

Antwort auf die Interpellation 21

Schneechaos auf Trottoirs und Velowegen – ungenügende Räumung bei Schneefall in Luzern

Senad Sakic-Fanger und Diel Schmid Meyer namens der Mitte-Fraktion vom 27. November 2024
StB 31 vom 15. Januar 2025

Mediensperfrist: 11. Februar 2025, 11.00 Uhr

Der Interpellant und die Interpellantin beziehen sich mit ihren Anfragen auf die Räumungsarbeiten des Strasseninspektorats der Stadt Luzern (STIL) während und nach dem ausserordentlichen Schneefallereignis vom Donnerstag, 21., und Freitag, 22. November 2024. Sie halten fest, dass die Strassen in angemessener Zeit vom Schnee geräumt wurden. Wegen des Strassenschnees, der sich an den Rändern auftürmte, seien jedoch die Trottoirs und Velowege über Tage hinweg kaum passierbar gewesen.

Aus Sicht des Interpellanten und der Interpellantin waren die Räumarbeiten auf den Trottoirs, Velowegen und Parkplätzen in den Folgetagen ungenügend, Gesundheits- und Unfallrisiken für die Bevölkerung seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Dazu hätten Aussagen des STIL gegenüber der «Luzerner Zeitung» wie auch der Blick auf die Klimakrise, angesichts derer in Zukunft davon auszugehen sei, dass sich kurze und heftige Wetterereignisse häufen werden, Fragen aufgeworfen.

Bevor auf die detaillierten Fragen eingegangen wird, gilt es das Schneefallereignis vom 21./22. November einzuordnen, auf dessen Bewältigung einzugehen und – als Basis für die weiteren Ausführungen – auf die gesetzlichen Grundlagen und den Auftrag für den Winterdienst hinzuweisen.

Einordnung des Ereignisses

- Gemäss den Statistiken von MeteoSchweiz handelte es sich am 21./22. November für die Stadt Luzern mit 42 cm Neuschnee um den grössten Schneefall innert 24 Stunden seit Beginn der Messungen im Jahr 1883.
- In der gesamten Messperiode gab es nur fünf Ereignisse mit mindestens 35 cm Schnee innerhalb von 24 Stunden. Empirisch gesehen erreicht die Stadt Luzern ein derartiges Ereignis entsprechend rund alle 30 Jahre; das letzte Mal war dies im Jahr 1982 der Fall.
- Weiter zeigen die Messungen, dass die Stadt alle fünf Jahre mit rund 23 cm und alle zehn Jahre mit zirka 27 cm Neuschnee innert 24 Stunden rechnen muss, wobei diese Zahlen in den letzten Jahrzehnten in der Tendenz nicht erreicht wurden. Die Schneemengen und auch die Intensitäten des Schneefalls scheinen rückläufig zu sein.

Bewältigung des konkreten Ereignisses

- Der Schneefall setzte am Donnerstag, 21. November 2024, am Nachmittag ein und dauerte bis Freitag, 22. November 2024, morgens um 3 Uhr. Während dieser knapp 15 Stunden fiel die gesamte Schneemenge von 42 cm. Der Winterdienst wurde mit Beginn des Schneefalls am Donnerstag, 21. November 2024, um 14.45 Uhr als Volleinsatz mit 18 Grossfahrzeugen, jeweils ausgerüstet mit Schneepflug und Salzstreuer, ausgelöst. Diese Fahrzeuge räumen die Fahrbahnen und streuen gleichzeitig Salz. Der eher aussergewöhnliche Volleinsatz bei noch kaum vorhandenem Schnee wurde

