



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht und Antrag**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 30. Mai 2012 (StB 498)

B+A 22/2012

**Initiative  
„Kein Südzubringer  
in die Stadt“**

**Mediensperfrist  
28. August 2012  
11.00 Uhr**

## Bezug zur Gesamtplanung 2012–2016

### Leitsatz Gesellschaft

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

#### Stossrichtungen

- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern

### Leitsatz Wirtschaft

Luzern entwickelt seinen Wirtschaftsraum zum Nutzen der ganzen Zentralschweiz.

#### Stossrichtungen

- Durch die Entwicklung von Schlüsselarealen für wertschöpfungsintensive Unternehmen im Dienstleistungssektor das wirtschaftliche Wachstum stärken
- Attraktiven urbanen Wohnraum fördern
- Stadtregion optimal ins regionale, nationale und internationale Verkehrsnetz einbinden

### Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

#### Stossrichtungen

- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen

### Politikbereich Verkehr

**Fünffjahresziel 6.2** Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Ebenso wird Mehrverkehr durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011–2014 sind umgesetzt.

**Fünffjahresziel 6.3** Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind die begleitenden Massnahmen festgelegt. Sie entlasten die Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr.

### Politikbereich Volkswirtschaft

**Fünffjahresziel 8.1** Die Stadt schafft die Voraussetzung, dass 1'500 zusätzliche Wohnungen und 30'000 m<sup>2</sup> neue Büroflächen realisiert werden, ohne neue Einzonungen vorzunehmen. Zonen und Areale für den gemeinnützigen Wohnungsbau sind geprüft.

### Projektplan

I62048                      Ausbau Rösslimattstrasse

## Übersicht

Im Frühjahr 2011 lancierte die Partei der JungsozialistInnen Luzern die Volksinitiative „Kein Südzubringer in die Stadt“. Die Initiative verlangt, dass sich die Stadt Luzern, soweit rechtlich möglich, weder an der Ausführung noch an der Planung eines Südzubringers im Raum Grossehof-Steghof/Tribschen beteiligt.

Als Spange Luzern Süd wird die geplante zukünftige Strassenverbindung zwischen dem Autobahnanschluss Luzern-Kriens und dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Luzern (ESP Bahnhof) bezeichnet. Die Spange Süd ist Bestandteil der künftigen Stadtumfahrung, welche aus der Stadtautobahn und den Spangen Luzern Nord und Süd besteht. Ziel des Umfahrungsringes um die Stadt Luzern herum ist es, die Innenstadt von Luzern nachhaltig vom Verkehr zu entlasten. Die Spange Süd ist als zweispurige Strasse im Gegenverkehr vorgesehen. Aufgrund ihrer Funktion wird sie ins Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen sein. Als solche wird sie durch den Kanton Luzern erstellt und unterhalten werden, wobei eine Beteiligung der Stadt Luzern aufgrund der Funktion als Haupteinbaustrasse des ESP Bahnhof und der Tribschenstadt denkbar ist. Die Spange Süd ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern. Sie ist darin und auch im Strassenbauprogramm des Kantons dem Topf C zugeteilt, was heisst, dass mit der Projektierung nicht vor zirka 2020 begonnen werden kann.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Stadt Luzern wäre es möglich, durchgehende Busspuren im Zentrum von Luzern zu verwirklichen, die Pilatusstrasse als eine der wichtigsten Einkaufsstrassen Luzerns attraktiver zu gestalten, die Verkehrsmengen durch die Pilatus-, Zentral-, Bundes- und Obergrundstrasse massiv zu reduzieren, und als Folge davon könnte die Lebensqualität in den Stadtquartieren gesteigert werden.

Wie bereits erwähnt ist die Spange Süd als Bestandteil der langfristig geplanten Stadtumfahrung von Luzern auch ein wichtiger Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern, welches in seiner zweiten Generation noch in diesem Jahr dem Bund eingereicht werden muss. Das Agglomerationsprogramm Luzern beinhaltet viele Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt, so zum Beispiel Konzepte und Massnahmen zur Verminderung der Verlustzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und viele Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für den Langsamverkehr. Die Annahme der Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ würde an die nationalen Prüfbehörden der Agglomerationsprogramme in Bern ein höchst problematisches Signal senden, welches sich sowohl auf die Beurteilung als auch auf die Mittelzuteilung an das Agglomerationsprogramm Luzern negativ auswirken würde.

