



Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates
zur städtischen Volksabstimmung
vom 7. März 2010

**Volksinitiative:
«Zur Finanzierung
des Tiefbahnhofs»**

**Gegenvorschlag:
«Verkehrsinfra-
strukturfonds»**



**Stadt
Luzern**
Stadtrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. März 2010 können Sie über folgende Geschäfte abstimmen:

- **Volksinitiative: «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs»**
- **Gegenvorschlag: «Verkehrsinfrastrukturfonds»**

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

Luzern, im Januar 2010

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Urs W. Studer
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber



Inhalt

- **Volksinitiative: «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs»**
- **Gegenvorschlag: «Verkehrsinfrastrukturfonds»**

Vorlage in Kürze	4
Ausgangslage	6
Initiative	7
Gegenvorschlag	8
Darstellung des Initiativkomitees	9
Stellungnahme des Stadtrates	10
Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	11
Beschluss des Grossen Stadtrates	13
Stimmzettel (Muster)	15
Empfehlung an die Stimmberechtigten	15

Volksinitiative: «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs»

Gegenvorschlag: «Verkehrsinfrastrukturfonds»

■ **Vorlage in Kürze**

Die Volksinitiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» verlangt die Rückstellung von jährlich 7 Millionen Franken. Es soll damit ein Spezialfonds für Investitionen in Infrastrukturprojekte für die Eisenbahn geäuft werden. Mit der Verankerung des Fonds in der Gemeindeordnung will das Initiativkomitee ein Zeichen für den Tiefbahnhof Luzern setzen. Die Volksinitiative wurde von der Partei der Grünen und der Jungen Grünen lanciert; sie ist am 4. Februar 2009 mit 986 gültigen Unterschriften zustande gekommen.

Mit dem Tiefbahnhof soll die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Luzern erhöht werden. Bereits heute ist die Zufahrt des Bahnhofs ausgelastet, sodass das Bahnangebot der stetig steigenden Nachfrage nicht mehr angepasst werden kann. Stadt und Kanton befürworten die Aufnahme des Projekts Tiefbahnhof in die Planung «Bahn 2030», sie setzen sich auch im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes für die Realisierung des Tiefbahnhofs ein.

Der Tiefbahnhof Luzern wird grundsätzlich von allen Fraktionen im Grossen Stadtrat unterstützt. Dennoch sprach sich das Parlament mit 23 zu 18 Stimmen gegen die Initiative

«Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» aus. Die Mehrheit des Grossen Stadtrates folgte dem Vorschlag des Stadtrates und unterstützte mit 23 zu 17 Stimmen bei 1 Enthaltung den Gegenvorschlag zur Initiative.

Mit dem Gegenvorschlag, dem «Verkehrsinfrastrukturfonds», könnten die benötigten Mittel auch ohne Änderung der Gemeindeordnung zurückgestellt werden. Weil der Stadtrat mit einem städtischen Anteil von 40 bis 60 Millionen Franken für den Tiefbahnhof rechnet, soll der Fonds auf einen Maximalbeitrag ausgelegt werden. Der Stadtrat schlägt deshalb vor:

- jährlich weniger Mittel in den Fonds einzulegen, nämlich nicht 7 Millionen (Vorschlag Initiative), sondern 5 Millionen Franken;
- die Mittel nicht unbefristet (Vorschlag Initiative), sondern nur so lange einzulegen, bis der Maximalbetrag von 60 Millionen Franken erreicht ist;
- den Fondszweck nicht nur für Infrastrukturprojekte der Bahn (Vorschlag Initiative), sondern auch für Projekte im Bereich Strasse und Langsamverkehr zu öffnen.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Volksinitiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» abzulehnen und dem stadträtlichen Gegenvorschlag «Verkehrsinfrastrukturfonds» zuzustimmen.



