



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 11. März 2020 (StB 144)

B+A 7/2020

Initiative

**«Spange Nord stoppen –
Lebenswerte Quartiere statt
Stadtautobahn»**

**Mediensperfrist
3. April 2020
11.00 Uhr**

Bezug zur Gemeindestrategie 2019–2028 und zum Legislaturprogramm 2019–2021

Strategische Schwerpunkte gemäss Gemeindestrategie

- **Miteinander von Stadt, Agglomeration und ländlichem Raum pflegen**
Leitsatz: Die Stadt Luzern ist eine innovative und verlässliche Partnerin der Gemeinwesen und Organisationen in Agglomeration, Region, Kanton und darüber hinaus.
- **Quartiere stärken**
Leitsatz: Die Quartiere sind als Wohn-, Aufenthalts-, Arbeits- und Identifikationsorte der Schlüssel für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung der Stadt Luzern.
- **Attraktiven Wirtschaftsstandort und Tourismusdestination weiterentwickeln**
Leitsatz: Luzern hat als Wirtschaftsstandort eine grosse Anziehungskraft. Ein breiter Branchenmix und ein hoher Anteil an KMU sind die Basis für eine stabile, krisenresistente Wirtschaftsstruktur. Diese Stärken will die Stadt Luzern für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts halten und weiterentwickeln.
- **Sorgsamem Umgang mit den Lebensgrundlagen pflegen**
Leitsatz: Die Stadt Luzern und ihre Bewohnerinnen und Bewohner sorgen dafür, dass die Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen erhalten bleiben.
- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**
Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Verkehr

- | | |
|--------------------------------|---|
| Legislaturziel Z18.1 | Die Stadt Luzern positioniert sich klar zu den Schlüsselprojekten des Agglomerationsprogramms. |
| Legislaturziel Z18.2 | Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus. |
| Legislaturgrundsatz L19 | In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm. |
| Legislaturziel Z19.5 | Der Modalsplit entwickelt sich in Richtung der langfristigen Zielwerte der Mobilitätsstrategie, indem die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs weiter zunehmen. Der Anteil der autofreien Haushalte steigt, und Sharingangebote (Velo, Auto) werden vermehrt genutzt. |

Umweltschutz und Raumordnung

Legislaturziel Z20.1	Die Stadt Luzern strebt die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft an. Bis 2021 wird der Energieverbrauch (Leistungsbedarf) auf 4'000 bis 4'400 Watt pro Kopf und der Treibhausgasausstoss auf 4,7 Tonnen CO ₂ -Äquivalente pro Kopf und Jahr gesenkt.
Legislaturziel Z20.6	Mit einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung und vielseitig nutzbaren Freiräumen stärkt die Stadt Luzern die Lebensqualität.

Übersicht

Die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» wurde am 24. April 2019 mit 3'523 gültigen Unterschrift eingereicht. Sie verlangt, dass sich die Stadt Luzern für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den durch den Bau der Spange Nord bedrohten Quartieren einsetzt: «Zu diesem Zweck setzt sich die Stadt Luzern mit allen möglichen Mitteln für den Verzicht der Spange Nord ein. Die Stadt Luzern erarbeitet Alternativmassnahmen bezüglich Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr.»

Die «Spange Nord» ist ein Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern. Mit dem Gesamtsystem Bypass sollen die Engpässe auf der Nationalstrasse behoben und die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Nationalstrassenausbauten liegen im Zuständigkeitsbereich des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Das Projekt «Spange Nord» ist ein Autobahnzubringer zum geplanten Autobahnanschluss Lochhof und wird vom Kanton Luzern erarbeitet.

Unter anderem aufgrund der ablehnenden Haltung der Stadt Luzern hat der Kantonsrat die Regierung im Mai 2018 damit beauftragt, die Prüfung alternativer vorliegender Ideen wie z. B. eine mögliche Untertunnelung Schlossberg–Knoten Sedel, einen Verzicht auf den Bau der Brücke über die Reuss sowie einen Verzicht auf die Spange Nord ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen. Das Resultat der Überprüfung ist, dass neu die Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof aufgrund des überwiegenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses als Bestvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen wird und der Regierungsrat von der bisherigen Variante der Spange Nord Abstand nimmt.

Der Stadtrat kommt auch bei der neuen Bestvariante Reussportbrücke aus fachlichen Gründen zum Schluss, dass die baulichen Eingriffe den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht genügen und im Widerspruch zur städtischen, angebotsorientierten Planung stehen.

Die inhaltlichen Ziele der Initiative, ein Verzicht auf die Spange Nord (bzw. Reussportbrücke) und Alternativmassnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Entlastung der Innenstadt, werden vom Stadtrat gestützt. Diese entsprechen den Stossrichtungen der städtischen Mobilitätsstrategie. Vor diesem Hintergrund ist der Stadtrat bereit, sich für den Verzicht auf die Spange Nord bzw. aktuell vorliegende Bestvariante Reussportbrücke einzusetzen, und empfiehlt die Initiative zur Annahme.

Der Stadtrat will dies aber nicht als Verweigerung für gute Lösungen zur Optimierung der Erreichbarkeit der Stadt Luzern verstanden wissen. Er sieht dies als Gelegenheit für einen Neustart, um mit dem Kanton eine neue gemeinsame Basis zu schaffen, auf der zukunftsgerichtete Lösungen zur Bewältigung des Mobilitätswachstums in der gesamten Region Luzern entwickelt werden können, und zeigt auf, wie er die Anliegen der Initiative umsetzen will.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
2 Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»	6
2.1 Einreichung	6
2.2 Begehren	6
2.3 Zustandekommen und Gültigkeit der Initiative	7
3 Gesamtsystem Bypass–Spange Nord–Reussportbrücke	8
3.1 Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum bewältigen	8
3.2 Gesamtsystem Bypass	9
3.3 Autobahnanschluss Lochhof und Spange Nord / Reussportbrücke	11
4 Einschätzung des Stadtrates	13
4.1 Entlastung der Innenstadt und Förderung des öffentlichen Verkehrs	13
4.2 Mobilität und Gesellschaft im Umbruch	14
5 Haltung zur Initiative	15
6 Umsetzung der Initiative	17
6.1 Gemeinsame Basis schaffen	17
6.2 Förderung des öffentlichen Verkehrs	18
6.3 Entlastung der Innenstadt	20
7 Antrag	21

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Vor knapp 20 Jahren haben die Planungsarbeiten durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und den Kanton Luzern begonnen, um den verkehrlichen Engpässen auf dem Nationalstrassennetz im Grossraum Luzern zu begegnen. Das Gesamtsystem Bypass bestehend aus Ausbauten der Nationalstrasse und der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof mit einer Zubringerstrasse (Spange Nord) ist das Resultat dieser umfangreichen Planungen.