- aufgrund der Wettervorhersagen vorausschauend ausgelöst. Aus Sicht der Räumungsarbeiten war der Zeitpunkt des Schneefalls denkbar ungünstig: Mit dem Einsetzen des «Feierabendverkehrs» ab 16 Uhr kam es zu grossen Staus, weshalb der Verkehr im Grossraum Luzern mehrheitlich kollabierte. Mit ein Grund waren viele Unfälle sowie das Steckenbleiben von Fahrzeugen, die nicht wintertauglich ausgerüstet waren. Ein Durchkommen auf den Hauptverkehrsachsen und in der Folge auch auf Nebenstrassen war so innert Kürze nicht mehr möglich. Erst gegen Mitternacht konnte mit den stadt-eigenen Grossfahrzeugen wieder im Normalbetrieb gearbeitet werden.
- Damit die Sicherheit der Chauffeure durch eine kurze Pause gewährleistet werden konnte, wurde der Einsatz am Freitagmorgen um 1.15 Uhr abgebrochen. Ab 3.15 Uhr waren wieder alle Fahrzeuge unterwegs und konnten die Fahrbahnen bis am Freitagmittag grossmehrheitlich vom Schnee befreien. Die Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) konnten im Verlauf vom Freitagvormittag den öffentlichen Busverkehr normalisieren. Ebenso starteten ab 3.30 Uhr morgens die Mitarbeitenden des Ressorts Betrieb und Strassenunterhalt mit den Kleingeräten (z. B. Kleintraktoren) für die Räumungsarbeit an den Trottoirs und auf den Nebenflächen sowie für die Handtouren an Treppen, Fussgängerübergängen, Bushaltestellen usw. Diese Teams arbeiteten bis am Freitagnachmittag. Vom Freitagabend 20 Uhr bis kurz nach Mitternacht wurden die Strassen der gesamten Stadt Luzern mit Salz bestreut.
 - Am Samstagmorgen um 4 Uhr erfolgte nochmals ein Aufgebot für alle zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte: die Grossfahrzeuge für Salztouren, die Mannschaft mit den Kleingeräten und die «Handtouren» mit dem Hauptfokus auf den Bushaltestellen, Fussgängerübergängen und auf wichtigen Nebenflächen. Am späteren Samstagnachmittag war ein wesentlicher Teil der Bushaltestellen bearbeitet und besser zugänglich. Es war und blieb eine Herausforderung, die Schneemassen zu deponieren und die Trottoirs mit den Kleintraktoren überall freizubekommen. Die Kleintraktoren kamen aufgrund der Schneemenge und der teilweise auf den Gehwegen platzierten Schneemaden an ihre technischen Leistungsgrenzen. Zu erwähnen ist, dass am frühen Samstagmorgen aufgrund von Schneeverwehungen auf dem Littauerberg ein Sondereinsatz erforderlich war.
 - Trotz schwierigen Bedingungen hat das STIL am Freitag zusätzlich die Abfallsammlung mit reduzierten Mitteln nahezu komplett durchgeführt. Auch die Leerung der Abfallkübel in den stark frequentierten Bereichen der Stadt wurde durchgehend sichergestellt. Gesamthaft erforderten die ersten beiden Tage von allen Mitarbeitenden einen zusätzlichen Effort. Sowohl die Schneeräumung wie auch die anderen Arbeiten bei Schnee sind körperlich und mental sehr anstrengend; dazu kommen die überdurchschnittlich langen Einsatzzeiten.
 - Am Sonntag wurde ein stark reduzierter Einsatz geleistet, um den meisten Mitarbeitenden eine Pause zu gewähren. Dieser Entscheid fiel vor dem Hintergrund der günstigen Wetterprognosen, welche in den folgenden Tagen starkes Tauwetter in Aussicht stellten.
 - Ab dem Montag wurde dort nachgearbeitet, wo Handlungsbedarf bestand. Obwohl der Schnee grossflächig und schnell schmolz, blieben einige Schneehaufen an neuralgischen Stellen unnötig lange, womöglich zu lange, liegen.

Gesetzliche Grundlagen und Auftrag

Die rechtliche Basis für den Winterdienst wird im kantonalen Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 755) unter § 81 Winterdienst geschaffen. Im Reglement über Bau und Unterhalt von Strassen vom 28. September 2000 (sRSL 6.3.2.1.1) wird dieses Thema wie folgt vertieft:

Art. 16 Winterdienst (§ 81 StrG)

¹ Der Stadtrat stellt den Routenplan für den Winterdienst aufgrund der Funktion und der Verkehrsbedeutung der Strasse sowie aufgrund der Anforderungen der Verkehrssicherheit auf.

² Der Stadtrat kann den Winterdienst einschränken oder ganz darauf verzichten, wenn die Funktion und die Verkehrsbedeutung der Strasse sowie die Anforderungen der Verkehrssicherheit dies zulassen.