Ausgangslage

Der Bahnhof Luzern wurde im Jahr 1896 eröffnet. Seither wurde die Kapazität der Anlagen wie auch der Zufahrten nur unwesentlich verändert. Heute bestehen bei den Zufahrten zum Bahnhof Engpässe: So ist der Gütschtunnel nur zweispurig befahrbar, der Abschnitt Rotsee auf der wichtigen Linie Luzern–Zug–Zürich sogar nur einspurig. Aber nicht nur die Zufahrt zum Bahnhof, auch das Gleisfeld und der Bahnhofraum sind an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt.

Zudem rechnen die SBB mit einer ausserordentlich grossen Steigerung der Nachfrage: Bis ins Jahr 2030 werden für den Bahnhof Luzern 40 Prozent mehr Fahrgäste prognostiziert. Dabei wird die Linie Luzern–Zug–Zürich, die heute bereits die drittgrösste Passagierfrequenz der Schweiz hat, landesweit die grösste Steigerungsrate aufweisen.

Stadt und Kanton setzen sich dafür ein, dass der Raum Luzern und die Zentralschweiz auch in Zukunft im nationalen und internationalen Verkehrssystem integriert bleiben. Dies wollen sie mit dem Tiefbahnhof, einem Bahnhof unterhalb des bestehenden Bahnhofs Luzern, realisieren. Die Zufahrt erfolgt über einen Tunnel ab Ebikon, unter Schlossberg und See hindurch. Die SBB haben errechnet, dass der Tiefbahnhof die zweckmässigste, günstigste und schnellste Lösung ist, um die akuten Kapazitätsprobleme im Bahnhof Luzern zu lösen.



Stadt und Kanton haben das Projekt «Tiefbahnhof Luzern» ins Agglomerationsprogramm des Bundes eingegeben. Der Bund will mit dem Agglomerationsprogramm bereichsübergreifende Projekte innerhalb einer Agglomeration koordinieren und unter finanzieller Mithilfe umsetzen. Ebenso engagieren sich Stadt und Kanton dafür, dass der Tiefbahnhof Luzern im Projekt «Bahn 2030» Aufnahme findet. Unter der Bezeichnung «Bahn 2030» wird zurzeit geplant, wie die Bahninfrastrukturprojekte der Schweiz weiterentwickelt werden könnten.

Am 29. November 2009 haben rund 75 Prozent der Stimmberechtigten des Kantons Luzern einem Kredit über 20 Millionen Franken für ein Vorprojekt für den Tiefbahnhof zugestimmt. Diese Vorfinanzierung wird später, bei einer allfälligen Realisierung des Tiefbahnhofs, vom Anteil des Kantons abgezogen: Stadt, Kanton und Bund werden das Projekt Tiefbahnhof



Unter den bestehenden Perrons und unter der heutigen Rail City käme der Tiefbahnhof Luzern zu liegen.

hof gemeinsam finanzieren. Es ist mit Gesamtkosten von über 1 Milliarde Franken zu rechnen. Der städtische Kostenanteil für den Tiefbahnhof Luzern wird auf 40 bis 60 Millionen Franken geschätzt.

Initiative

Die Volksinitiative der Grünen und der Jungen Grünen «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» wurde am 4. Februar 2009 mit 986 gültigen Unterschriften bei der Stadtkanzlei eingereicht. Stadtrat und Grosser Stadtrat haben sie für gültig erklärt. Die Initiative verlangt folgende Änderung der Gemeindeordnung:

Art. 3a (neu)

Die Stadt Luzern führt einen Spezialfonds für Investitionen in Infrastrukturprojekte für die Eisenbahn. Dieser wird von der Stadt Luzern jährlich mit 7 Mio. Franken gespeisen.

Das Initiativkomitee argumentiert, dass die heutige Infrastruktur der Eisenbahn beim Bahnhof Luzern ihre Grenzen erreicht habe. Nur mit einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur könnten die aktuellen Verkehrsprobleme gelöst werden. Für den Ausbau der S-Bahn sei eine Erweiterung der Eisenbahn-Infrastruktur am Bahnhof nötig. Durch die Schaffung eines Spezialfonds zur Mitfinanzierung des Tiefbahnhofs nähme die Stadt eine aktive Rolle bei der Lösung der Verkehrsprobleme ein, und dies angesichts der grossen Investition zu einem vergleichsweise kleinen Aufwand von rund 1 Prozent des städtischen Jahresbudgets.

