

EINWOHNERRAT

Gemeindehausplatz 1
Postfach
6048 Horw
info@horw.ch

Kontakt Heike Sommer
Telefon 041 349 12 51
Telefax 041 349 14 81
E-Mail heike.sommer@horw.ch

Thema Einwohnerratssitzung
Sitzungsdatum 16. Juni 2016, 16.00 – 20.35 Uhr
Sitzungsort Saal Egli
Vorsitzender Hannes Koch

PROTOKOLL NR. 364

Anwesend 30 Einwohnerratsmitglieder
5 Gemeinderatsmitglieder
1 Gemeindeschreiberin a.i.

Traktandenliste

- | | |
|---|----------|
| 1. Bericht und Antrag Nr. 1570 Finanz- und Aufgabenplan 2017 - 2022 | Seite 2 |
| 2. Bericht und Antrag Nr. 1566 Neues Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund | Seite 12 |
| 3. Fragestunde | Seite 27 |
| 4. Bericht und Antrag Nr. 1572 Planungsbericht Verkehrszählungen auf der Achse Kastanienbaumstrasse / Mättwilstrasse | Seite 28 |
| 5. Bericht des Präsidenten der Geschäftsprüfungskommission | Seite 31 |
| 6. Dringliche Interpellation Nr. 2016-661 von Ruth Strässle, FDP, und Mitunterzeichnenden: Nachmieter Krämerstein | Seite 32 |
| 7. Dringliche Interpellation Nr. 2016-660 von Jörg Conrad, SVP, und Mitunterzeichnenden: Horw will Luftaufnahmen mit Drohnen behalten | Seite 34 |
| 8. Verabschiedungen | Seite 36 |

Feststellungen

Die Einladungen wurden fristgerecht versandt. Die Mehrheit der Ratsmitglieder ist anwesend. Wir sind verhandlungs- und beschlussfähig.

Repräsentationen

20. Mai 2016: Premierenvorstellung "Der kleine Gatsby" im Park der Villa Krämerstein

Einbürgerungen

Seit der letzten Sitzung wurde einer Person aus Mexiko, drei Personen aus Sri Lanka und einer Familie aus Bosnien-Herzegowina das Bürgerrecht der Gemeinde Horw zugesichert.

Protokolle

Gegen die Protokolle Nrn. 362 und 363 der Einwohnerratssitzungen vom 21. April und 19. Mai 2016 sind keine schriftlichen Einsprachen eingegangen. Die Protokolle sind somit genehmigt

Neueingänge

10. Juni 2016: Dringliche Interpellation Nr. 2016-661 von Ruth Strässle, FDP, und Mitunterzeichnenden: Nachmieter Krämerstein

Begründung Dringlichkeit dringliche Interpellation Nr. 2016-661 Nachmieter Krämerstein

Es geht um das sehr schöne Anwesen der Villa Krämerstein, das der jetzige Mieter am 30. Juni verlassen wird. Da ich verschiedentlich angesprochen wurde wie es dort weitergeht, habe ich versucht, das in die dringliche Interpellation zu packen. So bekomme nicht nur ich, sondern auch die Bevölkerung eine Antwort. Die Dringlichkeit begründet sich dadurch, dass das Mietverhältnis per 30. Juni beendet wird, die nächste Sitzung aber erst im September stattfindet

Der Gemeinderat bestreitet die Dringlichkeit nicht.

1. Bericht und Antrag Nr. 1570 Finanz- und Aufgabenplan 2017 - 2022

Eintreten GPK

Die GPK hat den Finanz- und Aufgabenplan 2017 bis 2022 beraten. Sie ist für Eintreten und hat in der Kommissionssitzung einer Kenntnisnahme ohne Gegenstimme zugestimmt. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die erwarteten Rechnungsergebnisse ab 2018 besser ausfallen als noch letztes Jahr erwartet. Für die Jahre 2018 und 2019 werden noch leicht negative Abschlüsse erwartet und ab 2022 wird mit deutlich positiven Ergebnissen gerechnet.

Die GPK identifiziert zwei Hauptgründe für diese positive Entwicklung: Einerseits ist das Budget 2016 als Ausgangsbasis der Berechnungen günstiger als im Vorjahr ausgefallen. Dies hängt im Wesentlichen mit dem hohen Steuerkraftwachstum der vergangenen ein bis zwei Geschäftsjahre zusammen. Andererseits wurde die Einschätzung der Bevölkerungsentwicklung angepasst.

Sprecher/in

Hannes Koch (L2O)

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Robert Odermatt (SVP)

Markus Bider (CVP)

Massgeblich sind hier folgende Faktoren:

1. Das Entwicklungspotenzial der sog. übrigen Gebiete (Neubebauungen im Bereich Stirnrüti, Wide, Langensand usw. wird höher eingeschätzt als noch im Vorjahr. Zudem wird angenommen, dass diese Gebiete eine überproportionale Steuerkraft haben werden.
2. Im Bereich "horw mitte" werden die Projekte der verschiedenen Bauherrschaften nun rasch konkreter, so dass die Planungssicherheit steigt und Verzögerungen in geringerem Ausmass als in der Vorjahre befürchtet werden müssen.
3. Schliesslich wurde der Bevölkerungsrückgang des Jahres 2015 thematisiert. Dieser kann auf den temporären Verlust von Wohnfläche wegen Altbausanierungen zurückgeführt werden. Es handelt sich damit nach Ansicht des Gemeinderates nicht um eine neue strukturelle Entwicklung.

Die Wahl der generellen Plangrössen erscheinen der GPK plausibel. Das Steuerkraftwachstum wird für die ersten beiden Planjahre bei drei Prozent belassen und anschliessend um 0.5 Prozent reduziert. Diese Annahme ist leicht konservativer als im Vorjahr.

Die Steigerung des Personalaufwandes sowie die allgemeine Teuerung des Sachaufwandes ist mit 1 % p.a. analog zum Vorjahr ausgewiesen. Bei den Zinskosten wird von einer länger andauernden Tiefzinsphase ausgegangen als im Vorjahr.

Auf der Ebene der Investitionen fanden keine wesentlichen neuen Projekte Aufnahme in den Finanz- und Aufgabenplan. Demgemäss ändert sich auch nicht viel am erwarteten Nettofinanzierungsbedarf und an den Verschuldungskennzahlen.

Der Gipfel der Verschuldung wird unverändert im Jahr 2021 erwartet. Wie Sie wissen, steht eine Verschuldung durch Investitionsprojekte an, die in der Ausführung sind oder bald in die Ausführung kommen. Wenn diese in drei bis vier Jahren beendet sein werden, kommt aus heutiger Sicht ein deutlich geringerer Investitionsbedarf auf uns zu.

Somit werden wie im Vorjahr die kantonalen Grenzwerte zur Verschuldung und teilweise zur Selbstfinanzierung verletzt. Der Einwohnerrat hat dem Gemeinderat anlässlich der Beratung des letzten Finanz- und Aufgabenplanes den Auftrag erteilt, in diesem Jahr ein Alternativszenario zu präsentieren, das es erlaubt, die Kennzahlen nicht substanziell zu verletzen. Der Gemeinderat ist diesem Auftrag nachgekommen. Er weist darauf hin, dass mit der Umstellung auf das harmonisierte Rechnungsmodell 2 das Finanzvermögen zu Marktwerten und nicht mehr zu Buchwerten zu bewerten ist. Dies ändert zwar nichts am Finanzbedarf, jedoch wird aufgrund der höheren Aktiven die Nettoverschuldung reduziert. Schliesslich wird dargelegt, dass eine Verschiebung von Investitionen in der Grössenordnung von 30 Mio. Franken um mindestens 2-3 Jahre notwendig ist. Da die Genehmigung von Investitionsprojekten in der Kompetenz des Einwohnerrates liegt, liegt es auch in der Hand des Einwohnerrates, die Neuverschuldung zu limitieren resp. zu strecken.

In Kenntnis dieser Situation hat die GPK vom Finanzsekretär eine Aufstellung über die Entwicklung der gleichen Kennzahlen der grösseren Nachbargemeinden erhalten. Daraus geht hervor, dass Horw bezüglich dieses Kriteriums am schlechtesten abschneidet. Allerdings wurde darauf hingewiesen, dass ein Vergleich der Nettoschuld pro Einwohner auch den Sanierungsstand der wesentlichen Gebäude berücksichtigen muss. Sind alle Gebäude neu, ist eine höhere Verschuldung zu erwarten als wenn diese sanierungsbedürftig sind.

Fakt für Horw ist, dass nach Abschluss der laufenden Investitionen das Verwaltungsvermögen in sehr gutem Zustand sein wird und, wenn sich nichts daran ändert, mit einer längeren Phase von tiefen Investitionen zu rechnen ist, womit davon ausgegangen werden kann, dass die Gemeinde bei gleichbleibendem Steuersatz in der Lage sein wird, einen wesentlichen Teil der Schuld zurückzuzahlen.

Nach den Investitionen nun zum Aufwand. Die erwartete Entwicklung des Gesamtaufwandes richtet sich im Wesentlichen nach den Kennzahlen von 2015 bis 2022 an der Teuerung und der Steigerung vom Personalaufwand. Beides wird mit jeweils 1 % angegeben, das ist gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Erfreut nimmt die GPK zur Kenntnis, dass die vorgenommene Benchmarkstudie eine Aufwandsreduktion von 200'000 Franken pro Jahr für realistisch erscheinen lässt. Die GPK wird in der zweiten Jahreshälfte von den Detailergebnissen dieser Studie Kenntnis nehmen. Die 200'000 Franken sollten auch in detaillierter Weise ins Budget 2017 übernommen werden.

Die GPK dankt dem Gemeinderat und dem Finanzsekretär für die Erstellung des Finanz- und Aufgabenplanes. Sie ist wie erwähnt einstimmig für Eintreten und Annahme vom B+A Nr. 1570.

Eintreten BVK

Mit dem Finanz- und Aufgabenplan lässt uns der Gemeinderat in die Zukunft von Horw blicken. Dieser Blick sieht im Moment etwas düster aus und es gibt sicher in Zukunft das eine oder andere Gewitter am Polithimmel, das wir zu bewältigen haben. Von einer Schönwetterlage zu reden, wäre hier falsch am Platz. Diverse Projekte wurden verschoben und stehen nun zur Verwirklichung an.

Mit dem prophezeiten Bevölkerungswachstum nehmen auch die Ausgaben für die Bereitstellung von Infrastrukturen zu. Also müssen entsprechende finanzielle Mittel generiert werden und ganz sicher muss auch geschaut werden, ob eine Effizienzsteigerung möglich ist.

Die BVK ist die verkehrs- und baurelevanten Positionen im B+A durchgegangen. Wir mussten feststellen, dass die Gemeinde bei vielen Projekten in Vorleistung geht, z.B.