³ Der Stadtrat legt die Verwendung von Auftaumitteln im Winterdienst im Routenverzeichnis nach § 36 Abs. 2 der Umweltschutzverordnung fest. **Es besteht kein Anspruch auf Schwarzräumung der Strassen.**

⁴ Die Stadt kann den Winterdienst auf Privatstrassen ganz oder teilweise selber ausführen, sofern ein öffentliches Interesse besteht.

Mit dem Winterdienstauftrag (Stadtratsbeschluss 1284 vom 20. Dezember 2006) hat der Stadtrat das Tiefbauamt beauftragt, auf öffentlichen Strassen und Fussgängerbereichen einen differenzierten Winterdienst durchzuführen und entsprechende Routenpläne aufgrund der Funktion und der Verkehrsbedeutung der Strassen sowie aufgrund der Anforderung der Verkehrssicherheit zu erstellen. Dabei sind die Schneeräumung sowie die Glatteisbekämpfung nach drei Dringlichkeitsstufen vorzunehmen; diese sind zugleich die Priorisierungen. Innerhalb der Dringlichkeitsstufen wird nicht weiter priorisiert, sondern die verfügbaren Mittel werden möglichst effizient eingesetzt. Für eine zusammenhängende Routenplanung kann es sinnvoll sein, dass einzelne Einsatzfahrzeuge unterschiedlich dringliche Strecken vermischt bedienen und so insgesamt schneller vorwärtskommen.

Dringlichkeitsstufe 1 (drei Stunden ab Ausrücken)

- Kantonsstrassen, Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
- öffentliche Strassen zu Bahnhöfen, Spitälern, Sanitätsposten, Polizei, Feuerwehr;
- wichtige Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln (vom Zentrum nach aussen, z. B. Umsteigeknoten und stark frequentierte Haltestellen);
- Steilstrassen;
- wichtige Fussgängerverbindungen, wichtige Radwege/-spuren (Velohaupttrouten) und Treppenanlagen;
- Fussgängerbereiche im Zentrum.

Dringlichkeitsstufe 2 (in den weiteren drei Stunden)

- Nebenstrassen, Quartierstrassen;
- wichtige öffentliche Parkplätze;
- Radwege/-spuren;
- Gehwege, Haltestellen;
- Fussgängerverbindungen;
- Treppenanlagen zu Schulhäusern.

Dringlichkeitsstufe 3 (in den nächsten sechs Stunden)

- alle übrigen öffentlichen Strassen und Verkehrsflächen;
- Privatstrassen und Privataufträge.

Grundsätzlich sind bei der Schneeräumung sowie bei der Glatteisbekämpfung die Fahrbahnen und Fussgängerbereiche nach Dringlichkeitsstufen zu räumen. Die zeitlichen Vorgaben sind nach Möglichkeit einzuhalten. Bei anhaltendem, schwerem Schneefall sind die Strassenflächen und Gehwege der Dringlichkeitsstufe 1 wiederholt zu räumen, diejenigen der Dringlichkeitsstufe 2 und 3 erst im Anschluss daran.

Die Umsetzung dieses Winterdienstauftrags ist im Winterdiensthandbuch festgelegt, das jährlich vor der Wintersaison überprüft und angepasst wird. So wurden beispielsweise im Jahr 2024 die bereits realisierten Velohaupttrouten mit den bestehenden Dringlichkeiten abgeglichen und wo immer möglich in die Dringlichkeitsstufe 1 integriert. Für Radspuren entlang von Strecken der Dringlichkeitsstufe 1 gilt, dass diese – sofern von der Pflugbreite her möglich – in einem Arbeitsgang erledigt werden. Dazu fahren teilweise zwei Fahrzeuge versetzt hintereinander. Derzeit laufen beim Tiefbauamt Digitalprojekte, die auch bei der Planung und Ausführung des Winterdienstauftrags nutzbringend sind.

Zu 1.: Räumungskonzept und Definition von Standardereignissen

Wie definiert das Strasseninspektorat ein «Standardereignis»?

Das Strasseninspektorat versteht unter einem «Standardereignis» ein Schneefallereignis, das statistisch maximal alle fünf bis zehn Jahre vorkommt. In der Stadt Luzern entspricht ein solches Ereignis in etwa 25 cm Neuschnee innerhalb von 24 Stunden.

