

Löwenackerstrasse  
**Gletschergarten**

Brunnen  
Meggen

40km  
7km



Schimmel  
Pl. P2, P3  
**Stadt  
Luzern**

Erläuterungen des Stadtrates  
zur städtischen Volksabstimmung  
vom 26. September 2010

## **Initiative**

Förderung des ÖV,  
Fuss- und Veloverkehrs

## **Gegenvorschlag**

Reglement für eine nach-  
haltige städtische Mobilität

## **Initiative**

Rettet die «Schmiede»



**Stadt  
Lucern**

Stadtrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. September 2010 können Sie über folgende Geschäfte abstimmen:

- Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Lucern (Städte-Initiative)»
- Gegenvorschlag «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität»
- Initiative «Rettet die ‹Schmiede› – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Lucern»

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

Luzern, August 2010

Freundliche Grüsse

**Namens des Stadtrates**

**Urs W. Studer**  
Stadtpräsident

**Toni Göpfert**  
Stadtschreiber

# Inhalt

■ Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)»	
■ Gegenvorschlag «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität»	
Vorlage in Kürze	4
Ausgangslage	6
Initiative	6
Gegenvorschlag / Reglement	7
Darstellung des Initiativkomitees	9
Stellungnahme des Stadtrates	10
Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	11
Beschluss des Grossen Stadtrates	13
Stimmzettel (Muster)	16
Empfehlung an die Stimmberechtigten	16
■ Initiative «Rettet die «Schmiede» – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern»	
Vorlage in Kürze	17
Ausgangslage	19
Städtebauliche Überlegungen	19
Wirtschaftliche Überlegungen	20
Initiative	21
Darstellung des Initiativkomitees	22
Stellungnahme des Stadtrates	23
Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	24
Beschluss des Grossen Stadtrates	26
Stimmzettel (Muster)	27
Empfehlung an die Stimmberechtigten	27



*Initiative und Gegenvorschlag haben die Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs zum Thema.*

## **Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)»**

### **Gegenvorschlag «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität»**

#### ■ **Vorlage in Kürze**

Im Sommer 2008 lancierte der Verein «UmverkehR», unterstützt von Pro Velo, Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz und dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), die Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)».

Die Initiative verlangt die Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Bevorzugung des ÖV auf den Strassen der Stadt Luzern. Ziele der

Initiative sind der Klimaschutz und die Steigerung der Lebensqualität durch die Reduktion von Stau, Lärm und Abgasen.

Die Initiantinnen und Initianten wollen die Ziele der Initiative in der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verankern. Insbesondere soll die Erhöhung des Anteils des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Gemeindeordnung festgeschrieben werden. Der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen soll bis in 10 Jahren nach Annahme der Initiative um 10 Prozentpunkte erhöht werden.

Stadtrat und Parlament unterstützen die Ziele der Initiative grundsätzlich, dennoch sprach sich der Grosse Stadtrat mit 24 zu 22 Stimmen gegen die Initiative aus. Eine Mehrheit war der Ansicht, dass das Ziel der Initiative, die Erhöhung des Anteils ÖV, Fuss- und Veloverkehr um 10 Prozent, nicht realisierbar sei. Zudem sprach sich die Mehrheit gegen die Festschreibung eines solchen Ziels in der Gemeindeordnung aus.

Der Grosse Stadtrat war sich aber einig, dass der Lebensqualität und der Erreichbarkeit des Standorts Luzern hohe Priorität zukomme. Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Luzern sollen gefördert werden. Zu diesem Zweck verabschiedete das Parlament mit 32 zu 3 Stimmen bei 11 Enthaltungen als Gegenvorschlag das «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität».

**Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)» abzulehnen und dem Gegenvorschlag des Grossen Stadtrates, dem «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität», zuzustimmen.**

# Ausgangslage

Die Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)» wurde am 29. Oktober 2008 mit 1338 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative fordert, dass in der Gemeindeordnung der Stadt Luzern Ziele zur Förderung von öffentlichem Verkehr und von Fuss- und Veloverkehr verbindlich festgeschrieben werden.

Initiiert wurde das Volksbegehren vom Verein «UmverkehrR», unterstützt von Pro Velo, Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz und dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Die Initiative wurde zeitgleich auch in den Städten Basel, St. Gallen, Winterthur und Zürich eingereicht, allerdings mit unterschiedlichen quantitativen Forderungen.

Alle Städte erklärten die Initiative für gültig, in allen Städten wird auch das Hauptziel der Initiative, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, grundsätzlich unterstützt. Die genannten Städte haben sich auf eine gemeinsame Haltung bezüglich der städtischen Verkehrspolitik geeinigt und diese unter dem Begriff «Stadtverkehr, Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» festgehalten. Die Städte gehen aber aufgrund ihrer unterschiedlichen Ausgangslage unterschiedlich mit der Initiative um.

In Luzern regelt die Gemeindeordnung lediglich die Organisation der Gemeinde. Sie enthält keine programmatischen Artikel, wie es die Initiative verlangt.

Über die allfällige Aufnahme von sogenannten Programmartikeln wird der Grosse Stadtrat erst im Zuge der nächsten Revision der Gemeindeordnung diskutieren.

Deshalb will der Stadtrat die Stossrichtung der Initiative zwar aufnehmen, aber in einem Reglement umsetzen. Die Erhöhung des Anteils an ÖV, Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten 10 Jahren um 10 Prozent sieht er allerdings als nicht realistisch an. Im «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität» sollen daher keine konkreten Zielwerte in Prozentpunkten aufgenommen werden.

## Initiative

Die Initiative des Vereins «UmverkehrR» zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)» wurde am 29. Oktober 2008 von einem Komitee mit 1338 gültigen Unterschriften bei der Stadtkanzlei eingereicht. Der Grosse Stadtrat hat sie für gültig erklärt. Die Initiative verlangt folgende Änderungen in der Gemeindeordnung:

- I. **Art. 3<sup>bis</sup> (neu)**
1. Die Stadt Luzern schützt die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.
2. Die Stadt setzt sich ein, dass insbesondere folgende Massnahmen konsequent umgesetzt werden:
  - a) ein attraktives und sicheres Fusswegnetz
  - b) durchgängige Velorouten
  - c) Busbevorzugung
  - d) Ausbau des Bahn- und Busnetzes

# Gegenvorschlag / Reglement

3. Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in Luzern ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.
- II. In die Gemeindeordnung der Stadt Luzern wird die folgende Übergangsbestimmung aufgenommen:  
Der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen muss bis in 10 Jahren nach Annahme von Art. 3<sup>bis</sup> um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden. Massgebend sind die zurückgelegten Personenkilometer auf Stadtgebiet.

