

Erläuterungen des Stadtrates
zur städtischen Volksabstimmung
vom 15. Mai 2022



**Initiative «Reuss-
Oase: Ein Freiraum
für alle!»**

**Gegenvorschlag zur
Initiative «Luzerner
Velonetz jetzt!»**



**Stadt
Lucern**

Sehr geehrte Stimmberechtigte
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. Mai 2022 können Sie über folgende Geschäfte abstimmen:

- **Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!»**
- **Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»**

Bestimmen Sie mit! Der Stadtrat lädt Sie dazu ein, von Ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen.

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Luzern, im März 2022

Inhalt

■	Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!»	
	Vorlage in Kürze	4
	Initiative	6
	Umsetzung der Initiative	7
	Aktuelle und zeitnahe Projekte und Planungen	7
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	9
	Argumente des Initiativkomitees	11
	Stellungnahme des Stadtrates	13
	Beschluss des Grossen Stadtrates	14
	Stimmzettel (Muster)	15
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	15
■	Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»	
	Vorlage in Kürze	16
	Ausgangslage	18
	Velohaupttroutennetz 2033	20
	Kosten	23
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	24
	Argumente der parlamentarischen Minderheit	26
	Stellungnahme des Stadtrates	27
	Beschluss des Grossen Stadtrates	29
	Stimmzettel (Muster)	31
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	31



Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!»

■ **Vorlage in Kürze**

Die Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» verlangt vom Stadtrat verschiedene Massnahmen zur Attraktivierung des Reussufers zwischen Spreuerbrücke und Nordpol: Die Reuss soll als unkommerzieller Freiraum, als Naherholungsgebiet und ökologisch wertvoller Naturraum weiterentwickelt und erlebbar gemacht werden.

Die Initiative regt eine Reussbadi beim Kasernenplatz und Pontons für das sichere Reusschwimmen an. Vorgesprochen wird ein durchgehender Fussweg am rechten Reussufer, ein Erlebnis- und Themenpfad, die Schaffung von Buvetten und unkommerziellen Orten zum Verweilen, aber auch die Erhaltung ökologisch wertvoller Brut- und Laichplätze. In die Planung aller Massnahmen sollen die betroffenen Quartiere und Umweltverbände miteinbezogen werden.

Der Stadtrat und die Mehrheit des Grosse Stadtrates unterstützen die Stossrichtung der Initiative. Der Grosse Stadtrat empfiehlt sie mit 45 zu 0 Stimmen zur Annahme. Das Anliegen der Initiative «Reuss-Oase» deckt sich bereits heute zu grossen Teilen mit den Zielen zahlreicher städtischer Projekte und Planungen. Allerdings können nicht alle Anregungen der Initiative aufgenommen werden. So kann die Idee einer Reussbadi beim Kasernenplatz und von Pontons nicht weiterverfolgt werden: Jegliche Einbauten in die Reuss verstossen gegen die geltenden Gesetzgebungen im Gewässerschutz und Wasserbau.

Der Stadtrat und der Grosse Stadtrat wollen die bereits geplanten Projekte zur ökologischen und freiräumlichen Aufwertung der Reuss weiter vorantreiben. Gleichzeitig wollen sie auch neue Projekte ins Auge fassen, damit die Grundidee der Initiative umgesetzt wird.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten die Annahme der Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!».

Initiative

Die Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» ist am 22. Dezember 2020 mit 959 gültigen Unterschriften eingereicht worden. Die Initiantinnen und Initianten verlangen in Form der Anregung, dass der Stadtrat dem Parlament einen Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorlegt:

«Die Stadt Luzern prüft Massnahmen zur Attraktivierung, Steigerung der Sicherheit und des ökologischen Wertes des Reussufers zwischen Spreuerbrücke und Nordpol und setzt diese, soweit sie dafür zuständig ist, um. So soll ein unkommerzieller Freiraum für die Bevölkerung geschaffen werden. In den Planungsprozess sollen unter anderem auch die betroffenen Quartiere und Umweltverbände miteinbezogen werden. Für die zeitnahe Projektierung und Ausführung sind entsprechende Sonderkredite zu bewilligen.»

Die Initiantinnen und Initianten machen verschiedene Vorschläge für die Umsetzung ihrer Anliegen:

■ **Reussbadi beim Kasernenplatz**
Eine Reussbadi soll den Einstieg für das immer beliebtere Reusschwimmen sicherer machen und die anderen stark frequentierten Badeplätze in der Stadt entlasten.

■ **Naherholungsgebiet am rechten Ufer**
Ein durchgehender Fussweg am rechten Reussufer zwischen St. Karli und Reussegg/Emmen entlastet den Xylofon-

weg am linken Ufer. Es werden Zugänge zur Reuss und neue Plätze mit Buvetten zum sicheren Verweilen und Geniessen geschaffen. Pontons sollen für Schwimmerinnen und Schwimmer einen sicheren Reussein- und -ausstieg gewährleisten.

■ **Naturnahe Gestaltung**

Für eine ausgewogene Balance zwischen Mensch und Natur müssten u. a. die 2017 geschaffenen Laichplätze Nölliturm, Reusszopf, Naturhistorisches Museum beibehalten werden. Zusätzlich sollen die verbauten Ufer naturnaher gestaltet werden, Brutstätten geschaffen und die Sohlenstrukturierung der Reuss optimiert werden.

■ **Die Reuss erleben**

Mit einem Erlebnis- oder Themenpfad könnten Spaziergängerinnen und Spaziergänger sowie Schulklassen die Reuss besser kennenlernen und direkter erleben: biologische Vorgänge, Flora und Fauna der Reuss und deren Entwicklung mit der Verstädterung, die Physik des Flusses.

Umsetzung der Initiative

Für die Reuss ist der Kanton Luzern verantwortlich. Als Grundeigentümer erteilt er alle Bewilligungen am und im Gewässer. Die Korporation Luzern hat für den städtischen Reussuferabschnitt die Fischereirechte. Bei allen Massnahmen zur Aufwertung der beiden Reussufer ist daher eine frühzeitige Absprache mit dem Kanton und der Korporation Luzern wichtig.

Auf die Umsetzung der Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» haben kantonale, regionale und städtische Regelwerke und Grundsatzpapiere Einfluss. So enthalten beispielsweise der kantonale Richtplan, das Agglomerationsprogramm Luzern, das Raumentwicklungskonzept 2018 oder die Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern Vorgaben, wenn es darum geht, die Reuss als vielfältigen Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie als Erholungsraum für Menschen zu sichern und aufzuwerten.

Weitere städtische Grundlagen wie das Stadtraumkonzept, die Mobilitätsstrategie oder Erkenntnisse aus der Quartierentwicklung bilden den Rahmen für die nachhaltige Entwicklung des Frei-, Verkehrs- und Lebensraums entlang der Reuss. Das Biodiversitätskonzept ist ebenfalls mitzubedenken wie auch das Sicherheitskonzept Flussschwimmen. Im Jahr 2020 wurden Rettungsgeräte am Reussufer installiert und zusätzliche Ausstiegsstellen für Reusschwimmerinnen und Reusschwimmer geschaffen.

Aktuelle und zeitnahe Projekte und Planungen

Der Stadtrat will die Initiative umsetzen, indem er laufende Projekte und geplante Massnahmen zur Aufwertung des Reussraums vorantreibt. Die Grundidee der Initiantinnen und Initianten deckt sich mit zahlreichen Projekten wie etwa dem Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse, der Aufwertung des Geissmattparks sowie verschiedenen Mobilitätsprojekten. Diese haben auch zum Ziel, gemeinsam mit Betroffenen und Interessierten in partizipativen Prozessen das Reussufer attraktiv, sicher und ökologisch wertvoll zu gestalten und nicht kommerziellen Freiraum zu schaffen.

■ Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse

In diesem seit 2019 laufenden partizipativen Prozess zur Aufwertung des Quartiers wurden u. a. Grundsätze für die Entwicklung der Reussufer formuliert: So soll das rechte Reussufer einen durchgehenden Fussweg erhalten, naturnahe Erholung und punktuell Zugänge zum Wasser bieten. Das linke Reussufer soll sich dank des Velowegs zu einem attraktiven, grünen Freiraum mit Zugang zum Wasser und Quartierbezug entwickeln. Die Aufenthaltsqualität soll erhöht, ein gastronomisches Angebot (Buvette) geprüft werden.

