



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 3. Juni 2015 (StB 350)

B+A 16/2015

Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“

**Die Initiative wurde von den
Stimmberechtigten
am 15. November 2015
abgelehnt.**

**Die Initiative wurde
anlässlich Ratssitzung vom
24. September 2015
abgelehnt.**

Bezug zur Gesamtplanung 2015–2019

Leitsatz Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- sich auf ihren jeweiligen Märkten erfolgreich und verantwortungsvoll zu behaupten,
- der Luzerner Bevölkerung und Gästen qualitativ hochstehende Produkte und Dienstleistungen zu offerieren,
- attraktive Arbeitsplätze anzubieten,
- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV 36 Prozent, ÖV 47 Prozent, Fussverkehr 11 Prozent, Velo 4 Prozent, übrige 2 Prozent.

Verkehr

Fünfjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV 41 Prozent, ÖV 45 Prozent, Velo 2 Prozent, zu Fuss 9 Prozent, übrige 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV 36 Prozent, ÖV 47 Prozent, Velo 4 Prozent, zu Fuss 11 Prozent und übrige 2 Prozent.

Fünfjahresziel 6.2 Die Verkehrssicherheitsanalyse zeigt auf, wo die Unfallschwerpunkte sind und in welcher Reihenfolge sie zu sanieren sind. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2020 unter 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken.

Fünfjahresziel 6.3 Der zügige Ausbau des Bahnknotens Luzern zu einem Durchgangstiefbahnhof ist gesichert. Die Finanzierung ist sichergestellt, und das Plan-genehmigungsverfahren ist eingeleitet. Das Konzept AggloMobil due ist bis 2020 auf Stadtgebiet umgesetzt.

Fünfjahresziel 6.4 Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist mit einem gesamtstädtischen Konzept definiert und liegt dem Parlament vor; erste Massnahmen sind umgesetzt. In der Innenstadt sind Bahnhofstrasse, Grendel und Hirschmattquartier aufgewertet.

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die „Stadt der kurzen Wege“ erreicht.

Übersicht

Am 19. April 2014 hat ein Initiativkomitee, welches sich aus Kreisen der SVP rekrutiert, 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.

In der Volksabstimmung vom 26. September 2010 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern das „Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität“ mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 63 Prozent gutgeheissen. Dem damit verbundenen Auftrag zur Erarbeitung von Leitlinien zum Verkehr ist der Stadtrat mit der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern nachgekommen, welche durch den Grosse Stadtrat am 5. Juni 2014 beschlossen wurde.

Der Stadtrat will eine weitere urbane und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Luzern. Aus diesem Grund ist er auch bestrebt, zusätzliche Mobilität zur Innenstadt zu ermöglichen. Gleichzeitig will er aber auch die Lebensqualität unserer Stadt sowohl für die eigene Bevölkerung als auch für die Gäste erhalten und speziell in der Innenstadt verbessern. Eine Erweiterung der Flächen für den strassengebundenen Verkehr ist in der Innenstadt in den nächsten Jahren nicht möglich. Deshalb kommt der Stadtrat zum Schluss, dass eine Mobilitätszunahme nur durch die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel erfolgen kann.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) seine Berechtigung und Bedeutung für die Stadt Luzern hat. Daher ist das Projekt Bypass mit Spange Nord auch weiterhin Bestandteil der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Das Projekt wird aber erst längerfristig realisiert werden können. Weil der Stadtrat um die Bedeutung des MIV, insbesondere des wirtschaftlich notwendigen MIV, weiss, soll dieser aber bereits kurz- bis mittelfristig bessere Bedingungen erhalten. Zur Verflüssigung des Verkehrs verfolgt der Stadtrat konsequent die bisherige, nachhaltige Mobilitätspolitik auf der Grundlage des Reglements. Der Stadtrat hat in seiner Mobilitätsstrategie den Gesamtzusammenhang aufgezeigt. Er ist überzeugt, dass durch die Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln ein insgesamt flüssigerer Verkehr ermöglicht wird. Diese Stossrichtung stimmt mit dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und der „Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität“ der Städtekonferenz Mobilität überein.

Auch wenn die Zielsetzung der Verflüssigung des Verkehrs grundsätzlich unbestritten ist, sieht der Stadtrat durch die Umsetzung der Initiative die Gefahr einer blockierten Situation. Mit einer Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs auf dem begrenzten Strassenraum ist insgesamt keine Mobilitätsentwicklung zu erwarten, die eine urbane und wirtschaftliche Weiterentwicklung der Stadt Luzern ermöglichen wird. Aus diesem Grund lehnt der Stadtrat die Forderungen der Initiantinnen und Initianten und damit auch die Initiative ab.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Die Initiative	6
1.1 Materielles	6
1.2 Rechtliches	6
2 Anträge der Initiative	7
3 Grundlagen der städtischen Mobilitätspolitik	9
3.1 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität	9
3.2 Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern	10
3.3 Gesamtverkehrskonzept (GVK) Agglomerationszentrum Luzern	11
4 Mobilität Stadt Luzern	12
4.1 Verkehrsentwicklung	12
4.2 Parkplatzangebot	13
4.3 Verfügbare Strassenfläche	13
4.4 Temporeduktionen und Abbiegeverbote	14
4.5 Verzicht auf Einschränkung des MIV	14
5 Beurteilung einzelner Reglementsanpassungen	15
5.1 Art. 4 Öffentlicher Verkehr, Abs. 2	15
5.2 Art. 5 Motorisierter Individualverkehr, Abs. 1	15
5.3 Art. 6 Ruhender Verkehr, Abs. 1	16
5.4 Art. 7 Modalsplit, Abs. 1	16
6 Stellungnahme des Stadtrates	16
7 Antrag	18
 Anhang	
Initiativtext	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Die Initiative