Die Initiative möchte durch die Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs mehr Lebensqualität erreichen und einen Beitrag an den Klimaschutz leisten. Wenn Strecken mit dem ÖV, zu Fuss oder per Velo absolviert werden und nicht mit dem Auto, dann wird das Klima geschont. Die Reduktion von Staus, Lärm und Abgasen führt zu mehr Lebensqualität, argumentieren die Initiantinnen und Initianten.

Die Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr ist in der Stadt Luzern seit Jahren erklärtes Ziel des Stadtrates. Die Grundsätze dieser Verkehrspolitik sind in den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung formuliert. Sie sind auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms und des kantonalen Richtplans. Im Rahmen seines Aktionsplans Luftreinhaltung und Klimaschutz hat der Stadtrat im September 2008 zudem die verstärkte Förderung des Velos und des öffentlichen Verkehrs beschlossen.

Nach der Einreichung der Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (Städte-Initiative)» in verschiedenen Schweizer Städten haben sich Luzern, Basel, St. Gallen, Winterthur und Zürich entschlossen, gemeinsam eine «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» («Stadt-Verkehr») zu entwickeln. Mit der Charta «Stadt-Verkehr» dokumentieren diese Städte, dass sie den Forderungen der Initiative grundsätzlich positiv gegenüberstehen, dass das Thema Mobilität für die Städte von hoher Wichtigkeit ist und dass die Verkehrsprobleme mit nachhaltigen Massnahmen angegangen werden müssen.

Auch der Stadtrat von Luzern unterstützt die meisten Punkte der Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)». Er will die nachhaltige Mobilität aber nicht in der Gemeindeordnung festschreiben, sondern die Strategie zur Förderung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs in einem Reglement festhalten (siehe Seiten 13 bis 15).

Der Stadtrat will sich für ein sicheres, attraktives Fussweg- und Veloroutennetz einsetzen. Er macht sich zudem für die konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs stark. Der motorisierte Individualverkehr soll nicht weiter zunehmen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen muss in den nächsten Jahren stetig erhöht werden. Das heisst, Mehrverkehr soll in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden.

Lediglich der geforderten Erhöhung des Anteils des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen um mindestens 10 Prozentpunkte in 10 Jahren nach Annahme der Initiative kann der

Stadtrat nicht zustimmen. Er unterbreitete dem Parlament deshalb einen Gegenvorschlag in Form des «Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität». Mit dem Reglement sollen die Auswirkungen der Mobilität umfassend betrachtet werden und quantitative und messbare Aussagen über Entwicklungsziele gemacht werden.

*Mehr ÖV und Langsamverkehr bedeuten mehr Lebensqualität und weniger Stau, Lärm und Abgase.*



# Darstellung des Initiativkomitees

Ein Komitee hat die Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern» lanciert und mit 1338 gültigen Unterschriften eingereicht.

Die Stellungnahme des Komitees:

## Mit einem JA zur Städte-Initiative wird der Standort Luzern gestärkt

Die Städte-Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern» verlangt die Erhöhung der Anteile von ÖV, Fuss- und Veloverkehr um insgesamt 10 Prozentpunkte. **Mit einem JA zur Städte-Initiative präsentiert sich Luzern als dynamische Stadt, die die vorhandenen Verkehrsprobleme anpackt. Setzen Sie ein Zeichen für mehr Lebensqualität in Luzern und für...**

- ... ein komfortables und schnelles ÖV-Netz
- ... weniger Staus und ein rasches Vorankommen
- ... sichere Strassen und Wege für alle Verkehrsteilnehmenden
- ... mehr Erholungsraum, weniger Lärm und saubere Luft
- ... mehr Umsatz für die Geschäfte in der Innenstadt

Die Stadt braucht ein auf lange Zeit funktionierendes Verkehrssystem. **Gerade dicht besiedelte Städte wie Luzern können ideal mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden.** Mehr ÖV verhindert Staus und macht die Stadt für das Gewerbe attraktiver: Ein einziger Doppelgelenkbus der VBL bietet über 60 Sitzplätze, was einer stehenden Autokolonne vom Bahnhof bis zum Pilatusplatz entspricht. Laut einer von der Stadt in Auftrag gegebenen Studie der Socialdata werden schon jetzt drei Viertel des Umsatzes in der Innenstadt durch Kundinnen und Kunden getätigt, die mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo anreisen.

**Die Ziele der Städte-Initiative sind realistisch und umsetzbar.** Gemäss der Studie gibt es für 52 Prozent aller Autofahrten innerhalb der Stadt Luzern keine objektiven Sachzwänge wie z. B. Beruf, Gepäckbeförderung oder schlechte ÖV-Verbindung. Die Förderung einer nachhaltigen Mobilität bewirkt, dass in Zukunft ein Teil dieser Fahrten mit dem ÖV, zu Fuss oder per Velo zurückgelegt werden. Der Handlungsspielraum zur Verbesserung des ÖV-Angebots ist in der Stadt noch lange nicht ausgeschöpft. Der öffentliche Verkehr steckt zu oft im Stau fest und weist noch immer Lücken auf. Es fehlen beispielsweise Querverbindungen, aber auch eine bessere Anbindung von Littau. Auch die Attraktivität und Sicherheit der Fuss- und Velowegnetze soll in Luzern wachsen. Der schweizweite «Veloklimatest 2010» hat verdeutlicht, dass Luzern bei der Veloförderung noch ein grosses Potenzial aufweist.

