



---

## Wie verhindern wir den Verkehrskollaps?

Referat von Renate Amstutz, Direktorin Schweizerischer Städteverband  
Verkehrspodium der FDP Stadt Luzern, 7. Mai 2009, Luzern

### Es gilt das gesprochene Wort

#### 1. Szenarien gehen von starkem Verkehrszuwachs aus

Zwischen 15 und 29 Prozent wird der Personenverkehr auf Strasse und Schiene in den Jahren von 2000 bis 2030 zunehmen, je nach Szenario. Das entspricht einer Steigerung um 111 auf 128 bis 143 Milliarden Personenkilometer. Der öffentliche Verkehr wird dabei seinen Marktanteil gegenüber der Strasse um bis zu sieben Prozentpunkte steigern können. Und doch wird das Auto auch in Zukunft das Verkehrsgeschehen dominieren; denn es hat heute einen Anteil von 78 Prozent.

Das, sehr geehrte Damen und Herren, sind die Perspektiven des Verkehrs in der Schweiz, die der Bund in einem Expertenbericht hat erarbeiten lassen. Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklung, das lassen die Zahlen unschwer erkennen, werden auch künftig einen prägenden Einfluss auf unsere Wirtschaft und Gesellschaft haben, und sie werden umgekehrt von diesen entscheidend geprägt.

Die Szenarien, welche der Bund dem Bericht zugrunde gelegt hat, reichen von der Annahme lenkender Politik bis hin zur Annahme fehlenden Gestaltungsraums, und sie reichen von starkem Wirtschaftswachstum bis zu wirtschaftlicher Stagnation. Das heisst also: Selbst unter der Annahme einer schwierigen wirtschaftlichen Situation nimmt der Verkehr zu. In der Vergangenheit hat sich oft gezeigt, dass sogar noch die kühnsten Szenarien übertroffen wurden.

Die Zahlen für die ganze Schweiz lassen sich nicht ohne weiteres mit der Situation einer einzelnen Stadt vergleichen. Dennoch müssen sie aufhorchen lassen. Sie müssen aufhorchen lassen angesichts der bereits heute hohen Anzahl von Stautunden an neuralgischen Punkten auf dem Nationalstrassennetz, die hohe volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Und sie müssen aufhorchen lassen auch angesichts der gravierenden Engpässe auf dem Schienennetz. Diese Engpässe bei der Infrastruktur haben in den letzten Jahren dem dringend nötigen Ausbau des Fahrplanangebots harte Grenzen gesetzt.

Dies wiegt umso schwerer angesichts der an sich positiven Tatsache, dass die Schweiz Weltmeister in der Zugsdichte ist. Mit rund 94 Zügen pro Tag und Strecke liegen wir weit vor Japan mit rund 75 Zügen. Und das bedeutet: Der Spielraum ist vielerorts ausgereizt. Prognostizierte hohe Wachstumsraten im Verkehr – das bringt bei einem Verkehrssystem an der Kapazitätsgrenze grosse Probleme mit sich.



---

Sehr geehrte Damen und Herren, ich freue mich deshalb sehr und bedanke mich herzlich, dass Sie mich zu Ihrem verkehrspolitischen Anlass eingeladen haben. Die Verkehrspolitik ist eine der Schlüsseldisziplinen, wenn es darum geht, Spielraum für die Zukunft und für die Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft zu gewinnen. Für den Städteverband ist die Verkehrspolitik denn auch eines der Kernthemen, denen wir uns widmen, damit die urbanen Räume unseres Landes sich entwickeln können – im Interesse des ganzen Landes!

Lassen Sie mich aber gleich zu Beginn klarstellen: Der Titel auf Ihrem Flyer ist eigentlich falsch. Experten in der Verkehrspolitik, das sind vor allem Sie – Sie kennen den Raum Luzern, Sie kennen die Strategien, Konzepte und Projekte, welchen Sie den Weg bereitet haben. Was ich heute Abend beitragen will, ist also keine neue Luzerner Verkehrspolitik, oder eine Kritik Ihrer Programme und Massnahmen. Es sind Schlaglichter auf Handlungsfelder, die ich für eine aktive Gestaltung der Verkehrspolitik als wesentlich erachte. Ich möchte damit einen Rahmen schaffen für Ihre nachfolgende Podiumsdiskussion.

