

Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates zur
städtischen Volksabstimmung vom
15. November 2015

**Initiative
«Für einen
flüssigen Verkehr»**



**Stadt
Luzern**
Stadtrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. November 2015 können Sie über folgendes Geschäft abstimmen:

■ **Initiative «Für einen flüssigen Verkehr»**

Der Stadtrat freut sich, wenn Sie von Ihrem Stimmrecht Gebrauch machen.

Luzern, im Oktober 2015

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Stefan Roth
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Inhalt

■ Initiative «Für einen flüssigen Verkehr»	
Vorlage in Kürze	4
Ausgangslage	6
Initiative	6
Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	9
Argumente des Initiativkomitees	10
Stellungnahme des Stadtrates	12
Beschluss des Grossen Stadtrates	14
Stimmzettel (Muster)	15
Empfehlung an die Stimmberechtigten	15



Initiative «Für einen flüssigen Verkehr»

■ Vorlage in Kürze

Ein Initiativkomitee aus Kreisen der SVP hat die Volksinitiative «Für einen flüssigen Verkehr» lanciert. Das Initiativkomitee begründet die Volksinitiative damit, dass das Verkehrschaos in der Stadt Luzern seit vielen Jahren ein ständiges Ärgernis darstelle und viele Stadtteile zu den Hauptverkehrszeiten kaum mehr erreichbar seien. Die Initiative fordert, dass zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität insbesondere der öffentliche Verkehr (Bus und Bahn) und der Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) eine hohe Priorität erhalten sollen, dies aber ohne den motorisierten Individualverkehr weiter einzuschränken.

Auch der Stadtrat will den Verkehr verflüssigen. Er will die weitere urbane und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Luzern fördern, die dazu nötige zusätzliche Mobilität ermöglichen und gleichzeitig die Lebensqualität in der Stadt verbessern. Die Initiative erachtet er zur Erreichung dieser Ziele als kontraproduktiv.



Die Initiative fordert unter anderem, dass zur Erhöhung der Gesamtkapazität der motorisierte Individualverkehr nicht weiter eingeschränkt wird.

Die Initiative fordert Wachstum bei allen Verkehrsmitteln. Wenn aber der Autoverkehr zunimmt, führt das aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Innenstadt nicht zu weniger, sondern zu mehr Staus. Um den Verkehr zu verflüssigen und zusätzliche Mobilität zu ermöglichen, ist es aus Sicht des Stadtrates unabdingbar, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr zu fördern. Dies entspricht dem geltenden Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, das die Stimmberechtigten im September 2010 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 63 Prozent gutgeheissen haben. Die Initiative fordert verschiedene Anpassungen dieses Reglements.

Der Grosse Stadtrat hat die Initiative mit 31 zu 13 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt. Die Fraktionen der CVP, G/JG, GLP und SP/JUSO sprachen sich gegen, die SVP- und die FDP-Fraktion sprachen sich für die Initiative aus.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» abzulehnen.

Ausgangslage

Die Stadt Luzern setzt sich zum Ziel, auch in Zukunft für alle attraktiv und erreichbar zu sein. Dabei kommt dem Durchgangstiefbahnhof sowie dem Bypass mit der Spange Nord zentrale Bedeutung zu. Neben diesen langfristigen Lösungsansätzen braucht es aber auch Massnahmen, die sofort, und weitere Massnahmen, die mittelfristig greifen. Diese zeigt der Stadtrat in der Mobilitätsstrategie auf. Die Mobilitätsstrategie ist die Konkretisierung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität, dem die Stimmberechtigten im September 2010 zugestimmt haben.

Da die Stadt Luzern die Verkehrsprobleme aber nicht alleine lösen kann, hat sie mit dem Kanton, dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern entwickelt. In dieses Gesamtverkehrskonzept sind die Grundsätze der städtischen Mobilitätsstrategie eingeflossen, die der Grosse Stadtrat im Juni 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen hat und die mit dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm abgestimmt sind.