Damit Luzern ein komfortables ÖV-Netz, attraktive und sichere Strassen und Fusswege, mehr Erholungsraum und saubere Luft erhält, braucht es jetzt ein Ja zur Städte-Initiative. Da der Gegenvorschlag des Stadtrates keine verbindlichen Ziele setzt, kann er kaum eine Besserung bewirken. **Nur die Städte-Initiative stellt sicher, dass die Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr nachhaltigen Erfolg hat. Ein JA zur Städte-Initiative erhöht die Lebensqualität der Luzernerinnen und Luzerner und stärkt den Standort Luzern.**

**Sagen Sie deshalb JA zur Städte-Initiative und kreuzen Sie bei der Stichfrage die «Initiative» an.**

# Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat stimmt mit dem Anliegen der Initiative in weiten Teilen überein. Es gibt allerdings zwei Punkte, die den Stadtrat dazu veranlassen haben, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen und den Stimmberechtigten einen Gegenvorschlag dazu vorzulegen. Diese beiden Punkte sind die Verankerung der Initiativziele in der Gemeindeordnung und die geforderte Erhöhung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs, die der Stadtrat in diesem Umfang in der dafür vorgesehenen Zeit (10 Jahre) als unrealistisch ansieht.

**Gegen die Verankerung der Initiativziele in der Gemeindeordnung**  
Der Stadtrat will die nachhaltige Mobilität nicht in der Gemeindeordnung verankern. In der Stadtluzerner Gemeindeordnung werden bis heute keine politischen Programmpunkte festgehalten. Der Stadtrat und die Mehrheit des Parlaments wollen stattdessen ein «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität» in Kraft setzen.

**Steigerung um 10 Prozentpunkte ist unrealistisch**  
Der Stadtrat ist der Ansicht, dass der durch die Initiative geforderte Umfang der Steigerung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in den nächsten 10 Jahren unrealistisch ist. Das Reglement verlangt, dass der Stadtrat Leitlinien festlegt, die auch quantitative Aussagen und messbare Ziele enthalten, allerdings in einer geringeren Höhe, als es die Initiative verlangt. Aufgrund konkreter Verkehrszahlen, die noch erhoben werden müssen, soll diese Zunahme an ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr realistisch und umsetzbar sein.

Der Stadtrat unterstützt also die grundsätzliche Stossrichtung der Initiative: nämlich die Förderung des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs. Er weist zudem darauf hin, dass dieses Anliegen auch Grundlage für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms war. Durch eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs, der heute das Zentrum von Luzern quert, kann die Innenstadt entlastet werden. Das wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität aus. Das Zentrum der Stadt bleibt erreichbar, und das wiederum ist wichtig für das Funktionieren der Wirtschaft.

Mit dem neuen Reglement wird der Stadtrat verpflichtet, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, um das Ziel einer vom Durchgangsverkehr befreiten Stadt (Agglomerationsprogramm) möglichst rasch zu erreichen. Das Parlament hat diese Vorgehensweise unterstützt und dem Reglement zugestimmt.

Deshalb empfiehlt Ihnen der Stadtrat:

- die Initiative abzulehnen, das heisst, dazu «Nein» zu stimmen,
- den Gegenvorschlag anzunehmen, das heisst, dazu «Ja» zu stimmen,
- und bei der Stichfrage den «Gegenvorschlag» anzukreuzen.

# Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

In der Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat waren sich alle Fraktionen einig, dass der Standort Luzern erreichbar sein müsse. Wie dies in die Wege geleitet werden solle, darüber gingen die Meinungen auseinander. Eine Mehrheit war der Ansicht, dass nicht die Initiative, sondern das Reglement des Stadtrates zum Ziel führe. Unzufrieden war das Parlament mit dem Datenmaterial. Es wurde bemängelt, dass der Stadtrat nicht dieselben Datenquellen verwende wie die Initiantinnen und Initianten. Dieser Umstand verunmögliche einen Vergleich der Aussagen.

Die Baukommission, die dieses Geschäft vorberaten hatte, stellte den Antrag, das Reglement in Artikel 8 zu ergänzen: Neben quantitativen Aussagen zur Verkehrsentwicklung in der Stadt Luzern fordere die Kommission auch messbare Ziele.

Die **Fraktion der Grünen und Jungen Grünen** sprach sich für die Initiative und für den Gegenvorschlag aus. Die Initiative sei realisierbar und formuliere klare Ziele. Der stadträtliche Gegenvorschlag gehe in die richtige Richtung, bleibe aber unverbindlich. Deshalb sei die Initiative dem Gegenvorschlag vorzuziehen. Die Initiative ermögliche eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität: Der Mehrverkehr werde durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr aufgefangen und die Lebensqualität in der Stadt verbessert.

Auch **die Fraktion der Grünliberalen** sprach sich für die Steigerung der Lebensqualität aus. Der Vorschlag des Stadtrates sei nicht griffig genug. Es sei wichtig, konkrete Ziele zu verfolgen. Deshalb stellte die GLP den Antrag, das Reglement des Stadtrates um das Ziel der Steigerung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs um 10 Prozent zu ergänzen und so die Initiative im Reglement umzusetzen. Dadurch werde der Weg für den Rückzug der Initiative frei. Die Stadt Luzern beweise mit diesem Vorgehen den Willen, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Gerade in der Diskussion um den Tiefbahnhof sei dies ein wichtiges Signal auch gegenüber Bundesbern.

Die **FDP-Fraktion** betonte, dass die Nachhaltigkeit bei der Diskussion um die Lebensqualität wie auch bei der Diskussion um die Standortqualität das Ziel sei. Das vorgelegte Reglement sei eine logische Folge aus dem Agglomerationsprogramm und der «Städte-Charta». Der Stadtrat führe seine Politik im Bereich der Mobilität konsequent weiter. Die Festbeschreibung des 10-Prozent-Ziels scheine verlockend, meinte die FDP, aber es sei fraglich, ob diese Zahl auch wirklich den unterschiedlichen topografischen und geografischen Gegebenheiten der Stadt angepasst sei. Deshalb sei das Reglement mit dem Zusatz der Baukommission der Initiative vorzuziehen.

Die **SVP-Fraktion** sprach sich ebenfalls für Lebensqualität aus, konnte sich aber mit den Forderungen der Initiative überhaupt nicht einverstanden erklären. Sie wehrte sich, dass der Verkehr schlechtmachend und mit Verboten belegt werde. Diese Haltung sei wirtschaftsfeindlich und arbeitsplatzvernichtend. Es sei wichtig, dass der Standort Luzern erreichbar und zugänglich bleibe. Die SVP lehnte die Initiative ab, der Gegenvorschlag sei fair und realistisch. Das Reglement werde die SVP schlucken, damit die Initiative vom Tisch sei.