Welche Notfallkonzepte existieren für aussergewöhnliche Schneefälle? Gibt es Pläne für die Organisation und Priorisierung der Räumung in den Folgetagen nach einem intensiven Schneefall?

Das Strasseninspektorat verfügt über ein umfangreiches Winterdiensthandbuch mit vorgegebenen Dringlichkeiten (Prioritäten) und Routen. Diese Grundlagen werden laufend überprüft und angepasst. Bei aussergewöhnlichen oder gar extremen Ereignissen gilt das Hauptaugenmerk den Notfall- und Versorgungsachsen. Zeichnet sich eine Gefährdung der Grundversorgung ab, so wird der Gemeindeführungsstab (GFS) aufgebildet. Dieser hat in Notlagen weitreichende Kompetenzen sowie die Möglichkeit, Hilfe von Bund und Kanton anzufordern. Der GFS könnte in einer Notlage beispielsweise Unterstützungsleistungen vom Zivilschutz verlangen; wobei der Zivilschutz nicht für die Schneebeseitigung ausgerüstet ist, jedoch Supportaufgaben übernehmen oder Personal für den Einsatz stellen könnte.

Grundsätzlich gilt: Das Räumen von grösseren Schneemassen erfordert Zeit. Bei noch grösseren Schneemengen braucht es entsprechend mehr Zeit. Zusätzlich spielen für Entscheide im Zusammenhang mit der Schneeräumung die Wetterprognosen für die folgenden Tage eine wichtige Rolle: Ist mit weiterem Schneefall zu rechnen oder damit, dass der Schnee rasch wieder schmilzt? Diese zwei Szenarien stellen eine gänzlich andere Ausgangslage dar.

Wie wird die Prioritätensetzung zwischen Strassen, Trottoirs und Velowegen geregelt? Warum wurden Trottoirs und Velowege in den Folgetagen nicht vollständig geräumt?

Die Prioritäten sind im Winterdienstauftrag des Stadtrates an das Tiefbauamt geregelt und in der Einleitung ausführlich beschrieben. Eine vollständige Räumung von Trottoirs und vor allem der Velowege bedingt mindestens teilweise ein Aufladen und Abführen des Schnees. Der Strasseninspektor hat gemeinsam mit den Einsatzleitern die Situation beurteilt. Der überwiegende Teil der Verkehrswege war nach den Haupteinsätzen gut befahr- und begehbar. Aufgrund der warmen Temperaturen und der damit einhergehenden Schneeschmelze wurde entschieden, die weiteren Aufwendungen gering zu halten und den Hauptfokus auf die stärker frequentierten Verkehrsräume zu legen.

Gibt es Überlegungen oder Planungen, den Bestand an Geräten und Fahrzeugen speziell für die Räumung von Trottoirs und Velowegen zu erweitern?

Die Stadt Luzern ist für Standardereignisse gut ausgerüstet. In den vergangenen Jahren wurden Einachs-schneepflüge mehrheitlich durch Kleintraktoren ersetzt, was eine grössere Effektivität bewirkt. Wenn diese Mittel bei einem ausserordentlichen Ereignis an ihre technischen Grenzen stossen oder nicht mehr ausreichen, müsste mit kleinen Schneefräsen und grösseren Schneetransporten operiert werden. Dies erachten die Verantwortlichen des STIL zum jetzigen Zeitpunkt als unverhältnismässig, weil diese Fräsen bei einem Standardereignis nicht benötigt werden und somit unnötig Kosten (Beschaffung, Betrieb, Unterhalt, Schulung von Mitarbeitenden) verursachen.

Wurde die Räumungssituation nach dem Schneefall evaluiert und falls ja, welche Lehren werden daraus gezogen?

Das Strasseninspektorat evaluiert jeden Winterdiensteinsatz, um im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses Fehler zu eliminieren und Optimierungspotenzial zu erkennen. Da es sich beim Schneefall vom 21./22. November 2024 um ein aussergewöhnliches Ereignis mit erheblichen Auswirkungen auf den öffentlichen Raum und den Verkehr handelte, hat zudem ein Debriefing mit der Umwelt- und Mobilitätsdirektion stattgefunden.

