mittelfristig richtig und pragmatisch. Es muss konsequenterweise sichergestellt werden, dass die relevanten Entscheide über die Schlüsselmassnahmen auf kantonaler Ebene getroffen werden. Die heute gültige Differenzierung zwischen Kantons- und Gemeindestrassen für Anlagen des Agglomerationsprogramms ist aus Sicht des Stadtrates unzweckmässig und soll korrigiert werden.

Langfristig ist eine verstärkte Koordination und Zusammenarbeit in der Agglomeration anzustreben.

### **3.9 Richtplantext**

Als Beilage zum Bericht Agglomerationsprogramm Luzern hat der Kanton auch die entsprechenden Blätter des kantonalen Richtplanes angepasst. Die entsprechenden Blätter behandeln die Themen Agglomerationspolitik, die wirtschaftliche Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit von Kanton und Agglomeration Luzern, die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die Entwicklungsschwerpunkte und die Gesamtverkehrspolitik.

**B9 Beurteilung aus städtischer Sicht:**

Die durch den Kanton vorgenommenen Anpassungen am kantonalen Richtplan beurteilt der Stadtrat als richtig, und er befürwortet diese.

## **4 Zusammenfassende politische Würdigung**

Das vom Kanton Luzern in Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden und Verbänden erarbeitete Agglomerationsprogramm ist ein in sich abgestimmtes Gesamtpaket von Massnahmen, das eine sinnvolle Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region Luzern ermöglicht. Sie ist Voraussetzung dafür, dass sich die Stadt Luzern als Zentrum einer starken und eigenständigen Agglomeration Luzern entwickeln kann. Im Hinblick auf eine dringend notwendige Wirtschaftsentwicklung der ganzen Region gilt es die Chance zu nutzen, dass Bundesgelder für Infrastrukturmassnahmen in die Zentralschweiz fliessen. Damit dies geschieht, bedarf es eines geeinten Auftretens aller massgebenden politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kräfte in der ganzen Agglomeration Luzern. Der Grosse Stadtrat kann mit seiner Zustimmung zum Agglomerationsprogramm ein positives Zeichen zu einem Gesamtverkehrssystem für den gesamten Lebensraum Luzern setzen und damit einen zentralen Schritt zur Strategie der Stadtentwicklung einleiten.

## 5 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat, von den neun „Beurteilungen aus städtischer Sicht“ zustimmend Kenntnis zu nehmen. Sie befinden sich im Kapitel 3 des vorliegenden Berichtes und sind je Beurteilung fortlaufend nummeriert (B1–B9).

Im Übrigen beantragt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat, vom Bericht Kenntnis zu nehmen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 20. April 2005

Urs W. Studer  
Stadtpräsident



Toni Göpfert  
Stadtschreiber

## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht 14/2005 vom 20. April 2005 betreffend

### **Agglomerationsprogramm Luzern, Beurteilung aus städtischer Sicht,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

#### **beschliesst:**

- I. Von den neun „Beurteilungen aus städtischer Sicht“ (B1–B9) gemäss Kapitel 3 des Berichtes 14/2005 vom 20. April 2005 wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Im Übrigen wird vom Bericht Kenntnis genommen.

Luzern, 9. Juni 2005

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Bruno Heutschy  
Ratspräsident

Toni Göpfert  
Stadtschreiber