1.1 Materielles

Am 19. April 2014 hat ein Initiativkomitee, welches sich aus Kreisen der SVP rekrutiert, 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. Mit Parkmöglichkeiten am Stadtrand (Parkhäuser Musegg oder Metro) soll zudem der Such- und Durchgangsverkehr stark reduziert werden.

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangt die Initiative eine Änderung der Artikel 2 sowie 4 bis 7 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010. Die detaillierten Ausführungen der Initiantinnen und Initianten sowie die konkreten Änderungsanträge für die einzelnen Reglementsartikel sind in Kapitel 2 aufgeführt.

1.2 Rechtliches

Gemäss § 141 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 lit. k des Stimmrechtsgesetzes bzw. § 39 des Gemeindegesetzes stellt der Stadtrat aufgrund der eingereichten Unterschriftenlisten ohne Verzug durch Entscheid fest, ob das Volksbegehren zustande gekommen ist. Ein Volksbegehren kommt zustande, wenn innert der Sammlungsfrist Unterschriftenlisten eingereicht werden, welche die vorgeschriebene Mindestzahl gültiger Unterschriften enthalten (§ 142 Stimmrechtsgesetz). Nach Art. 7 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO) erfordert das Zustandekommen einer Initiative die gültigen Unterschriften von 800 Stimmberechtigten.

Die Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ wurde am 16. Juni 2014 bei der Stadtkanzlei mit 1'082 Unterschriften, wovon 1'019 gültig und 63 ungültig, eingereicht. Der Stadtrat hat mit Erwahrungsentscheid vom 18. Juni 2014 (StB 442) das Zustandekommen des Volksbegehrens festgestellt.

Gemäss § 39 Abs. 2 Gemeindegesetz bzw. Art. 8 GO überweist der Stadtrat seinen Bericht und Antrag zu einer zustande gekommenen Initiative innert 12 Monaten seit Einreichung dem Grossen Stadtrat. Innert dieser Frist unterbreitet der Stadtrat dem Grossen Stadtrat den vorliegenden Bericht und Antrag und beantragt, die Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ für gültig zu erklären.

Nach § 145 des kantonalen Stimmrechtsgesetzes ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Gemäss Art. 6 Abs. 1 GO kann durch eine Initiative die Abstimmung über einen rechtsetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangt werden, die dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegen.

Die eingereichte Initiative verlangt eine Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität, welches einen rechtsetzenden Erlass darstellt. Somit sind die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt, und die Initiative ist nicht rechtswidrig. Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten ist offensichtlich auch nicht undurchführbar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ gültig ist.

2 Anträge der Initiative

Das Initiativkomitee spricht sich mit nachfolgenden Ausführungen gegen eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs auf dem Niveau von 2010, gegen den Abbau von Parkplätzen und gegen weitere Massnahmen wie Temporeduktionen oder Abbiegeverbote aus:

„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.

Heute ist es das erklärte Ziel der Stadtregierung, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt auf dem Niveau des Jahres 2010 (!) zu begrenzen. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass allein die Stadtregion Luzern jedes Jahr um etwa 1'800 Personen wächst. Ein entsprechendes Wachstum muss deshalb auch beim Verkehr möglich sein. Denn viele, wie zum Beispiel Handwerker und Lieferanten, sind auch aus beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen.

Der erhebliche Rückbau von Parkplätzen (allein in den letzten Monaten über 100 Parkplätze), die Verkleinerung der Strassenfläche (Strassen nur noch einspurig befahrbar) und verschiedene weitere Massnahmen (Temporeduktionen und Abbiegeverbote) führen dazu, dass der ständig wachsende Verkehr nicht mehr aufgenommen werden kann. Unsere 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.

Es kann nicht Sinn einer nachhaltigen Politik sein, einzelne Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, denn alle Verkehrsteilnehmer haben gleichermaßen das Recht auf einen dem Wachstum angepassten Ausbau.“

Die Initiantinnen und Initianten machen konkrete Vorschläge, wie die einzelnen Artikel des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität geändert werden sollen. Nachstehend werden die aus der Sicht der Initiantinnen und Initianten zu ändernden Artikel der aktuellen Fassung des Reglements gegenübergestellt.

Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität Aktuelle Fassung	Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität 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
Art. 4 Öffentlicher Verkehr ² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.	Art. 4 Öffentlicher Verkehr 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.
Art. 5 Motorisierter Individualverkehr ¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrslast auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartiererschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs. ² Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten. 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.	Art. 5 Motorisierter Individualverkehr 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 Quartiererschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs, aber auch der Erweiterung des Hochleistungsstrassennetzes. ² Der Durchgangsverkehr wird wenn immer möglich vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und mit gezielten Ausbauten erhalten und erweitert. 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.
Art. 6 Ruhender Verkehr ¹ Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den	Art. 6 Ruhender Verkehr ¹ Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Parkplatzsuchverkehrs 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.	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.
Art. 7 Modalsplit 1 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.	Art. 7 Modalsplit 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.
Art. 8 Leitlinien Stadtverkehr	Art. 8 Leitlinien Stadtverkehr Keine Veränderung

3 Grundlagen der städtischen Mobilitätspolitik

3.1 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

Im Jahr 2008 lancierte der Verein „UmverkehR“, unterstützt von Pro Velo, Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz und dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) die „Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)“. Die Förderung von öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr war bereits damals in der Stadt Luzern seit Jahren erklärtes Ziel des Stadtrates. Die Grundsätze dieser Verkehrspolitik wurden 2001 in den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung formuliert und bildeten die Grundlage des Agglomerationsprogramms und des kantonalen Richtplans. Auch im Rahmen seines Aktionsplans Luftreinhaltung und Klimaschutz hat der Stadtrat 2008 die verstärkte Förderung des Velos und des öffentlichen Verkehrs beschlossen.

Die sogenannte „Städte-Initiative“ wurde nicht nur in Luzern eingereicht, sondern zeitgleich auch in den Städten Basel, St. Gallen, Winterthur und Zürich mit teilweise abweichenden Forderungen. Im Rahmen der Koordination des Vorgehens unter den genannten Städten wurde Anfang 2010 unter dem Begriff „Stadtverkehr, Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität“ eine gemeinsame Haltung zu Mobilitätsfragen in städtischen Räumen erarbeitet und unterzeichnet. In der Zwischenzeit haben sich mehr als 50 Städte und Gemeinden mit ihrer Unterschrift zu dieser Charta bekannt. Die Charta umreisst die verkehrspolitischen Zielsetzungen der unterzeichneten Städte und bildet die Grundlage für die Aktivitäten der Städtekonferenz Mobilität des Städteverbands.

Vor dem Hintergrund, dass der Stadtrat die von der Städteinitiative in Luzern geforderte Zielsetzung in Form einer quantifizierten Veränderung der Anteile der verschiedenen Verkehrsrarten als unrealistisch erachtete, liess er einen Gegenvorschlag zur Initiative in Form eines Reglements ausarbeiten. Dieses „Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität“ lehnt sich stark an den Text der „Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität“ der Städtekonferenz Mobilität an. Es verpflichtet den Stadtrat, dafür zu sorgen, dass der aus der Siedlungsentwicklung entstehende Mehrverkehr umweltfreundlich mit dem öffentlichen Verkehr, dem

Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt wird und dass der motorisierte Individualverkehr nicht über das Ausmass von 2010 ansteigt. Neben diesen grundsätzlichen Überlegungen erteilt es den Auftrag an den Stadtrat, Leitlinien zum Verkehr in der Stadt Luzern zu erarbeiten und diese dem Stadtparlament zur Kenntnis zu bringen.

In der Volksabstimmung vom 26. September 2010 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 63 Prozent gutgeheissen. Dem Auftrag zur Erarbeitung von Leitlinien zum Verkehr ist der Stadtrat mit der Formulierung der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern nachgekommen, welche vom Grossen Stadtrat am 5. Juni 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

3.2 Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern

Schlüsselmassnahmen für die zukünftige Bewältigung der Mobilitätsnachfrage in der Stadt Luzern sind der Durchgangstiefbahnhof sowie der Bypass mit den Spangen Nord und Süd. Diese werden aber frühestens ab 2035 zur Verfügung stehen. Da nicht bis zu diesem Zeitpunkt zugewartet werden kann, zeigt der Stadtrat in der Mobilitätsstrategie auf, wie die steigende Mobilitätsnachfrage kurz- und mittelfristig bewältigt werden kann.

Die Stadt Luzern setzt sich zum Ziel, auch in Zukunft für alle attraktiv und erreichbar zu sein. Diese Zielsetzung steht deshalb auch über der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. In der Stadt Luzern mit ihren engen Grenzen werden in den nächsten Jahrzehnten kaum neue Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Damit die Innenstadt für alle zuverlässig und sicher erreichbar ist, will der Stadtrat auf den vorhandenen Verkehrsflächen zusätzliche Mobilitätskapazitäten bereitstellen, indem die Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten verlagert wird. Der Stadtrat fördert dazu den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr und baut die dafür notwendigen Infrastrukturen aus. Gleichzeitig wird die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit, damit der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr die Innenstadt zuverlässig erreichen kann. Nur mit dieser Verlagerung können die täglichen Verkehrsüberlastungen zu den Hauptverkehrszeiten in den kommenden Jahren vermieden werden.

Die Mobilitätsstrategie ist mit den kantonalen Grundlagen für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wie dem kantonalen Richtplan 2009 oder dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation abgestimmt und berücksichtigt auch die Zielsetzungen des öV-Berichtes und des öV-Konzepts AggloMobil des Verkehrsverbunds Luzern. Die Mobilitätsstrategie stellt zudem sicher, dass die Massnahmen mit den jeweiligen Partnern abgestimmt sind. Als wichtigste Partner auf dem Gebiet der Stadt Luzern sind der Kanton, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern zu nennen.