Im Hinblick auf den konkreten Ereignisfall werden die Räumung und die Prioritätensetzung bei den Bushaltestellen untereinander überprüft sowie mit den Meldungen der vbl abgeglichen; und die Einsatzmittel dazu werden angepasst. Im vergangenen November waren zwei Pneu-lader unterwegs. Stadtintern gibt es bei einem künftigen ähnlichen Ereignis das Potenzial, ein bis zwei zusätzliche

Maschinen aus weiteren Dienstleistungsbereichen zu aktivieren. Zudem könnte zeitgleich damit begonnen werden, den Schnee mindestens zu Teilen von den Bushaltestellen abzuführen.

Bei den Radwegen/-spuren werden die bedeutenden Routen nochmals genauer betrachtet und mit der Planung sowie den Erfahrungen des Bereichs Mobilität des Tiefbauamts abgeglichen. Es gab über Tage an einzelnen Punkten kleinere und grössere Schneehaufen, die nicht geräumt wurden und ein Sicherheitsrisiko darstellten. Als Massnahme wird ein Konzept für systematische Kontrollfahrten erarbeitet. Dieses wird auch bei kleineren Ereignissen eine positive Wirkung haben.

Zu 2.: Ressourcen und Kapazitäten

Welche personellen und materiellen Ressourcen stehen dem Strasseninspektorat zur Verfügung und wie flexibel können diese bei aussergewöhnlichen Schneefällen aufgestockt werden?

Grundsätzlich stehen die personellen und materiellen Ressourcen des Strasseninspektorats und von Stadtgrün (STG) zur Verfügung. Bei einem Standardereignis reichen die Ressourcen des Strasseninspektorats – erweitert um Fahrzeuge und Fahrzeugführende von STG – für die Bewältigung aus. Ist ausserordentlich viel Handarbeit zu leisten, können weitere Einsatzkräfte von STG aufgeboden werden.

Neben Personal und Geräten benötigt der Winterdienst auch genügend Auftaumittel. Das städtische Streusalzlager mit einer Kapazität von rund 1'200 Tonnen Losesalz (verteilt auf mehrere Standorte) ist genügend gross. Der mittlere jährliche Verbrauch von Losesalz über 20 Jahre beläuft sich auf rund 650 Tonnen. Zum Vergleich: Allein beim Ereignis vom 21. und 22. November 2024 sowie an den folgenden Tagen wurden in der Stadt Luzern rund 160 Tonnen Losesalz eingesetzt. Die Streumengen werden auf den Fahrzeugen elektronisch reguliert, so erfolgt der Streusalzeinsatz optimal.

Es wird nun geprüft, inwiefern die Ressourcen der Siedlungsentwässerung (SEN) zusätzlich noch ins Basisaufgebot integriert werden sollen. Eine wichtige Voraussetzung ist, dass die Fahrzeugführenden regelmässig die Möglichkeit erhalten, Einsätze zu fahren, damit sie mit den speziellen Anforderungen eines Schneepflugs (Breite und Platzbedarf beim Manövrieren usw.) vertraut sind und damit das Risiko von Schadensfällen im Zusammenhang mit den Einsätzen reduziert wird.

Gibt es die Möglichkeit, temporäre Zusatzkräfte oder private Dienstleister für aussergewöhnliche Schneefälle hinzuzuziehen?

In der Vergangenheit waren für den Winterdienst auch private Organisationen (Bauunternehmen) im Einsatz. Die Kosten für die Bereitschaft und das Vorhalten des Materials waren im Verhältnis zur effektiven Nutzung zu hoch, weshalb in den letzten Jahren diese Leistungen intern abgedeckt wurden. Eine Rückkehr zum vergangenen Modell steht derzeit nicht zur Diskussion. Ein spontanes Anfragen um Unterstützung ist jedoch weiterhin möglich.

Fahrzeugführerinnen und -führer, die ausschliesslich Fahrten für Kanalisations-, Strassenunterhalts- sowie Sammeldienste von Siedlungsabfällen vornehmen, sind vom Geltungsbereich der bundesrechtlichen Arbeits- und Ruhezeitvorschriften ausgenommen (Art. 2 Abs. 2 lit. g der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen [ARV 1] vom 19. Juni 1995 [SR 822.221]). Dies ist im Winterdienst ein wesentlicher Vorteil der stadinternen Arbeitskräfte.