Gegenvorschlag

Der Stadtrat hat einen Gegenvorschlag zur Initiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» erarbeitet, um dem Anliegen der Initiative auch ohne Änderung der Gemeindeordnung gerecht zu werden. Gemäss heutiger Praxis wird in der Gemeindeordnung nur festgelegt, wie die Stadt als Ganzes zu organisieren ist. Die Regelung einer Sonderfinanzierung ist keine Organisationsbestimmung und gehört daher nicht in die Gemeindeordnung.

Deshalb schlägt der Stadtrat mittels eines entsprechenden Reglements die Errichtung eines Verkehrsinfrastrukturfonds vor – eines Fonds zur Mitfinanzierung von Schlüsselprojekten im Verkehr.

Bereits bisher hat die Stadt für Verkehrsinfrastrukturprojekte im Budget Geld reserviert. Aus der sogenannten «Vorfinanzierung Mobilität» konnte beispielsweise der städtische Anteil an den

Ausbau der Zentralbahn geleistet werden. Diese Vorfinanzierung soll auch in den Jahren 2011 und 2012 im Budget mit je 5 Millionen Franken eingestellt werden. Ab dem Jahr 2013 soll die Sicherstellung der Mitfinanzierung von Schlüsselprojekten im Verkehrsbereich über einen Fonds abgewickelt werden. Die Fondslösung, die auf einem Reglement beruht, erachtet der Stadtrat als transparenter als die bisherige Vorfinanzierungslösung.

Der Stadtrat geht von einer Kostenbeteiligung der Stadt von 40 bis 60 Millionen Franken für den Tiefbahnhof aus. Der Verkehrsinfrastrukturfonds soll deshalb maximal bis zu einem Betrag von 60 Millionen Franken geäufnet werden. Mit den Einlagen «Vorfinanzierung Mobilität» und den jährlichen Einlagen von 5 Millionen Franken in den Verkehrsinfrastrukturfonds könnte der geschätzte städtische Kostenanteil am Tiefbahnhof erreicht werden.



Darstellung des Initiativkomitees

Die Grünen und Jungen Grünen haben die Initiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» lanciert und mit 986 gültigen Unterschriften eingereicht.

Die Stellungnahme des Komitees:

Richtige Weichenstellung für den Tiefbahnhof: Ja zur Initiative – Nein zum Gegenvorschlag

- Luzern braucht den Ausbau des Bahnnetzes. Die Initiative schafft die Voraussetzung für eine Mitfinanzierung durch die Stadt Luzern. Der Gegenvorschlag ist abzulehnen, weil er die Gelder nicht für den Schienenausbau reservieren will.
- Der dringend notwendige Ausbau des Bahnnetzes in und um Luzern hat nur eine Chance auf Realisierung, wenn auch die Stadt Luzern einen wesentlichen Beitrag zu leisten bereit ist. Die Initiative schafft die Voraussetzung dafür, indem jährlich 7 Millionen Franken für den Schienenausbau zur Seite gelegt werden.
- Der Gegenvorschlag ist eine Mogelpackung: Anders als bei der Initiative sollen die 5 Millionen pro Jahr nicht zweckgebunden für den Schienenausbau bestimmt sein, sondern allgemein für «Schlüsselprojekte im Verkehrsbereich»: Damit besteht die Möglichkeit, auch Strassen aus diesem Topf zu finanzieren, was dem Sinn der Initiative zuwiderläuft.