Die Mobilitätsstrategie umfasst sechs Teilstrategien in den Bereichen Mobilitätsverhalten, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr sowie öffentlicher Raum. Die Mobilitätsstrategie stellt die in diesen Teilstrategien enthaltenen Massnahmen in einen sorgfältig geplanten Zusammenhang und bündelt sie so, dass sie zeitlich, örtlich und in ihrer Wirkungsweise aufeinander abgestimmt sind. Eine der zentralen Massnahmen der Mobilitätsstrategie stellt das Gesamtverkehrskonzept (GVK) dar.

3.3 Gesamtverkehrskonzept (GVK) Agglomerationszentrum Luzern

Das Gesamtverkehrskonzept ist ein Gemeinschaftsprojekt von Kanton Luzern, Stadt Luzern, Verkehrsverbund Luzern und LuzernPlus. Das Konzept zeigt auf, wie die Staus in den Hauptverkehrszeiten reduziert und die erwartete Zunahme der Mobilität bis 2020 bewältigt werden kann.

Die Ausgangslage: Während über 20 Stunden am Tag fliesst der Verkehr in der Luzerner Innenstadt mehr oder weniger problemlos. In den Hauptverkehrszeiten zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 17 und 19 Uhr gibt es aber regelmässig Staus. Die Folge davon ist, dass die Stadt Luzern nicht mehr zuverlässig erreichbar ist. Der Schleichverkehr durch die Quartiere beeinträchtigt zudem die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit. Hinzu kommt, dass Stadt und Kanton Luzern damit rechnen, dass die Mobilität bis 2030 um rund 30 Prozent zunehmen wird. Die grossen Schlüsselprojekte Bypass und Tiefbahnhof stehen kaum vor 2030 zur Verfügung.

Das Gesamtverkehrskonzept setzt an bei der Erkenntnis, dass in den nächsten Jahren in der Innenstadt von Luzern keine zusätzlichen Strassen gebaut werden können, dass zusätzliche Mobilität aber ermöglicht werden soll, um die wirtschaftliche Entwicklung des Zentrums der Region Luzern nicht zu verunmöglichen. Das Gesamtverkehrskonzept setzt deshalb auf die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, welche auch im kantonalen Richtplan stipuliert ist. Busse können auf der gleichen Fläche deutlich mehr Menschen transportieren als Autos. Um das Umsteigen derjenigen, die nicht auf das Auto angewiesen sind, zu fördern, soll der Busverkehr ausgebaut und wo immer möglich bevorzugt werden. Verkehrsmodelle zeigen, dass der Verkehr auch zu den Hauptverkehrszeiten fließen kann, wenn 5 Prozent weniger Autos auf den Hauptstrassen sind. Um dies zu erreichen, sieht das Konzept vor, weitere Zufahrten zu den Hauptstrassen zu dosieren. Dies ist lediglich zu den Hauptverkehrszeiten, also morgens zwischen 7 und 8 Uhr und abends zwischen 17 und 19 Uhr, notwendig. Die Projektverantwortlichen sind überzeugt, dass mit diesen moderaten Massnahmen die Staus zu den Hauptverkehrszeiten deutlich reduziert werden können. Davon 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 Personen, die zu Fuss gehen oder mit dem Velo unterwegs sind.

Die Projektpartner diskutieren das Gesamtverkehrskonzept vorerst mit den interessierten Verbänden und Organisationen entscheiden im Herbst 2015, welche konkreten Massnahmen dazu umgesetzt werden sollen.

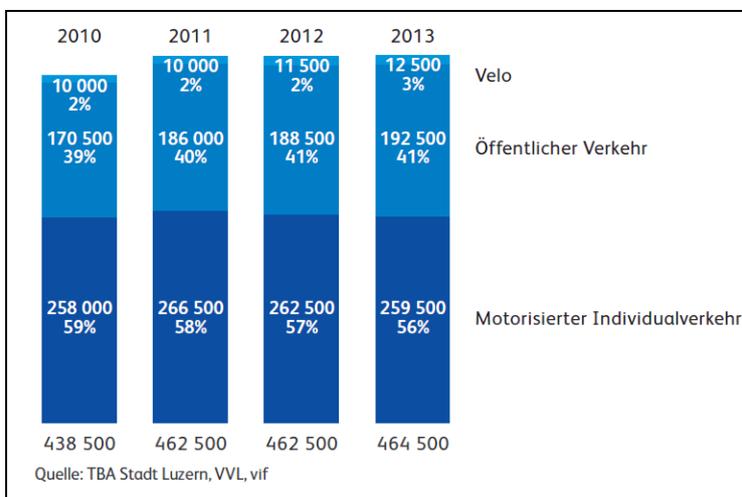
4 Mobilität Stadt Luzern

Die Beurteilung der Mobilitätssituation wird häufig durch die individuelle, subjektive Wahrnehmung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden beeinflusst. Um die Diskussion der Mobilitätsfragen im Zusammenhang mit der Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ möglichst objektiv führen zu können, werden in diesem Kapitel die Ausführungen der Initiantinnen und Initianten so weit als möglich mit Zahlen und Fakten zu den entsprechenden Themen ergänzt und kommentiert.