- "horw mitte"
- Projekte nicht im Perimeter „Bahnhof Horw"
- Grünraumkonzept
- Unterführung zb Trasse Wegmatt-Allmendstrasse.

Aus Sicht der BVK sind die Perimeterbeiträge zum Teil zu optimistisch angesetzt. Wir haben dies kritisch hinterfragt.

Diverse Sanierungsprojekte stehen an, welche bereits durch den Rat verabschiedet wurden, aber auch solche, die es noch zu genehmigen gilt. Die BVK wird stets ein Augenmerk auf die Projektentwicklung haben müssen. Die Projekte müssen einen Mehrwert ausweisen.

Bei den Kleininvestitionen ist geplant, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein Wettbewerb für das Seefeld und das Seebad lanciert wird. Im Moment sind viele Konzepte am Laufen. Hier gilt es darauf zu achten, dass diese koordiniert ablaufen.

Die BVK ist einstimmig für Eintreten und Kenntnisnahme vom B+A Nr. 1570.

Ulrich Nussbaum
(FDP)

Eintreten GSK

Jörg Conrad (SVP)

Die GSK hat die relevanten Punkte thematisiert, wobei sich die meisten Fragen zum Kirchfeld - Haus für Betreuung Pflege stellten. Zu reden gab die Sanierung der Schiebeläden, den sog. französischen Balkonen. Ursprünglich waren diese aus Holz, jetzt werden sie aus Metall hergestellt, da die Abwitterung beim Holz sehr gross war. Metallschiebeläden werden länger halten. Das Projekt ist bereits in der Investitionsrechnung budgetiert worden.

Auf dem Dach vom Kirchfeld gab es Wassereinträge, so dass das Flachdach nach 10 Jahren saniert werden muss.

Beim Projekt "Partikelfilter bei der Holzsnitzelheizung" geht es um die Auflage vom Amt für Umweltschutz. Die Hochschule Luzern wurde einbezogen, um einen Lösungsvorschlag zu unterbreiten.

Bei der sozialen Wohlfahrt war die Sprachförderung ein Thema. Diese fängt bereits in der Spielgruppe an. Die erweiterte Sprachförderung ist notwendig für die Volksschule, damit die Integration der ausländischen Kinder besser möglich wird.

Die GSK ist für Eintreten und nimmt den Finanz- und Aufgabenplan einstimmig zur Kenntnis.

Eintreten CVP

Ivan Studer (CVP)

Der Finanz- und Aufgabenplan ist ein wichtiges Dokument zur Festlegung der finanzpolitischen Prioritäten der nächsten fünf Jahre. In dieser Funktion unterstützt er auch den Budgetierungsprozess und steigert dessen Qualität. Für uns als Einwohnerräte ist er ebenfalls ein wichtiges Dokument, weil wir sehen können, worauf der Gemeinderat in den nächsten fünf Jahren setzt.

Es ist positiv zu werten, dass sich der aktuelle Plan gegenüber dem des Vorjahres verbessert hat. Trotzdem, wie schon von der GPK erwähnt, werden sechs Kennzahlen der kantonalen Limiten nicht eingehalten. Das hauptsächlich durch eine hohe Verschuldung aufgrund der massiven Investitionen über die nächsten Jahre.

Aus unserer Sicht ist es positiv, dass wir von der Gemeinde jetzt Erneuerungen und Weiterentwicklungen forcieren und von den günstigen Rahmenbedingungen profitieren. Nichtsdestotrotz müssen wir die hohe Verschuldung im Auge behalten. Auch für Horw wachsen die Bäume nicht in den Himmel und da ist der Gemeinderat weiterhin aufgefordert, mit den verfügbaren Mitteln sorgsam umzugehen. Ebenfalls ist der Einwohnerrat aufgefordert, in Zukunft wünschenswerte von zwingenden Investitionen zu unterscheiden und entsprechende Prioritäten zu setzen.

Erfreulich ist auch die positive Entwicklung der Steuern. Es zeigt sich, dass die Steuerreduktion auf 1.55 Einheiten der richtige Entscheid war. Es gilt aber auch hier festzuhalten, dass die geplanten Überschüsse ab 2019 gebraucht werden, um die hohe Verschuldung abzubauen. Ohne dass die Verschuldung der Gemeinde wieder auf eine normale Grösse zurückgeht, ist es aus unserer Sicht nicht sinnvoll und nicht vertretbar, dass der Steuersatz weiter reduziert wird. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir bei den Schulden momentan von einem historisch tiefen Zinssatz profitieren. Das wird sich irgendwann ändern und wir sind es der nächsten Generation schuldig, dass wir jetzt die Aufgaben erledigen und nicht die Probleme weiterschieben.

Wir danken dem Gemeinderat für die gute Arbeit und sind einstimmig für Eintreten und positive Kenntnisnahme vom B+A Nr. 1570.

Eintreten L2O

Konrad Durrer (L2O)

Finanz- und Aufgabenpläne sind meistens unbestritten. Man hört oft Aussagen wie: "Es ist ja nur ein Planungsbericht. Bis in 5 Jahren hat sich sowieso wieder vieles geändert. Wir schauen dann im Budget, dass es so kommt wie wir wollen." Ja, 5-Jahrespläne sind in letzter Zeit ein bisschen in Verruf gekommen. Es hat aber auch einiges gebraucht, bis diese Prognosen in der richtigen Reihenfolge und entsprechendem Vorlauf – also vor dem Budget – im Parlamentsalltag etabliert worden sind. Jetzt haben wir also wieder eine Auflage vom Finanz- und Aufgabenplan vor uns. Was erkennen wir darin? Man erkennt z.B. – wenn man den Vergleich mit Vorjahren macht - die Parameter, an denen fröhlich geschraubt werden kann: Bevölkerungswachstum, Schulraumbedarf, Steuerkraftwachstum, Investitionsverteilung, keine Phantasie für neue Ideen, etc. So wird z.B. konkret von einem Steuerkraftwachstum von 15 Mio. Franken bis 2022 ausgegangen. In den letzten fünf Jahren waren es noch 12.5 Mio. Franken. In der GPK wurden wir sogar über Varianten informiert worden, die die Auslagerung des Kirchfelds eingerechnet hatte oder die Verschiebung von grösseren geplanten Investitionen, um zu sehen, was das für einen Einfluss hat. Alles nur mit dem Ziel, den gegenwärtigen - strukturell zu tiefen Steuersatz – kurzfristig zu rechtfertigen. Dies ist auch der Hauptkritikpunkt, den die L2O am Finanz- und Aufgabenplan hat. Bei den meisten anderen Punkten teilen wir die Ansichten des Gemeinderates. Mit Menschen kommen halt nicht nur Steuern – wie es manche im Rat gerne hätten – sondern auch Menschen und Kinder. Gut, plant der Gemeinderat auch die daraus folgenden Investitionen. Wir sehen das übrigens nicht als Gewitter am Himmel oder gar als Aufruf zum Sparen an. Es zeigt sich auch, dass wir in Horw einen Investitionstau haben. Dies nicht wegen mangelnder Energie des Gemeinderates, sondern auch weil einzelne Landbesitzer in Horw immer wieder die bestehenden Investitionen durch Forderungen verzögern (Sanierung Kastanienbaumstrasse, Busbahnhof usw.). Für die Investitionen besteht nachher auch ein Gegenwert: Sanierte Schulhäuser (und nicht Provisorien auf Wiesen wie in anderen Gemeinden), mehr Schulraum, neue Wasserversorgung und hoffentlich auch gepflegte gemeindeeigene Immobilien.

Noch eine Bemerkung zum Einfluss des Benchmarkprojektes: Die Einsparungen im Energiebereich hätten wohl auch über die kostenlose Beratung beim Energiestadtlabel gemacht werden können.

Die L2O dankt dem Gemeinderat und der Verwaltung für die dahinterliegende Arbeit. Wir vertrauen darauf, dass dieser B+A unter Berücksichtigung aller bekannten Parameter erstellt worden ist. Wir sind für Eintreten und Annahme vom B+A Nr. 1570.

Eintreten FDP

Urs Rölli (FDP)

Die finanzielle Entwicklung der Gemeinde Horw ist für die FDP-Fraktion alles andere als rosig. So werden Kennzahlen analog vom Vorjahr wiederum nicht erreicht. Die Begründungen "HRM2" und "Neubewertung der Liegenschaften" wirken etwas hilflos, denn mit den Ideen ist kein Franken mehr in der Gemeindekasse und die Ausgaben steigen weiter. Die geforderte Priorisierung, gemäss Antrag aus dem Jahr 2015 der GPK, war für den Gemeinderat nicht möglich. Das ist ein schlechtes Zeugnis. Die Schlussfolgerungen auf Seite 38 tönen wie ein Freipass für falsche und schlechte Kennzahlen. Abgesehen von den ordentlichen Erträgen sind die übrigen Steuererträge 2015 recht massiv zurückgegangen. Die Aufwandseite hingegen ist mit dem Personalaufwand, dem Sachaufwand und den Abschreibungen munter weitergewachsen.

Die Dringlichkeit der Projekte überwiegt im Finanz- und Aufgabenplan deutlich, sind doch z.B. bei den Immobilien gut 40 % der Aufgaben der Kategorie A und der Rest der Kategorie B zugewiesen. Bezüglich weniger dringlichen Geschäften, also Kategorie C, ist im ganzen Finanz- und Aufgabenplan nur ein Objekt vorzufinden. Da müsste mehr das Wünschbare von Notwendigkeiten klar abgegrenzt werden. Oder hat Horw wirklich so viel Nachholbedarf?

Die Nichteinhaltung der Kennzahlen erachtet die FDP-Fraktion keineswegs als erstrebenswert. Wie wir schon von den Vorrednern gehört haben, ist Horw beim Verschuldungsgrad im Jahr 2020, im Vergleich mit den Nachbargemeinden Emmen, Luzern und Kriens, Spitzenreiter. Aus Sicht der FDP besteht hier Handlungsbedarf. Das ist für junge Einwohner und zünftige Generationen eine Hypothek.

Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und Kenntnisnahme und Kenntnisnahme vom B+A.