Die Spange Süd könnte aber auch als sogenannte rückwärtige Erschliessung im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern eine grosse Bedeutung erhalten, da die Verkehrsmenge auf dem künftigen Bahnhofplatz sicher reduziert werden muss. Die Realisierung von Teilabschnitten der Spange Süd könnte zudem eine Voraussetzung für die Realisierung künftiger Neubauprojekte und die Schaffung weiterer Wohn- und Arbeitsplätze im Gebiet des ESP Bahnhof sein. Wie weit dies der Fall ist, soll unter anderem mit der Aktualisierung der Studie zum ESP Bahnhof überprüft werden. Eine verbindlichere Antwort auf diese Fragestellung

wird voraussichtlich aber erst das zurzeit in der Startphase befindliche Gesamtverkehrskonzept geben können.

Aus diesen Gründen ist der Stadtrat von Luzern überzeugt, dass es falsch wäre, zum heutigen Zeitpunkt die Spange Luzern Süd als mögliche zukünftige Option zur Verbesserung der Mobilität und des Gesamtverkehrssystems der Stadt Luzern auszuschliessen. Er empfiehlt deshalb den Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ zur Ablehnung.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Die Initiative</b>	<b>6</b>
1.1 Materielles	6
1.2 Rechtliches	6
<b>2 Die Spange Süd</b>	<b>7</b>
2.1 Linienführung und Planungsstand	7
2.2 Zielsetzung und Bedeutung	8
<b>3 Haltung des Stadtrates</b>	<b>9</b>
3.1 Die Verkehrspolitik der Stadt Luzern	9
3.2 Fazit für die Spange Süd	11
<b>4 Antrag</b>	<b>12</b>

## **Anhang**

- 1 Initiativtext
- 2 Plan mögliche Linienführung aus Zweckmässigkeitsbeurteilung 2008
- 3 Plan mögliche Linienführung aus Studie „Luzern Südspange, Abschnitt Tunnelportal–Arsenalstrasse“ der Metron AG von 2009
- 4 Plan mögliche erste Etappe Tribschenquartier

# **Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

## **1 Die Initiative**

### **1.1 Materielles**

Im Frühjahr 2011 lancierte die Partei der JungsozialistInnen Luzern die Volksinitiative „Kein Südzubringer in die Stadt“.

Die Initiative verlangt, dass sich die Stadt Luzern, soweit rechtlich möglich, weder an der Ausführung noch an der Planung eines Südzubringers im Raum Grosshof–Steghof/Tribschen beteiligt.

### **1.2 Rechtliches**

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 „Kein Südzubringer in die Stadt“ wurde am 30. Mai 2011 mit 918 Unterschriften, wovon 822 gültig und 96 ungültig, eingereicht. Der Stadtrat hat mit Erwahrungsentscheid vom 1. Juni 2011 (StB 491) 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 zwölf Monaten seit Einreichung dem Grossen Stadtrat. Innert dieser Frist unterbreitet der Stadtrat dem Grossen Stadtrat den vorliegenden Bericht und Antrag und beantragt, die Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ 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 als Anregung eingereichte Initiative verlangt, dass sich die Stadt Luzern, soweit rechtlich möglich, weder an der Ausführung noch an der Planung eines Südzubringers im Raum Gross-

hof-Steghof/Tribschen beteiligt. Es besteht die Möglichkeit, den Ausschluss einer Beteiligung bei einer allfälligen Annahme der Initiative in einem rechtsetzenden Erlass festzusetzen; somit ist diese Voraussetzung erfüllt. Mit der im Initiativbegehren enthaltenen Beschränkung auf das rechtlich Mögliche ist auch ein Verstoß gegen (künftiges) übergeordnetes Recht ausgeschlossen. Das heisst, eine Beteiligung der Stadt Luzern ist ausgeschlossen, soweit eine Kostenbeteiligung Sache von Verhandlungen und nicht vom kantonalen Recht zwingend vorgesehen ist. Folglich ist die Initiative nicht rechtswidrig. Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten ist offensichtlich auch nicht undurchführbar. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ gültig ist.