## **2. Luzern tut bereits viel**

Dabei gilt es festzuhalten: Luzern, Ihre schöne Stadt am See tut sehr viel, auch in der Verkehrspolitik, um ihre Zukunft aktiv und gestaltend anzupacken!

Luzern hat neuralgische Stellen in seinem Verkehrssystem – denken wir nur an die Seebrücke, einen der meist belasteten Punkte im Schweizerischen Verkehrsnetz, oder an die Problematik der Anbindung im Bahnverkehr, die sich noch weiter akzentuieren wird mit der NEAT. Luzern hat aber auch schon einiges unternommen, um seine Situation zu verbessern, und hat dabei bereits innovative und vorausschauende Lösungen realisiert, zu denen ich Sie beglückwünschen möchte.

Ganz aktuell: Ich erachte es beispielsweise als wichtig, dass man mit der Bereitschaft, sich aktiv und auch finanziell für den Tiefbahnhof einzusetzen, im Hinblick auf Bahn 2030 ein klares Signal setzt gegenüber der Bundespolitik. Grundsätzlich sollten meines Erachtens zwar nicht Vorleistungen von Kantonen und kommunaler Ebene nötig sein, um die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen voranzutreiben. Diese sollte nur von den Kapazitätsengpässen abhängen und von der Dringlichkeit, diese zu beseitigen. Dennoch ist es eine Tatsache, dass die Bereitschaft und Möglichkeit, auf Kantons- und Kommunalebene Vorfinanzierungen zu leisten, im politischen Prozess zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Aber auch bei „kleinen“ Massnahmen leistet Luzern einiges. Wenn ein Ticket fürs KKL gleichzeitig auch die Benützung der öffentlichen Transportmittel ermöglicht, ist das eine sehr elegante Lösung, die eine klare Botschaft enthält. Genau so elegant ist auch die direkte Verbindung vom Bahnhof ins KKL. Und die S-Bahn, welche Sie aufgebaut haben, lässt sich sehen. Eine sehr wertvolle Grundlage Ihrer Verkehrspolitik ist für mich auch, dass die Verkehrsbetriebe Luzern die neuralgischen Punkte im Nahverkehrsnetz zusammengestellt und Lösungsvorschläge dazu erarbeitet haben. Luzern arbeitet aktiv an seiner Erreichbarkeit, und das ist wichtig, weil das System zum Teil an Grenzen angelangt ist.



---

Bei dieser Erreichbarkeit spielen die aktuellen Aggloprogramme eine zentrale Rolle. Ende 2007 wurden dem Bund aus der ganzen Schweiz 30 Programme eingereicht, darunter auch dasjenige von Luzern. Ich weiss, dass verschiedene Agglomerationen den Eindruck haben, sie seien bei der Behandlung ihres Aggloprogramms vom Bund etwas stiefmütterlich behandelt worden. Ich kann und will das nicht im einzelnen beurteilen, aber doch ein paar Worte dazu:

### **3. Infrastrukturfonds: Wichtig, aber kein Zaubermittel**

Der Städteverband ist froh, und auch stolz, dass 2008 der Infrastrukturfonds in Kraft gesetzt wurde. Stolz, weil damit ein Anliegen realisiert wurde, für das wir mit grösster Vehemenz gekämpft haben! Endlich ist es möglich, dass Agglomerationsprojekte im Verkehr vom Bund mitfinanziert werden können! Verkehrsprobleme machen nicht Halt an politischen Grenzen zwischen Gemeinden, Kantonen – und auch Ländern... Verkehrsprobleme betreffen ganze funktionale Räume, die zusammenhängen.

Es ist zudem ein Faktum: Die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen sind die grössten. Und wenn man weiss, dass in den urbanen Räumen unseres Landes 84 Prozent der Wertschöpfung erarbeitet werden, wird diese Bedeutung nochmals grösser! Die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen ist ein unabdingbarer Beitrag, um die Wirtschaftskraft dieser urbanen Räume im Interesse des ganzen Landes zu erhalten und zu fördern.