Seit mehreren Jahren setzt die Stadt Luzern auf die eigenen Kräfte. Das vergangene Ereignis hat gezeigt, dass bei der Mobilisierung und der Logistik der zusätzlichen internen Kräfte (STG) noch Verbesserungspotenzial besteht. Dies wird bei der anstehenden Überarbeitung des Winterdiensthandbuchs mitberücksichtigt und bei Ereignisfällen umgesetzt.

Zu 3.: Sicherheitsrisiken/Gesundheitsrisiken

Wie wird bei der Entscheidung, Strassen Vorrang vor Trottoirs und Velowegen zu geben, das Risiko für schwächere Verkehrsteilnehmende wie ältere Menschen, Kinder oder mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt?

Der Winterdienst erfolgt nach der einleitend vorgestellten Prioritätenliste. In Kürze bedeutet dies: Die Grundversorgung hat Vorrang vor den Massentransportmitteln und diese wiederum vor individuellen Bedürfnissen. Schliesslich benötigt der Winterdienst selbst die Strassen, um die Einsatzmittel an ihren Bestimmungsort zu bringen und die Grundlogistik des Winterdiensts (z. B. die Versorgung mit Streusalz) zu gewährleisten. Die Strassen vorzuziehen, ist im ersten Schritt systemrelevant. Im zweiten Schritt kann das Risiko effektiv für die erwähnten Personengruppen reduziert werden.

Wie bewertet die Stadt Luzern die Kosten von Unfällen und Verletzungen, die durch ungenügende Räumarbeiten entstehen, im Vergleich zu den Kosten einer besseren Schneeräumung?

Für eine solche Bewertung fehlt weitgehend die Datengrundlage. Auf Nachfrage stellte das Luzerner Kantonsspital (LUKS) zwar fest, dass während und nach dem Schneefall die gemeldeten Sturzunfälle in der Notaufnahme zunahmten. Wo genau diese Unfälle stattfanden (z. B. Strasse, Gehweg oder privater Grund) und welche Personengruppen betroffen waren, wurde nicht erläutert. Bei einem Standardereignis werden die Velo- und Gehwege nach Prioritätenvorgabe zuverlässig und gut geräumt.

Die Stadt Luzern ersucht die Bevölkerung, ihre Eigenverantwortung wahrzunehmen, sich auf wetterbedingte Herausforderungen einzustellen und bei der Fortbewegung im Freien entsprechend anzupassen. Dazu gehören taugliche Kleidung und entsprechendes Schuhwerk, mit Winterreifen ausgerüstete Fahrzeuge, eine vorausschauende Planung der Termine (genügend Zeit) und allenfalls ausreichend Vorräte an Lebensmitteln oder Medikamenten. Zur Eigenverantwortung gehört im Weiteren auch, sich die Informationen zur Wetterentwicklung und zu den daraus entstehenden Wetterlagen (Hochwasser, Sturm, Starkregen, Eisregen, Schneefall usw.) anzueignen. Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz informiert hierzu z. B. über ALERTSWISS (www.alert.swiss). Die «Schneewalze» vom 21./22. November 2024 wurde medial und von den Wetterdiensten im Voraus angekündigt.

Zu 4.: Ökologische und wirtschaftliche Überlegungen

Welche Daten und Analysen stützen die Aussage, dass ein Abtransport des Schnees aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar sei? Wurden dabei die Kosten von Unfällen und Stürzen sowie die dadurch verursachten Belastungen für das Gesundheitssystem berücksichtigt?

Wie bereits in der Antwort auf Frage 3 erwähnt, fehlen verlässliche Datengrundlagen für eine derartige Analyse. Fest steht, dass die Schneetransporte viel Energie verbrauchen sowie Zeit und Geld kosten. Deshalb ist der Abtransport von Schnee lediglich punktuell vorgesehen. Nach Möglichkeit wird der Schnee lokal umgelagert, was jedoch lediglich sehr begrenzt geht. Solche Umlagerungen erfolgten auch beim Schneefallereignis vom November 2024.

Gibt es alternative Ansätze, die sowohl ökologisch als auch sicherheitstechnisch vertretbar sind, wie beispielsweise die Verlagerung von Schneehaufen in ungenutzte Flächen?