## **2 Die Spange Süd**

### **2.1 Linienführung und Planungsstand**

Als Spange Luzern Süd wird die geplante zukünftige Strassenverbindung zwischen dem Autobahnanschluss Luzern-Kriens und dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Luzern (ESP Bahnhof) bezeichnet. Die Spange Süd ist Bestandteil der künftigen Stadtumfahrung, welche aus der Stadtautobahn (heutige Autobahn zwischen Anschluss Lochhof und Anschluss Luzern-Kriens durch den Reussport- und den Sonnenbergtunnel) und den Spangen Luzern Nord und Süd besteht. Die Nutzung der Stadtautobahn für zusätzlichen Verkehr und die Inbetriebnahme des bestehenden Autobahnanschlusses Lochhof werden möglich, weil dieser Autobahnabschnitt durch den Bau des sogenannten Bypasses Luzern entlastet wird. Ziel des Umfahrungsringes um die Stadt Luzern herum ist es, die Innenstadt von Luzern nachhaltig vom Verkehr zu entlasten. Diese verkehrliche Entlastung der Innenstadt soll einerseits dem öffentlichen und dem Langsamverkehr zugutekommen, andererseits aber auch die Lebensqualität für Bewohnerinnen und Bewohner sowie die vielen Personen, welche unsere Stadt zum Teil täglich besuchen, verbessern.

Für die Spange Süd gibt es bisher noch kein Vor- oder gar ein baureifes Projekt. Bisher gibt es lediglich eine angedachte Linienführung, welche durch Kanton und Stadt Luzern im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung und im Hinblick auf die Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO-Revision) im Sommer 2009 verifiziert worden ist. Die momentan vorgesehene Linienführung beginnt im Raum des Autobahnanschlusses Luzern-Kriens, verläuft unter der Allmend hindurch und weiter durch die Hubelmatttreppe zur Verzweigung Geissensteinring/Fruttstrasse. Von dort führt sie weiter unter der neu erstellten Langensandbrücke und der „Schüür“ hindurch zur Rösslimattstrasse. Für den Abschnitt Fruttstrasse–Langensandbrücke ist noch nicht festgelegt, ob die Strasse à Niveau oder in Tieflage geführt werden soll.

Die Spange Süd ist als zweispurige Strasse im Gegenverkehr vorgesehen. Aufgrund ihrer Funktion wird sie aus Sicht der Stadt Luzern ins Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen sein. Als solche müsste sie durch den Kanton Luzern erstellt und unterhalten werden. Mit Schrei-

ben vom 9. Dezember 2011 bestätigt das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern diesen Sachverhalt grundsätzlich, indem festgehalten wird:

„... Nach § 45 des Strassengesetzes (StrG) beschliesst der Kantonsrat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das aktuelle Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen führt im Topf C die Planung der Spange Süd an. Damit sind die Kosten dieser Planung Aufgabe des Kantons. Das gilt ebenso für die Kosten des Baus der Kantonsstrassen, die gemäss § 43 StrG vom Staat erstellt werden.

Mit der Zuweisung der Planungsarbeiten für das Projekt Spange Süd zum Topf C des aktuellen Bauprogramms steht allerdings der Zeitpunkt der Realisierung dieses Projekts noch nicht fest. Darüber wird der Kantonsrat in den künftigen Bauprogrammen noch zu befinden haben. Ebenso besteht heute noch keine genaue Klarheit über den Umfang und den Perimeter der dem Kantonsstrassenbau zuzurechnenden Projektbestandteile. Zwar resultierte gestützt auf das gemeinsame Variantenstudium von Stadt und Kanton Luzern eine unterirdische Linienführung vom Raum Grosshof in das Gebiet Fruttstrasse als Bestvariante für die Spange Süd. Der aktuelle Planungsstand lässt aber eine genaue Abgrenzung des Kantonsstrassenprojektes und damit die Zuschreibung der Kosten noch nicht zu. Auch das wird Gegenstand der noch anzugehenden Planung der Spange Süd sein. ...“

Die Spange Süd ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern. Sie ist darin und auch im Strassenbauprogramm des Kantons dem Topf C zugeteilt, was heisst, dass mit der Projektierung erst zirka 2020 begonnen werden kann. Es ist auch denkbar, die Spange Süd in Etappen zu realisieren, um so auf die unterschiedlichen örtlichen und zeitlichen Bedürfnisse der betroffenen Stadtquartiere reagieren zu können. Der Stadtrat stellt in diesem Zusammenhang aber klar, dass aus seiner Sicht für die Finanzierung der gesamten Spange Süd der Kanton zuständig ist.