Die Krux ist: Viele Projekte im urbanen Raum sind nicht nur besonders wirksam, sondern auch mit besonders grossen Investitionen verbunden. Denn dieser Raum ist gebaut, hier sind neue Infrastrukturen aufwändig. Deshalb konnten sie bisher sehr oft nicht finanziert werden. Der Infrastrukturfonds soll hier Abhilfe schaffen.

Leider ist der Infrastrukturfonds aber kein Zaubermittel. Wir müssen heute feststellen, und wir haben bereits am Städtetag im letzten Jahr den Finger darauf gelegt, dass der Fonds ungenügend ausgestattet ist. Dem Bund wurden Ende 2007 30 Agglomerationsprogramme mit Finanzierungsbedarf zwischen 2011 bis 2018 zur Prüfung eingereicht, 14 weitere Programme sind bereits angekündigt für die Zeit nach 2014.

Aus dem Infrastrukturfonds stehen für den Agglomerationsverkehr total 6 Mia. zur Verfügung. Für die Zeit zwischen 2011 und 2018 sind es nur gerade 2.5 Mia. Der angemeldete Investitionsbedarf der eingereichten Programme beträgt für diesen Zeitraum aber rund 17 Mia., wovon der Bund theoretisch maximal 8.5 Mia. zu finanzieren hätte. Die verfügbaren 2.5 Mia. sind also auch dann klar zu wenig, wenn man davon ausgeht, dass nicht alle angemeldeten Projekte aus Agglomerationssicht gleich wichtig und reif sind und dass verschiedene Vorhaben aus unterschiedlichen Gründen vielleicht gar nie oder doch erst viel später realisiert werden. Bei all solchen Einschränkungen darf man nicht vergessen: Es geht nicht einfach um eine Wunschliste der Agglomerationen. Es geht um einen hohen Nachholbedarf, weil der Agglomerationsperimeter in der Bundesfinanzierung bisher vernachlässigt wurde und sehr viele dringliche Vorhaben auf ihre Realisierung warten.



---

Etwas kommt dazu: Das Bundesgeld für die Projekte ab 2011 soll zwar verpflichtet werden, aber fliessen soll es erst ab 2015. Das zwingt kantonale und kommunale Ebene zu weit reichenden Vorfinanzierungen. In einer Zeit, in welcher Pakete geschnürt werden, um die Konjunktur zu stützen, erscheint dies seltsam; denn die Mittel, welche für solche Vorfinanzierungen reserviert werden müssen, stehen für andere Massnahmen nicht zur Verfügung – für Massnahmen, welche ebenfalls konjunkturwirksam wären!

Es ist für uns ausserdem nicht korrekt, dass kein einziges der eingereichten Aggloprojekte vom Bund den maximalen Beitrag erhalten soll, der im Gesetz vorgesehen ist. Das kann sicher nicht an einer generell geringen Qualität der eingereichten Programme liegen. Es liegt vor allem daran, dass die Mittel zu knapp sind. Dies zum Infrastrukturfonds, der Luzern ja sehr direkt betrifft.

#### **4. Spannungsfeld der verkehrlichen Herausforderungen**

Luzern steht, wie viele der dicht besiedelten städtischen Räume, vor wichtigen verkehrlichen Herausforderungen: Sie lassen sich kurz gefasst als Spannungsfeld im Dreieck darstellen: Systemkapazitäten am Anschlag – knapper Raum – knappe Mittel.

##### **Knappe Kapazitäten**

Das gesamte Verkehrssystem, Schiene und Strasse inklusive öffentlicher Busverkehr auf den Strassen, ist an neuralgischen Punkten am Anschlag, mit Auswirkungen über einen grossen Perimeter. In dieser Situation ist es anspruchsvoll, die Erreichbarkeit zu erhalten und zu verbessern und damit die Standortattraktivität zu fördern. Ein attraktiver Standort erzeugt umgekehrt natürlich wieder Verkehr...