Die baulichen Eingriffe durch das Kantonsstrassenprojekt «Spange Nord» beeinträchtigen die Wohn- und Lebensqualität der Wohnquartiere entlang der geplanten Achse und die Naherholungsgebiete an der Reuss und der Naturarena Rotsee inklusive Friedental.

Bislang haben sich der Stadtrat im Rahmen der Vernehmlassungen und das Stadtparlament durch verschiedene politische Vorstösse kritisch bis ablehnend zum Projekt geäussert. Da es sich um ein Kantonsprojekt handelt, liegt der Entscheid über den Bau und die Finanzierung letzten Endes im Kompetenzbereich des Kantons und der kantonalen Stimmbevölkerung. Mit der Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» soll sich die Stimmbevölkerung der massgebend betroffenen Gemeinde vorgängig zu diesem kantonalen Strasseninfrastrukturprojekt äussern können.

2 Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»

2.1 Einreichung

Am 24. April 2019 hat das Initiativkomitee bei der Stadtkanzlei 3'846 Unterschriften, wovon 3'523 gültig und 323 ungültig, eingereicht.

2.2 Begehren

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes vom 25. Oktober 1988 (StRG; SRL Nr. 10) und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form einer Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat einen Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

«Die Stadt Luzern setzt sich für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den durch den Bau der Spange Nord bedrohten Quartieren ein, insbesondere Lochhof, Friedental/Hirschpark, Urnerhof, Friedberg, Rosenberg, Schlossberg, Fluhmühle sowie der Zürich-, Friedental-, Hünenberg- und Maihofstrasse.

Zu diesem Zweck setzt sich die Stadt Luzern mit allen möglichen Mitteln für den Verzicht der Spange Nord ein. Die Stadt Luzern erarbeitet Alternativmassnahmen bezüglich Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr.»

2.3 Zustandekommen und Gültigkeit der Initiative

Ein Volksbegehren kommt zustande, wenn innert der Sammlungsfrist Unterschriftenlisten eingereicht werden, welche die vorgeschriebene Mindestzahl gültiger Unterschriften enthalten (§ 142 Stimmrechtsgesetz). Nach Art. 7 Gemeindeordnung der Stadt Luzern erfordert das Zustandekommen einer Initiative die gültigen Unterschriften von 800 Stimmberechtigten.

Die eingereichten Unterschriftenlisten enthalten total 3'523 gültige Unterschriften. Die Initiative ist zustande gekommen.

Nach § 145 Stimmrechtsgesetz ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Kann dabei einer Initiative ein Sinn beigemessen werden, der sie nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt, ist sie als gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterstellen (BGE 132 I 282 E 3.1, 129 I 392 E 2.2). Bei der Beurteilung der Gültigkeit von Initiativen haben die zuständigen Organe vom Grundsatz «in dubio pro populo» (im Zweifel zugunsten der Volksrechte) auszugehen (BGE 134 I 172 E 2.1). Die Prüfung hat umso grosszügiger auszufallen, wenn die Konkretisierung des Begehrens durch den Gesetzgeber noch aussteht, was insbesondere auf Initiativen in der Form der allgemeinen Anregung zutrifft.¹ Die Sicherstellung der Konformität mit übergeordnetem Recht ist schliesslich in der Umsetzungsphase zu beachten.

Im vorliegenden Fall ist kein Grund für eine Rechtswidrigkeit – namentlich ein Verstoss gegen übergeordnetes Recht – ersichtlich. In Bezug auf die Durchführbarkeit der Initiative ist festzuhalten, dass nach Art. 6 GO Stimmberechtigte die Abstimmung über einen rechtsetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangen können, das dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegt.

Die Umsetzung des von der Initiative verlangten Anliegens will der Stadtrat wie in Kapitel 6 des vorliegenden Berichtes und Antrages ausgeführt mit verschiedenen Massnahmen in Partnerschaft mit dem Kanton angehen. Damit kann eine Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2) verbunden sein, oder es resultieren Sonderkredite für diese Massnahmen bzw. den städtischen Anteil an konkreten Projekten. Reglementsänderungen liegen in der Kompetenz des Grossen Stadtrates. Dies gilt auch für Sonderkredite für frei bestimmbare Ausgaben über Fr. 750'000.– sowie für Projektierungskredite von mehr als Fr. 400'000.–. Massnahmen, wie sie zur Umsetzung der Initiative vorgesehen sind, werden für die Planung und die Realisierung ein Vielfaches dieser Beträge kosten. Diese werden dem Grossen

¹ Fuhrer Corina: Die Umsetzung kantonaler Volksinitiativen, Zürich/St. Gallen 2019, S. 19

Stadtrat in Form von separaten Berichten und Anträgen unterbreitet und unterliegen dem fakultativen Referendum.

Auch der Titel der Initiative steht einer Gültigkeit des eingereichten Begehrens nicht entgegen, da trotz des neuen Vorschlags des Regierungsrates des Kantons Luzern (Realisierung der Reussportbrücke und Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof) der vom Kantonsrat verabschiedete Planungsbericht B 108 (Projekt «Spange Nord» und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Dekret über den Sonderkredit für die Projektplanung vom 7. November 2017) noch immer Bestand hat. Hinzu kommt, dass der Bau der Reussportbrücke samt Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof ebenfalls massive Eingriffe in die von den Initiantinnen und Initianten genannten Quartiere mit sich bringen würde.

Folglich kann das Anliegen der Initiantinnen und Initianten in Form der Anregung entgegengenommen und die Initiative als gültig erklärt werden. Mit der Umsetzung des von der Initiative verlangten Anliegens sind Massnahmen verbunden, die Entscheide in der Kompetenz des Grossen Stadtrates erfordern und dem fakultativen Referendum unterliegen. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Gültigkeit der Initiative in einem Beschwerdefall als kritisch beurteilt werden könnte. Die Wirkung der Initiative liegt zu einem grossen Teil auch darin, dass sich die von einem kantonalen Projekt massgebend betroffene Gemeinde, vertreten durch die Stadtluzerner Stimmbevölkerung, vorgängig zu diesem kantonalen Strasseninfrastrukturprojekt äussern kann. Im Sinne des oben erwähnten Grundsatzes «in dubio pro populo» beantragt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat daher, die Initiative für gültig zu erklären.