## **2.2 Zielsetzung und Bedeutung**

Die Zielsetzung der Spange Süd war seit jeher, den Verkehr, der heute durch die Wohnquartiere Hubelmatt, Moosmatt, Neustadt und Tribtschen fliesst, über eine möglichst unterirdisch verlaufende Strasse direkt auf das übergeordnete Strassennetz, also zur Autobahn, abzuleiten. Die Wohnquartiere würden davon profitieren, dass weniger Durchgangsverkehr ihr Quartier quert, die Emissionen in weniger sensible Gebiete verlagert werden könnten und dadurch die Wohnlichkeit und die Lebensqualität in diesen Quartieren erhöht werden könnten.

Das Gebiet der Tribtschenstadt ist innert kürzester Zeit zu einem sehr beliebten Wohnquartier geworden. Aus dem einstigen Gebiet „hinter den Bahngleisen“, in welchem sich vor allem kleinere Industrie- und Gewerbebetriebe angesammelt hatten, ist eine beliebte Wohn- und Geschäftsadresse geworden. Entsprechend gross ist in den letzten Jahren deshalb auch der Zuwachs an qualitativ hochwertigem urbanem Wohnraum. Auch die Ansiedlung von renovierten Dienstleistungsbetrieben in diesem Gebiet ist auf gutem Weg. Weitere neue Über-

bauungen und auch die Umnutzung und Einzonung weiterer Flächen im Bereich der Gleisanlagen der SBB sind im Gang.

Auch wenn den Grundsätzen der nachhaltigen städtischen Mobilität in diesem Gebiet nachgelebt werden soll und die durch die neuen Nutzungen verursachte zusätzliche Mobilität primär durch den öffentlichen und den Langsamverkehr übernommen werden soll, so bedürfen diese Gebiete doch für eine ausreichende Versorgung auch einer genügenden verkehrlichen Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr. Aus diesem Grunde ist im Moment eine Überarbeitung der Entwicklungsstudie des ESP Bahnhof im Gang. Diese Studie soll einerseits zeigen, wie eine qualitativ hohe städtebauliche Qualität erreicht werden kann, andererseits soll sie aber auch aufzeigen, wie die Mobilität in diesem Stadtgebiet in Zukunft bewältigt werden kann und welche Massnahmen und Ausbauschritte dazu notwendig sind.

Das Gebiet Tribtschenstadt verfügt heute über zwei Strassenverbindungen, welche es erschliessen. Es sind dies die Werkhofstrasse, welche das Gebiet von der Tribtschenstrasse und damit von Süden her erschliesst, und der Inseliquai/Alpenquai, welcher die Erschliessung von Nordwesten her ermöglicht. Infolge der grossen verkehrlichen Belastung des Bahnhofplatzes, welcher die eigentliche Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs darstellt, kann diese nordwestliche Erschliessung in Zukunft wohl nur noch eingeschränkt erhalten bleiben. Der Erschliessung des Gebietes von Süden her kommt damit eine immer grössere Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang könnten zumindest Teile der Spange Süd auch zu einer wichtigen Voraussetzung für die weitere Entwicklung dieses Gebietes werden.

