

## Stellungnahme

zur Motion 3 Trudi Bissig-Kennel, Claudia Portmann-de Simoni, Guido Durrer, namens der FDP-Fraktion, vom 13. September 2000.

### Wesemlin 1: Neue Streckenführung Buslinie 7 Zwyszigplatz-Oberlöchli überprüfen

Bereits die offene Quartierplanung Wesemlin hat sich um 1980 mit der Buslinienverlängerung vom Zwyszigplatz zum Oberlöchli befasst und die Linienführung über die neu zu erstellende Buspiste vorgeschlagen. Mit der Vorlage an die Stimmberechtigten wurde die Linienführung konkretisiert. Die Kreditvorlage wurde von den Stimmberechtigten am 25. September 1988 genehmigt. Die Buslinie musste nicht verlängert werden, solange sich die Realisierung der Überbauung Oberlöchli verzögerte. Inzwischen ist die Baubewilligung für die Überbauung erteilt und die ersten Wohnungen sollen in der zweiten Hälfte 2001 bezogen werden.

Bei der Vorbereitung der für die Bewilligung und den Bau der Buspiste notwendigen Planaufgabe entstand im Quartier Widerstand gegen das Projekt, der ausgeprägt an der öffentlichen Orientierungsveranstaltung vom 12. September 2000 zum Ausdruck kam. Die Opponenten wünschen eine Linienführung vom Zwyszigplatz über die Zwyszigstrasse und Wesemlinstrasse zur Hünenbergstrasse. Sie argumentieren mit vermeidbarem Verlust von Grünflächen, befürchten eine ungenügende Verkehrssicherheit und wollen die geplante Lichtsignalanlage nicht.

Nach der Veranstaltung vom 12. September meldete sich eine grosse Zahl von Quartierbewohnern schriftlich bei der Baudirektion, die im Gegensatz zu den Opponenten die Realisierung der Linienverlängerung gemäss dem ursprünglichen Projekt wünschen. Es entsteht der Eindruck, dass Bewohner im Bereich der jeweiligen Linienführungsvariante sich für die andere Variante einsetzen.

Der Stadtrat hat, im Gegensatz zur Aussage in der Motion, nicht den Eindruck, dass sich die Wohn-, Strassen- und Verkehrssituation im oberen Wesemlinquartier seit 1988 entscheidend verändert hat. Verändert hat sich ein Teil der Wohnbevölkerung. Unter den Opponenten befinden sich viele nach 1988 ins Quartier gezogene Personen und Familien, die den seinerzeitigen Planungsprozess nicht selbst miterlebt haben.

Allein die Tatsache, dass im Quartier massive Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Buslinienführung bestehen, ist für den Stadtrat Anlass genug, um eine Neubeurteilung der Situation vorzunehmen. Der offiziellen Linienführung mit der neuen Buspiste (Variante 1) wurde die Linienführung über die Zwyszigstrasse und die Wesemlinstrasse (Variante 2) gegenübergestellt und grob wie folgt beurteilt:

- Beide Varianten sind verkehrstechnisch machbar.
- Bei beiden Varianten ist eine Lichtsignalanlage nicht zwingend erforderlich. Es genügt eine

Einrichtung, die dem VBL-Fahrer, der Fahrerin anzeigt, ob ein Bus in der Gegenrichtung unterwegs ist.

Vorteile der Variante 1 sind:

- Die Linienführung ist kürzer und praktisch gestreckt.
- Das benötigte Areal, auch dasjenige für mögliche spätere Verbesserungen der Variante ist im Besitz der Stadt.
- Die Fahrleitung kann ohne Beanspruchung von Verkehrsflächen oder Privatreal gebaut werden.
- Die Bushaltestelle bei der Hünenbergstrasse ist auf vorhandenem Strassenterrain machbar.
- Die unregelmässige Konfliktstrecke kann in beiden Richtungen überblickt werden.
- Die Rechts- und Planungssicherheit ist gewährleistet.
- Die VBL bevorzugen diese Variante

Nachteile der Variante 1 sind:

- Es muss eine neue Strasse gebaut und dafür Grünfläche beansprucht und mindestens ein Baum entfernt werden.
- Die engen Strassenverhältnisse werden zu einer Verhaltensänderung der Fussgänger, die heute auf der Strasse gehen und der Radfahrer, die heute vielfach nebeneinander fahren, führen.
- Zwischen dem Zwysigplatz und der Gartenheimstrasse können der Bus und andere Motorwagen nicht aneinander vorbeifahren.
- Der Platz für die Fussgänger bei der neuen Haltestelle Zwysigplatz stadteinwärts ist knapp.