Eintreten SVP

Die SVP-Fraktion hat den B+A Nr. 1570 betreffend Finanz- und Aufgabenplan 2017 bis 2022 eingehend studiert und geprüft. Im Grossen und Ganzen wird für die SVP-Fraktion ersichtlich, dass hier eine zukunftsorientierte, weitsichtige und verantwortungsbewusste Planung vorliegt. Wir schliessen uns in diesem Sinne grossenteils den Vorrednern, auch der GPK an. Trotzdem gilt es auch, den Mahnfinger zu heben und zur Vorsicht zu mahnen, da in einigen Bereichen an, ja teilweise sogar relativ weit über die Grenzwerte gegangen wird, obwohl die SVP-Fraktion klar für eine Vorwärtsstrategie einsteht. So fällt auf, ich nenne hier explizit auch einige Zahlen für die anwesenden Besucher, welche die Zahlen nicht vor Augen haben, dass der Verschuldungsgrad ab 2017 verletzt wird und mit 199 % im Jahre 2021 - und durchschnittlich 176 % - den Grenzwert von 120 % deutlich übersteigt. So wird auch bei der Nettoverschuldung pro Einwohner, mit einem Anstieg von aktuell 1'028 Franken auf fast 7'500 Franken, im Durchschnitt auf rund 6'500 Franken bei einem Grenzwert von rund 4'600 Franken die Grenze weit ausgelotet werden. Dass bei den zwei genannten Kennzahlen, ebenso wie bei den zwei weiteren zum Selbstfinanzierungsgrad und Selbstfinanzierungsanteil die Kennzahl, welche als Richtwert zu verstehen ist, nicht erreicht wird, mahnt also durchaus zur Vorsicht, ist aber kein Grund zur Beunruhigung.

Die NLZ hat es in ihrer Berichterstattung auf den Punkt getroffen, dass der Finanz- und Aufgabenplan ein wichtiges Planungsinstrument ist, damit aber auch immer ein wenig mit Kaffeesatzlesen verbunden ist.

Es gilt, die Entwicklung genau im Auge zu behalten und zu beobachten, ob die durchaus optimistischen Prognosen in Bezug auf die Steuererträge und deren Wachstum von 36 %, dann auch in der Tendenz so eintreffen werden und mit dem Bevölkerungswachstum von 15 % mitzuhalten vermögen. Optimismus ist durchaus angebracht, insbesondere in Bezug auf das anstehende Investitionspotenzial verschiedener Projekte, beispielsweise gerade im Gebiet „horw mitte“. Ebenso sind die Auswirkungen vom nächste Woche im Kantonsrat erstmals zu beratenden KP 17 und allenfalls in diesem Zusammenhang vom Kanton zu erwartenden Mehrbelastungen im Auge zu behalten, vor allem auch was Mehrbelastungen im Bereich der Gesundheits- und Sozialpolitik auslösen könnte.

Die SVP-Fraktion mahnt also zur Vorsicht und Aufmerksamkeit bei der Umsetzung des vorgelegten Finanzplanes, tritt jedoch einstimmig für Kenntnisnahme und Eintreten ein.

Ich danke Ihnen, dass Sie sich so eingehend mit dem Finanz- und Aufgabenplan auseinandergesetzt haben. Wie es so ist, wenn man verschiedene politische Strömungen im Rat hat, wird dieser jeweils aus einer anderen Perspektive angeschaut und das soll auch so sein.

Zu den verschiedenen Voten kann ich noch anfügen, dass der Finanz- und Aufgabenplan in der Tat ein Planungsinstrument und kein Budget ist. Es ist keine wissenschaftlich genaue Zahlenbiegerei, sondern immer mit Annahmen, Vermutungen und Schätzungen verbunden. Nichtsdestotrotz ist der Finanz- und Aufgabenplan für uns ein sehr wichtiges Instrument. Es ist, wie von Herrn Durrer erwähnt, der Vorläufer für das Budget und von daher muss er, vor allem in den ersten Planungsjahren, eine grosse Genauigkeit haben.

Oliver Imfeld (SVP)

Hans-Ruedi Jung
(CVP)

Je weiter wir im Voraus planen, desto unsicherer sind die Prognosen und daher müssen wir jedes Jahr für das aktuelle und die kommenden Jahre die Stellschrauben wieder neu stellen. Das hat zur Folge, dass sich manchmal gewisse Parameter ändern.

Bei den Investitionen haben wir grosse Projekte vor uns. Wir müssen aber sehen, dass sich diese teilweise wieder nach hinten verschieben werden. Trotzdem ist selbstverständlich auf die hohe Verschuldung achtzugeben. Wir dürfen aber nicht vergessen, die hohe Verschuldung ist auch der Preis dafür, dass wir in die Infrastruktur investieren. Wir verschulden uns nicht, weil wir irgendwelche laufende Kosten haben, die uns zur Verschuldung bringen, sondern wir investieren in die Zukunft. Das macht jedes Unternehmen und das machen auch Sie in Ihrem kleineren Haushalt. Sie investieren im Voraus, damit Sie nachher wieder Erträge generieren können. Darum muss man der hohen Verschuldung auch immer den Gegenwert gegenüberstellen und das hat wieder einen Zusammenhang mit der Nichteinhaltung der Kennzahlen. Zwei Kennzahlen betreffen die Verschuldung und wenn Sie von einer Nettoverschuldung pro Einwohner sprechen, dann müssen Sie auch wissen, was für ein Gegenwert pro Einwohner vorhanden ist und das ist nicht mit anderen Gemeinden vergleichbar. Darum ist die Kritik, dass der Gemeinderat auf HRM2 verweist, nicht ganz berechtigt, weil HRM2 beabsichtigt, im ganzen Kanton True and Fair View auf unsere Rechnung zu legen. Dann kommt auch heraus, was der investierte Gegenwert zu den Schulden ist. Wir leben lieber in einer Gemeinde mit einer hohen Verschuldung und aktueller Infrastruktur, als in einer Gemeinde mit einer mittleren Verschuldung, die einen grossen Investitionsbedarf vor sich hat. Insofern bitte ich Sie, mit uns zusammen ein wachsames Auge auf die Verschuldung zu haben, die Bemerkung ist absolut richtig, aber ich bitte Sie, auch nicht schwärzer zu malen als es ist. Sie sehen im Finanz- und Aufgabenplan, dass wir auf längere Sicht wieder bessere Zahlen haben.

Detailberatung

2.3 Immobilien

Zum Krämerstein möchte ich gerne wissen, was die minus 40'000 Franken ab 2018 für einen Beweggrund haben.

Reto Eberhard (SVP)

Wir haben beim Krämerstein Veränderungen vor uns. Der Gemeinderat hat sich damit schon intensiv auseinandergesetzt und beschlossen, dass nebst der Umgebung in Zukunft rund ein Drittel der Villa für öffentliche Zwecke zur Verfügung stehen soll. Aus diesem Grund wurde der jetzige Mietzins um diesen Betrag gekürzt.

Robert Odermatt (SVP)

In diesem Fall stelle ich einen Antrag auf Bemerkung, das ganze Gebäude vollständig für eine Vermietung freizuhalten. Man wird sicher einfacher einen Mieter finden, wenn man ein gewisses Volumen anbieten kann, z.B. Schulen oder andere Institutionen.

Reto Eberhard (SVP)

Abstimmung:

Antrag von R. Eberhard, SVP, das ganze Gebäude der Villa Krämerstein vollständig für eine Vermietung freizuhalten.

Hannes Koch (L2O)

Dem Antrag wird mit 9:6 Stimmen, bei 14 Enthaltungen, zugestimmt.

Alle Projekte haben die Dringlichkeit A oder B und mich würde interessieren, bei welchen der Gemeinderat sagen kann, dass er sie in die Kategorie C einteilen kann. Ist wirklich alles so dringend oder kann man etwas nach hinten verschieben?

Urs Rölli (FDP)

Über die Einteilungen kann man im Einzelfall diskutieren. Spontan kann ich Ihnen aber kein Projekt nennen, das man verschieben könnte. Das würde ich als unseriös betrachten.

Robert Odermatt (SVP)

2.4 Zentrale Dienste

Zum Benchmark heisst es, dass alle vier Jahre ein Kostenvergleich mit anderen Gemeinden durchgeführt wird. Ich frage mich, ob ein Zeitraum von vier Jahren nicht ein wenig kurz ist. Bis man nur schon die Daten gesammelt und alles ausgewertet hat, muss man schon wieder von vorne anfangen.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Das ist ein enger Fahrplan, aber wenn Sie wirklich einen Benchmark erheben und damit steuern möchten, müssen Sie diesen relativ fleissig erheben. Es bringt nichts, wenn Sie das nur alle paar Jahre machen. Der Kanton macht auch ähnliche Sachen, z.B. alle vier Jahre einen Rechenschaftsbericht, und wir sind davon ausgegangen, dass wir die Daten einmal pro Legislativ erheben. Wir machen das aber nicht, wenn wir das Gefühl haben, dass es keinen Sinn mehr macht. Wenn ich aber schaue, wie der Benchmark jetzt ausgefallen ist, hat es etwas gebracht. Darum haben wir es für 2019 noch einmal in den Finanz- und Aufgabenplan aufgenommen. Wenn wir dann sehen, dass es nicht mehr nötig ist, werden wir es auch nicht machen.

Hans-Ruedi Jung (CVP)

Der GPK-Präsident hat gesagt, wir würden pro Jahr 200'000 Franken einsparen. Wenn ich das hier aber lese, sind es pro Jahr 50'000 Franken. Kann der Gemeinderat noch darauf hinweisen, was jetzt richtig ist?

Urs Röllli (FDP)

Ab 2020 sind es 200'000 Franken und Sie sehen, dass es schrittweise nach oben geht.

Hans-Ruedi Jung (CVP)

2.9 Bildung

Im letzten Finanz- und Aufgabenplan waren über den gesamten Zeitraum 175'000 Franken für "Deutsch als Zweitsprache" ausgewiesen. Jetzt ist nichts enthalten. Warum ist der Posten weggefallen?

Richard Kreienbühl (CVP)

Der Betrag ist bereits im Budget 2016 enthalten und von daher gibt es keine Veränderung mehr.

Markus Hool (FDP)

Für das Qualitätsmanagement waren im letzten Finanz- und Aufgabenplan 10'000 Franken für das Reporting enthalten. Das ist jetzt nicht mehr aufgeführt, man hat aber die Positionen "Personalentwicklung" mit 30'000 und "Assessment" mit 20'000 Franken aufgenommen. Beim Assessment ist ja so, dass das im jetzigen QM, das die Schule Horw macht, Sinn macht, aber man hat eine Doppelspurigkeit zu der externen Evaluation, die alle sechs Jahre durch den Kanton stattfindet. Meine Frage ist, warum die 30'000 Franken für die Personalentwicklung enthalten sind und warum dies in den Vorjahren nicht der Fall war.

Richard Kreienbühl (CVP)

Ein wichtiger Teil des Qualitätsmanagementsystems ist die Personalentwicklung. In dem Bereich haben wir bis jetzt sehr wenig gemacht. Wir möchten das Personal ganz zielgerichtet weiterbilden. Das fängt an mit dem Jahresendgespräch, in dem wir Ziele für das Folgejahr definieren und in dem festgestellt wird, wo Optimierungsbedarf besteht usw. So kann man festhalten, dass man mit dieser oder jener Massnahme der Optimierung entgegenkommen will und das heisst, dass man für das ganze Personal wesentlich intensiver in die Weiterbildung investieren muss.

