



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## Stellungnahme

zum

### Dringlichen Postulat 381

Nico van der Heiden und Mario Stübi

namens der SP/JUSO-Fraktion

Martin Abele und Mirjam Landwehr

namens der G/JG-Fraktion

Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion

vom 3. Februar 2020

(StB 143 vom 11. März 2020)

**Wurde anlässlich der  
Ratssitzung vom  
12. März 2020  
teilweise überwiesen.**

### **Fluhmühlebrücke: Solide Datengrundlage zur Verkehrsentwicklung selber erarbeiten statt veralteten Prognosen des Kantons Glauben schenken**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

#### **Ausgangslage**

Ein von der «IG Reussport Nein» in Auftrag gegebenes Gutachten kommt zum Schluss, dass verschiedene Entwicklungen in den Datengrundlagen des Kantons zur Spange Nord/Fluhmühlebrücke unzutreffend oder ungenügend berücksichtigt werden. So werde die Verkehrsentwicklung MIV bis 2040 überschätzt, Auswirkungen der demographischen Entwicklung unvollständig abgebildet und Veränderungen beim ÖV nicht berücksichtigt. Somit fehle aus Sicht der IG Reussport die fachliche Grundlage, um eine fundierte Aussage über die Verkehrsentwicklung treffen zu können. Diese wiederum sei die notwendige Grundlage, um die Kosten und den Nutzen einer geplanten Fluhmühlebrücke richtig beurteilen zu können.

Die Postulantin und die Postulanten bitten den Stadtrat, im Rahmen der aktuell laufenden Vernehmlassung die von der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) und der ETH Zürich erarbeiteten Zahlen nach einer eigenen Plausibilisierung zu verwenden und mit dem Kanton das Gespräch zu suchen, wie künftig eine realistische Verkehrsplanung unter Einhaltung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität erreicht werden kann.

#### **Stellungnahme des Stadtrates**

Die Stadt Luzern stellt gemeinsam mit dem Kanton Luzern und dem Verkehrsverbund Luzern jährlich die aktuellsten verfügbaren Messwerte in einem Kennblatt zum Monitoring Gesamtverkehr Luzern zusammen. Diese Zahlen dienen dazu, die Verkehrsentwicklung rückwirkend festzuhalten. Für Prognosen bzw. für die zukünftige Verkehrsentwicklung gibt es verschiedene Ansätze, die je nach Fragestellung angewendet werden:

- Für kurze Zeithorizonte kann auf aktuelle Messwerte abgestellt werden mit einer Abschätzung der kurzfristigen Veränderung aufgrund der vergangenen Jahre.

- Für Langfristprognosen 2040 stützt sich die Stadt einerseits auf Angaben aus dem kantonalen Verkehrsmodell, welches sich an nationalen Entwicklungsszenarien orientiert, andererseits beurteilt sie die resultierenden Prognosen vor dem verkehrspolitischen Hintergrund der angestrebten Verkehrsverlagerung.

Für die Stadt Luzern gilt es zu beachten, dass der Stadtrat auf Basis der städtischen Mobilitätsstrategie bzw. des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität dafür sorgen muss, dass das Verkehrsaufkommen MIV (motorisierter Individualverkehr) nicht über den Stand von 2010 ansteigt. Damit ist das maximal zulässige Aufkommen des MIV quasi vorgegeben. Zurzeit erarbeitet der Kanton Luzern ein Mobilitätskonzept für den ganzen Kanton. In einer ersten Phase bis Mitte 2021 sollen die mittel- und langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze festgelegt werden. In diesem Zusammenhang bietet sich für die Stadt Luzern als Teil der Arbeitsgruppe die Möglichkeit, die Berücksichtigung der konkreten Vorgaben der Stadt aus dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zu diskutieren.

Das erwähnte Gutachten untersucht die Datengrundlagen, die für das jeweilige Verkehrsmodell verwendet wurden. Für den Stadtrat ist unbestritten, dass sich die Verkehrsprognosen in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Annahmen verändern. Auf der Basis des Gutachtens kann aber nicht abgeleitet werden, wie stark sich die Verkehrsnachfrage MIV bei veränderten Annahmen ändert. Daher haben die Gutachter Empfehlungen für das neue kantonale Verkehrsmodell, das derzeit in Arbeit ist, formuliert.

Die Stadt Luzern ist in der Begleitgruppe zu diesem neuen kantonalen Gesamtverkehrsmodell vertreten. Dieses Modell entspricht dem aktuellen Stand des Wissens bezüglich Verkehrsmodellierung. Damit werden bereits einige der im Gutachten bemängelten Punkte aufgefangen. Das neue Modell wird in der Lage sein, verschiedene Annahmen zum Verkehrsverhalten und somit unterschiedliche Szenarien abzubilden.

Die Annahmen, die für die Erarbeitung des neuen Gesamtverkehrsmodells für den Modellzustand 2040 getroffen wurden, werden dokumentiert. Die Stadt wird sich für die Beurteilung des neuen Modells und für die allfällige Erarbeitung von Szenarien auf diese Dokumentation stützen und sich mit den Zuständigen des Kantons besprechen. In diesem Sinne wird eine grobe Plausibilisierung der Punkte aus dem Gutachten durch die Stadt vorgenommen. Von darüber hinausgehenden Arbeiten oder gar vom Aufbau eines eigenen Verkehrsmodells, um damit «neue» Verkehrszahlen zu generieren, sieht der Stadtrat ab. Einen damit verbundenen Prognosen- und Modellstreit erachtet er als nicht zielführend. Der Stadtrat ist der Meinung, dass ein einziges Modell für den Kanton Luzern ausreicht und die Federführung beim Kanton liegen muss.

Im Rahmen der Modellerarbeitung wurde bereits geklärt, dass mit dem Modell verschiedene Vorgaben berücksichtigt werden können. Der Stadtrat ist daher bereit, mit dem Kanton über verschiedene Anwendungsfälle des Modells zu sprechen. Da die Stadt Luzern bei der Planung und der Optimierung ihrer Verkehrsinfrastrukturen einen primär angebotsorientierten Ansatz verfolgt, ist es aus Sicht des Stadtrates wichtig, dass mit dem Modell Plafonierungen des MIV auf einzelnen

Strassenzügen oder auch auf dem gesamten Strassennetz der Stadt Luzern gemäss den Vorgaben aus dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität berücksichtigt werden können. Im Zusammenhang mit der Energie- und Klimadebatte sind weitere Anwendungsfälle denkbar, die im Hinblick auf die Entwicklung der Mobilität in der Stadt Luzern wichtig sind.

### **Fazit**

Im Gegensatz zur Forderung im Postulat erachtet es der Stadtrat als nicht zielführend, im Rahmen der aktuellen Vernehmlassung eine eigene detaillierte Datenplausibilisierung vorzunehmen oder daraus abgeleitete eigene Zahlen zu verwenden. Der Stellungnahme zum Projekt «Reussportbrücke» legt er den Auftrag aus dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zugrunde (kein Wachstum beim MIV). Er will aber den bereits gestarteten Prozess des neu entwickelten kantonalen Verkehrsmodells weiterführen und die städtischen Anliegen im Rahmen der Arbeiten zum kantonalen Mobilitätskonzept eingeben. Wichtig ist dem Stadtrat dabei insbesondere die Möglichkeit der Berücksichtigung der konkreten Vorgaben der Stadt aus dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, wie es auch von der Postulantin und den Postulanten gefordert wird.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.**

Stadtrat von Luzern