Die **CVP-Fraktion** war der Meinung, dass das vom Stadtrat und vom Kanton geschnürte Massnahmenbündel zielführend sei und die Anliegen der Initiative aufgenommen würden. Es brauche darum die Initiative nicht. Der Stadtrat wolle eine verlässliche Politik betreiben. Deshalb sei der eingeschlagene Weg mit Agglomerationsprogramm und «Städte-Charta» nun mit dem «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität» weiter zu beschreiten. Das Reglement mit der Ergänzung der Baukommission sei zu unterstützen, weil es eine Verfeinerung und Präzisierung des Agglomerationsprogramms darstelle.

Die **SP/JUSO-Fraktion** unterstützte den Antrag der GLP-Fraktion: Die Initiative solle im Reglement umgesetzt werden. Die Steigerung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs um 10 Prozent in 10 Jahren sei festzuschreiben und das Agglomerationsprogramm umzusetzen. Das sei machbar: Basel setzte die Initiative um und sei bereits heute in seinen Massnahmen zur För-

derung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs weiter als Luzern. Damit sich die Verwaltung einer geeigneten Messform bedienen könne, solle das Messverfahren (in Personenkilometern) nicht im Reglement festgeschrieben werden, ergänzte die SP den Antrag der Grünliberalen.

Der Grosse Stadtrat erklärte die Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)» für gültig, empfiehlt sie aber mit 24 zu 22 Stimmen zur Ablehnung.

Beim «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität» wurde der Antrag der Baukommission angenommen und Artikel 8 ergänzt: Die Leitlinien Stadtverkehr sollen auch messbare Ziele enthalten.

Der Antrag der GLP-Fraktion mit der Ergänzung der SP/JUSO-Fraktion wurde mit 23 Nein- zu 22 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Dem «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität» stimmte der Grosse Stadtrat mit 32 zu 3 Stimmen bei 11 Enthaltungen zu und unterbreitet es den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative zur Abstimmung.

# Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 7 vom 24. Februar 2010 betreffend

## **Nachhaltige städtische Mobilität**

- Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative),
- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. September 2004 sowie von Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3, Art. 13 Abs. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

**beschliesst:**

- I. In eigener Kompetenz:  
Die Volksinitiative «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:  
Die Volksinitiative «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)» wird abgelehnt.
- III. Es wird das folgende Reglement erlassen:

## **Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität**

vom 29. April 2010

*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**

- <sup>1</sup> Unter dem Begriff Mobilität wird in diesem Reglement das Bedürfnis des Menschen nach einer Raumveränderung verstanden, also dem Wunsch danach, sich an einen anderen Ort zu begeben.
- <sup>2</sup> Die Mobilität ist für die Stadt Luzern als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus. Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in unserer Stadt, unabhängig davon, ob sie sich in Luzern dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.
- <sup>3</sup> Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, welche ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind. Für Verkehrssysteme steht in den städtischen Agglomerationen ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.
- <sup>4</sup> Das vorliegende Reglement zeigt auf, wie die Stadt Luzern mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgeht. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen.

#### **Art. 2 Vorgaben für die Gesamtverkehrsentwicklung**

- <sup>1</sup> Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr zusammen.
- <sup>2</sup> Der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten ist bei der Planung besondere Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs.
- <sup>3</sup> Die verschiedenen Nutzungsansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität.
- <sup>4</sup> Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten lässt sich den nachfolgenden Artikeln des Reglements entnehmen. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.

#### **Art. 3 Fuss- und Veloverkehr**

- <sup>1</sup> Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Veloroutennetz.
- <sup>2</sup> Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.
- <sup>3</sup> Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind, gewährleistet. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.

#### **Art. 4 Öffentlicher Verkehr**

- <sup>1</sup> Die Stadt setzt sich ein für attraktive Transportketten sowie eine höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.
- <sup>2</sup> Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.
- <sup>3</sup> Die Stadt setzt sich zudem für einen integralen Tarifverbund ein, welcher ein attraktives Angebot für die ganze Region garantiert.

#### **Art. 5 Motorisierter Individualverkehr**

- <sup>1</sup> Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsbelastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.
- <sup>2</sup> Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.
- <sup>3</sup> Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen werden wo möglich entschleunigende Massnahmen ergriffen.

- 4 Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass Durchgangsverkehr vermieden und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

#### **Art. 6 Ruhender Verkehr**

- 1 Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.
- 2 Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr wird durch eine konsequente Anwendung des Parkplatzreglements im Baubewilligungsverfahren gesteuert. Für neue Liegenschaften wird eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr angestrebt. Den Bedürfnissen des Langsamverkehrs innerhalb privater Siedlungsräume ist besondere Beachtung zu schenken.

#### **Art. 7 Modalsplit**

- 1 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.
- 2 Die Zielvorgaben werden in den Leitlinien Stadtverkehr festgelegt.

#### **Art. 8 Leitlinien Stadtverkehr**

- 1 Der Stadtrat erlässt Leitlinien für den Stadtverkehr und bringt diese dem Grossen Stadtrat zur Kenntnis. Die Leitlinien zeigen die Strategien zur Erreichung der unter Artikel 2 bis 7 aufgezeigten Ziele auf.
- 2 Die Leitlinien Stadtverkehr gehen von einer Gesamtverkehrsbetrachtung für die gesamte Agglomeration Luzern aus.
- 3 Sie beinhalten quantitative Aussagen und messbare Ziele. Diese werden periodisch überprüft und aktualisiert.

#### **Art. 9 Inkrafttreten**

- 1 Dieses Reglement tritt am 1. Oktober 2010 in Kraft.
- 2 Das Reglement ist zu veröffentlichen.