Dabei darf nicht vergessen werden: Der Verkehr ist unbestritten wichtig für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Ebenso unbestritten sind aber seine negativen Auswirkungen auf Luft, Lärm, Raumverbrauch. Es gilt deshalb, diese negativen Auswirkungen möglichst gering zu halten.

##### **Knapper Raum**

Die räumliche Situation ergibt eine schwierige Ausgangslage für Aus- und Neubauten oder Umgestaltungen der Verkehrswege. Der Raum ist eng besiedelt, „die Stadt ist gebaut“. Lösungen, welche die Stadtentwicklung unterstützen, eine Stadtreparatur bedeuten und die Erreichbarkeit der Stadt verbessern, sind sehr oft technisch und städtebaulich anspruchsvoll und mit sehr hohen Investitionen verbunden. Ich habe das vorher schon angetönt. Es geht um Tieflegungen, Überdeckungen, Umfahrungen...

Die Konsequenzen solcher Projekte sind weitreichend, weshalb sie sehr oft politisch kontrovers sind und damit für die Realisierung noch zusätzliche Hürden nehmen müssen. Für Luzern ist die Lage am See, welche die Stadt ausserordentlich attraktiv macht, in dieser Hinsicht eine gewisse Herausforderung.



### **Knappe finanzielle Mittel**

Die finanziellen Mittel sind knapp. Und sie dürften in der nächsten Zeit nicht weniger knapp sein. Zwar versichert Bundesrat Leuenberger, dass er in das dritte Konjunkturprogramm, über das der Bundesrat im Juni entscheiden will, massiv Mittel für Investitionen in den Verkehr packen will. Das ist sehr zu begrüßen, gleicht aber beispielsweise die fehlenden Infrastrukturfonds-Mittel nicht aus, auf die ich bereits eingegangen bin.

Im Widerspruch zu einem Konjunkturförderungsprogramm steht, zwar auf Eis, aber doch immer noch die Aufgabenüberprüfung des Bundes im Raum. Der Bund sieht in diesem Paket vor, dass die Budgetmittel für den gesamten Verkehr nur zwei Prozent pro Jahr wachsen sollen. Im Vergleich zu andern Politikfeldern, namentlich zu Bildung und sozialer Sicherheit, ist dies massiv unterdurchschnittlich.

Schliesslich haben wir die Situation, dass heute noch unklar ist, wie Bahn 2030, ursprünglich ZEB II genannt, finanziert werden soll. Lösungen werden diskutiert, werden aber auch grosse Kontroversen mit sich bringen. Das Departement Leuenberger wird bis 2010 eine Vorlage erarbeiten. In der Vernehmlassung werden zwei Varianten zur Diskussion gestellt. Sie unterscheiden sich in Bezug auf Angebot und Infrastruktur sowie in Bezug auf die Finanzierungsquellen.

Variante 1 sieht einen Ausbau des Schienennetzes im Umfang von rund 21 Mia. Franken vor. Die Investitionen verteilen sich auf rund 25 Jahre zwischen 2017 bis etwa 2040. Variante 2 würde einen massiv reduzierten Ausbau mit einem Umfang von rund 12 Mia. Franken umfassen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Varianten liegt darin, dass bei Variante 2 keine substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist, obwohl dieser Bereich so zentral ist! Also ist Variante 2 für die Städte sehr nachteilig.

### **5. Grundsätze für eine zielführende verkehrspolitische Entwicklung**

Knappe Kapazitäten – knapper Raum für Ausbau – knappe finanzielle Mittel: Wie lässt sich unter diesen Voraussetzungen das Beste erreichen?

Drei Grundsätze können in dieser Situation wegweisend sein:

- 1) Verkehr vermeiden
- 2) Verkehr verlagern, Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr vergrössern
- 3) Verkehr verträglich abwickeln, schonend für Mensch und Umwelt

Ich werde im Folgenden einige Aspekte dieser Grundsätze beleuchten.