### **3 Haltung des Stadtrates**

#### **3.1 Die Verkehrspolitik der Stadt Luzern**

Die Stimmberechtigten der Stadt Luzern haben im Herbst 2010 mit deutlicher Mehrheit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zugestimmt. Sie haben damit den Stadtrat in dessen langjährigen Bemühungen zur Verbesserung der Lebensqualität und der Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den Wohnquartieren der Stadt Luzern bestärkt. Sie haben damit den Stadtrat auch in seinem Willen und Handeln bestärkt, die Mobilität künftig primär mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen und den Langsamverkehr konsequent zu fördern. Als Beispiele dafür, dass die städtische Verkehrspolitik konsequent in diese Richtung geht, können genannt werden:

- das Siedlungs- und Verkehrskonzept „Stadt im Gleichgewicht“, aus welchem die „Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Stadtraumes“ entstanden sind. Damit konnten in den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts zahlreiche Strassenzüge verkehrsberuhigt und wohnlicher gestaltet werden, und es konnten die beliebten städtischen Park- und Grünanlagen Helvetiagarten und Sempachergarten (Vögeligärtli) umgestaltet und erweitert werden;

- die Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten der Stadt Luzern. Was 1990 mit einem Pilotprojekt in den Quartieren Neustadt und Wesemlin begonnen hat, konnte inzwischen konsequent auf alle Wohngebiete der Stadt übertragen werden;
- die Bewirtschaftung aller Parkplätze auf dem öffentlichen Grund der Stadt Luzern und die Anwohnerbevorzugung beim Dauerparkieren.

Diese Massnahmen haben zusammen mit der Tatsache, dass das bestehende Netz der städtischen Hauptstrassen immer häufiger an seine Kapazitätsgrenzen gelangt, dazu beigetragen, dass der Verkehr in den letzten 15 Jahren nicht mehr zugenommen hat. Da das gleiche übergeordnete Strassennetz aber auch durch die Busse des öffentlichen Agglomerationsverkehrs mitbenutzt werden, sehen sich die Betreiber des öffentlichen Verkehrs mit zunehmenden Verlustzeiten und damit höheren Produktionskosten konfrontiert. Dies ist in der Agglomeration Luzern umso einschneidender, als infolge von Kapazitätsengpässen auf dem Schienennetz kaum Alternativen zur Busbenützung, zum Beispiel in Form eines leistungsfähigen S-Bahn-Systems, angeboten werden können.

Diese Verkehrsprobleme von Stadt und Agglomeration Luzern können mittel- bis längerfristig zu einem wirtschaftlichen Problem führen, ist eine gute Verkehrserschliessung doch einer der wesentlichen Standortfaktoren für die Wirtschaft und das Gewerbe. Aus diesem Grunde haben sich Vertreterinnen und Vertreter von Politik, von Wirtschafts- und von Verkehrsverbänden Anfang dieses Jahrhunderts in einem Letter of Intent zu einer künftigen Stossrichtung für die verkehrliche Entwicklung der Stadt und der Agglomeration Luzern verständigt. Durch diesen Letter of Intent ist schliesslich die städtischen Verkehrsstrategie „Luzern macht mobil“ gestärkt worden, auf welcher in den folgenden Jahren das Agglomerationsprogramm Luzern entwickelt wurde.

Die verkehrlichen Basisprojekte, welche diesem Agglomerationsprogramm zugrunde liegen, sind der Tiefbahnhof Luzern und die Stadtaufahrung, bestehend aus der Stadtautobahn und den Spangen Luzern Nord und Süd, welche durch den Bypass Luzern ermöglicht würden. Sie dienen letztlich als Grundlage zur Entlastung der Innenstadt von Luzern vom Durchgangsverkehr und damit der nachhaltigen Verbesserung der Produktionsbedingungen des öffentlichen Verkehrs durch den Abbau von Verlustzeiten.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Stadt Luzern könnte zum Beispiel Folgendes erreicht werden:

- Durchgehende Busspuren im Zentrum von Luzern könnten verwirklicht werden.
- Die Pilatusstrasse als eine der wichtigsten Einkaufsstrassen Luzerns könnte attraktiver gestaltet werden.
- Die Verkehrsmengen durch die Pilatus-, Zentral-, Bundes- und Obergrundstrasse könnten massiv reduziert werden.
- Und als Folge davon könnte die Lebensqualität in den Stadtquartieren gesteigert werden.
- Der sogenannte „wirtschaftlich notwendige“ Verkehr, also derjenige Verkehr, welcher für die Versorgung des Wirtschaftszentrums von Luzern notwendig ist, könnte die Innenstadt von Luzern wieder erreichen.

Diese „flankierenden Massnahmen“ müssen zwingend parallel zur Stadtaufahrung, bestehend aus der Stadtautobahn und den Spangen Nord und Süd, realisiert und gleichzeitig in Betrieb genommen werden.