Ein besonderes Augenmerk des Entwicklungskonzepts Basel- und Bernstrasse gilt dem südlichen St.-Karli-Brückenkopf (Dammgärtli und Reussinsel). Hier strebt die Stadt eine Arealentwicklung und einen verbesserten Zugang zur Reuss an.



Projektübersicht

Dafür wurden drei städtebauliche Varianten erarbeitet. Für die Realisierung einer Spiel- und Freizeitfläche in unmittelbarer Nähe der St.-Karli-Brücke sind Mittel in der Investitionsplanung eingestellt.

■ **Aufwertung Geissmattpark**

Erste Massnahmen konnten im Sommer 2021 kurzfristig umgesetzt werden. Nun soll in einem partizipativen Prozess ein Bauprojekt für die Aufwertung des Geissmattparks ausgearbeitet und bis 2025 umgesetzt werden. Dabei werden insbesondere der Zugang zum Wasser, die ökologische und ästhetische Aufwertung des Grünraums und temporäre Nutzungen geprüft.

■ **Verbindungen entlang der Reuss**

Verschiedene Massnahmen der Mobilitätsstrategie und der geplante Ausbau des Velonetzes betreffen das Reussufer: So soll beispielsweise auf der rechten Uferseite der Reussuferweg als Fussweg ausgebaut und der bestehende Veloweg verbessert werden. Der Neubau der Fluhmühlepasserelle sorgt ab 2023/2024 für eine hindernisfreie Fuss- und Veloverbindung zur Reuss. Der geplante Neubau einer Fuss- und Velobrücke im Bereich des Reusszopfes soll Reussbühl und Luzern Nord mit dem Gebiet Ibach, Zielen auf der rechten Uferseite und dem Naturraum am rechten Reussufer verbinden, und zirka 2025 soll die Personenunterführung unter dem Bahndamm beim Nordpol im Zusammenhang mit einer Brückenplattensanierung der SBB verbreitert werden.

■ Schutz- und Nutzungskonzept

Ökologische Aufwertungsmassnahmen an der Reuss wurden bisher im Rahmen von konkreten Bauvorhaben oder als einzelne Projekte umgesetzt. Dabei ging es vor allem um Verbesserungen der Laichplatzsituation für Fische. Dem Stadtrat ist eine ausgewogene Balance zwischen Mensch und Natur wichtig. Er will die Schutz- und Nutzungsansprüche über den gesamten städtischen Reussabschnitt vertieft analysieren und 2023 ein Schutz- und Nutzungskonzept erarbeiten lassen. Dieses soll eine wichtige Grundlage darstellen für weitere konkrete Projekte im Sinne der Initiative.

■ Zugang zur Reuss

Die Idee einer Reussbadi oder von Pontons kann der Stadtrat allerdings nicht weiterverfolgen: Abklärungen mit dem Kanton haben ergeben, dass Einbauten in die Reuss nicht zugelassen werden. Damit würde die Abflusskapazität der Reuss deutlich vermindert, und ihre natürliche Schutzfunktion würde stark beeinträchtigt. Das Risiko von vermehrtem Hochwasser würde in diesem dicht bebauten Gebiet steigen.

Wichtiger ist dem Stadtrat, die Zugänglichkeit zum Wasser entlang des ganzen Reussufers voranzutreiben. Das zeigt die Auflistung der aktuellen Projekte. Es sollen qualitätsvolle Freiräume geschaffen und entspanntes Reussbaden ermöglicht werden.

Bei allen Aufwertungsprojekten steht die Balance zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen von Natur/Ökologie sowie den Freizeit- und

Mobilitätsbedürfnissen der Anwohnerschaft, von Besucherinnen und Besuchern im Vordergrund. Nicht alle Nutzungsinteressen lassen sich mit dem gleichzeitigen Ziel eines sicheren und ökologisch wertvollen Raums vereinbaren. Mit dem Schutz- und Nutzungskonzept werden deshalb entlang des städtischen Reussufers Nutzungsschwerpunkte erarbeitet und definiert, um diesen verschiedenen Interessen ausgeglichene Rechnung zu tragen.

Lehnen die Stimmberechtigten die Anregungsinitiative ab, würden Projekte in und entlang der Reuss zukünftig bei der Auslegeordnung und Priorisierung von neuen Planungen und Ausführungen gegenüber anderen städtischen Gebieten an Relevanz verlieren. Die bereits vom Stadtrat und Grossen Stadtrat bewilligten Projekte würden jedoch fortgeführt und nicht unmittelbar gestoppt.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Die Mitglieder des Grossen Stadtrates waren sich einig: Die Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» der JUSO wurde für gültig erklärt, und alle Fraktionen empfehlen sie zur Annahme. Es wurde festgestellt, dass sich viele Forderungen der Initiantinnen und Initianten bereits in Planung oder in Umsetzung befänden.

Die **SP-Fraktion** ortete in diesem Umstand auch eine Gefahr: die Gefahr der Frustration bei den Stimmberechtigten, wenn die Initiative angenommen

und dann nichts oder nichts Neues passieren würde. Die SP-Fraktion habe deshalb nach weiterem Umsetzungspotenzial gesucht und gefunden: bei der Aussen-gastronomie und beim Zugang zur Reuss. So solle die Idee eines Holzsteges beim St.-Karli-Quai oder eines begehbaren Sporns auf eine Kiesbank bei der Spreuerbrücke weitergedacht werden.

Die **GLP-Fraktion** sah die Initiative und die Antwort des Stadtrates als Gelegenheit, die Grundsatzfrage zu diskutieren, was mit dem Reussufer passieren soll. Sollen einzelne Ruheinseln für Anwohnende oder soll ein durchgehend grünes Band für das lokale Partyvolk geschaffen werden? Es bestünden Konflikte zwischen Interessen der Nutzung und des Schutzes. Der Stadtrat habe sich in der Planung und Umsetzung von Aufwertungsprojekten dieser Fragen angenommen und befände sich bereits auf einem guten Weg.

Die **SVP-Fraktion** unterstützte die Initiative, die gut töne, gut sei und offene Türen einrenne. Die Fraktion störe sich aber daran, dass bei der Umsetzung gewisser Massnahmen Quartiervereine und Umweltverbände einbezogen würden: Diese seien nicht demokratisch legitimiert. Fraglich sei, wo an der Reuss Platz zum Verweilen geschaffen werden könne, wenn Grundstücke und Bauten direkt ans Wasser angrenzen. Tendenzen zur Bevormundung der Bürger oder ausufernde Kosten würden von der SVP-Fraktion abgelehnt.

Die **Mitte-Fraktion** unterstützte die Grundidee der Initiative. Allerdings renne sie, wie bereits mehrfach betont, offene Türen ein und bringe nicht viel Neues.

Das Reussufer müsse nicht überall bespielt werden, seine Aufwertung sei aber wünschens- und erstrebenswert. Deshalb würden die Vorschläge des Stadtrates unterstützt. Auf Ablehnung in der Mitte-Fraktion stiessen sämtliche Bauten im Wasser – insbesondere die Idee eines begehbaren Sporns bei der Spreuerbrücke.

Die **G/JG-Fraktion** gratulierte den JUNO für das Sammeln und Zustandebringen der Reuss-Oase-Initiative. Das Anliegen hätte bei den Grünen und Jungen Grünen selbstverständlich keine Kontroversen ausgelöst. Auch die Antwort des Stadtrates sei gut, obwohl sich ein Teil der Fraktion mehr Kreativität und zusätzlichen Gestaltungswillen gewünscht hätte. Dies insbesondere in der Frage der nicht bewilligungsfähigen Pontons und der Badi: Ein Alternativvorschlag für die abgelehnten Pontons wäre wünschenswert gewesen.