Markus Hool (FDP)

Personalentwicklung sollte eigentlich bereits seit 10 Jahren Standard sein und daher erscheint das hier für mich überraschenderweise.

Richard Kreienbühl (CVP)

Zum Förderkonzept Gemeindeschulen ist zu sagen, dass einzelne Gemeinden Koordinationslektionen für die Lehrpersonen der Integrativen Förderung haben. Man muss aber wissen, dass das im Berufsauftrag integriert und es nicht unbedingt eine Notwen-

digkeit ist, für Lehrpersonen der Integrativen Förderung diese Gelder zu sprechen. Ich stelle darum einen Antrag auf Bemerkung, bei der Budgetierung darauf zu verzichten.

Der Berufsauftrag ist eines. Bei den Klassenlehrpersonen ist es so, dass ein Vollpensum 29 Lektionen umfasst und dort bis vor einiger Zeit eine Lektion für Koordination und Leitung zur Verfügung standen, also 28 Lektionen Unterrichtsverpflichtung waren und eine Lektion für die Administration, Führung und Leitung zur Verfügung standen. Jetzt wurde das auf zwei Lektionen erhöht, d.h. nur noch 27 Lektionen Unterrichtsverpflichtung. Bei den IF-Lehrpersonen ist die Situation so, dass ihnen das grundsätzlich nicht zusteht.

Markus Hool (FDP)

Die IF-Lehrpersonen wirken in drei bis sechs verschiedenen Klassen und sind in die Unterrichtsentwicklung voll integriert. Von daher muss die Absprache mit den Lehrpersonen sehr intensiv sein und so gibt es im Verhältnis zu den Pensen, in denen sie im Klassenverbund tätig sind, einen überproportionalen Aufwand an Koordination und Gesprächen. Das ist einmal innerhalb des Unterrichts, sie sind aber auch sehr oft sehr intensiv mit den Schulpflegerinnen und Schulpflegern, sprich schulpädagogischer Dienst, Logopädie, Psychomotorik und Schulsozialarbeit eingebunden und werden auch sehr oft bei Elterngesprächen hinzugezogen. Von daher liegt der Koordinations- und Besprechungsaufwand in einem überproportionalen Verhältnis. Das ist auch vom DVS unbestritten.

Wir haben Anfang des Jahres dem Kanton ein Förderkonzept eingereicht. Darin haben wir dargestellt, wie die Kompensation des Zusatzaufwandes bisher in der Gemeinde Horw Praxis war, und zwar hat man gesagt, dass man den Lehrpersonen eine gewisse Freistellung bei nicht direkt unterrichtsspezifischen Sachen gibt, z.B. bei Schulreisen, Projektarbeiten usw. Das sind oftmals Möglichkeiten, bei denen die IF-Lehrpersonen sehr wertvoll im Klassenverband mitwirken können. Ein anderer Teil wurde dadurch kompensiert, dass man gesagt hat, man lässt halt die IF-Stunden ausfallen. Dass IF-Stunden ausfallen, wurde jetzt im Rahmen vom Förderkonzept des DVS als gesetzeswidrig angeschaut. Zum ersten Teil, den ich erwähnt habe, mit Projektarbeiten, Schulreisen usw. hat das DVS gesagt, dass sie das nicht als sinnvoll erachten, weil man dort die Lehrperson nicht mitnimmt. Das hat dazu geführt, dass wir uns intensiv mit der Situation auseinandergesetzt und insgesamt mit 11 anderen Gemeinden verglichen haben. Eine Gemeinde kompensiert gar nichts, eine Gemeinde handhabt es so wie wir es bis dato gemacht haben, eine Gemeinde hat pro 100 %-Pensum zwischen null und eine Koordinationslektion gesprochen und acht Gemeinden haben zwischen eine und drei Lektionen pro Vollpensum gesprochen.

Wir haben einen sehr moderaten Weg gewählt, indem wir das in Abhängigkeit vom Pensum differenziert haben. Bei einem Pensum zwischen 3 und 10 Lektionen geben wir ein Drittel einer Lektion, zwischen 10 und 20 Lektionen zwei Drittel und ab 20 Lektionen geben wir eine Lektion zusätzlich.

Wir sind der Meinung, dass es absolut wichtig ist, das zu machen. Die Kosten sind in der Relation zum gesamten Aufwand relativ bescheiden und wir sind auch überzeugt, dass das notwendig ist, damit die IF ihre volle Wirkung erzeugen kann. Der Gemeinderat hat sich intensiv mit dem Vorhaben befasst und auf Antrag der Schulpflege für das beginnende Schuljahr 2016/17 einen Gemeinderatskredit gesprochen. Jetzt wurde festgelegt, dass ins Budget 2017 zu übernehmen und im Finanz- und Aufgabenplan wurde das entsprechend signalisiert.

Ich bitte Sie, dem Antrag nicht stattzugeben. Für die Schule Horw ist das ein ganz wichtiger Punkt und wie Sie sehen, stehen wir da nicht allein in der Landschaft. Wir haben einen sehr moderaten Ansatz und sind überzeugt, dass das das Richtige ist.

Es ist sicher so, dass gewisse Gemeinden die Entlastungslektionen sprechen. Das Bild der elf Gemeinden ist das eine, wenn man aber den Kanton gesamthaft anschaut, sieht es ein wenig anders aus. Aufgaben, die die IF-Lehrpersonen haben, haben die Fachlehrpersonen auch und diese haben keine spezielle Entlastung. Im Aufbau der integrativen Förderung kann man durchaus die Entlastungslektionen sprechen, das wurde auch schon gemacht. Es ist einfach so, dass der Kanton bei den Gemeinden eingeschritten ist, die die Besprechungslektionen von den Stunden genommen haben, die eigentlich den Schülern zugutekommen sollten. Das ist gesetzeswidrig. Nichtsdestotrotz ist es im Verständnis der Dienststelle für Volksschulbildung so, dass für die IF-Lehrpersonen die Besprechungslektionen im Berufsauftrag enthalten sind, denn sonst hätte der Kanton Empfehlungen herausgegeben, wie viel die Entlastungslektion sein sollte und so eine Empfehlung existiert nicht. Darum bitte ich Sie, meinem Antrag stattzugeben.

Richard Kreienbühl
(CVP)

Ich möchte noch ein Statement abgeben, das wir in diesem Zusammenhang vom DVS erhalten haben. Ich zitiere: "Die Unterrichtsverpflichtung für Volksschullehrpersonen ist in der Verordnung zum Personalgesetz im Anhang 1 verbindlich festgelegt. Im Rahmen der Umsetzung der integrativen Förderung nehmen Lehrpersonen ihren Auftrag als IF-Lehrpersonen je nach ihrer Qualifikation zugeteilten Klassenlehrperson und Klasse und evtl. auch ihrem Pensum nach sehr unterschiedlich wahr. Es bestehen noch sehr grosse Unterschiede. Deshalb ist noch kein pauschaler Umfang von Koordinations- und Besprechungszeit geregelt. Die IF-Lehrpersonen, welche ihren Auftrag gestützt auf eine entsprechende Qualität in vollem Umfang (Teamteaching, integrative Förderung, Beratung usw.) wahrnehmen und mehr als 10 Lektionen unterrichten, haben durchaus Bedarf an zusätzlichen Koordinations- und Besprechungszeit. Ihnen kann diese Zeit zugesprochen werden. Die erwähnte Verordnung sieht im Anhang 1 vor, dass die Schulleitungen einer Lehrperson eine Entlastung im Umfang bis zu einer Lektion gewähren kann."

Markus Hool (FDP)

Sie sehen, dass wir nicht einfach im luftleeren Raum entscheiden und ich bitte Sie noch einmal, dem Antrag nicht stattzugeben.

Abstimmung:

Antrag von R. Kreienbühl, CVP, dass Beiträge für Koordinationslektionen nicht budgetiert werden sollen.

Hannes Koch (L2O)

Der Antrag wird mit 11:15 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, abgelehnt.

2.12 Kirchfeld

Ich habe eine Frage zur Sanierung der Schiebeläden. Diese Schiebeläden sind aus Holz, jetzt werden sie aus Metall gemacht. Es gab Stimmen, die gesagt haben, man habe zu Metall gewechselt, weil die Firma nicht mehr da ist. Andere sagen, die Firma gebe es noch. Wurden die Offerten für eine Ausführung in Holz der für eine Ausführung in Metall gegenübergestellt?

Jörg Conrad (SVP)

Die Abklärungen wurden gemacht und Sie werden diese differenziert mit dem Budget erhalten. In der Finanzplanung wurde eine Annahme getroffen.

Oskar Mathis (L2O)

2.14 Verkehr

Zur Unterführung zb-Trasse Wegmatt-Allmendstrasse würde mich interessieren, wie man auf den stolzen Betrag von 6.5 Mio. Franken kommt. Für noch stolzer halte ich mit 80 % die Beiträge Dritter. Was denkt die Gemeinde, wer das zahlen soll?

Urs Röllli (FDP)

Der Betrag von 6.5 Mio. Franken ist eine Schätzung. Beiträge leisten die Zentralbahn und allenfalls Dritte.

Manuela Bernasconi
(CVP)

2.18 Gewässerschutz, Naturschutz und übriger Umweltschutz

Konrad Durrer (L2O)

Zum Dorfbach und Zuflüsse zitiere ich aus unserem Eintreten zum letzten Finanz- und Aufgabenplan: "Der L2O ist bei der Beratung des Finanz- und Aufgabenplans besonders das Projekt 'Dorfbach und Zuflüsse' ins Auge gestochen, das vom Jahr 2017 auf das Jahr 2019 verschoben wurde. An der März-Sitzung wurde das Postulat von Claudia Meier, das den Einbezug vom Dorfbach in die Freiraumgestaltung Ortskern fordert, ohne Gegenstimme nicht abgeschrieben und darum erstaunt uns die Verschiebung sehr. Offenbar hat der Gemeinderat weiterhin nicht vor, den Dorfbach in die Planung miteinzubeziehen. Das finden wir nicht nur schade, sondern auch planerisch unvernünftig."

Soweit die Stellungnahme vom letzten Mal. Jetzt haben wir festgestellt, dass es noch einmal ein Jahr verschoben wird. Wir finden das immer unvernünftiger.