Da die verkehrlichen Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass wohl erst mittel- bis längerfristig verwirklicht werden können, hat sich die Stadt Luzern für die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes eingesetzt. Mit diesem Gesamtverkehrskonzept soll aufgezeigt werden, wie bis zur Realisierung der langfristigen Verkehrsmassnahmen der Verkehr im Agglomerationszentrum bewältigt werden kann. Im Zentrum des Gesamtverkehrskonzeptes steht die Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität.

### **3.2 Fazit für die Spange Süd**

Die Spange Süd ist, wie vorstehend aufgezeigt, Bestandteil der langfristig geplanten Stadtaufahrung von Luzern. Als solche ist sie ein wichtiger Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern, welches in seiner zweiten Generation noch in diesem Jahr dem Bund eingereicht werden muss. Das Agglomerationsprogramm Luzern beinhaltet viele Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt, so zum Beispiel die Planung des Gesamtverkehrssystems für das Agglomerationszentrum, ein Konzept für den künftigen Umgang mit dem Cartourismus, Konzepte und Massnahmen zur Verminderung der Verlustzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und viele Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für den Langsamverkehr. Die Annahme der Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ würde an die nationalen Prüfbehörden der Agglomerationsprogramme in Bern ein höchst problematisches Signal senden, welches sich sowohl auf die Beurteilung als auch auf die Mittelzuteilung an das Agglomerationsprogramm Luzern negativ auswirken würde. Wie bereits erwähnt wären davon viele Einzelprojekte für den öffentlichen und den Langsamverkehr betroffen, deren Realisierung damit nicht mehr gewährleistet wäre.

Die Spange Süd könnte aber auch als sogenannte rückwärtige Erschliessung im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern eine grosse Bedeutung erhalten, da die Verkehrsmenge auf dem künftigen Bahnhofplatz sicher reduziert werden muss. Da auch die Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz dem Projekt Tiefbahnhof Luzern weichen muss, ist die Verkehrserschliessung und die Parkierung der Nutzungen im Bahnhofgebiet, insbesondere auch des Kultur- und Kongresszentrums KKL, neu zu konzipieren. Um künftig die gegenseitigen Behinderungen des öffentlichen Busverkehrs und des Erschliessungsverkehrs der Bahnhofnutzungen zu reduzieren, wird die Zufahrt zu diesem Gebiet in Zukunft stärker als bisher von Süden her erfolgen müssen. In diesem Kontext könnte die Spange Süd, oder zumindest Teilabschnitte derselben, eine neue Bedeutung erhalten.

Und schliesslich könnte die Realisierung von Teilabschnitten der Spange Süd auch eine Voraussetzung für die Realisierung künftiger Neubauprojekte und die Schaffung weiterer Wohn- und Arbeitsplätze im Gebiet des ESP Bahnhof sein. Wie weit dies der Fall ist, soll unter ande-

rem mit der Aktualisierung der Studie zum ESP Bahnhof überprüft werden. Eine verbindlichere Antwort auf diese Fragestellung wird voraussichtlich aber erst das zurzeit in der Startphase befindliche Gesamtverkehrskonzept geben können.

Aus diesen Gründen ist der Stadtrat von Luzern überzeugt, dass es falsch wäre, zum heutigen Zeitpunkt die Spange Süd als mögliche zukünftige Option zur Verbesserung der Mobilität und des Gesamtverkehrssystems der Stadt Luzern auszuschliessen. Er lehnt deshalb die Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ ab. Der Stadtrat betont in diesem Zusammenhang aber deutlich, dass momentan keine Arbeiten (auch keine Planungen) an der Spange Süd vorgenommen werden, weder durch den Kanton noch durch die Stadt Luzern.

## 4 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat:

- die Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ in eigener Kompetenz für gültig zu erklären;
- den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative zu empfehlen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 30. Mai 2012



Urs W. Studer  
Stadtpräsident



Toni Göpfert  
Stadtschreiber



## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 22 vom 30. Mai 2012 betreffend

### **Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

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

#### **beschliesst:**

- I. In eigener Kompetenz:  
Die Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:  
Die Initiative „Kein Südzubringer in die Stadt“ wird abgelehnt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.