## **IV.**

Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum, derjenige gemäss Ziffer III wird dem obligatorischen Referendum unterstellt. Änderungen des Reglements unterstehen dem fakultativen Referendum. Ziffer III ist den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Luzern, 29. April 2010

**Namens des Grossen Stadtrates  
von Luzern**

**Marcel Lingg**  
Ratspräsident

**Hans Büchli**  
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat



## Stimmzettel

für die Abstimmung  
vom 26. September 2010

<p><b>a) Initiative</b> Wollen Sie die Initiative <b>Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)</b> annehmen?</p>	<p>Antwort .....</p>				
<p><b>b) Gegenvorschlag</b> Stimmen Sie dem Gegenvorschlag zur Initiative, dem <b>Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität</b> gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 29. April 2010, zu?</p>	<p>Antwort .....</p>				
<p><b>c) Stichfrage</b> Falls sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden: Soll die Initiative <b>oder</b> der Gegenvorschlag in Kraft treten?</p> <table data-bbox="263 922 759 981"><tr><td><b>Initiative</b></td><td><b>Gegenvorschlag</b></td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table> <p>Nur <b>eines</b> dieser Felder ankreuzen! (☒)</p>		<b>Initiative</b>	<b>Gegenvorschlag</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Initiative</b>	<b>Gegenvorschlag</b>				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
<p><b>Hinweis für die Stimmabgabe</b> 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 <b>aber auf keinen Fall beide</b> Felder angekreuzt werden.</p>					

## Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative zur «Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)» abzulehnen und dem Gegenvorschlag des Grossen Stadtrates, dem «Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität», zuzustimmen.



*Das Restaurant Schmiede mit Riegelhaus und Spitalmühle (von rechts nach links).*

## **Initiative «Rettet die «Schmiede» – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern»**

### **Vorlage in Kürze**

Eine 2003 in Auftrag gegebene Testplanung zeigt, dass der Pilatusplatz und insbesondere das städtische Areal Restaurant Schmiede ein grosses städtebauliches und wirtschaftliches Entwicklungspotenzial aufweist. Vor diesem Hintergrund begann die Stadt Luzern im Sommer 2009 mit dem Abbruch ihrer Liegenschaften an der Obergrundstrasse 18 und 20. Die beiden Häuser waren akut einsturzgefährdet. Das angrenzende Gebäude an der Pilatusstrasse 47, in dem sich auch das Restaurant Schmiede befindet, sollte erst abgebrochen werden, wenn konkrete Pläne für eine Überbauung vorliegen.

Allerdings wurde durch die Abbrucharbeiten auch die «Schmiede» zunehmend instabil. Die Stadt stellte die Arbeiten deshalb sofort ein. Die Situation wurde neu beurteilt, und der Stadtrat beschloss, die ganze Häuserzeile inklusive Restaurant Schmiede im Januar 2010 abzubrechen.

Gegen diese Absicht regte sich Widerstand aus der Bevölkerung. 6000 Personen unterschrieben eine Petition für den Erhalt des Restaurants Schmiede, im Grossen Stadtrat wurden dringliche Interpellationen eingereicht, und es wurde die Initiative «Rettet die <Schmiede> – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» lanciert.

Mit 1351 gültigen Unterschriften kam die Initiative zustande. Sie verlangt, dass das Restaurant Schmiede saniert wird und der Pilatusplatz als Begegnungsort erhalten bleibt.

Das Parlament zeigte Verständnis für die Anliegen der Initiantinnen und Initianten. Die gemütliche Gaststube und das Gebäude mit der traditionellen Wandmalerei weckten Gefühle der Heimatverbundenheit und der Identität. Dennoch war die Mehrheit des Grosse Stadtrates der Ansicht, am Pilatusplatz solle eine städtebaulich überzeugendere Lösung mit mehr Wertschöpfungspotenzial realisiert werden. Mit 33 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen sprach sich das Parlament gegen die Initiative aus.

**Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Rettet die <Schmiede> – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» abzulehnen.**

# Ausgangslage

Das Restaurant Schmiede befindet sich seit 1967 im Besitz der Stadt Luzern. Das Gebäude wurde zusammen mit anderen Liegenschaften an der Obergrundstrasse und am Mühlebachweg gekauft, um sie abzubrechen und ein Strassenbauprojekt realisieren zu können.

Das Strassenbauprojekt wurde nie realisiert. Die erworbenen Häuser verblieben im Eigentum der Stadt, wurden aber nur minimal unterhalten. Da sich der bauliche Zustand der Häuser zusehends verschlechterte, forderte das Parlament den Stadtrat auf, sich Gedanken zur Situation am Pilatusplatz zu machen. 1995 beauftragte der Stadtrat mehrere Architekturbüros, die städtebauliche Entwicklung des Pilatusplatzes zu analysieren und Lösungsvorschläge zu machen.

Das Siegerprojekt dieses Studienauftrags sah vor, die Gebäude zu erhalten und auf der verbleibenden Fläche einen Neubau zu erstellen.

Detaillierte Untersuchungen im Jahr 2000 zeigten allerdings, dass sich die Liegenschaften Obergrundstrasse 18 und 20 in einem schlechten Zustand befanden und eine Sanierung technisch und wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Durch diese neuen Erkenntnisse wurde auch das Resultat des Studienauftrags und somit der Erhalt des Restaurants Schmiede in Frage gestellt.

Aufgrund weiterer parlamentarischer Vorstösse gab die Stadt 2003 eine Testplanung für den Pilatusplatz in Auftrag. Drei Architekten- und Verkehrsplanerteams machten sich unter Einbezug verwaltungsinterner Fachgruppen, der Stadt-

baukommission und des Quartiervereins Obergrund an die Arbeit. Der Schlussbericht der Testplanung empfahl, den Gebäudekomplex an der Obergrund- und Pilatusstrasse abzubrechen und am Knotenpunkt Pilatusstrasse einen Neubau zu erstellen. Durch die Schaffung eines neuen urbanen Zentrums kann das städtebauliche und volkswirtschaftliche Potenzial dieses zentralen, hervorragend erschlossenen Raumes ideal genutzt werden.

## Städtebauliche Überlegungen

Der Pilatusplatz ist für die Stadtentwicklung von zentraler Bedeutung. Deshalb hat der Stadtrat beschlossen, den Pilatusplatz nicht isoliert zu betrachten, sondern seine Weiterentwicklung im Rahmen der Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) zu behandeln. Das Parlament war mit diesem Vorgehen einverstanden. Der Pilatusplatz wurde als eines der Schlüsselareale der Stadt Luzern definiert: Auf diesen soll neuer, verdichteter Wohn- und Arbeitsraum entstehen.