4.1 Verkehrsentwicklung

Aussage der Initiantinnen und Initianten:

„Heute ist es das erklärte Ziel der Stadtregierung, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt auf dem Niveau des Jahres 2010 (!) zu begrenzen. Dabei wird ausser Acht gelassen, dass allein die Stadtregion Luzern jedes Jahr um etwa 1800 Personen wächst. Ein entsprechendes Wachstum muss deshalb auch beim Verkehr möglich sein.“



Verkehrsaufkommen am Innenstadtkordon Luzern

Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2013, Verfasser: Stadt Luzern, Kanton Luzern und Verkehrsverbund Luzern

Bei der Verkehrsentwicklung in der Innenstadt lässt sich feststellen, dass die Tageswerte beim MIV in den letzten Jahren leicht rückläufig sind, wohingegen beim öffentlichen Verkehr und beim Veloverkehr eine Zunahme zu verzeichnen ist. In Verbindung mit der Tatsache, dass auch der Anteil an autofreien Haushalten in der Stadt Luzern im Zeitverlauf zunehmend ist (gemäss Mikrozensus betrug er 2010 42 Prozent), ist durch das Wachstum der städtischen Bevölkerung nicht zwingend von einer höheren Nachfrage an MIV-Kapazitäten auszugehen.

4.2 Parkplatzangebot

Aussage der Initiantinnen und Initianten:

„Der erhebliche Rückbau von Parkplätzen (allein in den letzten Monaten über 100 Parkplätze), [...] führen dazu, dass der ständig wachsende Verkehr nicht mehr aufgenommen werden kann.“

In der Stadt Luzern sind ungefähr 64'000 Parkplätze vorhanden. Davon werden gut 70 Prozent privat genutzt. Mangels verfügbarer Zahlenreihen aus dem Stadtteil Littau beschränken sich die nachfolgenden Vergleiche auf das „alte“ Stadtgebiet vor 2010.

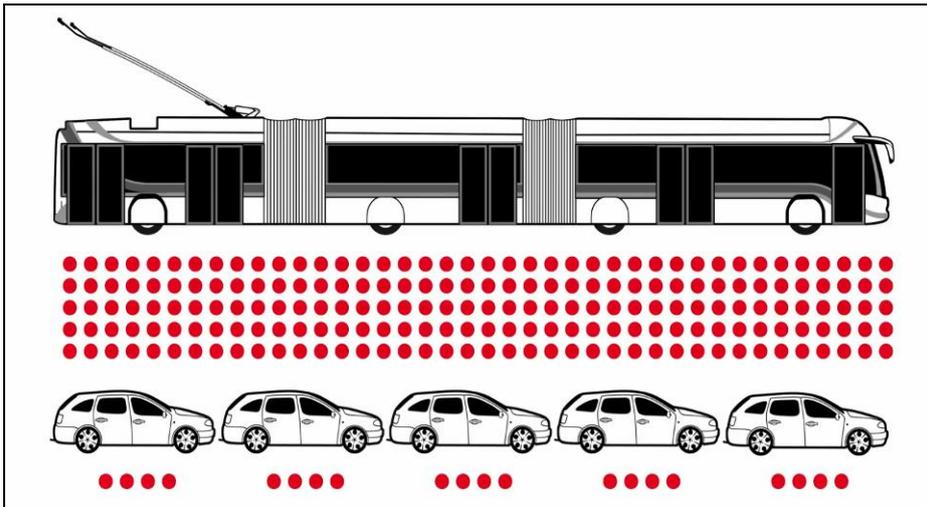
Es zeigt sich, dass in der Stadt Luzern die totale Anzahl an Parkplätzen seit 1996 stetig zugenommen hat. Sowohl bei den öffentlichen Parkplätzen ist eine Erhöhung um 5 Prozent wie auch insbesondere bei den privaten Parkplätzen eine Steigerung um 24 Prozent zu beobachten. Betrachtet man nur den Zeithorizont der vergangenen 5 Jahre, ist bei den öffentlichen Parkplätzen eine leichte Abnahme um knapp 1 Prozent zu verzeichnen, während die Anzahl privater Parkplätze auch seit 2010 nach wie vor um 6 Prozent zugenommen hat. In der Innenstadt von Luzern zeigt sich ein ähnliches Bild: Im Vergleich zu 1996 besteht heute insgesamt ein grösseres Parkplatzangebot. In den vergangenen 5 Jahren haben jedoch nur noch die privaten Parkplätze leicht zugenommen.

4.3 Verfügbare Strassenfläche

Aussage der Initiantinnen und Initianten:

„ [...] die Verkleinerung der Strassenfläche (Strassen nur noch einspurig befahrbar) und [...] führen dazu, dass der ständig wachsende Verkehr nicht mehr aufgenommen werden kann.“

Die Länge des Strassennetzes der Stadt Luzern beträgt knapp 240 km. Knapp die Hälfte davon sind Gemeindestrassen (1.–3. Klasse), je ungefähr 20 Prozent machen Privat- und Güterstrassen aus, gut 10 Prozent sind Kantonsstrassen. Unbestritten ist dabei die Tatsache, dass der für den Verkehr zur Verfügung stehende Platz im innerstädtischen Raum begrenzt ist und in den nächsten Jahren nicht massgeblich ausgebaut werden kann. Vor diesem Hintergrund kommt der Flächeneffizienz in der Verkehrsplanung eine zentrale Bedeutung zu. Konkret lässt sich dies an einem Beispiel zeigen, indem 25 Meter Strassenfläche entweder bis zu 200 Personen in einem Doppelgelenk-Trolleybus oder 20 Personen in einem Privatauto (5 Autos à 4 Personen) Platz bieten.