Mit der Umsetzung dieser Grundsätze soll zusätzliche Mobilität ermöglicht werden. Diese zusätzliche Mobilität kann aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Stadt und aus Sorge um die Lebensqualität nicht durch den Bau neuer Strassen bewerkstelligt werden. Deshalb

kommen die Stadt, der Kanton, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern zum Schluss, dass eine Mobilitätszunahme nur durch die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel erfolgen kann: Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr sollen gefördert und die dafür notwendigen Infrastrukturen ausgebaut werden. Gleichzeitig wird der motorisierte Individualverkehr zu Stosszeiten zwar leicht reduziert, damit wird aber auch gewährleistet, dass der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr fliesen kann.

Von den moderaten Massnahmen profitieren alle Verkehrsteilnehmenden: Wer Auto fährt, profitiert von deutlich weniger Staus auf den Hauptstrassen. Wer mit dem Bus unterwegs ist, kann sich auf den Fahrplan verlassen. Weniger Staus, weniger Hektik und flüssiger Verkehr erhöhen zudem die Verkehrssicherheit und reduzieren den Schleichverkehr durch die Quartiere. Davon profitiert die Quartierbevölkerung wie auch diejenigen Personen, die zu Fuss gehen oder mit dem Velo unterwegs sind.

Initiative

Die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» wurde am 16. Juni 2014 in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs bei der Stadtkanzlei mit 1019 gültigen Unterschriften eingereicht. Das Initiativkomitee aus Kreisen der SVP begründet die Volksinitiative damit, dass viele Stadtteile zu den Hauptverkehrszeiten kaum mehr erreichbar seien:

«Das Verkehrschaos in der Stadt Luzern ist seit vielen Jahren ein ständiges Ärgernis. Zu Stosszeiten sind viele Stadtteile kaum mehr erreichbar. Viele Verkehrsteilnehmer sehen sich deshalb genötigt, auf grossräumige Umfahrungen oder Schleichwege durch Quartierstrassen auszuweichen.»

Das Ziel des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt auf dem Niveau des Jahres 2010 zu begrenzen, erachten die Initiantinnen und Initianten als unrealistisch. Sie plädieren dafür, dass in einer sich entwickelnden Stadtregion Luzern auch Wachstum beim Verkehr möglich sein müsse. Viele Handwerker und Lieferanten seien auch aus beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen. Die Initiative wehrt sich zudem gegen den Abbau von Parkplätzen und gegen weitere Massnahmen wie Temporeduktionen oder Abbiegeverbote.

Die Initiative fordert, dass zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität insbesondere der öffentliche Verkehr (Bus und Bahn) und der Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) eine hohe Priorität erhalten sollen, dies aber ohne den motorisierten Individualverkehr weiter einzuschränken. Mit Parkmöglichkeiten am Stadtrand (Parkhäuser Musegg oder Metro) soll zudem der Such- und Durchgangsverkehr stark reduziert werden.

Die Initiantinnen und Initianten machen konkrete Vorschläge zur Umsetzung ihrer Anliegen. Sie schlagen vor, einzelne Artikel des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität zu ändern. Nachstehend wird das geltende Reglement den Vorschlägen der Initiantinnen und Initianten gegenübergestellt.

Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität	Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität
Aktuelle Fassung	Forderungen der Initiative
Art. 1 Gegenstand	Art. 1 Gegenstand Keine Veränderung
Art. 2 Vorgaben für die Verkehrsentwicklung ³ Die verschiedenen Nutzungsansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität. ⁴ Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten lässt sich den nachfolgenden Artikeln des Reglements entnehmen. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.	Art. 2 Vorgaben für die Verkehrsentwicklung ³ Die verschiedenen Nutzungsansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität, ohne dass damit die Gesamtmobilität eingeschränkt wird. ⁴ Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten lässt sich den nachfolgenden Artikeln des Reglements entnehmen. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Entwicklung und Erweiterung des Gesamtverkehrsvolumens.
Art. 3 Fuss- und Veloverkehr	Art. 3 Fuss- und Veloverkehr Keine Veränderung