4.2.2 Spezialfinanzierung Wasser

Thomas Zemp (CVP)

Auf Seite 43 ist angemerkt, dass eine Preisanpassung in Vorbereitung ist. Ich meine, dass wir bereits eine genehmigt haben und meine Frage ist, ob das eine weitere Anpassung ist. Wenn ja, wie ist sie eingerechnet? Auf Seite 42 sehe ich, dass sich der laufende Ertrag minimal kontinuierlich nach oben entwickelt, aber ich sehe nirgends einen Sprung. Somit gehe ich davon aus, dass wahrscheinlich keine Preiserhöhung vom Wasser eingerechnet ist.

Die geplanten Preiserhöhungen wurde dem Preisüberwacher vorgelegt und sind 2016 bereits enthalten. Darum sieht man die Erhöhung im Finanz- und Aufgabenplan nicht.

Manuela Bernasconi (CVP)

Es handelt sich also um die Erhöhung, die wir bereits beschlossen haben und nicht um eine weitere?

Thomas Zemp (CVP)

Es handelt sich um die bereits beschlossene Erhöhung, die Preisanpassung erfolgt auf Mitte 2016.

Manuela Bernasconi (CVP)

Abstimmung:

Hannes Koch (L2O)

Der Finanz- und Aufgabenplan 2017 - 2022 wird einstimmig zur Kenntnis genommen.

2. Bericht und Antrag Nr. 1566 Neues Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund

Eintreten GPK

Nathalie Portmann (L2O)

Das Parkplatzreglement aus dem Jahr 1988 ist inhaltlich und formal nicht mehr aktuell. Horw hat seither unter anderem die Ortsplanung abgeschlossen und setzt die Siedlungsentwicklung nach innen konsequent in allen Belangen um. Dazu gehört unter anderem die Steuerung des Verkehrs durch die Reduktion des Parkplatzangebots. Zudem haben wir an der letzten Sitzung das Verkehrskonzept von LuzernSüd diskutiert. Aufgrund der vielen Neubauten, vor allem in unseren Nachbargemeinden, ist es unabdingbar, den Verkehr überregional zu lenken. Deshalb hat LuzernPlus ein Musterreglement zur Parkierung in allen betroffenen Gemeinden erarbeitet, damit die Gemeinden ihre Reglemente aufeinander abstimmen und alle in ähnlicher Manier die neuen Herausforderungen anpacken können.

Das neue Parkplatzreglement verfolgt die Philosophie, dass je besser Bauten an den öV-Verkehr und das Langsamverkehrsnetz angeschlossen sind, desto weniger Park-

plätze sollen sie zur Verfügung stellen müssen und dürfen. In den zentralen Lagen profitieren die Investoren von dieser Infrastruktur, sie können entsprechend ihre Immobilien teurer verkaufen und müssen weniger Geld in die Parkierung investieren. Wer hingegen in peripheren Gebieten der Gemeinde wohnt, kann weniger elegant von den öffentlichen Verkehrsmitteln profitieren und ist noch eher auf sein Auto angewiesen. Mit den Steuern bezahlen aber alle gleich viel an den öV. Die Ersatzabgaben sind darum ein Mittel, um dieses Ungleichgewicht zu einem kleinen Teil zu kompensieren. Das geht in Richtung Verursacherprinzip: Wer mehr Infrastruktur zur Verfügung hat und nutzen kann, soll ein bisschen mehr dafür bezahlen.

In der GPK wurde ausführlich diskutiert, was genau der Normbedarf ist und warum die Ersatzabgabe nicht nur bis zum Maximalbedarf, sondern bis zum Normbedarf zu leisten ist. Da das Parkplatzreglement der Steuerung des Individualverkehrs dienen soll, ist eine entsprechende Ersatzabgabe sinnvoll und zukunftsorientiert. Es fand sich in der GPK keine Mehrheit für eine Änderung der Vorgaben für die Ersatzabgaben.

An einigen wenigen Stellen ist das Reglement nach Ansicht der GPK nicht eindeutig oder nicht ganz nachvollziehbar. Ich werde in der Beratung auf die jeweiligen Stellen hinweisen und im Namen der GPK jeweils einen Antrag auf Bemerkung stellen. Weiter ist die GPK ohne Gegenstimme dafür, den Artikel 24 zu streichen. Es dient der Rechtsstaatlichkeit, der Rechtssicherheit und Gleichbehandlung nicht, wenn in einem Artikel geregelt wird, dass der Gemeinderat Ausnahmen bewilligen kann. Wir als Legislative erlassen Gesetze. Es ist als Einwohnerrat nicht in unserem Sinn, dass der Gemeinderat als Exekutive den Willen von uns als Gesetzgeber übersteuern kann.

Die GPK ist für Eintreten und mehrheitlich für Zustimmung zum neuen Parkplatzreglement. Die GPK ist ebenfalls mehrheitlich dafür, für die zu leistenden Ersatzabgaben einen Spezialfonds zu bilden und den Gemeinderat zu beauftragen, die operativen Details in einer Verordnung zu regeln.

Eintreten BVK

Das bestehende Parkplatzreglement aus dem Jahre 1988 ist angesichts der aktuellen Entwicklungen im Zusammenhang mit LuzernSüd sicherlich in einigen Punkten nicht mehr aktuell und bedarf der Anpassung. Das Grundkonzept Verkehr für LuzernSüd beabsichtigt eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr und wurde vom Einwohnerrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Dass die Umsetzung der formulierten Grundsätze eine grosse Herausforderung darstellt, dürfte unbestritten sein. Das Grundkonzept selbst entfaltet noch keine Wirkung, weder für Behörden noch für die Grundeigentümer. Da die Entwicklung von LuzernSüd bereits eingesetzt hat, stellt sich die dringende Frage, wie im Sinne einer Gleichbehandlung für alle Projekte vergleichbare und verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen werden können. Mit dem Parkplatzreglement steht nun diesbezüglich ein erster Prüfstein an. Die Parkplatzreglemente von Luzern, Kriens und Horw beeinflussen den Verkehr in LuzernSüd. Damit treten unweigerlich auch unterschiedliche Haltungen zur Bedeutung von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und öV zu Tage und werden die Detaildiskussion sicherlich massgeblich prägen.

Die BVK hat bei der Diskussion des Parkplatzreglements gleich zu Beginn festgestellt, dass beim Parkplatzreglement weniger fachliche Aspekte im Fokus stehen, sondern letztendlich politische Überlegungen. Die BVK stützt die Grundsätze des Verkehrskonzepts LuzernSüd und somit auch die Grundausrichtung des Parkplatzreglements, welches sich auf das überkommunale Musterreglement von LuzernPlus/LuzernSüd abstützt. Mit einer vorgeschriebenen Verminderung der erlaubten Parkplätze wird versucht, in gut erschlossenen öV-Gebieten ein zu grosses Aufkommen des Privatverkehrs zu verhindern. Dieses Ziel soll mit weniger Parkplätzen erreicht werden. Ausserdem soll

Richard Kreienbühl
(CVP)

der Zuzug von Bewohnenden, die ihr Mobilitätsbedürfnis ohne Auto abdecken, verstärkt werden. Ob das Verkehrskonzept mit der vorliegenden Stossrichtung geeignet ist, kann nicht abschliessend beurteilt werden. Wer jedoch keine Einschränkungen wünscht ist in der Pflicht, glaubwürdige Alternativen darzulegen.

Die Gebietseinteilung zum Parkplatzreglement ist zentral, weil die Zuteilung sowohl die Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen als auch die Höhe der Ersatzabgaben beeinflusst. Die BVK hat sich diese Kriterien erläutern lassen, beraten und letztendlich für gut befunden. Wichtig dabei ist, dass die Gebiete ja nicht völlig trennscharf sind, weil sich bei den Berechnungen aufgrund der definierten Prozentangaben Überschneidungen ergeben.

Viel zu reden gab in der BVK die Frage, inwieweit beim Art. 4 «Mobilitätskonzept», die Zahl 50 als Grenzwert, ab dem ein Mobilitätskonzept notwendig ist, sinnvoll gewählt ist. Insbesondere die Frage nach dem Aufwand für die Erstellung und die Notwendigkeit des Beizugs von Fachleuten für die Erstellung. Die BVK hat unter anderem die Möglichkeit diskutiert, keine fixe Zahl im Parkplatzreglement aufzunehmen, sondern dem Gemeinderat die Entscheidungskompetenz zu geben, wann er ein Mobilitätskonzept verlangt. Schlussendlich hat sich die BVK einstimmig dafür ausgesprochen, diesen Grenzwert zu belassen und auf einen entsprechenden Antrag zu verzichten. Die Zahl 50 wird als gut gewählt betrachtet. Dies auch, weil Bauten mit 50 Abstellplätzen in etwa einem Investitionsvolumen von 20 und mehr Mio. Franken entsprechen.

Da der Gemeinderat gemäss Art. 5 «Fahrtenmodell» im Planungsverfahren eine maximal zulässige Anzahl Fahrten festlegen kann, stellte sich für die BVK wieder die Frage nach den Kriterien. Neben dem Bauvolumen und den Nutzungsmöglichkeiten spielt aus Sicht der BVK auch die Strassenkapazität eine wichtige Rolle. Weiter ist es wichtig, dass die Fahrten fair auf die einzelnen Parzellen aufgeteilt werden.

Bei der Berechnung des Normbedarfs von Abstellplätzen, Art. 8, wird die BVK den Antrag stellen, dass die Definition der BGF (Bruttogeschossfläche) aus der VSS-Norm im Reglement mit aufgeführt wird. Ebenfalls einen Antrag wird die BVK zum Art. 13 Abs. 4 bezüglich der grossflächigen offenen Parkierungsanlagen stellen. Es soll bis zur zweiten Lesung die Möglichkeit geprüft werden, «grossflächig» mit einer Zahl zu konkretisieren. Die BVK geht von einer Grösse von 15-20 Parkplätzen aus.

Mehr als der Wechsel bei der Ersatzabgabe, wonach neu für nicht erstellte Abstellplätze bezahlt werden muss, stand in der BVK die Berechnung und die Höhe der Ersatzabgaben im Zentrum der Diskussion. Die BVK hält die Höhe der Ersatzabgaben einstimmig für angemessen.

Einen weiteren Antrag wird die BVK bezüglich Art. 17 stellen, denn es werden zwei sachfremde Aspekte (Ersatzabgaben und Mehrwertabgaben) gegeneinander verrechnet, weshalb der letzte Satz gestrichen werden soll.

Der letzte Antrag der BVK bezieht sich auf den Artikel 21. Es ist für die BVK nicht notwendig, dass für Abstellflächen für leichte Zweiräder «Eingangsnähe» und «zu überdachen» vorgegeben werden muss.

Die BVK ist einstimmig für Eintreten auf den B+A Nr. 1566.