3 Gesamtsystem Bypass–Spange Nord–Reussportbrücke

3.1 Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum bewältigen

Der Richtplan des Kantons Luzern enthält verbindliche Vorgaben zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Diese sind wichtig, damit das Siedlungs- und Bevölkerungswachstum im Sinne der Innenverdichtung an geeigneten Lagen stattfinden kann. Gemäss Bevölkerungsprognose des Kantons könnte die Stadt Luzern bis 2035 über rund 97'800 Einwohnerinnen und Einwohner (2015–2035: +16'500) und 97'800 Arbeitsplätze (2015–2035: +16'700) verfügen. Diese Zahlen wurden im Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern 2018 hinterlegt. Das Bevölkerungsszenario für die Stadt Luzern wurde aufgrund neuer Zahlen des Bundesamts für Statistik inzwischen angepasst. Für das Jahr 2035 wird eine ständige Wohnbevölkerung von 89'904 Personen prognostiziert (LUSTAT, Stand Oktober 2018). In den Entwicklungsschwerpunkten im Norden, Süden und Osten der Stadt Luzern ist bis 2035 ein Bevölkerungswachstum von rund 27'000 Personen und ein ähnlich hohes Arbeitsplatzwachstum für die gesamte Agglomeration Luzern prognostiziert.

Die Bevölkerungs- und die Arbeitsplatzentwicklung führen zu einem Mobilitätswachstum. Damit die Stadt und die Agglomeration erreichbar bleiben, sind im kantonalen Richtplan folgende richtungsweisenden Festlegungen (M1) zur Gesamtverkehrspolitik enthalten:

«Im Raum Luzern Agglomeration mit dem Hauptzentrum und im Bereich der Hauptentwicklungsachse

- wird der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt;
- wird dem motorisierten Individualverkehr der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt;
- wird dem nicht motorisierten Individualverkehr (Fussgängerinnen und Radfahrer) in den Strassenräumen der notwendige Platz eingeräumt, um so dessen Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen, und damit dieser einen massgeblichen Anteil der kurzen Wege übernehmen kann;
- werden die strassengebundenen Mittel in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses aller Mobilitätsteilnehmenden, zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der Immissionen eingesetzt;
- sind die weiteren Siedlungsentwicklungen, insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten, gemäss den Entwicklungsprioritäten der Gemeindekategorien mit der Gesamtverkehrskapazität abzustimmen;
- wird das Agglomerationsprogramm Luzern umgesetzt.»

Das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern konkretisieren diese Entwicklungsrichtungen für das Stadtgebiet.

3.2 Gesamtsystem Bypass

Der Verkehr in der Region Luzern hat in den letzten zehn Jahren auf der Autobahn um fast 20 Prozent zugenommen. Bei der Verzweigung Rotsee kommen die Verkehrsströme der nationalen Nord-Süd-Achse A2 sowie der A14 von Zürich–Zug zusammen. Diese überlagern sich auf dem Autobahnabschnitt Luzern mit regionalem und lokalem Ziel- und Quellverkehr. Die Autobahn stösst in diesen Bereichen regelmässig an die Kapazitätsgrenzen. Alle Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum auf Nationalstrassen aus. Eine neue Grundlagenstudie des ASTRA (2019) kommt zum Schluss, dass zwar die Fahrten in die Stadtzentren tendenziell abnehmen, aber die Umland- Umland-Beziehungen wachsen und somit die Nationalstrasse und auch die Anschlüsse in der Agglomeration zukünftig stärker belasten.

Aufgrund der hohen Auslastung der Nationalstrasse wird heute ein Teil des regionalen Verkehrs von der Autobahn auf die Hauptstrassen verdrängt. Ohne Ausbau der Nationalstrasse würde der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz weiter zunehmen und den öffentlichen Busverkehr behindern.

Unter Federführung des Kantons Luzern wurde ein breites Variantenstudium zur Behebung der Engpässe der Nationalstrasse erarbeitet. Daraus resultierte im Jahr 2006, dass die zunehmenden Verkehrsengpässe am zweckmässigsten mit zusätzlichen Ausbauten (Tunnel Bypass kurz und Abschnitte Nord und Süd) behoben werden sollen. Das aktuelle Projekt «Gesamtsystem Bypass» (siehe nachfolgende Abbildung) basiert auf diesen Grundlagen. Durch den Bypass findet in erster Linie die Umlagerung des Verkehrs von der bestehenden Stadtautobahn auf den neuen Bypass

statt. Durch den Ausbau der A14 findet in zweiter Linie auch eine Umlagerung von Ausweichverkehr zurück auf die A14 statt, womit die Hauptachse im Rontal um zirka 10 Prozent entlastet wird. Ansonsten sind die Entlastungen sehr dispers im Netz verteilt. Der Bypass führt somit zu einer leichten Entlastung in der Innenstadt.



Gesamtsystem bypass (Quelle: [https:// bypasslu.ch](https://bypasslu.ch))

Der neue Tunnel Bypass dient dem Transitverkehr bzw. dem übergeordneten Agglomerationsverkehr. Die heutige Autobahn (= Stadtautobahn) wird dadurch entlastet und soll dannzumal noch die Fahrten, die die Autobahnanschlüsse zwischen Kriens-Luzern und Emmen Süd benützen, übernehmen. Mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof könnte die Anschlussfunktionalität der Autobahn im Raum Luzern sichergestellt und eine Überlastung der bestehenden Anschlüsse vermieden werden. Daraus hat sich das kantonale Projekt «Spange Nord» entwickelt.

Durch die Bereitstellung der zusätzlichen Kapazitäten wird die Benützung der Stadtautobahn attraktiver, und durch flankierende Massnahmen (Genauerer wird im Auflageprojekt «Bypass» des ASTRA voraussichtlich ab April 2020 bekannt) wird die Stadt zusätzlich vom Verkehr entlastet.