Aktuelle Fassung	Forderungen der Initiative
<p>Art. 4 Öffentlicher Verkehr</p> <p>² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.</p>	<p>Art. 4 Öffentlicher Verkehr</p> <p>² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr so weit wie möglich priorisiert, ohne dass andere Verkehrsarten massgeblich eingeschränkt werden.</p>
<p>Art. 5 Motorisierter Individualverkehr</p> <p>¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p>² Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.</p> <p>³ Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen werden wo möglich entschleunigende Massnahmen ergriffen.</p>	<p>Art. 5 Motorisierter Individualverkehr</p> <p>¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrskapazität auf dem übergeordneten Strassennetz gewährleistet ist. Mehrverkehr wird sowohl durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt wie auch durch den gezielten Ausbau der Strassenkapazität. Netzausbauten dienen sowohl der Quartierschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs, aber auch der Erweiterung des Hochleistungsstrassennetzes.</p> <p>² Der Durchgangsverkehr wird wenn immer möglich vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und mit gezielten Ausbauten erhalten und erweitert.</p> <p>³ Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen und der Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs können verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen können entschleunigende Massnahmen ergriffen werden, ohne dass andere Verkehrsarten massgeblich eingeschränkt werden.</p>
<p>Art. 6 Ruhender Verkehr</p> <p>¹ Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.</p>	<p>Art. 6 Ruhender Verkehr</p> <p>¹ Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Parkplatzsuchverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über eine genügend grosse Anzahl Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.</p>
<p>Art. 7 Modalsplit</p> <p>¹ Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.</p>	<p>Art. 7 Modalsplit</p> <p>¹ Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht, ohne dass damit die Gesamtmobilität und der motorisierte Verkehr eingeschränkt werden.</p>
<p>Art. 8 Leitlinien Stadtverkehr</p>	<p>Art. 8 Leitlinien Stadtverkehr</p> <p>Keine Veränderung</p>

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Bei der Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat lehnte die Mehrheit des Parlaments die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» ab. Die Fraktionen der CVP, G/JG, GLP und SP/JUSO sprachen sich gegen, die SVP- und die FDP-Fraktion sprachen sich für die Initiative aus.

Die **CVP-Fraktion** bezeichnete die Initiative als Mogelpackung: Sie könne niemals halten, was sie verspreche. Der Verkehr lasse sich nicht verflüssigen, indem man noch mehr Autos in die Stadt einlasse. Bei den engen Platzverhältnissen werde es immer Konflikte geben, es brauche eine Priorisierung und eine bessere Organisation des Verkehrs. Anders als von den Initiantinnen und Initianten behauptet, werde der motorisierte Individualverkehr in der Stadt Luzern nicht dauernd reduziert, sondern gemäss geltendem Reglement auf heutigem Niveau gehalten. Ebenso unwahr sei, dass Parkplätze abgebaut würden. In den letzten Jahren sei das Gegenteil der Fall gewesen. Die CVP-Fraktion würde Initiativen oder Massnahmen zustimmen, die den Strassenverkehr verflüssigen. Das aber schaffe die Initiative nicht, deshalb sei sie abzulehnen.

Die **SP/JUSO-Fraktion** stellte fest, dass die SVP mit ihrer Initiative das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität angreife. Diesem hätten die Stimmberechtigten im Jahr 2010 zugestimmt. Das Vorgehen sei interessant, stünde doch sonst bei der SVP der Volkswille über allem. Die Initiative fordere Gleichberechtigung. Die SP/JUSO-Fraktion verstehe unter

Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden, dass alle den gleichen Anspruch auf öffentlichen Raum haben. Da jedes Auto unheimlich viel Platz braucht, sollte im Vergleich dazu Bussen, Fussgängerinnen und Velofahrern bedeutend mehr Raum zugebilligt werden. Bei den engen Platzverhältnissen in der Stadt müsse das Mobilitätswachstum mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr aufgefangen werden. Dies strebten richtigerweise das geltende Reglement und das Gesamtverkehrskonzept an. Die Initiative gefährde die erreichten Kompromisse in der Verkehrspolitik und sei daher abzulehnen.