4.4 Temporeduktionen und Abbiegeverbote

Aussage der Initiantinnen und Initianten:

„[...] verschiedene weitere Massnahmen (Temporeduktionen und Abbiegeverbote) führen dazu, dass der ständig wachsende Verkehr nicht mehr aufgenommen werden kann.“

Massnahmen wie Temporeduktionen oder Abbiegeverbote wurden und werden in der Stadt Luzern im Rahmen von Optimierungsprojekten in der Verkehrsplanung eingesetzt. Im Entscheidungsprozess für die Wahl einer konkreten Massnahme werden die Vor- und Nachteile aller Verkehrsteilnehmenden analysiert. In einer Gesamtsicht wird die Bestvariante unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und die Aufenthalter (Touristinnen und Touristen sowie Arbeitnehmende) in der Stadt Luzern ermittelt. So kann beispielsweise der Entscheid für die Einführung einer Temporeduktion aus Gründen des Lärmschutzes, zwecks einer erhöhten Verkehrssicherheit oder zur generellen Verflüssigung des Verkehrs (weniger „Stop and Go“) getroffen werden.

4.5 Verzicht auf Einschränkung des MIV

Aussage der Initiantinnen und Initianten:

„Unsere 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.“

Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts (siehe Kapitel 3.3.) wurden unterschiedliche Lösungsansätze in Form von Szenarien aufgezeigt und basierend auf den für das Gesamtverkehrskonzept vorgegebenen Zielsetzungen bewertet. Eines dieser Szenarien (Szenario B gemäss Schlussbericht) sichert die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums und die stadtinterne Mobilität für den MIV und den ÖV gleichwertig, wobei der MIV mindestens die

gleiche Verkehrsleistung wie heute erbringen soll. Die Bewertung dieses Szenarios zeigte einen deutlich geringeren Nutzwert im Vergleich zum Szenario, welches eine Plafonierung des MIV leicht unter der heutigen Verkehrsmenge vorsieht (Szenario A gemäss Schlussbericht); dies obwohl in den Zielsetzungen „Genügend Platz für den motorisierten Individualverkehr“ explizit als eines von sechs Zielen in der Bewertung enthalten ist.

5 Beurteilung einzelner Reglementsanpassungen

Generell stellt sich die Frage, ob das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität mit den in der Initiative geforderten Anpassungen die Kriterien der Nachhaltigkeit noch ausreichend erfüllt, um seinem Namen gerecht zu werden.

Zur Diskussion stehen insbesondere nachfolgende Änderungsanträge, deren konkrete Formulierungsänderungen jeweils **fett** markiert sind. Die durchgestrichenen Textpassagen entsprechen dem heutigen Reglement.

5.1 Art. 4 Öffentlicher Verkehr, Abs. 2

„Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr **so weit wie möglich konsequent** priorisiert, **ohne dass andere Verkehrsarten massgeblich eingeschränkt werden.**“

Der ÖV soll gemäss neuer Formulierung nur noch „so weit wie möglich“ (und nicht mehr „konsequent“) priorisiert werden und insbesondere „ohne dass andere Verkehrsarten massgeblich eingeschränkt werden“. Diese Änderung widerspricht dem kantonalen Richtplan, welcher verbindlich festlegt, dass im Raum Agglomeration der ÖV bevorzugt wird.

5.2 Art. 5 Motorisierter Individualverkehr, Abs. 1

„Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die ~~Verkehrsbelastung~~ **Verkehrskapazität** auf dem übergeordneten Strassennetz ~~nicht weiter zunimmt~~ **gewährleistet ist**. Mehrverkehr wird **sowohl durch in erster Linie durch** öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt **wie auch durch den gezielten Ausbau der Strassenkapazität**. Netzausbauten dienen **sowohl primär** der Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs, **aber auch der Erweiterung des Hochleistungsstrassennetzes.**“

Die neu eingebrachte Gewährleistung der Verkehrskapazität, welche den Mehrverkehr auch durch den gezielten Ausbau der Strassenkapazität abwickelt, entspricht nicht den Vorgaben des kantonalen Richtplans (siehe auch Kapitel 5.1).

5.3 Art. 6 Ruhender Verkehr, Abs. 1

„Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten ~~Individualverkehrs~~ **Parkplatzsuchverkehrs** eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über ~~die Zahl der~~ **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.“

Die neue Formulierung, dass der zur Verfügung stehende Parkraum eine Rolle bei der Erzeugung des Parkplatzsuchverkehrs spiele, stellt eine Einschränkung der Aussage dar. Sie ist zwar insofern korrekt, als der Parkraum unter anderem auch den Suchverkehr beeinflusst. Die aktuelle Reglementsformulierung beinhaltet jedoch die deutlich umfassendere und grundsätzlich unbestrittene Aussage, wonach die Schaffung von Parkplätzen und deren Betrieb auch Verkehr erzeugt.