Eintreten CVP

Markus Bider (CVP)

Mit diesem Bericht legt uns der Gemeinderat ein neues Parkplatzreglement vor, welches auf die veränderten Mobilitätsbedürfnisse einer zunehmend urban geprägten Bevölkerung eingeht und auf die Vorarbeiten aus dem überkommunalen Konzept LuzernSüd aufbaut. Die Ziele dieses Konzeptes sind im Planungsbericht "Grundkonzept Verkehr" vor wenigen Wochen in diesem Rat besprochen und mehrheitlich genehmigt worden.

Zusammengefasst hat der Planungsbericht dargelegt, dass eine grossmehrheitlich staufreie Verkehrssituation eine Veränderung des Modalsplits aller Verkehrsbewegungen weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr und individuellem Langsamverkehr bedingt. Eine Ausweitung der Verkehrsfläche ist raumplanerisch und finanzpolitisch nicht opportun und wird daher auch von keiner Seite ernsthaft in Betracht gezogen. In diesem Sinne hat eine Paradigmaverschiebung stattgefunden. Bis vor einiger Zeit lag die Antwort auf den zunehmenden Strassenverkehr im Ausbau des Strassennetzes. Heute beeinflussen urbane Zentren den Modalsplit, um die Verkehrsfläche nicht vergrössern zu müssen. Dies ist platzsparend, billiger und umweltfreundlich. Es schafft mithin mehr Lebensqualität für die Stadtbewohner. Die Agglomeration Luzern ist kein Sonderfall. In städtischen Zentren, auch in der Schweiz, ist die Anzahl von Autos im Verhältnis zur Einwohnerzahl seit einigen Jahren rückläufig. Wenn weniger Autos im Verkehr sind, werden auch weniger Parkplätze benötigt, womit wieder Raum eingespart werden kann.

Genau in diese Richtung geht nun das neue Parkplatzreglement, das heute in erster Lesung zu beurteilen ist. Aufbauend auf der Erkenntnis, dass weniger Autos weniger Parkplätze benötigen, schlägt uns der Gemeinderat dieses Reglement vor, das über eine direkte Steuerung des Parkplatzangebotes eine indirekte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erreichen will.

Der Gemeinderat folgt den entsprechenden VSS-Richtlinien, wenn er die Gemeinde nach Massgabe des lokal verfügbaren öV-Angebots in fünf Gebietsgruppen aufteilt und ausgehend vom sogenannten Normbedarf für diese fünf Gebiete das zulässige Parkplatzangebot für Wohnen, Arbeit und Gewerbe festlegt. Im Vergleich zu den Nachbargemeinden ist der vorgelegte Entwurf weniger restriktiv und bietet demgemäss mehr individuelle Anpassungsmöglichkeiten.

Ein weiterer Kernpunkt des neuen Reglements ist die vorgeschlagene Einführung einer substanziellen Ersatzabgabe. Diese Ersatzabgabe legt ausgehend vom Normbedarf eine Abgabepflicht für nicht erstellte Parkplätze fest. Dies führt dazu, dass eine Zahlspflicht für Parkplätze entsteht, die der Grundeigentümer gar nicht bauen darf. Auf den ersten Blick eine absurde Situation. Jedoch nur auf den ersten Blick:

Die Ersatzabgabe wird in Gebieten mit guter Erschliessung des öffentlichen Verkehrs höher ausfallen als in weniger gut erschlossenen Gebieten. Dass dies eine sinnvolle Überlegung ist, kann verdeutlicht werden mit den Kosten, welche die gute Anbindung eines Grundstücks an den öV für die Allgemeinheit verursacht. Die Steuerzahler in Horw bezahlen für die Versorgung der Gemeinde mit öV pro Jahr zur Zeit rund 2 Mio. Franken. Das bezahlt jeder Steuerzahler, unabhängig davon, ob sein Wohnhaus gut erschlossen ist und er auf ein Auto verzichten kann oder nicht. Somit bezahlen Einwohner in abgelegeneren Gebieten der Gemeinde für ihre Verkehrsbedürfnisse zweimal. Einmal über allgemeine Steuermittel und das zweite Mal für ihren Privatwagen.

Dieser Ungleichbehandlung wirkt die Ersatzabgabe entgegen. Sie belastet Grundstücke mit einer guten öV-Erschliessung. Sie erhöht somit die Gerechtigkeit und führt dazu, dass die Investition in den öffentlichen Verkehr auch gut genutzt wird. Diese Ersatzab-

gabe, die eigentlich besser als Mobilitätsabgabe zu bezeichnen wäre, wird von der CVP einstimmig unterstützt.

Wir sind der Meinung, dass der Verwendungszweck der Ersatzabgabe noch präziser umschrieben werden müsste. Wir werden einen Antrag stellen, dass die Ersatzgabe für die Finanzierung von zusätzlichen öV-Angeboten und zur Verbesserung von Angeboten des Langsamverkehrs zugutekommen sollen.

Schliesslich besteht nach unserer Meinung kein Konflikt mit dem Anliegen zu preisgünstigem Wohnraum, weil das Reglement für gemeinnützige Wohnbauträger eine Ausnahme von der Ersatzpflicht vorsieht.

Aufgrund dieser Ausführungen unterstützt die CVP dieses Reglement in erster Lesung. Sie wird in der Detailberatung Anträge stellen.

Eintreten L2O

Peter Bucher (L2O)

Der parkplatzsuchende Automobilist ist ein sehr irrationales Wesen. Es handelt eindeutig mehr emotional denn logisch. Dies kann man sehr gut auf dem Parkplatz im Zentrum von Horw beobachten. Ein geradezu amüsantes Spektakel, wenn die Autos um das geringe oberirdische Parkplatzangebot balgen, während unten die ganze Einstellhalle leer steht. Trotzdem sind wir zuversichtlich, dass der Einwohnerrat bei der Beurteilung vom B+A zum Parkplatzreglement gemäss dem Auftrag sachlich und emotionslos bleiben kann.

Die L2O hat ausführlich das neue Parkplatzreglement diskutiert und ist für Eintreten auf den B+A Nr. 1566. Sie wird mehrere Änderungsanträge stellen.

Was ist Anlass und Ziel für ein Parkplatzreglement? Alle, von links bis rechts, sind sich einig, dass wir nicht wertvollen Landschafts- und Siedlungsraum für noch mehr Strassen, für noch mehr Verkehr verschwenden wollen. Andererseits wächst die Bevölkerung, insbesondere in den Zentren weiter an. Diesen neuen Horwer Bürgern steht ein exzellentes Angebot an öffentlichem Verkehr zur Verfügung. Schon heute besitzt die Horwer Bevölkerung unterdurchschnittlich wenig Motorfahrzeuge. Wohin sich dies in Zukunft bewegen kann, sieht man in der Stadt Luzern, dort besitzen nur noch 71 von 100 Haushalten ein Motorfahrzeug. Junge urbane Menschen brauchen kein eigenes Auto mehr, um sich eine Identität zu geben. Es ist nur noch eines von vielen möglichen Fortbewegungsmitteln. Dafür kann man nötigenfalls auch ein Auto von Mobility nehmen.

Das Parkplatzreglement hat also ein klar definiertes Ziel. Das Angebot der zur Verfügung stehenden Parkplätze soll den realen Gegebenheiten angepasst werden. Jeder Parkplatz erzeugt potenziell auch Autofahrten. Das Angebot an Verkehrsfläche und an Strassenkapazität ist beschränkt und kaum erweiterbar. Im Sinne einer besseren Wohn- und Lebensqualität ist es auch wünschenswert, das Verkehrsangebot für den MIV möglichst klein zu halten. Es soll ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen öV und MIV hergestellt werden. Damit kann der heute zur Verfügung stehende Strassenraum für die unvermeidlichen Fahrten benutzt werden.

Das Ziel ist es also, das Parkplatzangebot so klein wie möglich zu halten. Für das private Rumfahren mit dem Auto von allen und zu jeder Zeit ist schlicht keine Verkehrskapazität mehr vorhanden. Das ist nicht eine Frage, ob man aus grüner Weltsicht die Menschen zum Verzicht aufs Auto nötigen will, sondern eine pragmatische Antwort auf gegebene Realitäten. Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt zunehmend und unvermeidlich im Verkehrsstau stecken.

Das Parkplatzreglement will also verhindern, dass dort, wo viel ÖV vorhanden ist, mit unsinnig vielen Parkplätzen viel Verkehr generiert wird, welcher dann hohe Infrastrukturkosten nach sich zieht. Die Anpassung des Parkplatzangebots an diese Realitäten ist sozusagen das Kernanliegen dieses Reglements.

Der vorliegende Entwurf hat aber noch ein anderes Ziel: Bei der letzten Zonenplanrevision hat man bewusst auf eine Mehrwertabschöpfung verzichtet. Insbesondere beim Bebauungsplan "horw mitte" hat die Gemeinde durch die Verdichtung viele Millionen an Mehrwert für die Eigentümer geschaffen. Man hat es sträflich unterlassen zu regeln, wie sich die Eigentümer im Gegenzug an den Kosten für die Infrastruktur und Planung beteiligen sollen. Mit dem Parkplatzreglement soll diese Abschöpfung nun nachgeholt werden. Die Gemeinde braucht dringend Mittel, um die Infrastruktur in und um diese verdichteten Gebiete zu bauen und zu gestalten. Wir haben gesehen, was nur schon eine attraktive Unterführung beim Bahnhof kosten würde. Und es stehen noch grössere Investitionen an. Dass die L2O mit der überaus knauserigen Gestaltung der Umgebung des Oberstufenschulhauses und des Dorfbachs nicht einverstanden ist, wissen Sie schon. All diese Investitionen gehen auf Kosten der Allgemeinheit. Mit jeder dieser Investitionen erhöht sich der Wert der privaten Immobilien mehr und mehr. Sie werden von allen Steuerzahlern finanziert, auch von Personen, die von diesem Mehrwert kaum profitieren. Wie wir wissen, nennen Vertreter der Eigentümerschaft die im Parkplatzreglement vorgeschlagenen Abgaben als exorbitant und wirtschaftsfeindlich. In einem Brief an gewisse Vertreter der Legislative versuchen sie, direkten Einfluss zu nehmen. Notabene auf Vertreter, die schon die mehr als berechnete - und auch nach Raumplanungsgesetz zwingende - Mehrwertabschöpfung im Zuge des Bebauungsplans bis heute verhindert haben.

Dieses zweite Anliegen – die Investoren angemessen an den öffentlichen Infrastrukturkosten zu beteiligen – ist eine Frage der steuerlichen Gerechtigkeit. Warum sollen mit den Steuereinnahmen aller, die Infrastrukturbedürfnisse privater Investoren finanziert werden? Wir sind der Meinung, dass ein Parkplatzreglement als Instrument für die Mehrwertabschöpfung nicht das beste Instrument ist, aber wie es scheint das einzig mögliche. Mit § 95 des kantonalen Strassengesetzes gibt es eine klare gesetzliche Grundlage, die das erlaubt.