Bereits heute sind die Bauten am Pilatusplatz unterschiedlich hoch. Dies wird sich im Falle einer Neubebauung weiter akzentuieren: Gemäss regionalem Hochhauskonzept ist der Pilatusplatz der richtige Standort für sogenannte «höhere Häuser» von 30 bis 35 Metern Höhe. Damit soll der Platz als Eingangsort zum Stadtzentrum hervorgehoben und markiert werden, ohne jedoch die umliegenden

Gebäude optisch zu erdrücken. Städtebauliche Ziele sind, eine Verbindung zu den angrenzenden Quartieren zu schaffen, den Platz räumlich zu stärken und attraktive Aussenräume zu gestalten, die Verkehrsflüsse schrittweise zu optimieren sowie neue Wohn- und Arbeitsflächen mit hervorragender Erschliessungsqualität zu realisieren.

## Wirtschaftliche Überlegungen

Der Stadtrat hat zwei Gutachten in Auftrag gegeben: Externe Fachleute sollten einerseits die Gebäudestabilität beurteilen, andererseits die wirtschaftlichen Aussichten eines sanierten Restaurants Schmiede abklären. Die Ergebnisse der beiden Gutachten und die Analyse der Sanierungsvarianten haben ergeben, dass ein Erhalt der «Schmiede» unverhältnismässig hohe Kosten verursachen und zudem zu ästhetisch wenig befriedigenden Stabilisierungsmassnahmen führen würde. Die Sanierungskosten würden jeden verantwortbaren Rahmen sprengen. Selbst wenn das Gebäude nur minimal saniert würde, müsste die Stadt jährlich Mittel einschiessen, um den wiederkehrenden Betriebsverlust zu decken. Hinzu kommt, dass die Wirtschaftlichkeit bzw. die Refinanzierung der Investitionen über die künftigen Mietzinse bei keiner Sanierungsvariante auch nur annähernd möglich wäre.

Nur mit einer umfassenden Sanierung könnte der Bestand des Gebäudes für die nächsten 20 bis 30 Jahre gesichert werden. Bei den übrigen Sanierungsvarianten würde die zusätzliche Nutzungsdauer nur gerade fünf Jahre betragen. Erste grobe Abklärungen haben folgende Kostenschätzungen ergeben:

- Minimale Sanierungsvariante  
1 660 000 Franken
- Umfassende Sanierungsvariante  
3 110 000 Franken
- Neubauvariante  
3 175 000 Franken

Ein Neubau der heutigen «Schmiede» wäre zwar im Vergleich zu einer umfassenden Sanierung nur marginal teurer. Allerdings könnte auch bei einer Neubauvariante keine risiko- und marktgerechte Rendite erwirtschaftet werden, und der Restaurantbetrieb der «Schmiede» müsste mit Steuergeldern subventioniert werden. Aus wirtschaftlichen, aber auch aus städtebaulichen Überlegungen macht es wenig Sinn, das Gebäude mit grossem Investitionsaufwand zu rekonstruieren.

Der Stadtrat möchte das grosse städtebauliche und wirtschaftliche Potenzial des Pilatusplatzes ausschöpfen. Die Möglichkeit, an erstklassiger Lage genügend grosse und hochwertige Büro- und Wohnflächen anzubieten, ist aus wirtschaftspolitischer Sicht sehr wichtig. Luzern

möchte verstärkt wertschöpfungsstarke Unternehmen und gute Steuerzahlerinnen und -zahler anziehen. Der Pilatusplatz ist aufgrund seiner Verkehrserschliessung und der attraktiven innerstädtischen Lage ein idealer Ort für diese Nutzung.

Zudem ermöglichen eine Neuüberbauung und die Verbesserung der Verkehrsströme auch, dass der Platz seiner eigentlichen Funktion als zentraler städtischer Knotenpunkt gerecht werden könnte.

## Initiative

Die Initiative «Rettet die ‹Schmiede› – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» wurde am 6. Januar 2010 mit 1351 Unterschriften von einem überparteilichen Komitee eingereicht. Die Initiative verlangt, das Restaurant Schmiede zu erhalten und für 3 Millionen Franken zu sanieren.

Vom Stadtrat wird verlangt, dem Grossen Stadtrat einen Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

«Die unterzeichneten Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Luzern fordern den Stadtrat auf, sein Abbruchvorhaben betreffend das Haus ‹Schmiede› am Pilatusplatz aufzugeben. Der Stadtrat wird aufgefordert, die ‹Schmiede› und vor allem auch die alte Gaststube möglichst substanzerhaltend zu sanieren und zu renovieren.»

Der Pilatusplatz, heute ausschliesslich eine Verkehrsdrehscheibe, soll wieder zum Begegnungsort werden. Die sei möglich, wenn die ‹Schmiede› erhalten bleibe, argumentieren die Initianten. Das Haus aus der Biedermeierzeit, mit Wandgemälde und Jugendstil-Glasfenstern mit Motiven des alten Schmiedehandwerks, befindet sich in unmittelbarer Umgebung der denkmalgeschützten Spitalmühle und eines kleinen Parks mit einem alten Ziehbrunnen. Ein Neubau anstelle dieses Ensembles, das der Stadtrat selber vor wenigen Jahren noch erhalten wollte, würde die geschützten ‹Riegelhäuser› und das Jugendstil-Eckhaus am Pilatusplatz regelrecht erdrücken. Zudem sei die ‹Schmiede› eine der letzten alten ‹Beizen› in Luzern, wo sich wirklich Jung und Alt treffen. Aus diesen Gründen setzen sich die Initianten für den Erhalt der ‹Schmiede› ein.

# Darstellung des Initiativkomitees

Ein Komitee hat die Initiative «Rettet die ‹Schmiede› – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» lanciert und mit 1351 gültigen Unterschriften eingereicht.