## **Anhang 1**

### **Initiativtext**

Volksinitiative Stadt Luzern

## Kein Südzubringer in die Stadt



Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

### Soweit rechtlich möglich, beteiligt sich die Stadt Luzern weder an der Ausführung noch an der Planung eines Südzubringers im Raum Grosshof-Steghof/Tribschen.

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 in Blockschrift	Geburtsdatum TT.MM.JJ	Adresse Strasse & Hausnummer	Unterschrift	Kontrolle leer lassen
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

#### Bestätigung der Stimmberechtigung (wird von der Stadtverwaltung ausgefüllt)

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

Luzern, \_\_\_\_\_ Der/Die Stimmregisterführer/in: \_\_\_\_\_

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

Simon Roth, Neuweg 19, 6003 Luzern – Nina Laky, Ruopigenstrasse 21, 6014 Luzern – Hasan Candan, Bleicherstrasse 14, 6003 Luzern – Camilo Schwarz - Dominik Durrer - Luzia Mumenthaler-Stofer - Marcel Budmiger – David Roth -Hugo Fessler



Ablauf der Sammlungsfrist: 1. Juni 2011 Bitte so schnell wie möglich (spätestens bis 25. Mai 2011), auch teilweise ausgefüllt, zurücksenden an: JUSO Luzern, Theaterstrasse 7, 6003 Luzern

## **Veraltetes Projekt das seit Jahren Ressourcen frisst**

Das Projekt des Südzubringers plant einen Autobahntunnel direkt in das Tribtschengebiet. Für dieses Projekt wurde seit den 70er Jahren mehrere 100'000 Franken in die Planung und Projektierung gesteckt. Die Kosten für die Umsetzung werden heute auf 200 Millionen Franken geschätzt. Mit den städtischen Finanzen ein solches unsinniges Projekt zu finanzieren, ist unverantwortlich. Das veraltete Projekt muss jetzt endlich aufgegeben werden, damit die Stadt und der Kanton sich auf die Erarbeitung von zeitgemässen Verkehrskonzepten konzentrieren können.

## **Mehrbelastung der Innenstadt und Quartiere**

Neue Strassen führen zu Mehrverkehr. Dies zeigt sich am Beispiel der dritten Tunnelröhre am Baregg (A1): Nach nur einem Jahr hat das Verkehrsaufkommen um 20% zugenommen. Durch einen neuen Autobahnzubringer direkt in die Stadt wird es mehr Verkehr in der Stadt und in den Quartieren geben! Wenn möglichst viel Verkehr auf den Südzubringer kanalisiert werden soll – was die Absicht der Planer ist – dann entsteht massiver Mehrverkehr bei den Auf- und Abfahrtsorten. Die Verkehrsströme werden teilweise verlagert, jedoch auf keinen Fall reduziert.