Vorteile der Variante 2 sind:

- Die Linie führt über bestehende Strassen.
- Die Variante kann mit geringeren Kosten erstellt werden.
- Ein Teil des Buspistenareals kann grün bleiben oder anderen Nutzungen zugeführt werden (bedingt Bebauungsplanänderung).

Nachteile der Variante 2 sind:

- Für die Bushaltestelle bei der Hünenbergstrasse und aus verkehrstechnischen Gründen muss Grünfläche und der Kronen-, resp. Wurzelbereich eines Baumes beansprucht werden.
- Der Bus und grosse Fahrzeuge können in der Wesemlinstrasse nicht kreuzen. In den Kurvenbereichen kann mit keinen Fahrzeugen gekreuzt werden.
- Die Konfliktstrecke kann nicht vollständig überblickt werden.

- Für ein allfälliges Trottoir auf der Südseite der Wesemlinstrasse besteht lediglich das Enteignungsrecht. Das Land muss noch erworben werden.
- Die Fahrleitungsmasten müssen auf das zum Teil schmale nordseitige Trottoir gestellt werden, wenn dafür kein Privatareal zur Verfügung gestellt wird.

Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. Neben den aufgeführten Eigenschaften der Varianten gibt es solche, die je nach Standpunkt als Vorteil oder als Nachteil gewertet werden können. Das ist zum Beispiel bei der Frage nach der Trennung OeV - mIV der Fall. Ebenso verhält es sich bei der Frage der Verkehrssicherheit, wo - je nach Betroffenheit - bei beiden Varianten Unsicherheiten geltend gemacht werden können. Mit rationalen Argumenten, objektiven Methoden und messbaren Grössen wird es nicht möglich sein, die eine oder die andere Variante zu favorisieren. Nur schon die Gewichtung der einzelnen Argumente wird immer subjektiv sein und kann das Resultat so oder anders ausfallen lassen.

Beim Kostenvergleich ist nach Investitions- und Betriebskosten zu unterscheiden. Wegen der zu erstellenden Buspiste sind die Investitionen bei der Variante 1 rund Fr. 300'000.-- teurer. Die Differenz verringert sich um rund Fr. 75'000.--, wenn jeweils das südseitige Trottoir erstellt werden sollte. Nicht berücksichtigt sind Entschädigungen an Private im Zusammenhang mit dem Fahrleitungsbau bei der Variante 2. Ebenfalls nicht berücksichtigt ist der Erlös bei einer allfälligen anderen Nutzung des Buspistenareals. Wegen des um 55 m längeren Weges bei der Variante 2 ergeben sich höhere Betriebskosten bei dieser Variante von jährlich rund Fr. 15'000.--. Mit 5% kapitalisiert entspricht das einem Betrag von Fr. 300'000.--. Somit ergibt sich nur dann ein Kostenvorteil für die Variante 2, wenn man das Buspistenareal veräussern möchte und dafür ein hoher Erlös erzielt werden kann.

Nebst der Kostenfrage stellt sich auch die Frage des Realisierungszeitpunktes. Der Stadtrat hat immer signalisiert, dass er die Buslinienverlängerung möglichst früh in Betrieb nehmen will, damit in die Neubauten im Oberlöchli auch Leute einziehen, die einen Teil ihrer Wege mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurücklegen wollen. Die Variante zwei ist mit grösseren Unsicherheiten bezüglich dem Realisierungszeitpunkt behaftet, weil für die Erstellung der Fahrleitung, zumindest für die Fundamente, privater Grund beansprucht werden muss. Zudem müssen Bäume auf Privatareal wegen der Fahrleitung im Kronenbereich zurückgeschnitten werden. Im Übrigen ist mit massivem Widerstand gegen das Abweichen von der ursprünglichen Linienführung zu rechnen.