JA zur Initiative

- Das Schienennetz in Luzern ist mehrheitlich über 100 Jahre alt, die Zufahrt zum Bahnhof nur über zwei völlig ausgelastete Geleise möglich. Um die Verkehrsprobleme lösen zu können, ist der Tiefbahnhof die richtige Lösung.
- Mit der Initiative signalisiert die Stadt Luzern Entschlossenheit, das Bahnnetz auszubauen. Damit geht sie mit gutem Beispiel voran und erhöht die Chance auf eine rasche Realisierung.
- Jährlich 7 Millionen Franken entsprechen 1 Prozent vom Jahresbudget der Stadt. Damit setzt Luzern ein starkes Signal für den Tiefbahnhof.
- Der Tiefbahnhof kann nur gebaut werden, wenn Luzern einen wesentlichen Beitrag dazu leistet. Mit der Annahme der Initiative beweist die Stadt diese Bereitschaft und setzt ein klares Zeichen für den Ausbau des Bahnnetzes, für eine starke Stadtregion Luzern.

NEIN zum Gegenvorschlag

- Der Gegenvorschlag ist eine Mogelpackung, weil der vorgeschlagene Fonds nicht für die Schieneninfrastruktur reserviert ist. Dies war jedoch genau der Anlass zur Initiative.
- Das Geld aus dem Fonds für «Schlüsselprojekte im Verkehrsbereich» könnte auch für Strassen missbraucht werden. Dies gefährdet die dringend notwendige Erweiterung des Schienennetzes.
- Die auf 12 Jahre begrenzte Laufzeit des Gegenvorschlags reicht nicht aus, um genügend Geld für den städtischen Beitrag zusammenzubringen. Und schon gar nicht für den angestrebten Durchgangsbahnhof!
- Die Stadt Luzern wird immer weitläufiger und dichter bewohnt. Längerfristig muss darum das Bahnnetz weiter ausgebaut werden. Die begrenzte Laufzeit auf 12 Jahre verhindert aber, dass Folgeprojekte wie die Feinerschliessung mit der S-Bahn realisiert – vor allem aber finanziert – werden können.

Aus diesen Gründen: JA zur Initiative – NEIN zum Gegenvorschlag.

Stichfrage: Initiative ankreuzen!

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat ist wie das Initiativkomitee der klaren Meinung, dass das Bahnnetz im Raum Luzern ausgebaut werden muss. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die Bahnanbindung an den Grossraum Zürich. Die steigende Nachfrage für diese Verbindung muss künftig noch besser befriedigt werden. Als wichtigste Massnahme dazu steht der Bau eines Tiefbahnhofs im Vordergrund. Da dieser dem Kanton und der Stadt sowie der Zentralschweiz auch wesentliche Ausbaumöglichkeiten für den Regionalverkehr ermöglicht, ist sich der Stadtrat der Wichtigkeit einer Mitfinanzierung des Tiefbahnhofs durch den Kanton und die Gemeinden bewusst. Die Stadt Luzern ist deshalb bereit, sich an den entsprechenden Kosten zu beteiligen.

Auch für den Stadtrat ist somit gegenwärtig der Tiefbahnhof das wichtigste Schlüsselprojekt im Verkehrsbereich. Er unterstützt dessen Bau vorbehaltlos und würde es begrüessen, den Fonds für dieses Projekt verwenden zu können. Der Stadtrat stellt sich aber auf den Standpunkt, dass es neben dem Tiefbahnhof weitere wichtige Projekte gibt, mit denen die Verkehrssituation in und um die Stadt Luzern verbessert werden kann. In diesem Zusammenhang ist es ihm ein Anliegen zu betonen, dass der Grossteil des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Agglomeration Luzern durch Busse bewältigt wird. Diese Busse teilen sich die Strasseninfrastruktur mit dem übrigen Verkehr. Um auch für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr die notwendigen infrastrukturellen Verbesserungen vornehmen

zu können, werden ebenfalls finanzielle Mittel benötigt. Der Stadtrat ist deshalb der Ansicht, dass auch andere Schlüsselprojekte der Strasseninfrastruktur für die Stadt von Bedeutung sind und aus dem Fonds mitfinanziert werden sollen. Es kommt hinzu, dass die Fondsmittel im Sinne des Gegenvorschlags für andere Verkehrsschlüsselprojekte verwendet werden können, falls der Tiefbahnhof nicht ins Programm «Bahn 2030» aufgenommen würde.