Die L2O ist für Eintreten auf den B+A und zustimmende Kenntnisnahme.

Eintreten FDP

Das neue Parkplatzreglement hat in der FDP-Fraktion wenig Begeisterung ausgelöst, weil die Vorschriften die Wirtschaft massiv behindern, Investoren abschrecken und ganz generell unverhältnismässig sind.

Jörg Gilg (FDP)

Am ehesten unterstützen können wir im Artikel 22 des Reglementsentwurfs die Aussage, dass man Werte unter 0,5 abrundet und was darüber ist, entsprechend aufrundet. Weil dies dem entspricht, was wir schon in der Primarschule gelernt haben, ist die Regelung bei uns einstimmig angenommen worden. Weniger begeistert waren wir über alle Bestimmungen, die jene massiv behindern, die in Horw bauen wollen. Ganz zentral sind wir gegen die beantragte Reduktion der erlaubten Parkplätze und gegen die horrenden Ersatzabgaben, die beinahe jeder Bauherr leisten müsste, weil er die benötigten Parkplätze gar nicht bauen darf. Auf eine Ersatzabgabe für Parkplätze, die man gar nicht realisieren darf, muss man auf jeden Fall verzichten und generell ist die Höhe der Ersatzabgaben massiv zu reduzieren. Bei den Ersatzabgaben könnte man allenfalls noch die Differenz zwischen den gebauten Parkplätzen und dem Minimalbedarf belasten, wie dies die Musterreglemente von LuzernPlus, von LuzernSüd und von Kriens verlangen. Nachdem wir mit unserem Projekt "horw mitte" gegenüber den entsprechenden Vorhaben der umliegenden Gemeinden ohnehin massiv zurückgefallen sind,

ist es besonders unglücklich, wenn wir den letzten Bauwilligen noch weitere Steine in den Weg legen. So wird die erlaubte Parkplatzzahl massiv reduziert, nämlich bei Wohnungen um 50 % und beim Gewerbe um sage und schreibe bis 80 %. Hier gibt es auch keine wesentliche Verbesserung, wenn man die reduzierten Zahlen wieder um 10, 20 oder 30 % erhöhen könnte. Es wird sicher von niemandem verstanden, dass ausgerechnet Horw das strengste und teuerste Parkplatzreglement hat. Mit überhohen finanziellen Abgaben, die vor allem zulasten der Wirtschaft gehen, wird die Entwicklung von Horw massiv behindert. Dies ist umso fragwürdiger, weil die Stadt Luzern überhaupt keine Ersatzabgaben einzieht.

Wer will, dass Horw weiterhin lebenswert ist und vor allem auch günstige Wohnungen anbieten kann, darf ein derartiges Reglement nicht unterstützen. Es gibt ohnehin Investoren, die der Meinung sind, dass bereits mit den bestehenden Vorschriften in Horw, ein vernünftiger Mietwohnungsbau beinahe verunmöglicht wird.

Wenn man einen Neubau plant, so möchte man während der Planungsphase sicher sein, dass die Vorschriften nicht wieder geändert werden. Diese Planungssicherheit verspielen wir mit dem neuen Reglement. Viele Bauprojekte sind schon fertig geplant. Mit dem vorliegenden Parkplatzreglement müsste man die vorliegenden Projekte wieder komplett überarbeiten und könnte sie evtl. gar nicht mehr realisieren.

Es ist auch äusserst fragwürdig, wenn man im Horwer Zentrum viel Gewerbe ansiedeln möchte, die dafür erforderlichen Parkplätze aber verhindern will. Es ist ein besonderer Vorteil von Horw, dass die Nid- und Obwaldner auf dem Weg nach Luzern zuerst durch Horw fahren müssen. Wenn man ihnen hier aber keine Parkplätze anbieten kann, erledigen sie ihre Geschäfte in einer anderen Agglomerationsgemeinde.

Es sieht danach aus, dass unser Gemeinderat unsere Bevölkerung für dumm verkaufen will. Während man bei uns die Zustände wie vor 100 Jahren wieder erreichen möchte, hat man in Kriens grosszügige Baubewilligungen nach dem alten Reglement und damit oft ohne irgendwelche Einschränkungen verteilt. Daneben sind auch Parkhäuser und ähnliche Gebäude geplant. Auf dem Krienser Gebiet von Luzern-Süd sind bereits viele verkehrsintensive Betriebe, wie Aldi, der Media-Markt, diverse grosse Occasionshändler, Unterhaltungslokale, der Pilatus-Markt und McDonald's entstanden. Dies sind Betriebe, die man in Horw gar nicht eröffnen dürfte. Mit der Beschränkung der Parkplatzzahl in Horw werden schlussendlich die verkehrsintensiven Geschäfte und Betriebe im benachbarten Kriens ermöglicht. Am Ende sind wir die Dummen, die die Zahl der Parkplätze nur massiv unter dem Bedarf erlauben und dementsprechend grosse Verluste ertragen müssen, während sich die Nachbargemeinden ins Fäustchen lachen.

In Horw Mitte wird ein minimaler bis maximaler Gewerbeanteil verlangt. Dass das Gewerbe aber ein entsprechendes Parkplatzangebot benötigt, ist ja vermutlich jedem klar. Der Horwer Gemeinderat ist sich bewusst, dass die wenigen erlaubten Parkplätze um den Horwer Bahnhof die Nachfrage bei Weitem nicht decken können. Deshalb kommt er auf die abstruse Idee, dass die öffentliche Hand die fehlenden Parkplätze bauen sollte, damit das Defizit wieder beseitigt wird. Vor allem im Gewerbebereich sollte doch jeder Unternehmer selber entscheiden können, wie viele Parkplätze er benötigt und schlussendlich auch finanzieren will.

Der Begriff "Normbedarf" ist unverständlich, weil dieser Wert ja gar nicht erreicht werden kann.

Die Unterteilung in die Gebiete IV und V ist meistens unverständlich und sollte überarbeitet werden. Auch die Aufteilung entlang von Strassen ist meistens nicht sinnvoll.

Im Reglementsentswurf wollen wir die Artikel 4 und 5, nämlich die Bestimmungen zum Mobilitätskonzept und zum Fahrtenmodell streichen. Die beiden Forderungen sind sehr aufwendig und führen zu erheblichen Mehrkosten. Aus dem Bericht ist leider nicht ersichtlich, wie gross die Mehrkosten für die Grundeigentümer und die Verwaltung sein werden. Dank diesen Bestimmungen gibt es viel Raum für Einsprachen und Beschwerden, was zu langwierigen Gerichtsverfahren und massiven Verzögerungen führen kann. Falls man unbedingt ein Mobilitätskonzept will, dann erst ab beispielsweise mindestens 500 Parkplätzen. Ein Fahrtenmodell wäre höchstens für äusserst verkehrsintensive Anlagen akzeptabel.

Unsere Fraktion ist in diesem Zusammenhang gegen Bestimmungen, die dem Gemeinderat das Recht einräumen, willkürlich Verschärfungen, Erleichterungen oder erlaubte Ausnahmen festzulegen. Wir wollen nicht, dass man mit der Ersatzabgabe den öV und kombinierten Verkehr finanziert und erst recht wollen wir nicht, dass man damit einen Fonds einrichtet.

Die Artikel 21 und 22 zu den Abstellflächen für leichte Zweiräder zeigen, wie fragwürdig viele Bestimmungen sind und mit was für einer Überregulierung wir es hier zu tun haben. Nach diesen Vorschriften müsste ich auf dem halben Garten viele gedeckte Veloabstellplätze für zwei Personen bauen, die gar kein Velo haben. Dies macht nur Sinn, wenn unser Haus demnächst ein Etappenziel für die Tour de Suisse wäre. Ähnlich wie bei uns müssten noch viele Rentner nach diesem Reglement über ein Dutzend überdeckte Veloabstellplätze bauen, auch wenn im Haus kein einziger Velofahrer lebt.

Die FDP-Fraktion beantragt Eintreten auf den B+A Nr. 1566, lehnt ihn aber grossmehrheitlich ab. Wenn der B+A bis zur zweiten Lesung nicht massiv, vor allem für das Gewerbe, verbessert wird, werden wir das Reglement auch nach der zweiten Lesung ablehnen und zusammen mit der SVP und der IG Horw Mitte das Referendum gegen das Reglement ergreifen.

Eintreten SVP

Reto von Glutz (SVP)

Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat das neue Parkplatzreglement über die Abstellflächen auf privatem Grund. Das betrifft viele Bewohnerinnen und Bewohner von Horw. Eine zeitgemässe rechtliche Grundlage und die aktuelle Bezugnahme auf das Mobilitätsverhalten und konkrete Areal-Entwicklungen sind grundsätzlich zu begrüssen. Die Prüfung von Details im neuen Reglement offenbart allerdings unerwünschte staatliche Eingriffe in die Bebauungsplanung, erhebliche Kostenfolgen für Investoren und Private sowie nachteilige Auswirkungen für das einheimische Gewerbe. Die SVP-Fraktion beantragt darum gestützt auf Art. 58 Abs. 1 lit. b der Geschäftsordnung des Einwohnerrates die Rückweisung zur Änderung und/oder Neuprüfung des Geschäfts Nr. 1566 an den Gemeinderat. Im Einzelnen sprechen dafür folgende Gründe:

1. Reduktion der Anzahl Abstellplätze bei Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern/Kunden: Mit Blick auf die sehr deutliche Reduktion der Anzahl Abstellplätze gegenüber dem Normbedarf (S. 7) kann gewiss nicht mehr von einer „nachhaltigen Entwicklung des Autoverkehrs“ gesprochen werden (S. 9). In den Gebieten I-III kann es unter Umständen noch für $\frac{1}{2}$ Parkplatz auf eine Wohnung reichen. Industrie und Gewerbe hätten noch 0.2 Parkplätze pro 100 m² zur Verfügung. Solche restriktiven Massnahmen hindern das einheimische Gewerbe in seiner Entfaltung und führen zu einem unnötigen Standortnachteil.
2. In unserer Umgebung zählt für den mobil vielseitigen Einwohner vor allem die aufeinander optimal abgestimmte Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV). Er schätzt sowohl den regelmässig gewährleisteten Anschluss Richtung Stadt oder Landschaft wie auch den eigenen, funktionierenden Autobahnanschluss von Horw/Kriens. Die neue Art von Verkehrsregime mag vielleicht in der Stadt Luzern mit ihrer Zentrumslage passen, aber sicher nicht in einer

bestens erschlossenen Agglomerationsgemeinde mit Autobahnanschluss. Die geplante strenge Art und Weise der Verkehrssteuerung – ganz nach dem Willen von LuzernSüd – wird der Immobilienmarkt in Horw gewiss nicht goutieren.