Meilensteine des Gesamtprojekts «Bypass inkl. Spange Nord»

2000	«Letter of Understanding» (vgl. Kapitel 6.1)	
2004	Das ASTRA beauftragt den Kanton, eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Lösung der künftigen Verkehrsprobleme im Raum Luzern zu erarbeiten.	
2006	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweckmässigkeitsbeurteilung identifiziert «Bypass kurz» als Bestvariante. ▪ Aufnahme des Bypass mit «Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» und des Tiefbahnhofes als langfristige Schlüsselmassnahmen im Agglomerationsprogramm 	
2009	Zusatzabklärungen führen zur Aufnahme des Projektteils «Spange Nord mit Anschluss Lochhof und Reussbrücke» als integralen Bestandteil im Projekt «Bypass».	
	Bypass (ASTRA)	Spange Nord (Kanton)
2010	Start der Arbeiten zum generellen Projekt «Bypass»	Start der Arbeiten zum Vorprojekt «Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr»
2014	Vernehmlassung Bypass und Spange Nord	Überarbeitung der Spange Nord zum «Vorprojekt optimiert» aufgrund der Vernehmlassungsantworten
2016	Genehmigung generelles Projekt «Bypass» durch Bundesrat	Vernehmlassung «Vorprojekt optimiert»
2017	Start Ausführungsprojekt «Bypass»	
2018		Sonderkredit und Zusatzauftrag des Kantonsrates zur Überprüfung der Spange Nord. Start der Arbeiten zur ZMB.
2019	ASTRA erklärt, dass Bypass auch ohne Spange Nord realisiert wird.	Aus der ZMB resultiert die «Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof» als Bestvariante. Der Regierungsrat nimmt Abstand vom bisherigen Projekt «Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr». Start Vernehmlassung zur ZMB.
2020	Öffentliche Auflage des Ausführungsprojekts «Bypass»	Entscheid Regierungsrat über das weitere Vorgehen

3.3 Autobahnanschluss Lochhof und Spange Nord / Reussportbrücke

Die Spange Nord und die damit verbundene Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof waren damit begründet, dass damit die Verlagerung des Durchgangsverkehrs über die Seebrücke auf die Autobahn via Schlossberg ermöglicht wird. Diese Verlagerung war die Voraussetzung für die Einführung von durchgehenden Busspuren zwischen Kriens-Kupferhammer und Luzernerhof.

Im Rahmen der Vernehmlassung 2014 wurde das Kantonsstrassenprojekt zur Spange Nord von der Stadt Luzern, der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission und weiteren Organisationen in Teilbereichen bemängelt, was zu einer Überarbeitung des Vorprojekts führte. Die Ver-

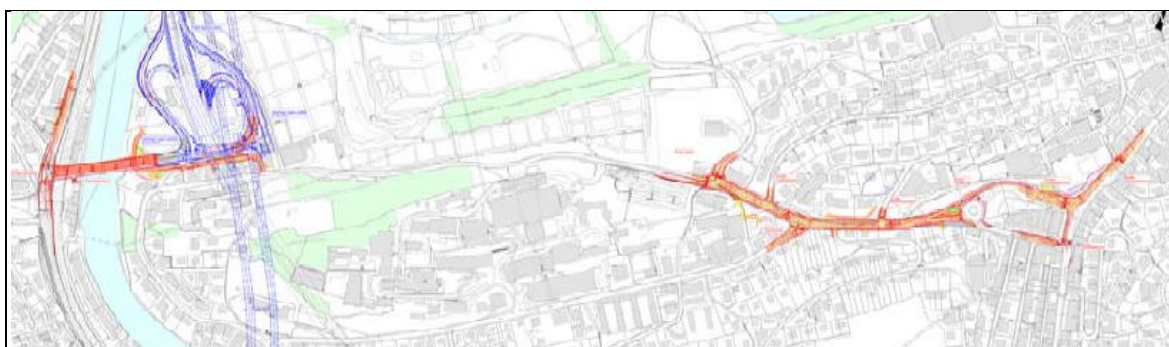
nehmlassung zu diesem «Vorprojekt optimiert» wurde im Herbst 2016 durchgeführt. In ihrer Vernehmlassungsantwort äusserte sich die Stadt Luzern wiederum kritisch zum überarbeiteten Vorprojekt. Der Stadtrat stellte in der Bilanz fest, dass aus seiner Sicht auch das optimierte Vorprojekt keine für die Stadtbevölkerung zumutbare Verkehrslösung darstelle. Der Preis der Auswirkungen der Spange Nord auf Stadt und Bewohnerinnen und Bewohner überwog nach Ansicht des Stadtrates den prognostizierten Nutzen der Entlastungsmassnahmen.

Im Mai 2018 hat der Kantonsrat die Regierung damit beauftragt, die Prüfung alternativer vorliegender Ideen wie z. B. eine mögliche Untertunnelung Schlossberg–Knoten Sedel, einen Verzicht auf den Bau der Brücke über die Reuss sowie einen Verzicht auf die Spange Nord ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen. Der Kantonsrat erwartete vom Regierungsrat ein klares Informations- und Kommunikationskonzept und die rasche Aufnahme von Gesprächen mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern, Quartieren usw.

Das Resultat der Überprüfung ist, dass neu die Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof aufgrund des überwiegenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses als Bestvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen wird. Die Ausbauten im Bereich Schlossberg sollen gemäss Synthesebericht der Überprüfung unabhängig davon geplant und realisiert werden.



Spange Nord (Vorprojekt optimiert)



Reussportbrücke mit Basisausbau Schlossberg (Quelle: Synthesebericht Kanton)

Die empfohlene Variante unterstützt die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Autobahn über den neuen Autobahnanschluss Lochhof. Die Verkehrsströme vom/zum Raum Littau/Fluhmühle/Reussbühl via Autobahn führen damit anstatt über die Anschlüsse Luzern-Zentrum und Emmen Süd über den Anschluss Lochhof.



Auswirkungen der Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof mit Reussportbrücke
 (Quelle: Faktenblatt Kanton Luzern 2020)

4 Einschätzung des Stadtrates

4.1 Entlastung der Innenstadt und Förderung des öffentlichen Verkehrs

Das ursprüngliche Projekt «Bypass und Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» konnte durch die Umwidmung in Busspuren eine deutliche Entlastung der Innenstadt zwischen Kriens-Kupferhammer und Luzernerhof aufweisen. Das nun vorliegende Projekt «Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof» weist keine annähernd vergleichbare Entlastung der Innenstadt mehr auf.