Die Stellungnahme des Komitees:

## **«Schmiede» – ein Begegnungsort für Jung und Alt**

Das Wirtshaus zur Schmiede ist nach Denkmalpflege ein Bau aus der Biedermeierzeit (um 1830), ist platzgestaltend und wichtigstes Glied der anschliessenden biedermeierlichen Häuserreihe. Nach Raumplanungsprofessor André Faivré ist es ein Kulturobjekt, das nicht nur nach wirtschaftlichen Kriterien beurteilt werden darf. Das originelle Wandbild mit den ihren Durst stillenden Schmieden stammt von Eduard Renggli sen. Die Gaststube der «Schmiede» zeigt in schönen Jugendstil-Glasfenstern altes Schmiede- und Eisenbahnerhandwerk. Das Gebäude befindet sich in unmittelbarer Umgebung der Spitalmühle, eines denkmalgeschützten Baus, ursprünglich von 1674. Noch vor wenigen Jahren wollte der Stadtrat die «Schmiede» erhalten. Jetzt soll sie geschleift und an ihrer Stelle ein bis zu 35 Meter hoher Neubau erstellt werden, der die geschützten «Riegelhäuser» und das Jugendstil-Eckhaus regelrecht erdrückt.

## **Stadtgeschichte und Lebensqualität**

Die Terrasse der «Schmiede» grenzt an einen kleinen Park mit Magnolienbaum und Ruhebänken. Hier findet sich einer der letzten offen sichtbaren Ziehbrunnen in der Stadt Luzern. Der kleine Park zieht sich hinauf bis an das Mühlenhaus der ehemaligen Spitalmühle. «Schmiede» und Spitalmühle (mit Mühlen- und Ökonomiegebäude) gehörten wohl als Dienstleistungsbetriebe zum alten Luzerner Spital. Der Dreiklang Spitalmühle (Musikschule), Riegelhaus und «Schmiede» (Dachlandschaft) soll erhalten bleiben!

## **Stadtentwicklung oder Stadterstörung?**

Werden die Pläne des Stadtrates realisiert, wird der letzte offene Begegnungsort am Pilatusplatz und somit der ganze Platzcharakter zerstört! Resultat wird ein trostloser Kreisel sein, umgeben von Hochhäusern. Wir bestreiten, dass mit den geplanten Bauten eine «verbesserte Führung der Fussgänger- und Verkehrsströme» erzielt wird. Die geplanten Bürogebäude müssen auf lange, schmale Areale gequetscht werden. Anstelle des versprochenen verbesserten Verkehrsflusses bleibt ein trostloser, für Fussgänger nur mühsam überwindbarer Kreisel.

## **Nein zum hoch entwickelten Verkehrskreisel**

Luzern ist eine Fremden- und Touristenstadt. Unsere Gäste kommen wegen der einmaligen Lage und wegen der Baudenkmäler, aber nicht wegen sogenannter hoch entwickelter Verkehrskreisel nach Luzern! Der möglichst substanzerhaltende Neubau der «Schmiede» wird wohl um die 3 Millionen Franken kosten. Diese Investitionssumme von 3 Millionen Franken kann längerfristig grösstenteils durch die Vermietung und Verpachtung amortisiert werden. Ob die Nachfrage für den geplanten Büro- und Wohnkomplex besteht, ist zudem fraglich: Im Mai 2010 wurde im Umkreis des Pilatusplatzes noch viel freier Büroraum angeboten.

## **Ja zur Initiative**

Aus all diesen Gründen gilt es, die Pläne des Stadtrates zu verhindern: Wer sich eine wohnliche und attraktive Stadt Luzern wünscht, sagt Ja zur Initiative: **«Rettet die ‹Schmiede› – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern»!**

# Stellungnahme des Stadtrates

Jede Stadt muss sich entwickeln, um die zukünftigen Herausforderungen zu bestehen. Raumplanerisch ist dies in Luzern deshalb sehr anspruchsvoll, weil die unvergleichlich schöne Lage Luzerns zu respektieren ist. Um die sogenannte grüne Krone (Wälder und Grünzonen) zu erhalten, sind im alten Stadtteil Luzern Neueinzonungen nicht opportun. Eine Stadtraumentwicklung muss somit nach innen erfolgen.

Die sogenannte innere Verdichtung muss sorgfältig angegangen werden. Der Stadtrat hat deshalb differenziert Entwicklungsareale bezeichnet. Der Pilatusplatz ist wie das Gebiet Industriestrasse/ Steghof ein Schlüsselareal, das in naher Zukunft verdichtet überbaut werden soll. Aufgrund einer vor sieben Jahren eingeleiteten Testplanung wurde die Einschätzung des Stadtrates bestätigt, wonach diese Entwicklung städtebaulich und volkswirtschaftlich richtig ist.

Die Überbauung am Pilatusplatz soll aufgrund eines Wettbewerbsergebnisses erfolgen, welches nebst einem architektonisch guten Gebäude auch ein attraktives Freiraumkonzept sicherstellen wird. Der Stadtrat ist sich sicher, dass die Neukonzeption des Pilatusplatzes eine ausgezeichnete Lösung hervorbringen wird.

Der Stadtrat ist sich durchaus bewusst, dass es nicht immer leichtfällt, von lieb gewonnenen Orten Abschied zu nehmen. Er kann die Anliegen der Initiative zwar nachvollziehen, aber nicht teilen. Untermauert wird die stadträtliche Haltung durch die ungünstigen wirtschaftlichen Konsequenzen bei einer Sanierung oder einem Neubau der Liegenschaft «Schmiede».

Der Stadtrat empfiehlt Ihnen, die Initiative «Rettet die Schmiede» abzulehnen und dadurch den Weg für eine städtebauliche und wirtschaftliche Weiterentwicklung am Pilatusplatz frei zu machen.

## Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Die Mehrheit des Grossen Stadtrates sprach sich gegen die Initiative aus. Die SP/JUSO-, die CVP-, die FDP-, die Grünliberale Fraktion sowie die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen (G/JG) folgte dem Antrag des Stadtrates: Der Rat wollte an den bereits formulierten Plänen für den Pilatusplatz festhalten und dieses Schlüsselareal städtebaulich und wirtschaftlich entwickeln. Nur die SVP-Fraktion machte sich für die Initiative und für den Erhalt der «Schmiede» stark. Sie erhielt Unterstützung von einzelnen Mitgliedern der SP/JUSO-Fraktion und der G/JG-Fraktion.