Die **G/JG-Fraktion** sprach sich aus ähnlichen Gründen wie die SP gegen die Initiative aus. Die Initiative enthalte zwar sehr schöne Formulierungen, die vortäuschten, den Verkehr flüssiger zu machen. In Tat und Wahrheit handle es sich aber um eine Autoförderungsmassnahme, die nur mehr Stau produziere. Die G/JG-Fraktion hingegen wolle einen ökologischen und funktionierenden Verkehr. Dazu gäbe es auf dem engen Raum in Luzern nur eine Lösung: die Förderung flächeneffizienter Verkehrsarten wie ÖV, Velo- und Fussverkehr. All diese Fortbewegungsarten wolle die Initiative aber implizit einschränken. Die G/JG-Fraktion spricht sich klar gegen die Initiative aus. Beim geltenden Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität sei die Fraktion geteilter Meinung; dies weil das Reglement zu lasch sei und die Stadt noch viel mehr in die Veloförderung investieren müsse.

Die **FDP-Fraktion** teilte das Grundanliegen und die Stossrichtung der Initiative. In der Stadt entstünden neue Quartiere und es komme zu mehr Verkehr. Weil das geltende Reglement den motorisierten Individualverkehr plafoniere, führe eine Zunahme an einem Ort dazu, dass in allen

anderen Quartieren der Verkehr reduziert werden müsse. Das sei ein zu starres Korsett und der Entwicklung hinderlich. Unternehmen und Gewerbe in der Stadt müssten erreichbar sein. Umfahrungsstrassen oder Parkhäuser sollten realisiert werden können. Die Verkehrspolitik der Stadt sei zu einseitig und sähe nur den Veloverkehr als guten Verkehr an. Die FDP-Fraktion setze sich für ein lösungsorientiertes Nebeneinander aller Fortbewegungsarten ein. Mit einem Ja zur Initiative wolle die FDP-Fraktion ein politisches Zeichen für eine Verkehrspolitik setzen, die nicht einseitig den motorisierten Individualverkehr einschränke.

Die **GLP-Fraktion** betonte, dass der Verkehr zu Stosszeiten ein Ärgernis sei. Die Lösungen, die die Initiative vorschlage, gehen aber in eine völlig falsche Richtung: Die Initianten seien der Ansicht, die städtischen Verkehrsprobleme sollten durch mehr motorisierten Individualverkehr gelöst werden. Das Chaos, das man beseitigen wolle, sei so vorprogrammiert. Die Initiative verhindere Mobilität und sei daher wachstumshemmend und wirtschaftsfeindlich. Der motorisierte Berufsverkehr würde noch länger im Stau stehen, weil noch mehr motorisierter Freizeitverkehr entstehen würde. Zudem berücksichtige die Initiative wichtige Entwicklungen nicht: Immer mehr Menschen, die in der Stadt wohnen, hätten kein Auto. Um nicht eine Politik von gestern oder vorgestern zu betreiben, gelte es diesen Entwicklungen Rechnung zu tragen und die Initiative abzulehnen.

Die **SVP-Fraktion** führte aus, dass das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität auch von Bürgerlichen als Gegenvorschlag zur Städte-Initiative unterstützt wurde. Es habe sich nun aber

gezeigt, dass im Reglement eine unrealistische Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs festgeschrieben sei. Hier müsse nachgebessert werden; dies weil die Stadt wachse und sich das Mobilitätsbedürfnis wandle. Der Verkehr belastet die Bevölkerung stark. Abhilfe könne durch geringe Anpassungen des Reglements geschaffen werden. Dieses Vorgehen habe nichts mit der Missachtung des Volkswillens zu tun: 90 Prozent des Reglements blieben unverändert.