Die **FDP-Fraktion** beurteilte die Vorlage positiv. Der Stadtrat und der Kanton engagierten sich schon länger für den Reussraum. Die Initiative setze hier einen weiteren Akzent. Die Idee sei sympathisch: eine urbane Aufwertung dieses Raums, der noch Verbesserungspotenzial aufweise. Die Aufwertung mache Sinn. Allerdings solle eine Übernutzung verhindert und ein Gleichgewicht von Aktivität und Erholung angestrebt werden. Die FDP-Fraktion werde den Vorschlägen des Stadtrates folgen, diese seien nachvollziehbar.

Der Grosse Stadtrat empfiehlt die Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» mit 45 zu 0 Stimmen zur Annahme.

Argumente des Initiativkomitees

Die Reuss in der Stadt Luzern bietet viel Potenzial für die Bevölkerung, die Stadtentwicklung und die Natur. Diese Möglichkeiten wurden aber bisher nicht genutzt. Die Ufer sind zugebaut, die Zugänglichkeit zum Wasser ist schlecht gegeben, und die Wege laden nicht zum Verweilen und Flanieren ein. Angesichts der Gestaltung der Aare in Bern oder der Limmat in Zürich erkennt man, dass auch Luzern die Reuss zwischen Spreuerbrücke und Reusszopf viel ansprechender gestalten kann. Die Initiative zielt genau auf solch eine Oase an der Reuss ab, die ein unkommerzieller Freiraum für alle sein sollte.

■ Für einen grünen Korridor in Luzern!

Es braucht urbane Räume, welche die Biodiversität fördern und sichern, um die Stadt-Natur-Balance innerhalb der Stadt aufrechtzuerhalten. Besonders durch die verdichtete Urbanisierung benötigen Tiere und Pflanzen umso mehr ihren Raum innerhalb der Städte. Die Reuss als natürliche Quelle muss deswegen ökologisch geschützt und gefördert werden, indem das verbaute Reussufer naturnah entsiegelt und die Sohlenstruktur optimiert wird.

Die Bevölkerung der Stadt Luzern profitiert von natürlichen Oasen. Die prognostizierten Hitzesommer heizen die Innenstadt graduell auf, und die heisse

Luft staut sich zwischen den Häuserzeilen an. Für hitzeanfällige und ältere Personen sind solche Temperaturen sehr gefährlich. Die urbanen Lebensräume müssen durch wasser- und schattenspendende Naturflächen abgekühlt und mit Frischluft durchlüftet werden. Eine biodiverse und naturnahe Reuss kommt allen zugute – Mensch und Umwelt!

■ Für ein sicheres Reussbaden!

Das Reussbaden wird immer beliebter! Das abkühlende Flusswasser und das einzigartige Baderlebnis, sich einfach treiben zu lassen, lockten viele Badelustige an. Andere Städte fördern das Schwimmen im Fluss schon lange, sodass es gar zur Tourismusattraktion wurde – Luzern hinkt dem noch hinten nach.

Mit vermehrten Ein- und Ausstiegstellen wird das Reussbaden sicherer und attraktiver, was andere beliebte Badeplätze am Vierwaldstättersee entlastet. Temporäre und mobile Elemente und zugängliche Aufenthaltsmöglichkeiten am Ufer können Erholungsplätze auf und an der Reuss schaffen. Die verbesserte Zugänglichkeit zum Fluss käme schlussendlich auch dem Bundesgesetz, das Gewässer als Gut der Öffentlichkeit, und dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) entgegen.

■ Für attraktive Fuss- und Velowege am Fluss!

Der Weg nach Emmen wird wichtiger! Mit dem Zusammenwachsen beider Städte und durch das städtebauliche Projekt Luzern Nord wird die Reuss immer mehr zu einer populären und wichtigen

Verbindung. Durch die Verlagerung der Hochschule Design & Kunst und weitere Projekte wurde die Reuss zu einem Pendelweg.

Der Xylofonweg wird stark genutzt und wird mit seinen Kapazitäten dem Andrang nicht mehr gerecht. Aufgrund der schmalspurigen Fläche, welche von Fahrrädern, Badenden und Fussgänger*innen gleichzeitig in Anspruch genommen wird, kann es schnell eng werden. Weitere Fuss- und Velowege entlang der Reuss entlasten bisherige Wege, fördern den unmotorisierten Verkehr nach Emmen und die nachhaltige Mobilität. Mit dem Ausbau kann neuer Raum geschaffen werden, damit Fussgänger*innen und Velofahrer*innen genügend Platz haben, um gut entlang der Reuss vorwärtszukommen. Damit die Reuss Jung und Alt zum Spazieren und Verweilen einlädt.

■ Für einen einzigartigen Freiraum für alle!

Durch die Attraktivierung der Reuss in Zusammenarbeit mit den Quartieren entsteht neuer Lebensraum, der dem umliegenden Gebiet neue Möglichkeiten der lokalen Entwicklung bietet. Durch eine starke Partizipation der Quartiervereine und lokalen Bevölkerung sollen gemeinsam Projektideen gefunden werden, damit die Luzerner*innen ihre Vorstellungen der Reuss-Oase einbringen können.

Buветten, Spielplätze und Parkflächen laden zum Entspannen und Spielen ein, Treffpunkte stärken die Vernetzung der Bevölkerung, und durch die Belebung wird die allgemeine Sicherheit verbessert.

Der «Nordpol» ist ein positives Beispiel, welches dem Reussbühl-Quartier einen neuen Anstrich verliehen hat. Auch kommt ein Naherholungsgebiet dem lokalen Gewerbe zugute und kann positive Auswirkungen auf den Luzerner Tourismus haben. Die Reuss-Oase soll ein Freiraum von allen für alle sein!

■ Der Raum Reuss wird priorisiert!

Bei der Reuss sind bereits mehrere Projekte geplant, besonders um den Velo-/Fussverkehr zu fördern und durch Wege entlang der Reuss mehr Platz zu schaffen. Das Ja zur Initiative würde diese Projekte bekräftigen und allgemein die Umsetzungen im Raum Reuss priorisieren.

Bei der Gestaltung der Reuss soll aber auch über den Tellerrand geblickt und neue Umsetzungsideen in Betracht gezogen werden. Mit mutigen kreativen Visionen kann die Reuss nicht nur zum Freiraum für alle werden, sondern auch eine einzigartige Ausstrahlungskraft erlangen. Luzern hat jetzt die Chance, eine moderne und originelle Flussgestaltung anzugehen und einmalige Projekte umzusetzen, die der Reuss einen überregionalen Charme verleihen.

Die Initiative lässt dem Stadtrat, den zuständigen Gremien und den Quartier- und Umweltschutzvereinen den nötigen Spielraum, abzuwägen, welche Projekte finanziell, bautechnisch und gewässerschutztechnisch umzusetzen sind, und setzt den Rahmen dafür. Dadurch können die Vorschläge mehrperspektivisch und professionell betrachtet und behandelt werden.

Einstimmig empfehlen Ihnen der Grossstadtrat und Stadtrat, die Initiative anzunehmen. Stimmen Sie deswegen Ja zur Reuss-Oase!

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat empfiehlt, die Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» anzunehmen.

Er sieht bei der ökologischen und freiräumlichen Aufwertung des Reussraums grosses Potenzial. Auch übergeordnete städtische und kantonale Strategien gehen bereits in diese Richtung. Die Grundidee der Initiantinnen und Initianten deckt sich somit mit zahlreichen Projekten der Stadt.

So wird beispielsweise der Geissmattpark aufgewertet oder ein durchgehender rechter Reussuferweg umgesetzt. Jedoch können nicht alle Anregungen der Initiative weiterverfolgt werden: Einbauten in die Reuss sind grundsätzlich nicht realisierbar, weil sie gegen die geltende Gesetzgebung im Gewässerschutz und Wasserbau verstossen. Die Aufwertung des Reussraums liegt dem Stadtrat dennoch am Herzen. Deshalb empfiehlt

er die Initiative zur Annahme. Auch der Grosse Stadtrat spricht sich einstimmig mit 45 zu 0 Stimmen für die Initiative aus. Sollte sie von der Stadtluzerner Stimmbevölkerung angenommen werden, wäre dies ein starkes Zeichen, den Reussraum noch aktiver zu planen und aufzuwerten. Dies ist aus Sicht des Stadtrates richtig. Der Fokus der Stadt Luzern lag lange Zeit primär auf dem Raum rund um das Seebecken – im Gegensatz zum Reussraum, der oftmals in der Entwicklung etwas vergessen wurde und heute vor allem stark von Infrastrukturbauten geprägt ist.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 40 vom 1. Dezember 2021 betreffend

■ **Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!»,**

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. 10 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 «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» wird zur Annahme empfohlen.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 17. Februar 2022

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Sonja Döbeli Stirnemann
Ratspräsidentin

Daniel Egli
Stadtschreiberin-Stv.