Für die **FDP-Fraktion** wecke die Initiative zur Erhaltung der «Schmiede» Heimatgefühle und spreche den Traditionssinn an. Bei einer nüchternen Betrachtung sei aber nicht von der Hand zu weisen, dass sich die «Schmiede» in einem schlechten baulichen Zustand befinde. Den Steuerzahlenden müsse klar aufgezeigt werden, dass eine Sanierung der «Schmiede» Millionen verschlänge und die Stadt das sanierte Restaurant subventionieren müsste. Solche unrentablen Investitionen seien insbesondere in Zeiten der Sparpakete und Sparübungen unvorstellbar. Das Parlament sei gehalten, den eingeschlagenen Weg zu gehen und das Schlüsselareal Pilatusplatz wertschöpfend weiterzuentwickeln.

Für die **CVP-Fraktion** war unbestritten, dass die «Schmiede» mit ihrer Gaststube, der Terrasse und dem Garten Charme habe. Wie viel davon nach der Sanierung noch vorhanden wäre, könne niemand sagen. Unbestritten sei das Gelände ein zentraler Ort der Innenstadt, den man weiterentwickeln müsse. Auf diesem Schlüsselareal könne das Ziel des haushälterischen Umgangs mit dem Boden umgesetzt werden. Ein Neubaukomplex sei unabdingbar, damit der Stadtrat die Rendite aus dem hervorragend erschlossenen Gelände erwirtschaften und starke Unternehmen und Steuerzahlende anziehen könne. Luzern müsse sich weiterentwickeln, dazu gehörten auch Veränderungen.

Die **SP/JUSO-Fraktion** thematisierte das Auseinanderklaffen der Interessen am Pilatusplatz. Die Lebenswelt der Initiantinnen und Initianten würde sich nicht mit den Stadtentwicklungsideen des Stadtrates treffen. Die geplanten Veränderungen brächten Gewinner und Verlierer hervor. Die SP/JUSO-Fraktion plädierte dafür, die Entwicklung der städtischen Schlüsselareale sorgfältig voranzutreiben. Die Stadt dürfe sich nicht nur einseitig von der Wirtschaftlichkeit leiten lassen. Es müssten immer auch gesellschaftliche und ökologische Aspekte berücksichtigt werden. Nur mit einer ganzheitlichen Politik sei es möglich, der Unzufriedenheit gegenüber der aktuellen Stadtentwicklung zu begegnen.



*Sympathisch, aber für die Mehrheit des Grossen Stadtrates weder aus städtebaulichen noch aus wirtschaftlichen Gründen erhaltenswert: die «Schmiede».*

Die **SVP-Fraktion** unterstützte als einzige Fraktion des Grossen Stadtrates die Initiative. Die «Schmiede» gehöre zum kulturellen Erbe der Stadt und sei auch unter soziokulturellem Blickwinkel von hohem Wert. Luzern begehe immer wieder denselben Fehler und betreibe Stadtzerstörung. Die «Schmiede» solle als historischer Wert bestehen und in eine neue Überbauung integriert werden. Durch den Abbruch und den Wiederaufbau der «Schmiede» an einem anderen Ort auf dem Areal liessen sich die verschiedenen Zielsetzungen realisieren: So könne das Vorstadtensemble «Schmiede», Spitalmühle und Riegelbau mit dem Park als grüne Lunge erhalten bleiben. Gleichzeitig sei auch genügend Raum vorhanden, am Pilatusplatz eine qualitativ wertvolle bauliche Verdichtung zu erreichen.

Die **Fraktion der Grünliberalen** sprach sich für den Pilatusplatz als Schlüsselareal aus: Hier solle verdichtet gebaut und das Potenzial dieses Platzes genutzt werden. Durch die Verdichtung im Zentrum könnten unbebaute Flächen in der Peripherie geschont werden. Jetzt bestehe die Chance, eine Gesamtlösung für den Pilatusplatz in Angriff zu nehmen. Durch eine Neuüberbauung könne dem Gelände der Hinterhofcharakter genommen und ein attraktiv gestalteter Stadtraum geschaffen werden. Die GLP war der Meinung, dass auch Neubauten in soziokultureller Hinsicht einen Mehrwert darstellen können. Die «Schmiede» solle allerdings so lange wie möglich als Restaurant betrieben werden können.

Die **Fraktion der Grünen und Jungen Grünen** machte darauf aufmerksam, dass schon seit 15 Jahren am Pilatusplatz geplant werde – einmal mit und einmal ohne «Schmiede». Ein Pilatusplatz mit Ausstrahlung, mit Dienstleistungsflächen und mit urbanem Wohnraum sei für die Fraktion denn auch mit oder ohne «Schmiede» denkbar. Eine Mehrheit sei aber bereit, sich von der «Schmiede» zu verabschieden. Die Grünen unterstützten die Stadtentwicklung am Pilatusplatz. Allerdings stelle man sich klar gegen ein Wachstum um jeden Preis. Es gelte, an diesem zentralen Punkt in der Stadt Luzern städtebauliche Qualität zu schaffen und ein nachhaltiges Verkehrsregime zu etablieren.

Der Grosse Stadtrat erklärte die Initiative «Rettet die «Schmiede» – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» einstimmig für gültig.

Das Parlament empfiehlt den Stimmberechtigten mit 33 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Initiative zur Ablehnung.

# Beschluss des Grossen Stadtrates

**Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 17 vom 21. April 2010 betreffend

■ **Volksinitiative «Rettet die ‹Schmiede› – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern»,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

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

**beschliesst:**

- I. In eigener Kompetenz:  
Die Volksinitiative «Rettet die ‹Schmiede› – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» ist gültig.
  
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:  
Die Volksinitiative «Rettet die ‹Schmiede› – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» wird abgelehnt.
  
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 24. Juni 2010

**Namens des Grossen Stadtrates  
von Luzern**

**Marcel Lingg**  
Ratspräsident

**Hans Büchli**  
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat



Stadt  
Luzern

**Stimmzettel**  
für die Abstimmung  
vom 26. September 2010

**2**

<p>Wollen Sie die Initiative <b>Rettet die «Schmiede» – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern</b> annehmen?</p>	<p>Antwort</p> <p>.....</p>
--	-----------------------------

MUSTER

## Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Rettet die «Schmiede» – Stopp den Abbruchplänen der Stadt Luzern» abzulehnen.



B 23

B 16

Kunst  
Mus

Lizenzi  
ahre  
Som  
10.  
20  
↑

10  
11  
N3

Fotos: Gregor Stäuble