Luzern habe in Sachen Verkehr einen schlechten Ruf, das Verkehrschaos schade dem Wirtschaftsstandort. Unternehmen in der Stadt seien kaum mehr erreichbar, aber auch der Touristenstadt stünden die mangelnden Parkierungsmöglichkeiten schlecht an. Deshalb sei die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» zu unterstützen. Sie verlange die Aufhebung des Plafonds des motorisierten Individualverkehrs, die Umsetzung visionärer Projekte, den Bau von Parkhäusern, die Realisierung des Bypasses sowie die Förderung der Gesamtmobilität: des ÖV, des Langsamverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs.

Der Grosse Stadtrat hat die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» mit 31 zu 13 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Argumente des Initiativkomitees

- **Miteinander statt gegeneinander**
Das Verkehrschaos in der Stadt Luzern ist ein ständiges Ärgernis. Gemäss dem Amt für Statistik gibt es kein Thema, das die Bürger von Stadt und Kanton

Luzern mehr beschäftigt. Verantwortlich für die Verkehrsprobleme ist das Reglement für eine «nachhaltige» städtische Mobilität, wonach der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf den Stand im Jahr 2010 beschränkt werden soll. Um dies trotz massivem Bevölkerungswachstum zu erreichen, wurde der MIV immer weiter eingeschränkt. Es macht aber keinen Sinn, wenn das eine Verkehrsmittel gegen das andere ausgespielt wird, denn der Verkehr muss ganzheitlich betrachtet werden. Die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» verfolgt deshalb vier Ziele:

■ **Ziel 1: Vernünftiges Wachstum ermöglichen**

Jedes Jahr wachsen Stadt und Agglomeration um 1 800 Personen. In den neuen Stadtteilen Reussbühl und Littau werden in den kommenden Jahren Tausende neuer Wohnungen entstehen. Das aktuelle Reglement schreibt vor, dass der motorisierte Individualverkehr in der ganzen Stadt Luzern auf den Stand des Jahres 2010 beschränkt werden muss. Es ist aber eine Illusion zu glauben, dass alle Neuzuzüger nur noch ÖV und Langsamverkehr benutzen werden. Man darf vor dieser eigentlich gewünschten Entwicklung nicht den Kopf in den Sand stecken, sondern muss die Infrastruktur dem Wachstum anpassen. Ansonsten ist eine sinnvolle Stadtentwicklung für die kommende Generation kaum mehr möglich.

■ **Ziel 2: Neue Parkmöglichkeiten sichern den Wirtschaftsstandort Luzern**

Wegen des aktuellen Reglements werden immer mehr Parkplätze abgebaut, um damit den Anteil von ÖV und Langsamverkehr zu erhöhen. Visionäre Projekte wie die Parkhäuser Musegg und

Metro, die die Innenstadt vom Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr und den Cars entlasten könnten, dürfen gemäss dem aktuellen Reglement gar nicht gebaut werden. So unterstützt der Stadtrat das Parkhaus Musegg nur, wenn andernorts bis zu 600 Parkplätze abgebaut werden – ein Schildbürgerstreich.

Während in Ebikon die Mall of Switzerland mit 1 600 Parkplätzen gebaut wird, werden in der Stadt immer mehr Parkplätze abgebaut. Viele Läden und Unternehmen sind deshalb unmittelbar in ihrer Existenz bedroht. Alteingesessene Firmen verschwinden, und an ihre Stelle treten allenfalls Touristen-Shops oder Fast-Food-Läden. Lassen wir nicht zu, dass die Stadt Luzern zur Wohn- und Schlafstadt wird. Es muss eine ausreichende Anzahl Parkplätze ausserhalb des Stadtzentrums geschaffen werden, um die Strassen vom Suchverkehr zu entlasten und den Verkehr wann immer möglich noch vor der Innenstadt abzufangen.