Der Stadtrat anerkennt, dass ein neuer Anschluss Lochhof mit der Reussportbrücke die benachbarten Autobahnanschlüsse entlasten würde und eine Verlagerung des Verkehrs von der Baselstrasse auf die Hauptstrasse zum Autobahnanschluss Lochhof stattfindet. Der Anschluss Lochhof dient jedoch verkehrlich vor allem den angrenzenden Stadtquartieren Fluhmühle, Reussbühl und Littau. Es ist kaum ein nennenswerter Nutzen für andere Agglomerationsgemeinden und weitere Stadtquartiere erkennbar.

Durch den Wegfall der durchgehenden Busspuren zwischen Kupferhammer und Luzernerhof entfällt die merkbare Entlastung des Stadtzentrums, und insbesondere der öffentliche Verkehr kann nicht beschleunigt bzw. seine Zuverlässigkeit nicht verbessert werden. Der Stadtrat bewertet den

Beitrag des nun vorliegenden Lösungsansatzes zur Entlastung der Innenstadt vom MIV als ungenügend. Im Gegenteil, über das ganze Stadtgebiet gesehen wird die Strassenkapazität für den MIV ausgebaut, was dem Reglement für eine nachhaltige Mobilität widerspricht.

Die Forderung der Initiative nach alternativen Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist aus Sicht des Stadtrates berechtigt. Auch die städtische Mobilitätsstrategie setzt auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, um die Erreichbarkeit der Stadt zu erhöhen. Für ein attraktives Busangebot braucht es möglichst zuverlässige und schnelle Verbindungen aus den Agglomerationsgemeinden in die Innenstadt. Dies ist in der empfohlenen Lösungsvariante nicht enthalten.

Für den Stadtrat steht der beschränkte verkehrliche Nutzen für die Stadt und die Agglomeration und der geringe Beitrag zur Verbesserung der verkehrlichen Herausforderungen in einem deutlichen Missverhältnis zur Belastung der Quartiere Fluhmühle und Reussport und zum baulichen Eingriff in das Landschaftsbild.

4.2 Mobilität und Gesellschaft im Umbruch

Das Mobilitätsverhalten und die Anforderungen an den öffentlichen Raum ändern sich aufgrund der demografischen Entwicklung. Der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung nimmt kontinuierlich ab, jener der Rentnerinnen und Rentner nimmt gemäss Prognosen von LUSTAT bis 2045 von 20 auf 27 Prozent zu. Diese ältere Bevölkerungsgruppe legt mehrheitlich Freizeit- und Besorgungswege zurück und benötigt vermehrt hindernisfreie öffentliche Räume. Die Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Luzern unter 65 Jahren verändert sich in absoluten Zahlen im gleichen Zeitraum nur geringfügig.

Der Trend zu flexiblen Arbeitszeiten und der verstärkte Einsatz neuer Kommunikationstechnologien können die Relevanz des Pendlerverkehrs zusätzlich vermindern. Es ist zu erwarten, dass die Belastungsspitzen, welche sich heute durch die Überlagerung von Pendler- und Freizeitverkehr ergeben, durch die Abnahme des zeitgebundenen Pendlerverkehrs und durch erfolgreiche Mobilitätsmanagementmassnahmen abflachen werden.

Ansätze wie Sharing sowie ganzheitliche und situationsangepasste Mobilitätslösungen leisten Beiträge zu einer kombinierten Mobilität und stellen den einfachen Zugang zu verschiedenen Verkehrsdienstleistungen gegenüber deren Besitz in den Vordergrund. Durch die zunehmende Digitalisierung sind beliebige Daten in Zukunft überall online verfügbare und abrufbar. Die Digitalisierung unterstützt die kombinierte Mobilität, indem die Übersicht und der Zugang zu verschiedensten Mobilitätsdienstleistungen sowie direkte Bezahlungsmöglichkeiten ermöglicht werden.

Der Stadtrat sieht den gesellschaftlichen Wandel und die technologischen Entwicklungen als Chance, Mobilitätswachstum vorausschauend und stadtverträglich aufzufangen und die Lebensqualität in der Stadt trotz Wachstum beizubehalten. Bei noch unklaren Entwicklungen setzt er auf flexible Lösungsansätze, indem er betriebliche und weitere nicht infrastrukturelle Massnahmen gegenüber dauerhaften Infrastrukturmassnahmen priorisiert. Mit einem angebots- statt nachfrage-

orientierten Planungsansatz können auch klima- und energiepolitische Anforderungen angemessener berücksichtigt werden. Darunter ist zu verstehen, dass die Planung von Verkehrsinfrastrukturen nicht auf einem Nachfragewachstum, sondern auf weiteren Zielen, wie beispielsweise einer städtebaulichen Verträglichkeit, einer Abstimmung auf Klimaschutzziele oder auf einer Verkehrsverlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, basieren soll.

Die Grundlagen für das Projekt zur Spange Nord (bzw. Reussportbrücke) berücksichtigen diese Entwicklungen nur ansatzweise. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die zukünftigen gesellschaftlichen Anforderungen und technologischen Entwicklungen für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen unbedingt antizipiert werden müssen. Daraus ergeben sich neue Perspektiven für die zugrunde liegenden Verkehrszahlen.

5 Haltung zur Initiative

Mit der Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» wird der Stadtrat aufgefordert, sich gegen die Spange Nord und für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den betroffenen Quartieren einzusetzen. Die Initiative bezieht sich auf den zum Zeitpunkt der Unterschriftensammlung bekannten Stand der Planung der Spange Nord. Der Stadtrat versteht die Initiative auch gegen das inzwischen bekannte Resultat aus der externen Überprüfung, welches eine Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof als Bestvariante und einen Ausbau im Bereich Schlossberg als separates Projekt vorsieht. Die neue Projektvariante unterscheidet sich von der Spange Nord vor allem darin, dass der Tunnelabschnitt zwischen Lochhof und der Sedelstrasse nicht mehr enthalten ist, womit die verstärkte Anbindung des Rontals an den Anschluss Lochhof entfällt, und dass die Ausbaudimensionen im Bereich Schlossberg geringer ausfallen dürften.