5.4 Art. 7 Modalsplit, Abs. 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.**“

Die vom bisherigen Reglement angestrebte „stetige“ Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtvolumen bedingt neu gleichzeitig eine stetige Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens, da ja weder die Gesamtmobilität noch der MIV eingeschränkt werden dürfen. Dies würde also einerseits grundsätzlich eine bewusste, aktive Förderung der Gesamtmobilität bedingen. Andererseits ist aufgrund des begrenzten Strassenraums eine Steigerung des motorisierten Individualverkehrs aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse zumindest innerstädtisch nicht umsetzbar. Dadurch würde eine weitere Entwicklung der Gesamtmobilität aber grundsätzlich infrage gestellt.

6 Stellungnahme des Stadtrates

Das Verkehrsnetz der Stadt Luzern ist zu den Hauptverkehrszeiten (morgens zwischen 7 und 8 Uhr und abends von 17 bis 19 Uhr) ausgelastet. Deshalb kann darauf, zumindest zu den Hauptverkehrszeiten, kein zusätzlicher Verkehr in Form von zusätzlichen Fahrzeugen bewältigt werden.

Der Stadtrat will eine weitere urbane und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Luzern fördern. Er ist daher bestrebt, zusätzliche Mobilität in der Innenstadt zu ermöglichen. Gleichzeitig will er aber auch die Lebensqualität unserer Stadt sowohl für die eigene Bevölkerung als auch für die Gäste erhalten und speziell in der Innenstadt verbessern. Eine Erweiterung der

Flächen für den strassengebundenen Verkehr ist mit diesen Zielsetzungen nicht verträglich und ausser mit Tunnel- oder Hochstrassenlösungen auch nicht realisierbar. Daher kommt der Stadtrat zum Schluss, dass eine Mobilitätszunahme, bezogen auf die ganze Stadt, nur durch die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel erfolgen kann. Lokale Zunahmen des motorisierten Individualverkehrs, z. B. durch die Realisierung einer neuen Überbauung, sind nach wie vor möglich, sofern der MIV in der gesamtstädtischen Betrachtung nicht zunimmt. Als flächeneffizientes Verkehrsmittel, welches eine grössere Mobilitätsentwicklung bewältigen kann, erweist sich im städtischen Raum primär der öffentliche Verkehr. Auch der Fuss- und der Veloverkehr sind deutlich flächeneffizienter als der motorisierte Individualverkehr. Darüber hinaus verfügen diese im Vergleich zum motorisierten Verkehr über eine höhere Energieeffizienz und sind daher auch im Sinne der städtischen Energie-, Luftreinhaltungs- und Klimaschutzstrategie zusätzlich zu fördern.

Der Stadtrat will an dieser von den Stimmberechtigten der Stadt Luzern am 26. September 2010 mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität beschlossenen Strategie zur Mobilitätsentwicklung in der Stadt Luzern festhalten. Diese wurde durch das Stadtparlament mit der zustimmenden Kenntnisnahme vom Bericht B 5/2014: „Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ am 5. Juni 2014 bestätigt.

Auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat eine grosse Bedeutung für die Stadt Luzern. Das Projekt Bypass mit Spange Nord stellt daher eine der Schlüsselmassnahmen in der städtischen Mobilitätsstrategie dar. Das Projekt wird aber erst längerfristig realisiert werden können. Weil der Stadtrat um die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs und insbesondere des wirtschaftlich notwendigen Verkehrs weiss, wird dieser aber bereits kurz- bis mittelfristig bessere Bedingungen erhalten. Der Stadtrat setzt dazu auf das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, welches er zusammen mit dem Kanton Luzern, LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern erarbeitet hat. Durch die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts soll der Verkehr auf dem Netz der Hauptverkehrsstrassen verflüssigt werden. Diese Verkehrsverflüssigung, kombiniert mit einer konsequenten Förderung und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen, soll dazu beitragen, dass sich die Verkehrsprobleme der Stadt Luzern zu den Hauptverkehrszeiten für alle Verkehrsarten bereits kurz- bis mittelfristig deutlich reduzieren lassen.

Die Initiantinnen und Initianten ihrerseits fordern, dass eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs nur möglich sein soll, wenn dadurch der motorisierte Individualverkehr nicht eingeschränkt wird und er nicht auf dem Niveau von 2010 plafoniert wird. In der durch die Initiantinnen und Initianten geforderten Konsequenz hiesse dies, dass ohne eine Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Luzern auch keine Erhöhung der Gesamtmobilität möglich wäre. Und weil das Strassennetz in der Stadt Luzern in den nächsten Jahren nicht ausgebaut werden kann, hätte dies zur Folge, dass kurz- bis mittelfristig keine weitere Mobilitätsentwicklung möglich wäre. Eine Steigerung der Mobilitätsnachfrage will der Stadtrat zwar nicht aktiv fördern, er will sie aber aus Gründen eines gesunden wirtschaftlichen Wachstums ermöglichen. Luzern will auch eine attraktive Wohnstadt mit vielfältigem Wohnungsangebot und lebendigen Quartieren

sein. Sie baut deshalb das Wohnangebot weiter aus, setzt dabei aber auf eine innere Verdichtung und strebt damit eine Stadt der kurzen Wege an.