#### **Verkehr vermeiden**

Hier spielen Stadt- und Raumplanung und Siedlungsentwicklung eine entscheidende Rolle. Ganz zentral ist es, alles daran zu setzen, eine Siedlungsentwicklung und -verdichtung nach innen zu erreichen. In den Städten erscheint dies angesichts der knappen Raumverhältnisse nicht immer einfach, doch belegen Studien und konkrete Realisierungen, dass es möglich ist.



Ganz wichtig ist, dass über den Perimeter hinaus gedacht wird. Es darf nicht sein, dass städtische Probleme nach aussen verlagert werden und dass beispielsweise Einkaufszentren auf der grünen Wiese entstehen, wie es leider immer wieder vorkommt. Dies erzeugt hohe Erschliessungskosten, nicht nur für den Verkehr, und es erzeugt grosse, disperse Verkehrsströme, vor allem auch solche, welche mit öffentlichem Verkehr schwer aufzufangen sind. Um hier sinnvolle Regelungen zu finden, ist es wichtig, dass Stadt und Kanton Hand in Hand gehen.

Ein Erfolg versprechendes Puzzleteilchen sind die Entwicklungsschwerpunkte, an welchen verschiedene Nutzungen angesiedelt werden, Arbeit, Freizeit, Wohnen, Einkaufen. Damit sie die erwartete Wirkung erzeugen können, müssen die Entscheidungsträger den Mut haben, Prioritäten zu setzen. Ja zu einem Entwicklungsschwerpunkt sagen bedeutet auch, Nein zu sagen zu einem andern Ort. Man kann nicht alles und nicht alles überall realisieren, man muss ehrlich genug sein, die Potenziale realistisch einzuschätzen.

Zentral ist die hervorragende Erschliessung der ESP mit dem öffentlichen Verkehr, und zwar von der ersten Nutzung an, nicht erst mit der Zeit! Und ich habe die Erfahrung gemacht, dass an einem ESP eine Initial-Nutzung bzw. ein Initial-Investor gefunden werden muss. So kann der ESP auch die Anziehung auf andere Investoren entfalten.

Noch ein Blick in eine wohl fernere Zukunft: Langfristig wird es nötig sein, sich konkret Gedanken dazu zu machen, wie die Kosten der Mobilität abgegolten werden, nicht zuletzt auch mit Blick auf den Klimaschutz. Die jährlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für Strassen- und öffentlichen Verkehr steigen jährlich um mehr als 3 Prozent. Mobility Pricing ist das Stichwort dazu. Es bedeutet benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, die Mobilitätsnachfrage zu beeinflussen. Es gibt hier beim Bund schon Studien, aber es ist natürlich ein Element mit revolutionärem Charakter.

### **Verkehr verlagern, Anteil öV und Langsamverkehr steigern**

Verlagerung – ein anspruchsvoller Bereich; denn hier haben wir es mit Werthaltungen und Verhaltensbeeinflussung zu tun. 81 Prozent aller Haushalte hatten 2005 mindestens ein Auto. 31 Prozent der Haushaltungen sogar mehrere Autos. Und alle haben stets einen guten Grund, es zu nutzen.

Um eine Verlagerung zu erreichen, braucht es einerseits einen attraktiven öffentlichen Verkehr, und andererseits steuernde Eingriffe beim motorisierten Individualverkehr.

Der öffentliche Verkehr muss einfach nutzbar sein und eine hohe Qualität haben. Dies bedeutet: rasche Verbindungen – also ein öV, der möglichst wenig im Stau steht, dichte und merkbare Fahrpläne, einfaches Ticketing, möglichst wenig Umsteigen, und wenn Umsteigen nötig ist, nahtlose Transportketten und kurze Umsteigewege mit klarer Signalisation und kurzen Wartezeiten. Bahn und Bus sollen sich ergänzen.



---

Das ganze öV-System muss aufeinander abgestimmt sein. Kritisch ist für die öV-Bevorzugung, wenn Luzerns Schienenzufahrten zum Bahnhof einen massiven Engpass darstellen. Ich halte die Erweiterung der Schienenkapazitäten im Fall von Luzern für ein Schlüsselthema.