Der Gegenvorschlag des Stadtrates ist keine Mogelpackung. Er sieht vor, den Infrastrukturfonds jährlich mit 5 statt 7 Millionen Franken zu äufnen. Dieser Betrag hängt mit der Finanzverantwortung für alle Handlungsbereiche der Stadt Luzern zusammen. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass sich in der momentanen Situation mit der sich abzeichnenden Finanzknappheit eine jährliche Rückstellung von 5 Millionen Franken rechtfertigen lässt. Damit kann die erwartete und errechnete Kostenbeteiligung am Projekt Tiefbahnhof finanziert werden.

Die Initiative sieht zudem vor, 7 Millionen Franken zeitlich unbeschränkt in den Fonds einzulegen. Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass eine Beschränkung auf zwölf Jahre richtig ist. Über eine Fortführung der Einlage kann nach Ablauf dieser Frist und in Kenntnis der aktuellen Entwicklungen entschieden werden.

Der Stadtrat empfiehlt Ihnen die Annahme des Gegenvorschlags zur Schaffung eines «Verkehrsinfrastrukturfonds». Er ist überzeugt, dass damit die Voraussetzungen geschaffen werden, um die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen in Stadt und Agglomeration Luzern den künftigen Bedürfnissen anpassen zu können.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

In der Debatte des Grossen Stadtrates sprachen sich alle Fraktionen klar für den Tiefbahnhof aus. Über das Vorgehen, wie der städtische Anteil an der Finanzierung des Tiefbahnhofs erfolgen sollte, gingen die Meinungen auseinander. SP und Grüne bevorzugten die Variante der Initiative. Die bürgerlichen Parteien sprachen sich für den Gegenvorschlag des Stadtrates aus. Den Gegenvorschlag zur Initiative hatte die CVP in der Motion «Rotsee kurz» gefordert. Der Stadtrat sollte die gezielte Finanzierung des Projekts «Rotsee kurz», der Finanzierung der Zufahrt und des Tiefbahnhofs, aufzeigen, ohne die Gemeindeordnung zu ändern, wurde in diesem politischen Vorstoss verlangt.

Die **SP/JUSO-Fraktion** sprach sich vehement für die Initiative der Grünen und Jungen Grünen aus und stellte den Antrag, die stadträtliche Vorlage zurückzuweisen. Der Stadtrat erfülle mit seinem Gegenvorschlag weder den Willen des Parlaments noch die Forderung der CVP-Motion. Der Stadtrat ändere die Zweckbestimmung, die von Initiative und Motion gefordert werde, indem er den Fonds für sämtliche Verkehrsinfrastrukturbauten öffne. Zudem war die SP mit der zeitlichen Befristung des Fonds und der Reduktion der Einlage von 7 auf 5 Millionen

Franken nicht einverstanden. Die **SP-Fraktion** war der Meinung, bei der stadträtlichen Vorlage handle es sich um einen Etikettenschwindel: Anstelle der Äufnung eines Fonds für die Eisenbahn werde eine bisher bereits jährlich getätigte Rückstellung für die Mobilität umbenannt.

Die **FDP-Fraktion** sprach sich für den Gegenvorschlag des Stadtrates und gegen die Initiative der Grünen aus. Der Stadtrat erfülle mit dem Gegenvorschlag die Anliegen der Fraktion: Die FDP wolle Luzern weiterbringen und für heutige wie auch für kommende Generationen noch attraktiver machen. Neben den Steuern seien auch die Infrastruktur, die Mobilität und die Erreichbarkeit wichtige Standortfaktoren. Die Stadt müsse erreichbar bleiben. Für die FDP mache es Sinn, sich voll und ganz hinter das Jahrhundertprojekt Tiefbahnhof zu stellen, sich gleichzeitig aber auch für die Finanzierung von Strassenbauprojekten und für Velowege einzusetzen.