Die grösste zeitliche Unsicherheit würde dann entstehen, wenn die Linienverlängerung überhaupt in Frage gestellt würde und nach einer völlig anderen Lösung gesucht werden müsste. Ohne auf Einzelheiten einzugehen darf zu Recht angenommen werden, dass bei einem ähnlich guten Angebot, die Verlängerung der Buslinie 7 die geringste Zunahme der Betriebskosten verursacht, weil bei dieser Lösung im Wesentlichen eine bestehende Linie bei gleich bleibendem Fahrplanangebot besser ausgelastet wird. Bei jeder anderen Lösung müsste eine neue Linie eingeführt oder eine bestehende Linie verstärkt werden.

Vor diesem Hintergrund stellt sich aber auch die Frage, ob es überhaupt im Ermessen des

Stadtrates liegt, zu entscheiden, welche Variante ausgeführt werden soll. Grundsätzlich bedeutet die Annahme einer dem Finanzreferendum unterstellten Vorlage durch die Stimmberechtigten die Bewilligung eines Kredites und nicht die Gutheissung eines bestimmten Projektes. Die Umsetzung ist nach dem Grundsatz der Gewaltentrennung Sache des Stadtrates, respektive der Verwaltung. Der Stadtrat ist lediglich insoweit gebunden, als der Kredit zur Erreichung des ursprünglichen Zwecks verwendet werden muss. Obschon dieser Sachverhalt eine Projektänderung, respektive die Ausführung einer anderen Variante nicht grundsätzlich ausschliesst, bleibt Grundlage des auszuführenden Projektes gleichwohl das von der kreditrechtlich zuständigen Instanz bewilligte Vorhaben. Eine Abweichung ohne einen triftigen sachlichen oder rechtlichen Grund verstösst gegen das Prinzip von Treu und Glauben. In dieser Hinsicht ist zu beachten, dass die Buslinienverlängerung in der Abstimmungsvorlage vergleichsweise genau spezifiziert worden ist und es sich bei der Streckenführung einer Buslinie um einen wesentlichen Bestandteil einer Vorlage handelt. Allerdings hätte die lange Zeitdauer zwischen Volksabstimmung und Realisierung des Vorhabens nachträglich in Erscheinung tretende Umstände tatsächlicher oder rechtlicher Art zeitigen können, die es dem Stadtrat gestatten eine Projektänderung in Betracht zu ziehen. Nachdem sich auch nach 12 Jahren, wie eingangs erwähnt, die Verhältnisse im oberen Wesemlinquartier kaum verändert haben und die Variante 2 gegenüber der Variante 1 insgesamt nicht klare Vorteile aufweist, besteht mangels nachträglich auftretender Veränderungen tatsächlicher oder rechtlicher Art, keine Veranlassung für eine Projektänderung. Eine Abweichung vom ursprünglichen Projekt könnte gegenüber denjenigen Bewohnerinnen und Bewohnern, die sich für die Realisierung der Variante 1 eingesetzt haben kaum hinreichend begründet werden.

Aus diesen Gründen will der Stadtrat die ursprüngliche Linienführung realisieren. Bezüglich der Ausgestaltung der Linie kann er jedoch den Opponenten entgegenkommen. Gestützt auf die jetzt erfolgte Überprüfung kommt er zum Schluss, dass auf die geplante Lichtsignalanlage verzichtet werden kann. Die Baudirektion wird beauftragt, unter Berücksichtigung dieser Änderung, das Plangenehmigungsverfahren rasch einzuleiten und den Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) über den Stand des Projektes zu orientieren. An dieser Stelle muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass heute der ÖVL letztlich über die Linienverlängerung beschliesst und die Stadt lediglich Bestellerin ist.

Der Stadtrat hat die Streckenführung der Buslinienverlängerung nochmals überprüft und damit den Auftrag der Motion erfüllt.

**Der Stadtrat nimmt deshalb die Motion entgegen und stellt gleichzeitig den Antrag auf Abschreibung.**

**Der Stadtrat von Luzern**

Luzern, 22. November 2000 (StB 1345)