



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## Stellungnahme

zur

### Motion

### Nr. 218 2000/2004

von Peter Muheim

namens der GB-Fraktion

vom 12. Juli 2002

**Wurde anlässlich der  
35. Ratssitzung vom  
10. April 2003 abgelehnt.**

## Finanzierung neuer Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Die Mobilitätsdiskussion hat dank der Agglomerationspolitik des Bundes und des Kantons Luzern eine neue Dynamik erhalten. Der Bund fordert die Kantone auf, im Rahmen von Agglomerationsprogrammen in erster Priorität den Bereich Siedlung – Verkehr – Umwelt in den grössten Agglomerationen zu bearbeiten, und ist bereit, namhafte Beiträge zu leisten. Der Kanton Luzern hat – wie vom Stadtrat gewünscht – die Federführung beim Agglomerationsprogramm Luzern übernommen und eine Projektorganisation für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms gebildet. Zwei Mitglieder des Stadtrates und Vertreter der Stadtverwaltung sind in die Projektorganisation integriert.

Der Stadtrat betrachtet dieses Vorgehen als grosse Chance, um die Mobilitätsthematik in der ganzen Agglomeration umfassend und ganzheitlich anzugehen und zweckmässige Lösungen zu entwickeln. Es ist die klare und vom Stadtrat unterstützte Absicht des Kantons, sämtliche Mobilitätsprojekte des Umweltverbundes (öffentlicher und Langsamverkehr) sowie des motorisierten Individualverkehrs (mIV) im Rahmen des Agglomerationsprogramms zu bearbeiten. So besteht die Gewähr, dass Abhängigkeiten der Projekte untereinander erkannt und Prioritäten sachlich begründet werden. Unter dem Dach des Agglomerationsprogramms können die Projekte unter Beachtung sachlicher, finanzieller und terminlicher Kriterien sinnvoll aufeinander abgestimmt werden.

Die Massnahmen und Methoden zur Mobilitätsbewältigung in der Agglomeration sollen nach Meinung des Stadtrates ein kohärentes System bilden, das sich auf alle Mobilitätsformen resp. Verkehrsarten abstützt. Dass dieses System nur funktionsfähig ist, wenn im Zentrum der Agglomeration der Umweltverbund Priorität erhält, ist unbestritten und auch im Element A des Letter of Understanding entsprechend festgehalten: **Kantonsstrassen und öffentliches Busnetz. Im Innern der Agglomeration wird primär der öffentliche Verkehr gefördert. Priorität erhält der Ausbau des Strassennetzes resp. die Verkehrsregelung zu Gunsten des**

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Telefax: 041 208 88 77  
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch

*Bussystems.* Wenn der Stadtrat über den Bau neuer Strassen nachdenkt und in seiner Mobilitätsstrategie Neubauten fordert, dann mit der Absicht, das System so zu ergänzen, dass primär der Umweltverbund von den Ergänzungen des Strassennetzes profitiert und Wohngebiete von den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden können. Dabei müssen die erwünschten Wirkungen solcher Systemergänzungen in der Regel mit betrieblichen Massnahmen sichergestellt werden. Der Stadtrat erwartet deshalb vom Agglomerationsprogramm auch klare Aussagen darüber, ob allenfalls bestimmte neue Strassen für eine zweckmässige und nachhaltige Mobilitätsbewältigung in der Agglomeration zielführend sind.