Die **Fraktion der Grünen und der Jungen Grünen** sprach sich für die Initiative und gegen den Gegenvorschlag des Stadtrates aus. Als Gegenvorschlag zu einer Initiative für die Schiene präsentiere der Stadtrat eine halbe Strassenbauvorlage. Die vorberatende Geschäftsprüfungskommission habe dieses Ansinnen des Stadtrates zu verschleiern versucht. Konkrete Projekte, wie der Bypass und die Spangen Nord und Süd, die ebenso wie der Tiefbahnhof mit Fondsgeldern unter-

stützt werden können, seien aus dem Reglement gestrichen worden. Auch über die Reduktion der geforderten Mittel und über deren Befristung zeigten sich die Grünen unzufrieden.

Trotz all dieser Mängel sprach sich die Fraktion gegen den Rückweisungsantrag der SP aus. Man hätte genügend gute Argumente, um den Abstimmungskampf aufzunehmen und ein starkes Zeichen für den Tiefbahnhof zu setzen, argumentierten die Grünen.

Die **CVP-Fraktion** sprach sich gegen die Initiative und für den Gegenvorschlag des Stadtrates aus. Es gelte nun, einmütige Einstimmigkeit zu beweisen. Eine Ablehnung der Vorlage würde auf Kantons- und auf Bundesebene als Signal verstanden, dass kein Ausbau des öffentlichen Verkehrs von und nach Luzern gewünscht werde. Dieses Signal sei kontraproduktiv, da mittlerweile die Erkenntnis in Agglomeration und auf der Landschaft wachse, dass die Verkehrsprobleme Luzerns gelöst werden müssen.

Luzern müsse aber nicht nur auf der Schiene erreichbar bleiben, machte die CVP-Fraktion deutlich, sondern auch auf der Strasse. Auch hier müsse der öffentliche Verkehr, müssten die vbl-Busse zirkulieren können.

Für die **SVP-Fraktion** war unbestritten, dass es angesichts des anhaltenden Siedlungsdrucks und des Bevölkerungswachstums zusätzliche Verkehrsinfrastruktur brauche. Dies gelte insbesondere für die Stadt und den Grossraum Luzern. Deshalb sei es auch angemessen, für die Dauer von zwölf Jahren jährlich einen Betrag von 5 Millionen Franken in den Infrastrukturfonds einzulegen, wie dies der Stadtrat in seinem Gegenvorschlag zur Initiative vorsehe. Unter dem Vorbehalt der

Streichung der konkreten Projekte, die mit Fondsmitteln unterstützt werden können, sprach sich die SVP-Fraktion für den Gegenvorschlag des Stadtrates und gegen die Initiative aus.

Dieses Anliegen wurde von der Geschäftsprüfungskommission aufgenommen: Sie stellte den Antrag, konkrete Projekte, die mit dem Verkehrsinfrastrukturfonds finanziert werden könnten, aus dem Fondsreglement zu streichen. Dafür stimmte der Rat dem Zusatz zu, dass die Mittel «primär» für den Ausbau der Bahninfrastruktur zu verwenden seien.

Der Rückweisungsantrag der SP wurde abgelehnt und die Initiative für gültig erklärt.

Der Grosse Stadtrat sprach sich mit 23 zu 18 Stimmen bei 0 Enthaltungen gegen die Initiative aus. Die als Postulat überwiesene Motion «Rotsee kurz» wurde abgeschrieben. Der Rat stimmte dem «Reglement über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds)» zu, und beschloss, dieses den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 33 vom 2. September 2009 betreffend

Städtische Beteiligung an Infrastrukturbauten

- Initiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs»
- Reglement über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds)
- Motion 491 «Projekt «Rotsee kurz» vorantreiben – Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Finanzierung des Tiefbahnhofs»,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes vom 4. Mai 2004, Art. 11, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3, Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. *In eigener Kompetenz:*
Die Initiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» ist gültig.
- II. *Zuhanden der Stimmberechtigten:*
Die Initiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» wird abgelehnt.
- III. Es wird das folgende Reglement erlassen:
Reglement über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds)

vom ...