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 15. Mai 2022

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld mit schwarzer oder blauer Farbe an.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Änderung vom 1. Oktober 2021 des Bundesgesetzes über Filmproduktion und Filmkultur (**Filmgesetz**, FiG) annehmen? Ja Nein
- 2 Wollen Sie die Änderung vom 1. Oktober 2021 des Bundesgesetzes über die Transplantation von Organen, Geweben und Zellen (**Transplantationsgesetz**) annehmen? Ja Nein
- 3 Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 1. Oktober 2021 über die Genehmigung und die Umsetzung des Notenaustausches zwischen der Schweiz und der EU betreffend die Übernahme der Verordnung (EU) 2019/1896 über die **Europäische Grenz- und Küstenwache** und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1052/2013 und (EU) 2016/1624 (Weiterentwicklung des Schengen-Besitzstands) annehmen? Ja Nein



Stadt
Lucerne

Städtische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Initiative **Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!** annehmen? Ja Nein
- 2 Stimmen Sie der **Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 und dem Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken für die zeitnahen Projektrealisierungen** entsprechend dem Beschluss des Grossen Stadtrates vom 16. Dezember 2021 (Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Initiative «**Lucerner Velonetz jetzt!**») zu? Ja Nein

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten die Annahme der Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!».



Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»

■ **Vorlage in Kürze**

Am 27. Oktober 2020 wurde die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» eingereicht. Sie verlangte ein zeitgemässes, zukunftsfähiges und sicheres Luzerner Velonetz. Es sollte innerhalb von zehn Jahren realisiert werden und für die Bedürfnisse von 8- bis 80-jährigen Velofahrerinnen und Velofahrern ausgelegt sein.

Der Stadtrat erachtet das Anliegen der Initiative grundsätzlich als wichtig und richtig. Die Umsetzung der Initiative hat sich aber bei deren Prüfung als sehr schwierig erwiesen. Deshalb lehnte der Stadtrat die Initiative ab, formulierte

*Sichere Veloverbindungen:
Dieses Ziel verfolgt auch der Gegenvorschlag.*

aber einen Gegenvorschlag. Der Gegenvorschlag nimmt die wichtigen Eckpunkte der Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» auf. Der Stadtrat wählt dabei ein pragmatisches Vorgehen: Die Realisierung eines durchgängigen, 27 Kilometer langen Velohaupttroutennetzes soll situations- und bedarfsgerecht angegangen werden. Die Velohaupttrouten werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einer minimalen Breite von 1,80 Metern und einem Optimalmass von 2,50 Metern. Die Trennung vom motorisierten Individualverkehr erfolgt wo immer möglich.

Die Mehrheit des Grossen Stadtrates folgte den Vorschlägen des Stadtrates: Das Parlament lehnte die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» mit 21 zu 16 Stimmen bei 8 Enthaltungen ab. Dem Gegenvorschlag – der Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität und dem Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken – stimmte der Grosse Stadtrat mit 40 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Nach der Parlamentsdebatte zog das Komitee seine Initiative zurück. Deshalb kommt am 15. Mai 2022 nur der Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» zur Abstimmung.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, der Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 und dem Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken für die zeitnahen Projektrealisierungen entsprechend dem Beschluss des Grossen Stadtrates vom 16. Dezember 2021 (Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!») zuzustimmen.

Ausgangslage

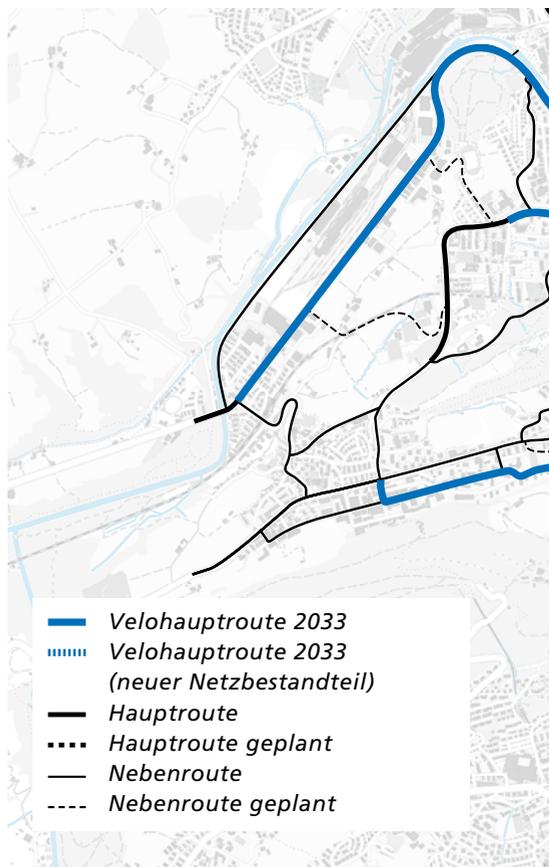
Durch die Stadt Luzern führen verschiedene nationale und regionale Velorouten. 2015 wies die Stadt ein 42 Kilometer langes Velonetz mit Radwegen und Radstreifen auf. Die Anzahl der Velofahrerinnen und Velofahrer nimmt in den letzten Jahren stetig zu. An der Velozählstelle Schweizerhofquai beispielsweise stiegen die durchschnittlichen Velozahlen von rund 3200 Velos im Jahr 2012 auf aktuell rund 5000 pro Tag. In der Abendspitze haben sich die Velozahlen fast verdoppelt. Es ist mit einer weiteren Steigerung zu rechnen.

Immer mehr Velos in unterschiedlichen Geschwindigkeiten und kein durchgehendes, gut ausgebautes Netz: Vor diesem Hintergrund hat ein Initiativkomitee am 27. Oktober 2020 die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» mit 1617 gültigen Unterschriften eingereicht.

Die Überprüfung der Initiative hatte gezeigt, dass die Initiativanliegen in den nächsten zehn Jahren nur sehr schwierig umsetzbar sind. Aus diesem Grund lehnte der Stadtrat die Initiative ab. Insbesondere die geforderte weitgehend separate Führung der Velospuren vom Fuss- und vom motorisierten Individualverkehr und die starre Forderung von 2 Metern Spurbreite pro Fahrtrichtung erwiesen sich bei der Prüfung der Initiative als problematisch.

Wie die Initiantinnen und Initianten sieht aber auch der Stadtrat Handlungsbedarf: Das Velonetz in der Stadt Luzern weist Lücken auf. Es kommt immer wieder zu Unterbrüchen, beispielsweise bei Que-