Der Stadtrat hat sich in seinen Stellungnahmen zur Spange Nord stets kritisch geäußert, da er der Ansicht ist, dass ein solcher Eingriff in den städtischen Siedlungsraum und den Naherholungsraum Reuss/Rotsee nicht stadtverträglich ist. Er hat jeweils Verbesserungen für die Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner gefordert, denn gut funktionierende Quartiere und Lebensräume dürfen aus seiner Sicht nicht durch ein solches Strasseninfrastrukturprojekt belastet werden.

Die vom Kantonsrat in Auftrag gegebene externe Überprüfung kommt zum Schluss, dass die bisherige Spange Nord nicht am besten abschneidet, und empfiehlt eine Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof zur Weiterbearbeitung. Der Regierungsrat hat die empfohlene Variante als neuen Lösungsansatz in eine breite Vernehmlassung gegeben. In der Folge hat sich der Stadtrat intensiv mit der Frage beschäftigt, ob er auf das Entgegenkommen des Kantons mit dem neuen Lösungsansatz eintreten soll und kann.

Es ist aber so, dass der Stadtrat auch bei der neuen Bestvariante Reussportbrücke aus fachlichen Gründen zum Schluss kommt, dass die baulichen Eingriffe den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht genügen und im Widerspruch zur städtischen, angebotsorientierten Planung – die den energie- und flächeneffizienten Verkehrsmitteln ein hohes Gewicht beimisst –

stehen. Ein Projekt in der vorgesehenen Dimension unterstützt das Nachfragewachstum im motorisierten Individualverkehr, anstatt eine Verkehrsverlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel zu erreichen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass auch die erwähnten Basisausbauten zwar begründet, aber in diesem Ausmass nicht notwendig sind. Es braucht stadtverträglichere Lösungen, um die Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration zu verbessern.

Das Anliegen der Initiative, auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Verkehr anstatt auf den Ausbau der Strasseninfrastrukturen zu setzen ist dabei im Sinne des Stadtrates.

Vor diesem Hintergrund ist der Stadtrat bereit, sich für den Verzicht auf die Spange Nord bzw. die aktuell vorliegende Bestvariante Reussportbrücke einzusetzen. Er will dies aber nicht als Verweigerung für gute Lösungen zur Optimierung der Erreichbarkeit der Stadt Luzern verstanden wissen. Er sieht dies als Gelegenheit für einen Neustart, um mit dem Kanton eine neue gemeinsame Basis zu schaffen, auf der zukunftsgerichtete Lösungen zur Bewältigung des Mobilitätswachstums in der gesamten Region Luzern entwickelt werden können.

Eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität ist zentral, um im Standortwettbewerb zu bestehen. Gleichzeitig sind gut funktionierende Quartiere für alle Altersgruppen der Schlüssel für einen Lebensstil der kurzen Wege, der es ermöglicht, die Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr und die damit verbundenen Auswirkungen gering zu halten.

Die inhaltlichen Ziele der Initiative, ein Verzicht auf die Spange Nord (bzw. Reussportbrücke) und Alternativmassnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Entlastung der Innenstadt, werden vom Stadtrat gestützt. Diese entsprechen den Stossrichtungen der städtischen Mobilitätsstrategie. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um ein kantonales Projekt. Der Stadtrat erachtet es als seine Aufgabe, sich im Sinne der städtischen Grundlagen und Strategien gegenüber anderen Stellen einzugeben. Gleichzeitig fördert er die Partizipation der Bevölkerung. Aus diesen Gründen stützt der Stadtrat die Initiative und empfiehlt sie zur Annahme.

6 Umsetzung der Initiative

Der Stadtrat legt nachfolgend dar, wie er die Initiative umsetzen will. Dies geht über die Stellungnahme gegenüber dem Kanton hinaus, denn damit ist das Ziel – stadtverträgliche Lösungen generell und im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt «Bypass» zu entwickeln – noch nicht erreicht. Es ist dem Stadtrat vielmehr ein Anliegen, die Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Umgemeinden zu verstärken und zukünftig Verkehrsprojekte im Sinne von Stadt und Kanton zu unterstützen.

6.1 Gemeinsame Basis schaffen

Vor dem Hintergrund von strategischen Überlegungen zur langfristigen Entwicklung der Verkehrssysteme in und um Luzern wurde im Jahr 2000 das Absichtspapier («Letter of Understanding») zur zukünftigen Gestaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen im Raum Luzern verabschiedet. Dieses Dokument war ein breiter Konsens, wie das damals erwartete Mobilitätswachstum bewältigt werden sollte.

Heute, 20 Jahre später, zeigt sich, dass sich die Bevölkerungsentwicklung und das Verkehrswachstum nicht mehr proportional entwickeln und auch nicht entwickeln können und dass sich die Entwicklungstendenzen in den Städten und in ländlichen Gebieten unterscheiden. Ausgelöst durch eine starke Siedlungsentwicklung in dezentralen Entwicklungsschwerpunkten haben schweizweit die Umland-Umland-Verkehrsbeziehungen zugenommen und dürften noch weiter zunehmen. Diese Verbindungen verlaufen im Raum Luzern hauptsächlich über die Autobahn und belasten zwar die innerstädtischen Strassen nicht, dafür aber die zentrumsnahen Anschlüsse. Gleichzeitig nimmt das MIV-Verkehrsaufkommen in die Kernstädte eher ab, da einerseits die Innenstädte gar nicht mehr Verkehr verarbeiten können und andererseits die ÖV-Angebote für diese Beziehungen ausgebaut und attraktiv sind, was sich in steigenden Nachfragezahlen zeigt.

Diese Erkenntnisse aus neuen Studien auf nationaler Ebene haben weitere Arbeiten ausgelöst. Die beteiligten Bundesämter diskutieren mit Vertreterinnen und Vertretern von Städten und Kantonen Lösungsansätze, die für den jeweiligen Raum (Kernstadt, Agglomeration, Umland) geeignet sind. Es zeichnet sich ab, dass weniger in Netzhierarchien (Autobahn–Kantonsstrasse–Gemeindestrasse) gedacht wird, sondern dass Fachleute der Städte, der Kantone und des Bundes gemeinsame Vorstellungen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen entwickeln und den Umgang damit erarbeiten werden.

Diese Erkenntnisse sowie verschiedene Ansätze aus der städtischen Mobilitätsstrategie und den Gesamtverkehrskonzepten der umliegenden Gemeinden werden in geeigneter Weise in zukünftige Arbeiten einfließen.