## **Nachhaltige Siedlungsplanung**

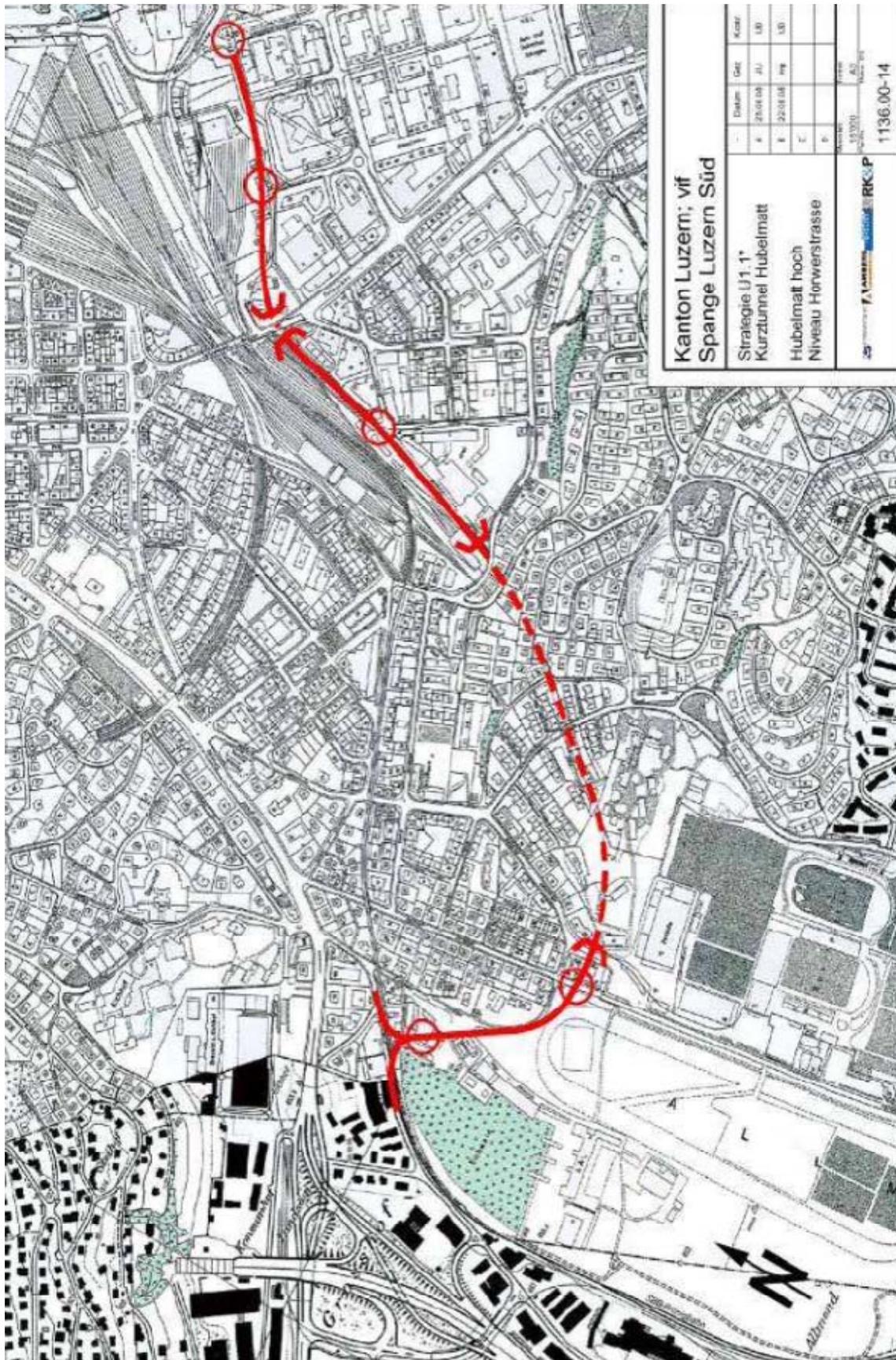
Wir wollen als Zukunftsvision eine attraktive Stadt Luzern mit einem Raumplanungskonzept, welches dazu einlädt, sich in der Stadt aufzuhalten. Mit einem zweiten Verkehrsknotenpunkt mitten in der Stadt (vergleiche Kasernenplatz), würde die Attraktivität von Luzern verringert. Wir wollen eine attraktive Stadt mit einem seerichigen Tribtschenquartier, das nicht durch vergrössertes Verkehrsaufkommen abgewertet und verunstaltet wird.

## **Direkte Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr (ÖV)**

Die Agglomerationsgebiete sind belastet durch zu viel Verkehr. Um die Agglomerationsgebiete entlasten zu können, muss die Förderung des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden. Der ÖV ist in den dicht besiedelten Städten das weitaus wirtschaftlichste und effizienteste Verkehrsmittel. Nur mit einer Fokussierung auf Bahn-, Bus- und Veloverkehr können die grossen Mobilitätsströme nachhaltig und zukunftsweisend gestaltet werden. Der Südzubringer konkurrenziert direkt ÖV Projekte, beispielsweise den Ausbau der Zentralbahn.

**Ein sinnvolles Verkehrskonzept hat zum Ziel, dass die Besucher mit dem ÖV in die Stadt kommen und nicht mit ihren privaten Luftverschmutzern.**

Anhang 2: Plan mögliche Linienführung aus Zweckmässigkeits-  
beurteilung 2008





**Anhang 4: Plan mögliche erste Etappe Tribschenquartier**  
(Auszug aus Baulinienplan des Tiefbauamtes, 2008)