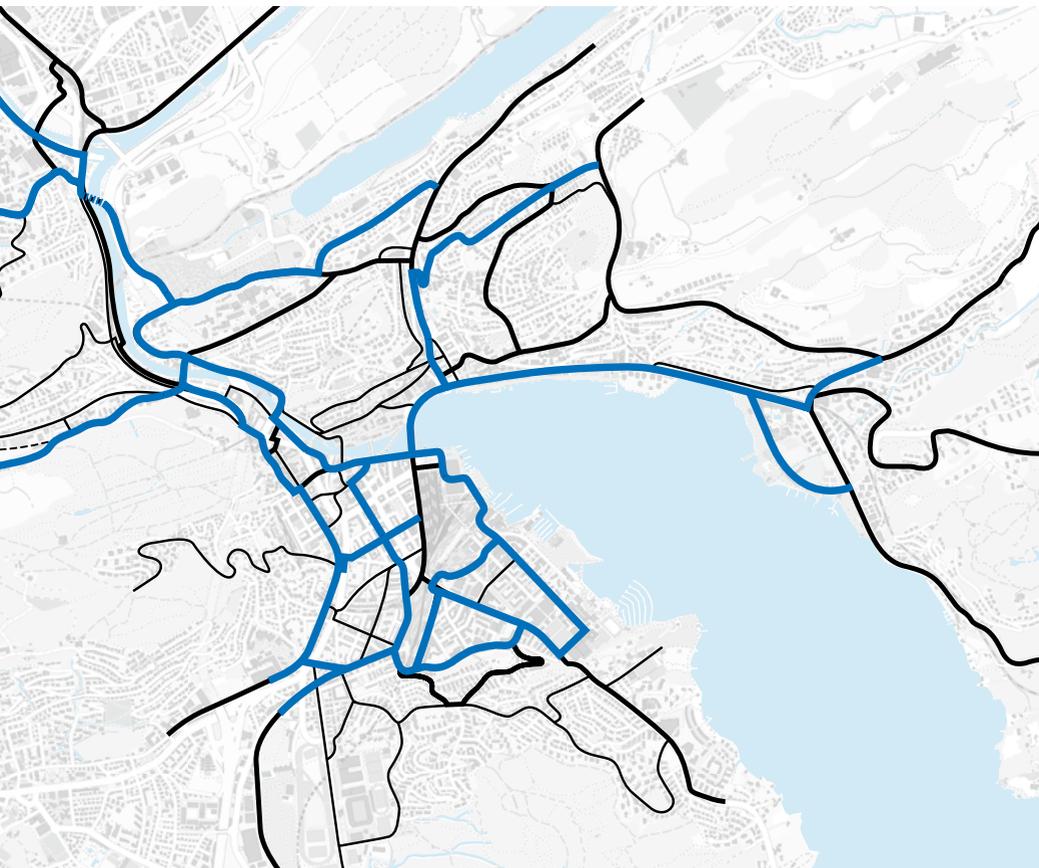
rungen oder auf einzelnen Strassenabschnitten. Zudem ist die Förderung des Veloverkehrs ein Ziel der städtischen Mobilitäts- und Klimapolitik. Die Verbesserung der Veloinfrastruktur wird vom Stadtrat und vom Parlament mit der Mobilitätsstrategie, dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, dem Raumentwicklungskonzept 2018 (REK) der Stadt Luzern und dem Richtplan leichter Zweiradverkehr vorangetrieben. Mit dem Unicef-Label «Kinder-



freundliche Gemeinde» verpflichtet sich die Stadt Luzern unter anderem dazu, sichere Fuss- und Velowege für Kinder und Jugendliche zu schaffen.

Der Stadtrat hat einen Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» ausgearbeitet, in dem die wichtigen Eckpunkte der Initiative aufgenommen werden. Art. 3 Abs. 4 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität soll wie folgt ergänzt werden:

*Zur Umsetzung des «Velohaupttrou-
tennetzes 2033» realisiert die Stadt bis
spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten
dieser Bestimmungen insbesondere ein
Netz aus sternförmigen sowie tangentialen
Velohaupttrouten, die wo immer möglich
von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr
getrennt geführt werden.
Die «Velohaupttrouten 2033» werden als
Velostrassen, Radwege oder Radstreifen
geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf
den Standards Veloverkehr der Stadt
Luzern, in der Regel mit einem Minimal-*



mass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

Mit seinem Gegenvorschlag können die Kernanliegen der Initiative aufgenommen und ein durchgehendes Velonetz innerhalb von zehn Jahren realisiert werden. Dabei kann sich der Stadtrat auf Projekte in Planung und auf Planungsgrundlagen wie das Raumentwicklungskonzept (REK) 2018 oder den Richtplan leichter Zweiradverkehr abstützen. Im REK ist der Entwurf eines Velohaupttrouten-netzes enthalten. Darauf aufbauend wurde das Agglomerationsprogramm der 4. Generation erarbeitet. Aufgrund des im Gegenvorschlag aufgezeigten Massnahmenpakets hat das Initiativkomitee die Initiative zurückgezogen.

Velohaupttrouten-netz 2033

Anstelle der von den Initiantinnen und Initianten geforderten Velobahnen sollen Velohaupttrouten realisiert werden. Die Velohaupttrouten verbinden Quartierzentren untereinander sowie die Stadt Luzern mit den umliegenden Gemeinden. Die Velohaupttrouten fügen sich in das bestehende Velowegnetz ein. Sie werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt und gemäss den Standards

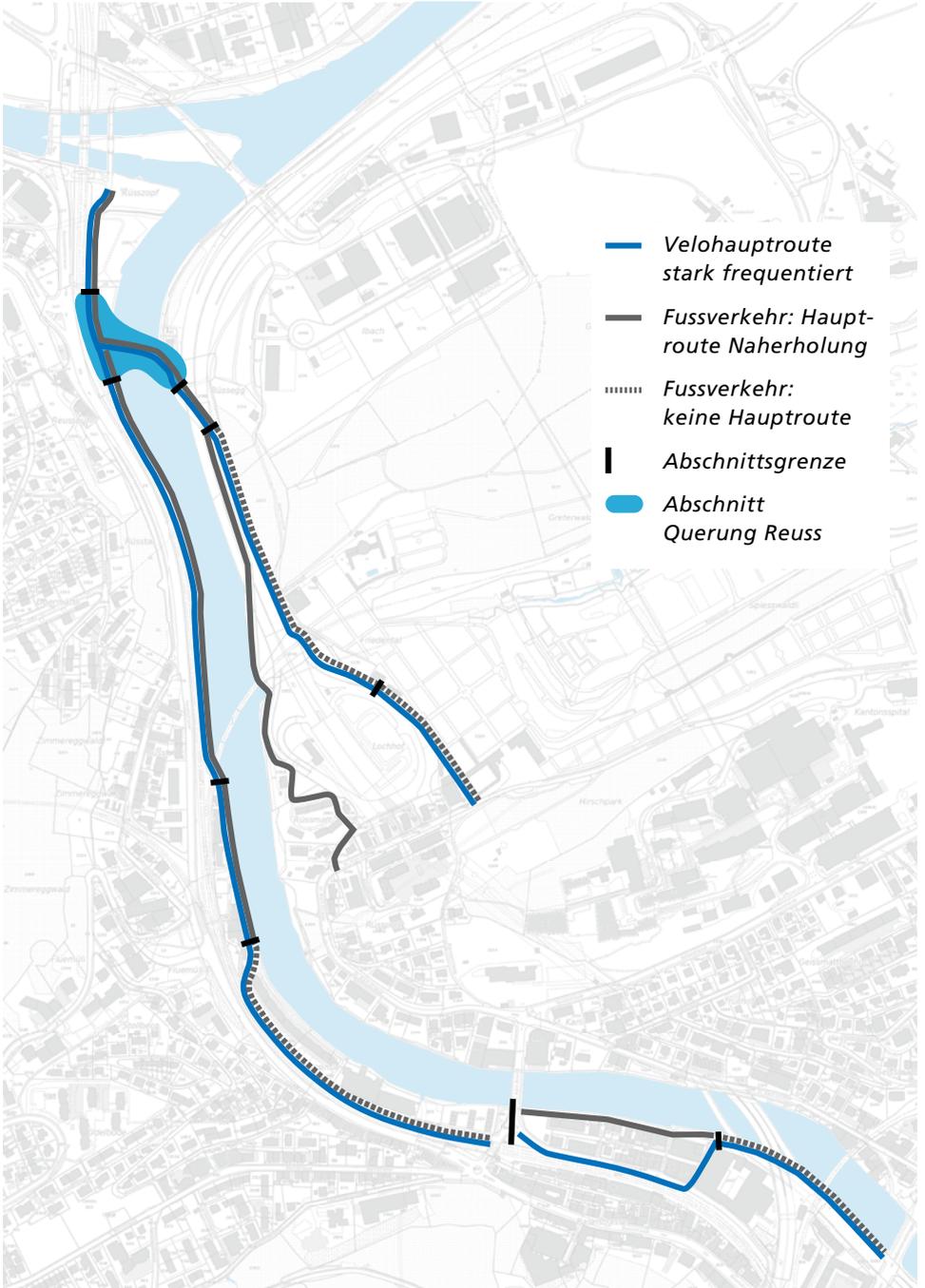
Veloverkehr der Stadt Luzern ausgestaltet. In der Regel weisen sie eine minimale Breite von 1,8 Metern und ein Optimalmass von 2,5 Metern auf. In dieser Spannweite sollen je nach Situation und Bedarf Velowege und Velostreifen angelegt werden. Durch diese flexible Definition der Velohaupttrouten entstehen auf einzelnen kurzen Abschnitten Komforteinbussen. Der Stadtrat erachtet diese zugunsten eines grösseren, zusammenhängenden Netzes jedoch als zweckmässig.