■ **Ziel 3: Zukunftsgerichtete Projekte fördern**

Kanton und Bund planen grosse Projekte, um den mobilisierten Individualverkehr zu verbessern. Einerseits ist dies der Bypass, mit dem die Autobahn um die Stadt Luzern herum geführt wird, sodass die Stadtautobahn vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr entlastet wird. Andererseits sind dies die beiden Spangen Süd und Nord, die die städtischen Quartiere besser mit der Autobahn vernetzen und so für einen flüssigeren Verkehr sorgen. Allerdings betont der Stadtrat bei jeder Gelegenheit, dass man wegen des aktuellen Reglements nur hinter diesen Lösungen stehen könne, wenn es keinen Mehrverkehr gäbe. Die Tiefbahnhof-Diskussion hat es aber gezeigt: Wenn man von Bund und Kanton Geld will, muss man auch voll

hinter diesen Projekten stehen, sonst profitieren andere Regionen, die offener sind für eine massvolle Weiterentwicklung.

■ **Ziel 4: ÖV, Velo und MIV:**

Miteinander statt gegeneinander

Um dem erhöhten Mobilitätsbedürfnis und dem Bevölkerungswachstum Rechnung zu tragen, ist ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs unbedingt notwendig. Optimierungen und Ausbauten bei Schiene und Bus müssen weiterhin im Vordergrund stehen, um die wachsende Zahl der Pendler aufnehmen zu können.

Diese Ausbauten dürfen aber nicht einseitig zulasten des mobilisierten Individualverkehrs gehen. Denn auch dort muss ein massvolles Wachstum möglich sein. Nicht zuletzt, weil vor allem die Autofahrer wesentlich zur Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs beitragen. Sie finanzieren die Bahn durch hohe Abgaben auf Benzin und Diesel wesentlich mit, sie bezahlen Verkehrssteuern, um die Kantonsstrassen zu bezahlen, und nicht zuletzt hohe Parkgebühren, mit denen Investitionen für den Langsamverkehr wie die Velostation beim Bahnhof möglich werden.

■ **Grosse Unterstützung für die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr»**

Mit der Unterstützung der Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» sorgen Sie dafür, dass eine vernünftige massvolle Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer möglich sein wird. Dies ist notwendig, um unsere Stadt vorwärtszubringen und unsere Unternehmen zu stärken und damit Arbeitsplätze zu sichern. Dies haben auch viele andere erkannt. So unterstützen die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» unter anderem folgende Parteien und Organisationen: Wirtschaftsverband Stadt

Luzern, Luzern Hotels, TCS Sektion Waldstätte, ACS Sektion Luzern, Ob- und Nidwalden, SVP Stadt Luzern, FDP Stadt Luzern.

Stimmen deshalb auch Sie JA zur Initiative «Für einen flüssigen Verkehr»

Mehr Infos unter www.fluessiger-verkehr.ch

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat lehnt die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» ab. Er sieht insbesondere im geforderten Wachstum des motorisierten Individualverkehrs einen Widerspruch zur Zielsetzung, den Verkehr zu verflüssigen. Wenn nämlich der Autoverkehr zunimmt, führt das aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Innenstadt nicht zu weniger, sondern zu mehr Staus.

Der Stadtrat will, dass Luzern attraktiv und erreichbar bleibt. Er unterstützt und ergreift Massnahmen mit dem Ziel, den Verkehr zu verflüssigen. Er spricht sich klar für die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) und des Langsamverkehrs (Velo und Fussgänger) aus.

Die Initiative spricht sich gegen eine Begrenzung des Autoverkehrs auf dem Niveau von 2010 aus und fordert die Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel, «denn alle Verkehrsteilnehmer haben gleichermaßen das Recht auf einen dem Wachstum angepassten Ausbau». Autos brauchen für den Transport derselben Anzahl Menschen ungleich mehr Platz als Busse und Velos. Würde der Autoverkehr im gleichen Mass gefördert wie die anderen Verkehrsmittel, müssten in der Innenstadt breitere oder mehr Strassen gebaut

werden, was aufgrund der engen Platzverhältnisse unrealistisch ist. Die Umsetzung dieser Initiativforderung führt also nicht zur angestrebten Verflüssigung des Verkehrs, sondern zu einer blockierten Situation.