Die Zeit ist reif für eine neue gemeinsame verkehrspolitische Strategie, die die Anforderungen und Herausforderungen der verschiedenen Räume angemessen berücksichtigt. Deshalb begrüsst der Stadtrat, dass der Kanton Luzern dies mit einem umfassenden Mobilitätskonzept für den gesamten Kanton angehen will.

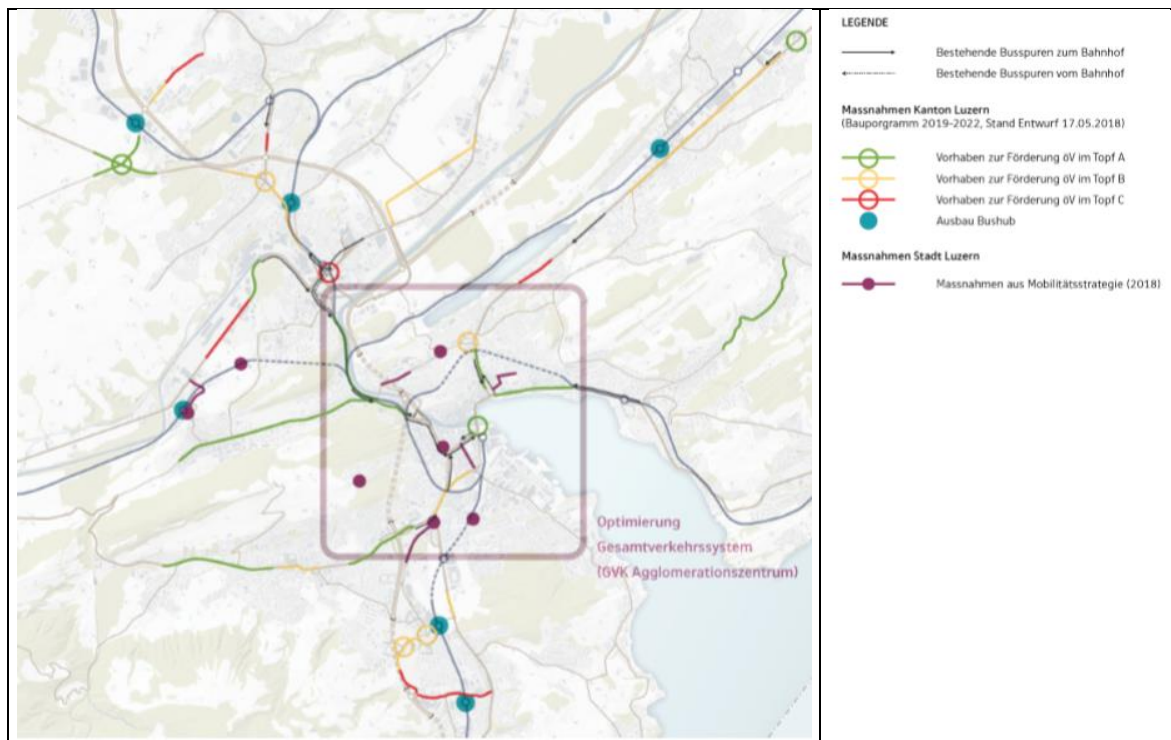
Diese Strategie soll aus Sicht des Stadtrates ein gemeinsames Verständnis über Vernetzung der Verkehrsträger beinhalten und aufzeigen, wie neue Lösungen in Mobilitätsfragen, u. a. Technologien und Ansätze wie Mobilitätsmanagement und innovative Logistik, helfen, Fahrten zu vermeiden, zu bündeln oder zeitlich zu verschieben. Der Stadtrat ist überzeugt, dass auf einer solchen Basis erfolgreiche gemeinsame Projekte zur Optimierung der Mobilität in Stadt und Kanton und zum Erreichen von Nachhaltigkeitszielen entwickelt werden können.

Die Arbeiten an einer gemeinsamen verkehrspolitischen Strategie beinhalten zum einen Grundlagenarbeiten wie beispielsweise die Zusammenstellung von Grundlagen für die Güterlogistik und weiteren Daten. Andererseits resultieren daraus Massnahmen und Projekte, die teilweise im Verantwortungsbereich der Stadt in Form von Reglementsanpassungen oder Sonderkrediten liegen.

6.2 Förderung des öffentlichen Verkehrs

Das Anliegen aus der Initiative, alternative Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu erarbeiten, ist in verschiedenen übergeordneten Planungsinstrumenten verankert. Die raumordnungspolitischen Zielsetzungen des kantonalen Richtplanes etwa enthalten die Aussage, dass «im Agglomerationskern die Erreichbarkeit mit dem MIV sichergestellt wird, dem öffentlichen Verkehr aber Priorität eingeräumt» wird. In den Planungsgrundsätzen der städtischen Mobilitätsstrategie ist dies insofern enthalten, dass die Stadt den ÖV als flächeneffizientes Verkehrsmittel fördert: «Die Stadt prüft die notwendigen baulichen Infrastrukturen für durchgehende Routen sowie betriebliche Massnahmen zur Bevorzugung des ÖV und setzt sich für deren Umsetzung bei ihren Partnern ein.»

Die Zuständigkeit für die Businfrastrukturen liegen bei den jeweiligen Strasseneigentümerinnen und -eigentümern. Auf Gemeindestrassen wie beispielsweise der Spitalstrasse, der Dreilindenstrasse und der Hirschmattstrasse ist dies die Stadt Luzern, bei den Kantonsstrassen liegt die Hoheit beim Kanton. Das Bauprogramm für Kantonsstrassen (2019–2022) weist auf den wichtigsten Achsen der Umgemeinden abschnittsweise Massnahmen zur Busbevorzugung auf (vgl. Abbildung).



Geplante Massnahmen zur Busbevorzugung in der Agglomeration Luzern

Der Verkehrsverbund Luzern VVL erarbeitet gegenwärtig eine Haltestellenstrategie. Durch eine korridorweise Betrachtung und Abstimmung der Massnahmen soll das Busangebot auf den Zulaufstrecken zur Innenstadt beschleunigt werden. Das beinhaltet verschiedenste Massnahmen, wie beispielsweise LSA-Beeinflussung, Anpassung von Haltekanten (BehiG), die auch den Fahrgastwechsel beschleunigen, vereinzelte Anordnung von Fahrbahnhaltestellen oder Zusammenlegung von Haltestellen.