■ **Neue Reussquerung**

Bestandteil des Velohaupttrouten-netzes ist eine neue Reussbrücke. Sie soll im Raum Reusszopf erstellt werden – dort, wo früher eine Fähre über die Reuss verkehrte. Die Brücke verbindet Reussbühl mit dem Naherholungsgebiet Sedel-Friedental und ermöglicht auch einen kürzeren, attraktiveren Fussweg zwischen dem Gebiet Ibach und der Bushaltestelle «Schiff» in Reussbühl. Dank der Reussquerung kann der stark frequentierte Xylofonweg Richtung Luzern Nord entlastet und Ziele auf der rechten Uferseite (Kantonsspital, Maihof, Ebikon, Rontal, Altstadt, Würzenbach) können attraktiver und sicherer erreicht werden. Für die Reussquerung ist im Velohaupttrouten-konzept 2033 ein Projektierungskredit von 2 Mio. Franken veranschlagt. Damit soll das Vorhaben vorangetrieben werden. Für die Ausführung wird zu einem späteren Zeitpunkt ein separater Sonderkredit beantragt.

■ **Tribtschen- und Lidostrasse**

Ebenfalls separat bearbeitet werden die Velohaupttroutenverbindungen Tribtschen- und Lidostrasse. Diese beiden Projekte decken verschiedene Ansprüche ab und befinden sich bereits in einer



Fuss- und Velorouten entlang der Reuss Nord

Alle Abschnitte mit Kostenschätzungen	Länge (in m)	Baukosten (in Fr. inkl. MWSt)	Weitere Kosten (in Fr.)		Kostenschätzung Total
			Unvorher- gesehenes (20 %)	Honorare (20 %)	
Strasse					
Eisfeldstrasse – Landenbergstrasse	950	210 015	42 003	50 404	302 422
Werftstrasse – Inseliquai – Frohburgstrasse	550	274 635	54 927	65 912	395 474
Sternmattstrasse – Geissensteinring	780	299 406	59 881	71 857	431 145
Weinberglistrasse (Geissensteinring – Tribschenstrasse)	240	516 960	103 392	124 070	744 422
Fruuttstrasse	450	156 165	31 233	37 480	224 878
Unterquerung Langensandbrücke	100	10 770	2 154	2 585	15 509
Güterstrasse – Rösslimattweg – Rösslimattstrasse	450	317 715	63 543	76 252	457 510
Neustadtstrasse (Sternmattstrasse – Bundesstrasse)	480	105 546	21 109	25 331	151 986
Winkelriedstrasse	530	272 481	54 496	65 395	392 373
Hirschengraben – Theaterplatz (Winkelriedstrasse – Bahnhofstrasse)	170	126 009	25 202	30 242	181 453
Langsägestrasse – Taubenhausstrasse – Bruchstrasse – Gibraltarstrasse	930	207 861	41 572	49 887	299 320
Villenstrasse	250	26 925	5 385	6 462	38 772
Habsburgerstrasse	440	155 088	31 018	37 221	223 327
Gibraltarstrasse und Bruchstrasse (bis Einmündungen zu Baselstrasse)	200	129 240	25 848	31 018	186 106
Dammstrasse	0	53 850	10 770	12 924	77 544
Bahnhofstrasse – Pfistergasse	250	32 310	6 462	7 754	46 526
Geissmattbrücke	300	732 360	146 472	175 766	1 054 598
St.-Karli-Strasse – Geissmattstrasse – Spitalstrasse	550	113 085	22 617	27 140	162 842
St.-Karli-Strasse – Spitalstrasse – Ibachstrasse	750	242 325	48 465	58 158	348 948
St.-Karli-Brücke (Brücke inkl. anschliessender Bereiche)	340	898 218	179 644	215 572	1 293 434
Friedentalstrasse – Sedelstrasse – Ibachstrasse (entlang Friedhof)	750	188 475	37 695	45 234	271 404
Libellenstrasse	900	204 630	40 926	49 111	294 667
Sagenmattstrasse	690	182 013	36 403	43 683	262 099
Sagenmattstrasse – Unterwilrain	320	383 412	76 682	92 019	552 113
Unterwilrain – Sonnenstrasse – Blattenmoosstrasse	670	179 859	35 972	43 166	258 997
Grossmatte Ost – Grossmatte (bis Luzernerstrasse)	500	215 400	43 080	51 696	310 176
Hauptstrasse – Ruopigenstrasse	110	538 500	107 700	129 240	775 440
Wesemlinstrasse	1 020	325 254	65 051	78 061	468 366
Hünenbergstrasse – Adligenswilerstrasse – Wesemlinstrasse	320	142 164	28 433	34 119	204 716
Reusseggweg (neuer Wanderweg ist nicht enthalten); Verbindung entlang A2; Ibachstrasse					630 000
Summe grobe Kostenschätzung					11 056 566

Planungsphase. Mit der Umsetzung des Gegenvorschlags stellt der Stadtrat jedoch sicher, dass bei der Sanierung der Tribschen- und der Lidostrasse die Veloanliegen integriert werden.

■ 30 Projekte

Die Realisierung des Velohauptrou-tennetzes beinhaltet sehr viele einzelne Projekte an unterschiedlichsten Orten in der Stadt Luzern. Die Kosten werden ausschliesslich für Massnahmen auf Gemeindestrassen geschätzt – für Massnahmen auf Kantonsstrassen (1640 Meter) ist der Kanton Luzern zuständig. Bei den Schätzungen muss mit einer Ungenauigkeit von 30 Prozent gerechnet werden.

Kosten

Die Gesamtkosten für die Umsetzung des Gegenvorschlags innerhalb von zehn Jahren betragen 39,78 Mio. Franken. Darin enthalten sind auch wesentliche Positionen, die entweder bereits in anderen städtischen Projekten bearbeitet werden (Tribschenstrasse, Lidostrasse) oder neu als separates neues Grossprojekt in die Planung aufgenommen und

bearbeitet werden (Realisierung neue Reussquerung). Bei diesen Projekten bestehen hohe Kosten- sowie Projektunsicherheiten, weshalb deren Umsetzungsbeschlüsse zu gegebenem Zeitpunkt mit separaten Berichten und Anträgen beantragt werden. Die verbleibenden rund 30 Massnahmen/Abschnitte auf Gemeindestrassen dieses Gegenvorschlags belaufen sich auf 14,37 Mio. Franken (ohne Werkleitungserneuerungen, Landerwerb oder einen vollumfänglichen Ersatz der Fundationsschicht). Hinzu kommt der Aufwand für die Planung, Projektierung und Bauausführung im Umfang von 140 Stellenprozent (2,156 Mio. Franken) und die Projektierung der Reussquerung (2 Mio. Franken) sowie eine Reserve für Unvorhergesehenes von 1 Mio. Franken. Bei Schätzungen im frühen Planungsstadium muss aufgrund fehlender Situationsanalysen, unsicherer Annahmen und des erforderlichen Abstraktionsgrades erfahrungsgemäss mit einer Ungenauigkeit gerechnet werden, weshalb in der Kostenschätzung eine Abweichung von +30 Prozent berücksichtigt wurde.