Fazit:

Der Stadtrat hat einen Plan zur Verflüssigung des Verkehrs, indem er im Sinne der Kontinuität auf eine konsequente Weiterverfolgung der bisherigen, nachhaltigen Mobilitätspolitik auf der Grundlage des Reglements setzt. Der Stadtrat hat in seiner Mobilitätsstrategie den Gesamtzusammenhang aufgezeigt. Er ist überzeugt, dass durch die Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln ein insgesamt flüssigerer Verkehr ermöglicht wird. Diese Stossrichtung stimmt mit dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und der „Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität“ der Städtekonferenz Mobilität überein.

Auch wenn die Zielsetzung der Verflüssigung des Verkehrs grundsätzlich unbestritten ist, sieht der Stadtrat durch die Umsetzung der Initiative die Gefahr einer blockierten Situation. Mit einer Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs auf dem begrenzten Strassenraum ist insgesamt keine Mobilitätsentwicklung zu erwarten, die eine urbane und wirtschaftliche Weiterentwicklung der Stadt Luzern ermöglichen wird. Aus diesem Grund lehnt der Stadtrat die Forderungen der Initiantinnen und Initianten und damit auch die Initiative ab.

7 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- die Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ in eigener Kompetenz für gültig zu erklären;
- den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative zu empfehlen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 3. Juni 2015



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber



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



Anhang

Initiativtext

Volksinitiative Stadt Luzern

Für einen flüssigen Verkehr

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.

Heute ist es das erklärte Ziel der Stadtregierung, den motorisierten Individualverkehr in der Stadt auf dem Niveau des Jahres 2010 (!) zu begrenzen. Dabei wird ausser acht gelassen, dass allein die Stadtregion Luzern jedes Jahr um etwa 1800 Personen wächst. Ein entsprechendes Wachstum muss deshalb auch beim Verkehr möglich sein. Denn viele, wie zum Beispiel Handwerker und Lieferanten, sind auch aus beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen.

Der erhebliche Rückbau von Parkplätzen (allein in den letzten Monaten über 100 Parkplätze), die Verkleinerung der Strassenfläche (Strassen nur noch einspurig befahrbar) und verschiedene weitere Massnahmen (Temporeduktionen und Abbiegeverbote) führen dazu, dass der ständig wachsende Verkehr nicht mehr aufgenommen werden kann. Unsere 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.

Es kann nicht Sinn einer nachhaltigen Politik sein, einzelne Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, denn alle Verkehrsteilnehmer haben gleichermassen das Recht auf einen dem Wachstum angepassten Ausbau.

Bitte falten und mit Klebeband zusammenkleben

Senden Sie mir bitte

..... weitere Unterschriftenbogen

Name, Vorname

.....

Strasse, Nummer

.....

PLZ, Ort

.....



A

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortung Invio commerciale risposta
Envoi commercial-réponse



**Bitte Bogen möglichst
rasch einsenden**

SVP Stadt Luzern

6000 Luzern

Für einen flüssigen Verkehr

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Artikel 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form des ausgearbeiteten Entwurfs folgende Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010:

Art. 2 Abs. 3 und 4

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. 4 Abs. 2

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.

Art. 5 Abs. 1–3

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.

² Der Durchgangsverkehr wird wenn immer möglich vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und mit gezielten Ausbauten erhalten und erweitert.

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.

Art. 6 Abs. 1

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.

Art. 7 Abs. 1

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.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte der Stadt Luzern unterschreiben. Wer das Begehren unterstützt, muss es handschriftlich unterzeichnen. Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung fälscht (Art. 282 des Strafgesetzbuches) oder wer bei der Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt (Art. 281 des Strafgesetzbuches), macht sich strafbar.

Nr.	Name	Vorname	Geburtsdatum	Strasse und Hausnummer	Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)
1						
2						
3						
4						
5						

Bestätigung der Stimmberechtigung (wird von der Stadt Luzern ausgefüllt)

Diese Unterschriftenliste enthält (in Worten:) gültige Unterschriften von Stimmberechtigten der Stadt Luzern.

Luzern, Der Stimmregisterführer/die Stimmregisterführerin:

Das Initiativkomitee kann mit einfacher Mehrheit die Initiative zurückziehen und besteht aus:

Peter With, Grossstadtrat + Unternehmer, Rothenbadstrasse 42, 6015 Luzern-Reussbühl

Lisa Zanolla, Grossstadträtin + Unternehmerin, Schädritstrasse 2, 6006 Luzern

Marcel Lingg, Grossstadtrat + Betriebsökonom HWV, Kreuzbuchstrasse 39, 6006 Luzern

Thomas Schärli, Kantonsrat - Joseph Schärli, Grossstadtrat, a. Gemeindegamman Littau - Urs Zimmermann, Grossstadtrat + Unternehmer

Manuela Graf, Chemielaborantin - Fabienne Imfeld, Sachbearbeiterin - Ernst Brunner, Aktive Senioren Luzern

Ablauf der Sammlungsfrist: 18. Juni 2014

Diese Unterschriftenliste ist sofort, spätestens aber bis 1. Juni 2014 zu senden an:

SVP Stadt Luzern, 6000 Luzern