Die Anliegen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs will der Stadtrat einerseits mit der Umsetzung von geplanten Busbevorzugungsmassnahmen auf Gemeindestrassen erfüllen. Als konkrete Beispiele können zum aktuellen Zeitpunkt folgende Projekte erwähnt werden:

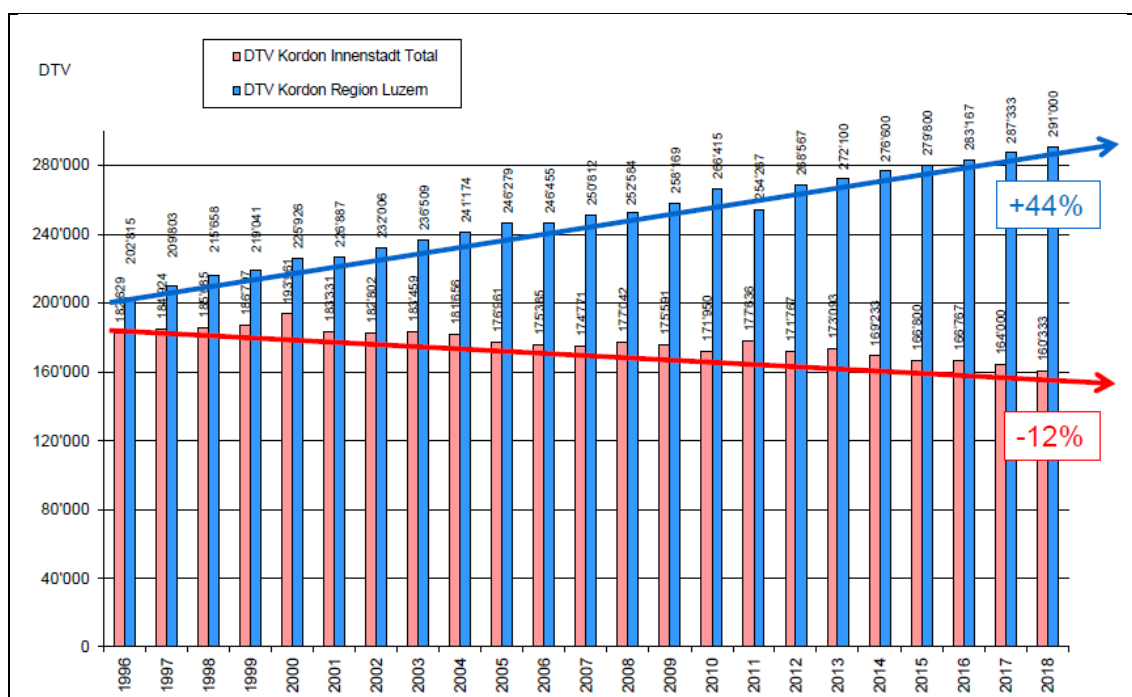
- Spitalstrasse in Richtung Ebikon (Umsetzung 2021, B+A folgt im Laufe des Jahres 2020)
- Verschiedene Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (B+A 9/2016)
- Verlängerung der Trolleybuslinie 4 bis Allmend / Bahnhof Mattenhof (AggloMobil 4, Projektierung ab 2021)

Andererseits wird sich die Stadt bei ihren Partnerinnen und Partnern in geeigneter Weise dafür einsetzen, dass die von ihnen geplanten Massnahmen

- Korridorweise betrachtet werden;
- einen grösstmöglichen Nutzen für den ÖV-Betrieb erzielen;
- schneller geplant und realisiert werden können.

6.3 Entlastung der Innenstadt

Das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt ist seit den 90er-Jahren rückläufig. Gleichzeitig nehmen die Verkehrszahlen an der Agglomerationsgrenze und speziell auf der Autobahn stark zu. Mit der weiteren Siedlungsentwicklung und verstärkten Umland-Umland-Beziehungen ist auf der Autobahn mit einem weiteren Wachstum zu rechnen.



Entwicklung der Verkehrszahlen im Raum Luzern 1996–2018

Um die in der Initiative geforderte Entlastung der Innenstadt vom MIV zu erreichen, sind geeignete Massnahmen notwendig. Einerseits, damit der Verkehr vom übergeordneten Strassennetz nicht auf das Stadtnetz ausweicht und andererseits bei der Verkehrserzeugung. Der Stadtrat ist überzeugt, dass Letzteres mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs, einem attraktiven Fuss- und Veloangebot, Sharing und Anpassungen an den Vorgaben für die Parkierung erreicht werden kann.

Weiter wird sich der Stadtrat im Rahmen des Bypass Luzern gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass das geplante Autobahnprojekt eine grösstmögliche verkehrliche Entlastungswirkung auf die Innenstadt erzielt und dass die Agglomerationsgemeinden von geeigneten Anpassungen der Anschlüsse profitieren. Gleichzeitig ist er der Meinung, dass die starken baulichen Interventionen durch die Autobahn in das Siedlungs- und Naherholungsgebiet auf ein Mindestmass reduziert werden müssen, um die angestrebte Siedlungsverdichtung nach innen zu erreichen. Deshalb unterstützt er auch die Bestrebungen der Stadt Kriens, die Eingriffe der Nationalstrasse im Bereich Luzern Süd zu minimieren.

Der Stadtrat ist bereit, sich mit einer Einsprache gegen übermässige Eingriffe in die Siedlungs- und Quartierstrukturen (z. B. Dammgärtli) und für eine Entlastung der Innenstadt beim ASTRA einzugeben. Die Kosten für dieses Engagement sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar.

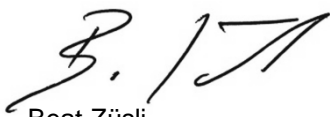
7 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» in eigener Kompetenz für gültig zu erklären;
- den Stimmberechtigten die Annahme der Initiative zu empfehlen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 11. März 2020



Beat Züsli
Stadtpräsident



Daniel Egli
Stadtschreiber-Stv.



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 7 vom 11. März 2020 betreffend

Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»,

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 «Spange Nord stoppen – Lebendige Quartiere statt Stadtautobahn» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebendige Quartiere statt Stadtautobahn» wird zur Annahme empfohlen.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.