Kosten Massnahmen Gemeindestrassen (+30 %)	Fr. 14 373 500.–
Bauherrenfunktion; aktivierbare Eigenleistungen	Fr. 2 156 500.–
Ausgaben unvorhergesehene Massnahmen	Fr. 1 000 000.–
Total Investitionen in die Projektierung «Neue Reussquerung»	Fr. 2 000 000.–
Bruttoinvestitionen	Fr. 19 530 000.–

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Im Grossen Stadtrat zeigten sich bei der Debatte über das Velonetz weit auseinanderliegende Positionen: Einem Teil der Ratsmitglieder gingen die Massnahmen, die der Stadtrat in seinem Gegenvorschlag präsentierte, zu wenig weit, einem anderen Teil viel zu weit. Die Mehrheit des Parlaments beurteilte den Gegenvorschlag aber als konstruktive und pragmatische Antwort auf die mittlerweile zurückgezogene Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!».

Die **G/JG-Fraktion** hielt fest, dass die Stadt Luzern für Velofahrende im Moment nicht attraktiv sei. Die Veloinfrastruktur sei ein riesiges Flickwerk. Die G/JG-Fraktion habe darum die Initiative von Anfang an sehr stark unterstützt. Der Gegenvorschlag nähme die Initiative ernst und biete durchaus eine starke Alternative. Er habe aber auch ein paar Schwachpunkte: Die zugelassene Mindestbreite von Velospuren sei sehr eng, die Trennung der Velos vom übrigen Verkehr gelänge nur ungenügend. In diesem Punkt sei der Gegenvorschlag unbefriedigend, da Velofahrende sich weiterhin häufig ungeschützt inmitten des übrigen Verkehrs zurechtfinden müssten. Gerne hätte die Fraktion an der Initiative festgehalten, könne aber auch dem Gegenvorschlag zustimmen.

Die **SP-Fraktion** plädierte für eine gerechtere Aufteilung der Strasse und dafür, dass die Anliegen der Velofahrerinnen und Velofahrer endlich ernst genommen würden. Der Stadtrat habe die Initiative gewissenhaft auf ihre Machbarkeit geprüft. Trotz grosser Kritik an der Initiative stelle er dieser nun einen konstruktiven und pragmatischen Gegenvorschlag entgegen. Darin seien Massnahmen wie die Reussquerung enthalten: Die geplante Brücke sei ein klares Zeichen für die Velostadt, die Luzern in Zukunft sein solle. Mit dem Gegenvorschlag könne der Veloverkehr nicht weitgehend von anderen Verkehrsteilnehmenden getrennt werden. Das sei schade und der Sicherheit abträglich. Dennoch stelle der Gegenvorschlag eine klare Verbesserung gegenüber der heutigen Situation dar.

Für die **Mitte-Fraktion** sei klar, dass der Veloverkehr während der nächsten Jahre zunehmen werde. Deshalb sei es logisch, dass das Velonetz ausgebaut werden müsse. Die Initiative greife ein wichtiges Thema auf: Das Luzerner Velonetz sei tatsächlich fast inexistent. Die Initiativforderungen seien aber leider nicht umsetzbar. Die Stadt Luzern sei schlicht zu eng gebaut.

Der Stadtrat erkläre im Gegenvorschlag detailliert, weshalb nicht alle Forderungen der Initiative umsetzbar seien. Die Mitte-Fraktion erachte den Gegenvorschlag als sehr passabel. Einziger Knackpunkt der vorgeschlagenen Massnahmen sei die Reussquerung. Die Fraktion werde dem Gegenvorschlag aber trotzdem zustimmen.

Die **SVP-Fraktion** zeigte Verständnis für die Anliegen der Initiative. Es gäbe Stellen in der Stadt Luzern, die nicht gerade einladend seien für Velofahrer. Doch die Initiative sei zu starr und ohne massive Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer nicht umsetzbar. Der Gegenvorschlag lasse zwar bei den Breiten der Radwege mehr Spielraum offen, was grundsätzlich zu begrüßen sei. Unverständlich sei aber die im Gegenvorschlag enthaltene Reussquerung. Diese Brücke sei unnötig, habe nichts mit der Initiative zu tun und verletze die Einheit der Materie. Anstatt aus den im Grunde berechtigten Forderungen einen adäquaten Gegenvorschlag vorzulegen, präsentiere der Stadtrat ein dekadentes Luxusvorhaben. Dieses sei abzulehnen.

Die **GLP-Fraktion** bezeichnete die Initiative als guten Vorschlag, der die Velobrennpunkte in der Stadt Luzern aufzeige. Die Vorlage des Stadtrates, in der die Umsetzbarkeit der Initiative geprüft und ihr ein Gegenvorschlag entgegengestellt werde, sei mit grosser Sorgfalt erarbeitet worden. Grundsätzlich sei die GLP-Fraktion mit den pragmatischen Vorschlägen einverstanden. Das geplante Velonetz müsse zwingend innerhalb von zehn Jahren realisiert und breite Velobahnen müssten so weit wie möglich angestrebt werden. Der Veloverkehr solle gemeinsam mit dem Kanton und anderen Gemeinden über die Gemeindegrenzen hinaus gefördert werden. Das Velo sei nämlich nicht mehr nur für den privaten Freizeitgebrauch gedacht, sondern mehr und mehr fester Bestandteil des Berufsverkehrs.

Die **FDP-Fraktion** beurteilte den Gegenvorschlag als den richtigen, weil machbaren Weg. Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten sei berechtigt, die Forderungen aber zu extrem und nicht umsetzbar.

Die Sicherheit für Velofahrende in der Stadt Luzern sei an vielen Orten suboptimal, gewisse Stellen seien gar gefährlich. Die Platzverhältnisse müssten zugunsten der Velos verbessert werden durch eine Politik der kleinen, aber hartnäckigen Schritte. Wichtig sei auch, die Veloförderung als Verbundaufgabe wahrzunehmen. Für wirklich grosse Verbesserungen sei eine erfolgreiche Zusammenarbeit vor allem mit dem Kanton unerlässlich. Denn die engsten, schwierigsten und gefährlichsten Stellen in der Stadt Luzern befänden sich auf Kantonsstrassen.

Auf Antrag der Baukommission änderte der Grosse Stadtrat den ersten Satz in Art. 3 Abs. 4 im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Der Veloverkehr soll nicht «nach Möglichkeit» (Vorschlag Stadtrat), sondern «wo immer möglich» getrennt von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr geführt werden.

Der Grosse Stadtrat stimmte dem Gegenvorschlag des Stadtrates mit 40 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Argumente der parlamentarischen Minderheit

Darstellung der Haltung der SVP-Fraktion als parlamentarische Minderheit:

Vorab kann erfreut zur Kenntnis genommen werden, dass die ursprüngliche Initiative vom Stadtrat und vom Parlament abgelehnt wurde und folgend sogar von den Initianten zurückgezogen wurde. Zu populistische und kaum umsetzbare Forderungen hätten hier eine Annahme zur Farce werden lassen. Der Gegenvorschlag, über welchen nun abgestimmt wird, kommt zumindest aus formeller Betrachtung etwas vernünftiger daher.

Doch auch diese Vorlage weist einige Mängel auf. So, wie bereits die eingereichte Initiative forderte, sind auch beim Gegenvorschlag alle vorgeschlagenen Massnahmen ausschliesslich auf einen einzigen Verkehrsträger, das Fahrrad, ausgerichtet. Einmal mehr wird negiert, dass Mobilität ein Miteinander aller Verkehrsmittel sein muss. So stehen nun viele der aufgezeigten Veloförderungsmassnahmen in Konkurrenz zu anderen Strassennutzern. Es benötigt einen Blick in die «Machbarkeitsstudie»: Um dem Gegenvorschlag gerecht werden zu können, werden mobilitätseinschränkende Massnahmen angedacht wie die Aufhebung von Parkplätzen, weitere Tempo-30-Zonen, Aufhebung Rechtsvortritt (Vortritt für Velofahrende), Errichtung von (sogar für Velofahrende ungeeigneten) Kernfahrbahnen usw.

Ein kritischer Blick ist auch auf die Gesamtkosten zu werfen von beinahe 40 Mio. Franken mit drei neuen Vollzeitstellen! Bemängelt wird, dass es sich (vor allem mit den nun zu bewilligenden rund 20 Millionen) um einen Blankokredit handelt, ohne dass bereits heute aufgezeigt wird, wie die bauliche und verkehrstechnische Realisierung in den konkreten Fällen umgesetzt wird. Fehlplanungen müssen befürchtet werden, ohne dass es dem Parlament oder der Bevölkerung wirklich ermöglicht wird, dereinst korrigierend einzuwirken.