Wichtig für die Verlagerung sind auch gute Park+Ride- sowie Bike+Ride-Lösungen. Für die Förderung des Langsamverkehrs braucht es zudem sichere, freundliche, durchgehende und übersichtliche Fussgängerverbindungen, und es braucht ein möglichst lückenloses, durchgehendes, sicheres Radwegsystem und geeignete Velo-Abstellmöglichkeiten. Dies ist in der Innenstadt nicht immer einfach zu lösen. Der Boden ist teuer, die Kosten für die Erstellung der Abstellplätze sind entsprechend hoch.

Werfen wir noch einen Blick auf die andere Seite der Medaille, zu den Steuerungsmassnahmen: Es wird schwierig, Verkehr zu verlagern, wenn alle Orte in der Innenstadt jederzeit bequem mit dem Auto zu erreichen sind. Pflörtneranlagen zur Verkehrsdosierung, konsequente öV-Bevorzugung, die Steuerung über Menge und Orte des Parkplatzangebots und dessen konsequente Bewirtschaftung sowie die Verkehrsberuhigung in den Quartieren und die Verlagerung des Verkehrs auf ein Basisnetz – dies alles sind wichtige Elemente im Werkzeug-Koffer. Der Direktor der Luzerner Verkehrsbetriebe hat mir in einem Gespräch kürzlich gesagt, dass aus seiner Sicht noch mehr möglich wäre. Es erscheint mir sehr wichtig, dass man zwar langfristige, umfassende Ausbauten als strategische Ziele immer vor Augen hat und konsequent darauf hin arbeitet, dass man aber gleichzeitig alles unternimmt, um die kleineren Massnahmen rasch umzusetzen.

Nicht ausser Acht lassen darf man gerade im Kontext der Verlagerung den Freizeitverkehr. Er ist der wichtigste Verkehrszweck, und er wächst zudem überproportional. 45 Prozent der Distanzen im Inland gehen auf sein Konto, 27 Prozent auf Arbeit und Ausbildung, 11 Prozent auf das Einkaufen. Freizeit beansprucht über die Hälfte der zurückgelegten Wegzeit, Arbeit und Ausbildung 23 Prozent, Einkaufen 13 Prozent! Der Freizeitverkehr lässt sich aber gleichzeitig auch nicht sehr einfach steuern. Ich habe hier Bemühungen selber erlebt, beispielsweise eine Zusammenarbeit mit Sportorganisationen. Ich möchte aber nicht verhehlen, dass diese eher symbolische Wirkung haben als eine Trendumkehr bedeuten.

#### **Verkehr verträglich abwickeln, schonend für Mensch und Umwelt**

Die negativen Auswirkungen des Verkehrs müssen so gering wie möglich gehalten werden. Hilfreich hierbei ist sicher ein gutes Verkehrsmanagement, das die betriebliche Abwicklung der Verkehrsströme erleichtert und optimiert. Ein solches Management trägt auch dazu bei, die vorhandenen Kapazitäten möglichst effizient zu nutzen.

Ein wichtiger Ansatz ist auch derjenige der Koexistenz. Nach dieser Philosophie werden die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Ich habe hier Lösungen erlebt, von denen lange behauptet wurde, dass sie gar nicht funktionieren können. Und doch können Autos, öV und Langsamverkehr in einem ansprechend gestalteten Strassenraum in einem Miteinander existieren, selbst bei hohen Belastungen. Solche Lösungen entsprechen einer Angebotsorientierung – auf Knappheit antwortet man nicht mit Ausbau, sondern mit einer besseren Organisation und Aufteilung. Das ist nicht ein Allheilmittel, und



---

es gibt Situationen, in welchen Strassenräume dennoch aus- oder neu gebaut werden müssen. Angesichts der Tatsache, dass in der Schweiz pro Sekunde ein Quadratmeter Boden verbaut wird, und dass freie Kapazitäten noch mehr Verkehr erzeugen, müssen aber zuvor alle andern Alternativen geprüft werden.