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Art. 1 Gegenstand

- ¹ Für eine allfällige finanzielle Beteiligung zur Abdeckung spezieller kommunaler Interessen an den Investitionen für die Realisierung von Schlüsselprojekten im Verkehr wird ein Fonds innerhalb der Rechnung der Stadt Luzern unterhalten (Verkehrsinfrastrukturfonds).
- ² Als Schlüsselprojekte gelten sowohl primär Projekte zum Ausbau der Bahninfrastruktur als auch Strasseninfrastrukturprojekte oder Projekte zugunsten des Langsamverkehrs.
- ³ Entnahmen aus dem Verkehrsinfrastrukturfonds zum Zweck des Unterhalts und des Werterhalts sind ausgeschlossen.

Art. 2 Finanzierung

- ¹ Der Verkehrsinfrastrukturfonds wird ge­öffnet mit einer Einlage aus der bestehenden Vorfinanzierung Mobilität in der Höhe von 10 Mio. Franken (je 5 Mio. Franken in den Jahren 2011 und 2012) sowie mit den jährlichen Einlagen von 5 Mio. Franken ab dem Jahr 2013.
- ² Die Einlage in den Verkehrsinfrastrukturfonds erfolgt jeweils zulasten der Laufenden Rechnung.

Art. 3 Entnahmevoraussetzungen

Die Entnahmen aus dem Fonds für Zwecke gemäss Art. 1 werden jährlich im Voranschlag budgetiert.

Art. 4 Ende der Laufzeit des Fonds

- ¹ Der Fonds ist auf unbestimmte Dauer festgelegt.
- ² Er wird während 12 Jahren bis zum Betrage von maximal 60 Mio. Franken ge­öffnet.
- ³ Über eine allfällige Änderung oder Auflösung des Fonds zugunsten der Laufenden Rechnung entscheidet der Grosse Stadtrat.

Art. 5 Inkrafttreten

- ¹ Dieses Reglement tritt am 1. März 2010 in Kraft. Es wird dem obligatorischen Referendum unterstellt.
- ² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

- IV. Die als Postulat überwiesene Motion 491, Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 10. März 2009: «Projekt «Rotsee kurz» vorantreiben – Gegenvorschlag zur Volksinitiative zur Finanzierung des Tiefbahnhofs», wird abgeschrieben.
- V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum, derjenige gemäss Ziffer III wird dem obligatorischen Referendum unterstellt. Er ist den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Luzern, 29. Oktober 2009

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Rolf Hilber
Ratspräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber



Stimmzettel

für die Abstimmung
vom 7. März 2010

a) Initiative Wollen Sie die Initiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» annehmen?	Antwort				
b) Gegenvorschlag Stimmen Sie dem Gegenvorschlag zur Initiative, dem «Reglement über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds)» gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 29. Oktober 2009, zu?	Antwort				
c) Stichfrage Falls sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden: Soll die Initiative oder der Gegenvorschlag in Kraft treten? <table><tr><td>Initiative</td><td>Gegenvorschlag</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table> <p>Nur eines dieser Felder ankreuzen! (☒)</p>		Initiative	Gegenvorschlag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Initiative	Gegenvorschlag				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Hinweis für die Stimmabgabe Die Fragen a) und b) sind mit Ja oder Nein zu beantworten oder unbeantwortet zu lassen. Es können beide Fragen mit Ja oder Nein beantwortet werden. Bei der Stichfrage c) ist nur eines der beiden Felder anzukreuzen ☒. Es können auch beide Felder leer gelassen werden, es dürfen aber auf keinen Fall beide Felder angekreuzt werden.					

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Volksinitiative «Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs» abzulehnen und dem stadträtlichen Gegenvorschlag «Verkehrsinfrastrukturfonds» zuzustimmen.



Visualisierungen: Kanton Luzern