Kritisch erwähnt sein muss die geplante neue Reussquerung (Brücke für Fussgänger und Fahrradfahrende) mit geschätzten Projektierungs- und Baukosten von über 10 Millionen. Der Eindruck, dass es sich hierbei um ein Prestigeprojekt handelt, kann nicht von der Hand gewiesen werden. Fraglich bleibt vor allem, ob aus Sicht der Fussgänger und Fahrradfahrenden aus verkehrstechnischer Betrachtung diese Querung wirklich erforderlich ist.

Als Gegner der Abstimmungsvorlage geht es uns nicht darum, alle möglichen Verbesserungen für Velofahrende zu bekämpfen. Im Gegenteil, viele der aufgezeigten Ideen mögen sinnvoll sein, sofern diese im Gesamtkontext einer Verkehrspolitik stehen, welche alle Verkehrsträger miteinbezieht. So wird es auch bei Ablehnung dieser Vorlage weiterhin möglich sein, breit abgestützte Verbesserungen für den Fahrradverkehr umzusetzen. So, wie die Volksinitiative eingereicht wurde, wird nun aber auch beim Gegen-

vorschlag zu einseitig ausschliesslich auf die Förderung des Fahrradverkehrs gesetzt. Auch bei der Förderung des Veloverkehrs darf erwartet werden, dass bedingt durch die oft engen Platzverhältnisse auch die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer (dazu zählt nicht nur der Automobilist, sondern auch der ÖV und die Fussgänger) respektiert werden.

Stellungnahme des Stadtrates

Mit dem Gegenvorschlag verfolgt der Stadtrat das Ziel, ein 27 Kilometer langes durchgängiges, sternförmiges und tangenciales Netz aus Velohaupttrouten zu realisieren. Die Velohaupttrouten werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Deren Ausgestaltung basiert auf den Standards für den Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,8 Metern und einem Optimalmass von 2,5 Metern. In dieser Spannbreite sollen jeweils je nach Situation und Bedarf die optimalen Breiten für Velowege und Velostreifen definiert werden. Die Velohaupttrouten werden wo immer möglich vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführt. Der Gegenvorschlag nimmt die Grundlagen der Initiantinnen und Initianten auf: Innerhalb von zehn Jahren soll ein qualitativ gutes Netz realisiert werden, welches die Quartiere untereinander und

die Stadt mit den umliegenden Gemeinden verbindet. Das Velohaupttroutennetz fügt sich in das übrige Haupt- und Nebennetznetz der Stadt ein.

Die Realisierung der rund 30 Abschnitte des Velohaupttroutennetzes 2033 beinhaltet sehr viele einzelne Massnahmen und Projekte an unterschiedlichen Orten in der Stadt Luzern. Sie lösen einen erheblichen Koordinations-, Projektierungs- und Umsetzungsaufwand aus. Für diese Arbeiten sind zusätzliche personelle Ressourcen notwendig.

Es ist nicht zielführend, für alle Projekte bereits detaillierte Massnahmen- und Kostenberechnungen anzustellen. Deshalb wurden die Kosten für die meisten der 30 Abschnitte auf der Basis von Kennzahlen ermittelt, d. h. aufgrund von Werten, die standardmässig für den Bau von Radstreifen, Velowegen oder Velohaupttrouten budgetiert werden. Als Folge davon weist der Sonderkredit eine Ungenauigkeit (+30 Prozent) und eine Reserve für Unvorhergesehenes auf.

2 Mio. Franken des Kredits sind für die Planung einer neuen Reussquerung im Bereich des Reusszopfes reserviert. Grund dafür ist der Xylofonweg. Innerhalb der vergangenen vier Jahre hat sich das Veloaufkommen auf dem Xylofonweg auf über 600 Velos pro Stunde verdoppelt. Wegen der geringen Breite von maximal drei bis vier Metern und der hohen Nutzung durch Zufussgehende und Velofahrende kommt es auf dieser wichtigen Verbindung Richtung Norden

immer wieder zu Konflikten. Ein Ausbau ist aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse (Begrenzung durch die Bahnlinie, Querung der Bahngleise) nicht oder nur sehr schwierig und mit einem unverhältnismässigen Aufwand möglich. Der Stadtrat will deshalb den bestehenden Veloweg auf der rechten Uferseite verbessern und attraktivieren und über eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke beim Reusszopf Richtung Seetalplatz, Reussbühl und Emmenbrücke führen.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem Velohaupttroutennetz 2033 und dem Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken das Velofahren in der Stadt Luzern sicherer und attraktiver wird. Mit dem Ausbau des Velonetzes kann diese gesunde und ökologische Fortbewegungsart gefördert und können die Ziele des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität erreicht werden.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 39 vom 20. Oktober 2021 betreffend

Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»

- Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»
- Gegenvorschlag mit Sonderkredit,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004, § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 und 4, Art. 28 Abs. 1, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» wird abgelehnt.
- * III. 1. Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 wird wie folgt geändert:

Art. 3 Fuss- und Veloverkehr

¹⁻³ (bleiben unverändert)

⁴ Zur Umsetzung des «Velohaupttroutennetzes 2033» realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die wo immer möglich von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die «Velohaupttrouten 2033» werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

2. Für die zeitnahen Projektrealisierungen gemäss Gegenvorschlag, inklusive zusätzlicher 140 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt, Bereich Mobilität, per 1. Juli 2022 (Stellen-ID 6667, befristet bis 30. Juni 2032), sowie für die Projektierung «Neue Reussquerung» wird ein Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken bewilligt.
- IV. Die Motion 341, Ali R. Celik und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Enver Candan namens der SP/JUSO-Fraktion vom 22. April 2016: «Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr», wird als erledigt abgeschlossen.
- V. Das Postulat 47, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 13. Februar 2017: «Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren», wird nicht als erledigt abgeschlossen.
- VI. Das Postulat 81, Simon Roth und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion sowie András Özvegýi und Judith Wyrsh namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017: «Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen», wird nicht als erledigt abgeschlossen.
- VII. Die Beschlüsse gemäss den Ziffern II und III unterliegen dem obligatorischen Referendum. Ziffer III ist den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Luzern, 16. Dezember 2021

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Sonja Döbeli Stirnemann
Ratspräsidentin

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

* Durch den Rückzug der Initiative gelangt nur Ziffer III zur Abstimmung.

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 15. Mai 2022

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld mit schwarzer oder blauer Farbe an.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Änderung vom 1. Oktober 2021 des Bundesgesetzes über Filmproduktion und Filmkultur (**Filmgesetz**, FiG) annehmen? Ja Nein
- 2 Wollen Sie die Änderung vom 1. Oktober 2021 des Bundesgesetzes über die Transplantation von Organen, Geweben und Zellen (**Transplantationsgesetz**) annehmen? Ja Nein
- 3 Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 1. Oktober 2021 über die Genehmigung und die Umsetzung des Notenaustausches zwischen der Schweiz und der EU betreffend die Übernahme der Verordnung (EU) 2019/1896 über die **Europäische Grenz- und Küstenwache** und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1052/2013 und (EU) 2016/1624 (Weiterentwicklung des Schengen-Besitzstands) annehmen? Ja Nein



Stadt
Luzern

Städtische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Initiative **Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!** annehmen? Ja Nein
- 2 Stimmen Sie der **Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 und dem Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken für die zeitnahen Projektrealisierungen** entsprechend dem Beschluss des Grossen Stadtrates vom 16. Dezember 2021 (Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!») zu? Ja Nein

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, der **Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 und dem Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken für die zeitnahen Projektrealisierungen** entsprechend dem Beschluss des Grossen Stadtrates vom 16. Dezember 2021 (Gegenvorschlag zur zurückgezogenen Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!») zuzustimmen.



Fotos und Pläne: Timo Furrer (Umschlag, S. 4), Stadt Luzern (S. 8, 16, 18, 19, 21)