Es ist aus Sicht des Stadtrates unabdingbar, dass das geltende Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität konsequent umgesetzt wird. Die Initiantinnen und Initianten wollen dieses Reglement in zentralen Punkten, insbesondere bei der Massnahme zur Begrenzung des Autoverkehrs auf dem Niveau von 2010, abändern. Nur wenn der Autoverkehr aber auf dem Niveau von 2010 gehalten wird, ist es möglich, die nötigen Flächen für den öffentlichen sowie für den Fuss- und den Veloverkehr zur Verfügung zu stellen und zu garantieren, dass der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr die Innenstadt zuverlässig erreichen kann. Eine Mobilitätszunahme bezogen auf die ganze Stadt ist unter den gegebenen Umständen nur durch die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Bus-, Velo- oder Fussverkehr möglich.

Der Stadtrat will aus den genannten Gründen am Reglement festhalten, das die Stimmberechtigten im September 2010 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 63 Prozent gutgeheissen haben. Aufgrund des Reglements wurde die städtische Mobilitätsstrategie entwickelt. Die Mobilitätsstrategie, die der Grosse Stadtrat im Juni 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, zeigt, wie Luzern auch in Zukunft attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar bleibt. Sie ist mit den kantonalen Grundlagen für die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm abgestimmt.

Der Stadtrat ist sich der grossen Bedeutung des Autoverkehrs für die Stadt Luzern bewusst. Deshalb unterstützt er auch das Projekt Bypass mit Spange Nord als eine der Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms und der städtischen Mobilitätsstrategie. Der Stadtrat begrüsst zudem die Weiterbearbeitung und Realisierung des Projekts Parkhaus Musegg und ist bereit, es im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen. Diese Projekte können allerdings nur dann realisiert werden, wenn dadurch auf dem Strassennetz der Stadt Luzern insgesamt nicht mehr Verkehr erzeugt wird. Diese Forderung leitet der Stadtrat nicht nur aus dem Reglement, sondern aus der Erkenntnis ab, dass mehr Autoverkehr auch mehr Staus und damit weniger flüssigen Verkehr und insgesamt weniger Mobilität bedeuten würde.

Die Projekte Bypass mit Spange Nord und Parkhaus Musegg werden erst längerfristig realisiert werden können. Insbesondere der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr soll aber bereits kurz- bis mittelfristig bessere Bedingungen erhalten. Der Stadtrat setzt dazu auf das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, das er zusammen mit dem Kanton Luzern, LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern erarbeitet hat. Durch eine massvolle Einschränkung des Autoverkehrs zu den Hauptverkehrszeiten um fünf Prozent soll der Verkehr auf den Hauptstrassen flüssiger gemacht werden. Davon profitieren diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. Zudem wird die Voraussetzung geschaffen, den öffentlichen Verkehr mit möglichst geringen Behinderungen zirkulieren zu lassen. Dadurch können mehr Leute die Innenstadt erreichen, was insbesondere für den Wirtschaftsstandort von grosser Bedeutung ist.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 16 vom 3. Juni 2015 betreffend

■ **Initiative «Für einen flüssigen Verkehr»,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» wird abgelehnt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 24. September 2015

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Laura Grüter Bachmann
Ratspräsidentin

Toni Göpfert
Stadtschreiber



**Stadt
Luzern**

Stimmzettel

für die Abstimmung
vom 15. November 2015

<p>Wollen Sie die Initiative Für einen flüssigen Verkehr annehmen?</p> <p>MUSTER</p>	<p>Antwort</p> <p>.....</p>
---	-----------------------------

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» abzulehnen.



Fotos: Franca Pedrazzetti