Der erwünschte systemübergreifende Ansatz der Mobilitätsbewältigung wird durch die heute bestehenden Finanzierungsmechanismen behindert. Bau und Betrieb der National- und Kantonsstrassen werden durch den Bund und den Kanton Luzern weitgehend mit zweckgebundenen Mitteln finanziert. Die Finanzierung der Gemeindestrassen erfolgt durch die Gemeinden mehrheitlich mit allgemeinen Steuermitteln. Beim öffentlichen Verkehr ist für den Fernverkehr der Bund zusammen mit den SBB abschliessend zuständig. Der öffentliche Regionalverkehr wickelt sich auf Schiene und Strasse ab. Die geplante S-Bahn Zentralschweiz ist Teil des Regionalverkehrs. Zuständig für den Regionalverkehr ist der Kanton zusammen mit dem Bund. Im Kanton Luzern sind von den Gemeinden Beiträge zu entrichten. Wo Busse des Regionalverkehrs auf Gemeindestrassen verkehren (z. B. Dreilinden- und Adligenswilerstrasse in Luzern), stellt die Gemeinde das Trasse zur Verfügung. Die Finanzierung der S-Bahn ist noch nicht geregelt. Nach der per 1.1.2003 geltenden Gesetzgebung werden die nach Abzug der Bundesbeiträge verbleibenden Kosten je zur Hälfte vom Kanton und von den Gemeinden getragen. Der Kanton hat eine Arbeitsgruppe mit dem Auftrag eingesetzt, Finanzierungsvorschläge für die S-Bahn zu erarbeiten.

Für den öffentlichen Agglomerations- und Ortsverkehr ist der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerations-Verkehr (ÖVL) zuständig. Der Kanton war bis anhin mit 10 % an den Kosten des ÖVL beteiligt. Der Beitrag wurde per 1.1.2003 auf 20 % erhöht. Im Gegenzug reduzierte der Kanton seinen Anteil am Regionalverkehr zu Lasten der Gemeinden von 60 % auf 50 %. In der Agglomeration Luzern wirkt die Abgrenzung zwischen Regional- und Agglomerationsverkehr oft willkürlich. Bei den bestehenden Zuständigkeiten und Finanzierungen besteht bei Strasse und Schiene, bei mIV und ÖV die Gefahr, dass oft nicht das gemacht wird, was sachlich richtig und kosteneffizient ist, sondern das, was einfacher zu finanzieren ist.

Der Stadtrat geht mit dem Motionär einig, dass sich der Blick über die Kantons Grenzen lohnt. Gerade der Kanton Zürich zeigt, wie effizient der öffentliche Verkehr geplant, gebaut und betrieben werden kann. Im Kanton Zürich wird nicht nach Regional-, Agglomerations- resp. Ortsverkehr unterschieden. Alle diese Verkehre werden aus einer Hand durch den Zürcher Verkehrsverbund organisiert und betrieben. Investitionen werden über den Fonds für den öffentlichen Verkehr finanziert. Die Speisung des Fonds mit Staatsgeldern ist gesetzlich

gesichert. Für die Finanzierung der Investitionen muss nicht auf die Gemeinden zurückgegriffen werden. Mühsame Verteilschlüsselverhandlungen fallen somit weg. Das gibt dem Kanton Zürich auch eine starke Position als Verhandlungspartner des Bundes; die Vorbehalte und Unsicherheiten bezüglich der Mitfinanzierung durch die Gemeinden fallen weg. Der Stadtrat kann die Strukturen des Kantons Luzern nicht ändern, das muss auf Stufe Kanton geschehen. Der Stadtrat ist aber bereit, seinen Beitrag an die Kosten der Verkehrsinfrastrukturen zu leisten. Deshalb will er, wie im Budget 2003 vorgesehen und in der Motion erwähnt, jährliche Rückstellungen von 5 Mio. Franken für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen tätigen und diese in einem Fonds zweckgebunden reservieren. Der Fonds ist sowohl für Infrastrukturen des öffentlichen als auch des privaten Verkehrs vorgesehen. Das macht deshalb Sinn, weil der Bund mit den Agglomerationsprogrammen die Mobilität ganzheitlich mit allen Verkehrsarten betrachten will. Da der Motionär aber einen Fonds ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr verlangt, ist der Stadtrat nicht bereit, das Anliegen als Motion entgegenzunehmen.

**Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.**

Stadtrat von Luzern  
StB 152 vom 11. Februar 2003