Die Gestaltung der Strassenräume nach „Menschenmass“ erscheint mir gerade im urbanen Raum von enormer Bedeutung. Die trennende Wirkung muss minimiert werden, der öffentliche Raum soll für die Bevölkerung auch bei hohem Verkehrsaufkommen erlebbar und begehbar, „bewohnbar“ sein.

Verträglichkeit hat noch eine andere Dimension. Kommunikation und Partizipation sind für mich eine Schlüsseldimension und entscheidende Erfolgsfaktoren für Gesamtmobilitätsüberlegungen, um die es ja letztlich immer gehen muss. Kommunikation ist Voraussetzung für wirksame Konzepte und die rasche Umsetzung kleiner Massnahmen im Alltag, wenn es um den Dialog zwischen den einzelnen Fachämtern geht.

Und jede erfolgreiche Planung braucht zwingend Kommunikation und Partizipation. Planung muss stets im Dialog aller Beteiligten und Betroffenen geschehen. Und dies nicht nur punktuell, sondern im Sinne eines Prozesses mit institutionalisierten Kontakten und Gremien.

Jede Änderung am Verkehrssystem hat Kritiker und Befürworter, Betroffene und Entscheidende. Es gilt, von Anfang an Lösungen mit allen Akteuren gemeinsam zu entwickeln. So können Ängste abgebaut werden und kann auch das Verständnis wachsen. Solche Prozesse führen zu Lösungen, welche politisch mach- und umsetzbar sind. Was nützt das beste Projekt, wenn jahrzehntelanger Widerstand es blockiert, wie wir es oft erleben?

Es ist auch nicht von ungefähr, dass der Bund für die Agglomerationsprogramme Trägerschaften gefordert hat. Am besten sind diese aufgestellt, wenn sie konsequent kommunale und kantonale Ebene einbeziehen, wenn sie die volkswirtschaftliche, raumplanerische und verkehrliche Perspektive berücksichtigen und im Sinne begleitender Gruppen auch regelmässig Bevölkerung, Wirtschaft, und Umweltkreise einbeziehen.

Wie vermeidet Luzern den Verkehrskollaps? Meine Ausführungen lassen sich zusammenfassen im Grundsatz, der in der Bundesverfassung verankert ist und den Agglomerationsprogrammen des Bundes zugrunde liegt: der Orientierung am Prinzip der nachhaltigen Entwicklung: Die Verkehrspolitik muss sich stets daran orientieren, den drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen und keine zu vernachlässigen. Gesellschaftliche, wirtschaftliche und Umweltkriterien sind stets zu berücksichtigen, auch wenn sich zwischen diesen drei Dimensionen im Einzelnen massive Zielkonflikte ergeben können, die abgewogen werden müssen.

Ich wünsche Luzern in diesem Sinne eine erfolgreiche und nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklung.



---

## **6. Der Städteverband – ihr Partner!**

Und zum Abschluss noch ein Wort in eigener Sache: Der Städteverband ist seit 1897 Ihr Partner und setzt sich auf Bundesebene für Ihre Interessen ein; denn die Städte und städtischen Agglomerationsgemeinden, die ja im Unterschied zu den Kantonen keine eigene Kammer im Bundesparlament haben und in die politischen Prozesse ungenügend eingebunden sind, brauchen eine starke Stimme.

In den urbanen Räumen wohnen rund 75 Prozent der Bevölkerung. 84 Prozent der Wirtschaftsleistung unseres Landes wird im Interesse aller Regionen in diesen Räumen erzeugt. Luzern ist also, zusammen mit den andern Städten und den Agglomerationsgemeinden, der Wirtschaftsmotor unseres Landes. Weil die urbanen Gebiete für das Wohl unseres ganzen Landes so wichtig sind und es sich deshalb für alle lohnt, die Anliegen und Interessen der Städte zu berücksichtigen, ist der Städteverband die Stimme der urbanen Räume unseres Landes gegenüber Politik und Öffentlichkeit. Das ist gerade angesichts der finanziell kritischen Perspektiven der nächsten Jahre besonders wichtig. Ich lade Sie gerne ein, einen Blick auf unsere Homepage zu werfen.