Das Strasseninspektorat versucht den Schnee dort zu deponieren, wo er möglichst wenig weitere Nutzungsbedürfnisse im öffentlichen Raum einschränkt. Grosse Spielräume sind dabei nicht vorhanden. Heute werden die öffentlichen Räume durch eine Vielzahl von Nutzungsbedürfnissen (motorisierter Individual-, Fuss- und Veloverkehr, Parkierungsflächen, Aufenthaltsflächen, Bäume, Grünelemente, Möblierung usw.) belegt. In der Regel fehlt es am erforderlichen Platz dazu, alle Bedürfnisse optimal zu erfüllen, und es werden Kompromisse angestrebt. Bäume und weitere «Grünelemente» vertragen salzbelasteten Schnee nur bedingt, und entsprechend stehen für die Schneedepots fast nur versiegelte Verkehrsflächen zur Verfügung. Frischer, unverschmutzter Schnee darf nach Rücksprache mit der Fischereiaufsicht in die Reuss geschüttet werden. Sobald der Schnee verschmutzt und mit Abfall belastet

ist, muss er an vorbestimmten Orten (z. B. Parkplätzen) gelagert werden. Das Schmelzwasser dieser Depots wird zum Schutz der Umwelt der Kläranlage zugeführt.

Generell ist heute der Lagerplatz für Schnee auf öffentlichem Grund ein äusserst knappes Gut. Dies gilt auch für den Schnee auf privaten Flächen. Teilweise wird der Schnee von Privatpersonen auf die Strassen geschoben, was zu einer zusätzlichen unerwünschten Herausforderung wird.

Die früher vorhandenen Flächen für den Schnee entlang der Strassenränder wurden laufend für mehrwertstiftende Zwecke umgenutzt (Baumreihen, Aufenthaltsqualität, Veloverkehr usw.). Diese Umnutzung steht mit rund 15 konfliktbelasteten zu 350 konfliktfreien Tagen (Tage mit Schnee im Vergleich zu Tagen ohne Schnee) pro Jahr in einem sehr guten Nutzenverhältnis. Es ergeben sich jedoch während der Schneetage Konflikte, welche die gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz aller Verkehrsteilnehmenden erforderlich machen.

Fazit

Für regelmässige Schneefallereignisse ist die Stadt Luzern sehr gut aufgestellt und vorbereitet. Trotz der aussergewöhnlichen Intensität konnte das Schneefallereignis vom 21. und 22. November 2024 insgesamt gut bewältigt werden. Es kam zu keinen nennenswerten sicherheitsrelevanten Unterbrüchen in der Ver- oder Entsorgung sowie den Sicherheitsdienstleistungen der Blaulichtorganisationen. In der Nachbetrachtung hat das Strasseninspektorat Optimierungspotenziale festgestellt und entsprechende Massnahmen bereits eingeleitet:

- An den Prioritäten des Winterdienstes wird im Grundsatz festgehalten. Innerhalb dieser Prioritäten wird die Gewichtung der einzelnen Elemente überprüft (z. B. Bushaltestellen, Velowege und Fussgängerbereiche mit starken Frequenzen sowie in der Nähe von Institutionen mit besonderen Bedürfnissen wie Altersheimen, Spitälern oder Betreuungsinstitutionen) und in der Einsatzplanung (Winterdiensthandbuch) noch besser berücksichtigt.
- Im Hinblick auf diese optimierte Einsatzplanung werden die vorhandenen Mittel neu disponiert und punktuell ergänzt (zusätzliche Maschinen, Fahrzeugführende und Personal aus weiteren Dienstleistungsbereichen) sowie deren Logistik optimiert.
- Für die Qualitätssicherung wird ein Konzept für systematische Kontrollfahrten erstellt, um die durchgängige Verfügbarkeit der Verkehrssysteme zu gewährleisten.

Mit diesen Massnahmen und der notwendigen Geduld lassen sich aus Sicht des STIL Standardereignisse noch besser und selbst aussergewöhnliche Ereignisse zufriedenstellend bewältigen. Laufende Digitalprojekte werden hierbei in den kommenden Jahren zusätzlich Unterstützung bieten. Zusätzlich zu dem, was die Stadt Luzern leisten muss, ist die Wahrnehmung von Eigenverantwortung zentral für die Bewältigung solcher Situationen.