3. Das neue, restriktive Parkplatzreglement hat für Investoren aber vielmehr eine Planungsunsicherheit und deutlich höhere Abgaben zur Folge. Kennen Sie einen Investor, der sich erfreut über diese Entwicklung äusserte? Die Investoren der IG Horw Mitte gehören jedenfalls nicht dazu! Die Begeisterung hält sich in engen Grenzen, denn der Gemeinderat verfügt noch über einen viel zu grossen Ermessensspielraum und ein Investor kann darum mit der Anzahl Parkplätze nicht wirklich sicher in die Planung gehen. Er muss mit zusätzlichen Kürzungen von Parkplätzen bei steigenden Ersatzabgaben rechnen. Ausserdem ist für das Gebiet I, Horw Mitte, der Bebauungsplan rechtskräftig und dieser sieht bereits restriktive Vorschriften vor; ein neues Reglement mit weiteren Einschränkungen ist insoweit nicht notwendig.
4. Mit der Idee einer Ersatzabgabe auf Parkplätze, welche nicht erstellt werden dürfen, wofür jedoch eine Ersatzabgabe zu bezahlen ist, hat der Gemeinderat das Geschäft „in die Nesseln gesetzt“. Daran wird deutlich gemacht, dass das neue Parkplatzreglement vor allem einen fiskalischen Zweck hat. Das Gemeinwesen sichert sich so Einnahmen, um damit einen ganz anderen Verkehrstopf zu füllen. Gegen diese moderne Art von Quersubventionierung wird sich die SVP zur Wehr setzen. Die Pflicht zur Ersatzabgabe für Parkplätze, die gar nicht realisiert werden dürfen, wirkt eben doch absurd! Sie benachteiligt aber vor allem das einheimische Gewerbe und unsere Dienstleistungsbetriebe, welche auf Parkplätze unbedingt angewiesen sind.

Bedenken Sie, dass wir wahrscheinlich für mehrere Jahrzehnte ein Parkplatzreglement erlassen, das sehr viele Bauherren und Investoren betrifft. Um dem vorzugreifen bzw. keinen Schnellschuss zu veranlassen, beantragen wir die Rückweisung des Geschäftes, damit eine weitreichende Überarbeitung möglich ist und nur eine klar wirtschaftsfreundlichere Haltung bzw. Fassung wird in der Schlussabstimmung die Zustimmung der SVP-Fraktion erhalten.

Fliessender Verkehr, pünktliche Busse und attraktive Velo- und Fusswege sind die Ziele der nachhaltigen Verkehrsentwicklung der Gemeinde Horw. Mit dem Parkplatzreglement liegt ein wichtiges Instrument vor, um diese Ziele zu erreichen.

Manuela Bernasconi
(CVP)

Das 2015 erlassene Leitbild der Gemeinde legt fest, dass Horw in den nächsten 15 bis 20 Jahren nachhaltig wachsen wird und sich qualitätsbewusst verdichten und gleichzeitig an Lebensqualität gewinnen soll. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden konsequent aufeinander abgestimmt. Eine wichtige Rolle übernimmt dabei das Parkplatzreglement, denn die Erstellung und umsichtige Verteilung von Parkplätzen sind zentrale Elemente für die Steuerung des motorisierten Verkehrsaufkommens und damit für eine siedlungsverträgliche Mobilität.

Seit 1988 regelt das Parkplatzreglement die Anzahl, Lage und Gestalt von Abstellflächen auf privatem Grund. Die überarbeitete Fassung passt dieses nun formell und inhaltlich den Entwicklungsabsichten der Gemeinde an.

2012 bis 2014 haben die Agglomerationsgemeinden des Gemeindeverbands LuzerPlus, die K5 Gemeinden – Luzern, Kriens, Emmen, Ebikon und Horw – ein Muster-Parkplatzreglement erarbeitet. Das neue Parkplatzreglement der Gemeinde Horw stützt sich auf diese Vorarbeiten. Das Reglement erfüllt die gemeindespezifischen Bedürfnisse und orientiert sich gleichzeitig an den Zielsetzungen für das Entwicklungsgebiet LuzernSüd.

Das Parkplatzreglement setzt die notwendige Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen grundeigentümergebunden um. Es schafft Klarheit für die Entwicklung und nützt sowohl der Wohnbevölkerung als auch den Investoren.

Gestützt auf die Grundlagen von LuzernPlus verfolgt das Parkplatzreglement insbesondere vier Ziele:

1. Steuerung einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
2. Erstellen einer bedarfsgerechten Anzahl Abstellplätze: Diese soll auf alle Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen und dem Gewerbe geeignete Voraussetzungen bieten.
3. Koordination der Bedürfnisse: Das Parkplatzreglement orientiert sich an den Bedürfnissen der Gemeinde Horw und stimmt diese mit jenen der Nachbargemeinden ab.
4. Festlegung von angepassten und gebietsbezogenen Ersatzabgaben zur Mitfinanzierung des auszubauenden Angebots an öV und des Langsamverkehrs.

Die wichtigsten Inhalte:

Parkplätze am richtigen Ort schaffen:

Die Gemeinde wird neu in fünf Gebiete unterteilt. In allen fünf Gebieten richtet sich die Parkplatzzahl nach dem ortsspezifischen Bedarf. Pro Gebiet und Nutzung sind Minimal- und Maximalbedarf festgelegt. Dieser ist abhängig von der Güte der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und den topografischen Verhältnissen. So entsteht in Gebieten mit sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr kein Überangebot und die Überlastung der Strassen lässt sich deutlich reduzieren.

Die Ersatzabgaben werden transparent festgelegt:

Kann ein Eigentümer die vorgeschriebene Anzahl Parkplätze nicht erstellen, muss er – wie bisher – Ersatzabgaben entrichten. Die Ersatzabgabe wird für die Bereitstellung öffentlicher Abstellplätze sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet. Denn die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist, zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr, Voraussetzung dafür, dass die Abwicklung der Mobilität mit den beschränkten Kapazitäten des vorhandenen Strassennetzes auch in Zukunft gewährleistet werden kann. Wenn man vorhin Jörg Gilg zugehört hat, möchte er alles ermöglichen, man würde aber nachher auf unseren Strassen stehen und das kann es einfach nicht sein.

Flankierende Massnahmen fördern:

Im Rahmen von Mobilitätskonzepten wird eine weitergehende Reduktion der Pflichtparkplätze möglich. Das Reglement definiert die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept, um den projektspezifischen Autoverkehr zu reduzieren sowie den öffentlichen, den Fuss- und den Veloverkehr zu fördern.

Velos und motorisierte Zweiräder berücksichtigen:

Neu werden auch Abstellflächen für Velos und Mofas geregelt.

Das Parkplatzreglement übernimmt also eine wichtige Rolle in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und um die nachhaltigen Ziele der Gemeinde Horw zu erreichen.

Es ist unbestritten, dass wir unser Parkplatzreglement anpassen müssen. Wichtig ist, dass wir eine Lösung finden, die am Schluss im Rat und nachher beim Volk mehrheitsfähig ist. Die Frage ist, ob man das vorliegende Reglement von der ersten zur zweiten Lesung so anpassen kann, dass es auch tatsächlich mehrheitsfähig ist. Die SVP möchte den B+A gerne zurückweisen, die FDP hat gesagt, dass sich das Reglement zwischen der ersten und der zweiten Lesung massiv verändern muss, sonst kann sie nicht zustimmen. Es ist aber nie Sinn und Zweck bei der Beratung eines Geschäftes, es zwischen der ersten und der zweiten Lesung massiv anzupassen, sondern man sollte nach der ersten Lesung nur noch Nuancen in die zweite Lesung bringen und es dann definitiv verabschieden.

Thomas Zemp (CVP)

Ich bin der Meinung, dass das neue Parkplatzreglement nötig ist und es auch in die richtige Richtung geht. Im Moment habe ich aber den Eindruck, dass es aus verschiedenen Gründen nicht mehrheitsfähig ist. Das Reglement orientiert sich primär am Perimeter LuzernSüd, aber es wird nachher natürlich auf die ganze Gemeinde angewendet. Wenn man sich einmal überlegt, wie das z.B. zur Stadt Luzern abgestimmt ist stellt man fest, dass sämtliche Grenzgebiete zu Horw, das ist bei der Stadt Luzern peripheres Gebiet, in die Kategorie 4 fallen, dort gibt es keine Einschränkungen. Also in jedem Bereich, sei es Bewohnerparkplätze, Beschäftigtenparkplätze oder Besucher-/Kundenparkplätze. Wenn Sie den Vergleich im Gebiet Stutz machen, das grenzt an das Gebiet 4 bei uns, da haben wir bereits Einschränkungen von 90, 60 und 60 %. Wenn Sie es in der Biregg anschauen, grenzt die Stadt Luzern an das Gebiet 3, dort haben wir Einschränkungen von 80, 50 und 50 % und wenn wir es in der Waldegg anschauen, dort ist es extremsten, dort haben wir ein Grenzgebiet, dass in der Stufe 2 eingeteilt ist und Einschränkungen von 50, 40 und 40 %. Ich denke, da müsste man unbedingt eine Abstimmung vornehmen, sonst ist es eine starke Ungleichbehandlung was auf Luzerner Boden passiert im Vergleich zu dem, was auf Horwer Boden passiert. Spannend ist auch, dass es nicht nur darauf ankommt, wie gut ein Gebiet erschlossen ist, sondern es kommt auch darauf an, wie dicht ein Gebiet bebaut wird. Wenn Sie die kritischen Gebiete miteinander vergleichen, die in der Einstufung 1 sind, sind das der Mattenhof in Kriens und Horw Mitte. Beim Mattenhof wird im Moment ein Teil der Grundstücke von der Mobimo bebaut. Es werden 300 Wohnungen gebaut, 20'000 m2 Bürofläche, 7'000 m2 Retail, ein Hotel mit 155 Zimmern und ein Parkhaus. Das Ganze auf einem Gebiet von etwa einem Drittel von dem, was wir in Horw Mitte bebauen wollen mit 520 Wohnungen und 1'700 Arbeitsplätzen. Im Vergleich schätze ich, dass im Mattenhof eine etwa dreimal höhere Baudichte realisiert wird. Aber das Parkplatzreglement gilt in Horw genau gleich wie im Bereich Mattenhof. Das ist eine massive Ungleichbehandlung. Ich glaube, man darf schon einmal sagen, dass die Gemeinde Horw die Hausaufgaben in der Raumplanung gemacht hat. Wir haben immer bei grösseren Bauprojekten geschaut, dass das Verkehrsaufkommen reguliert wird und genau im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof wurde das mit einem verbindlichen Fahrtenmodell gemacht. Jetzt kommt ein neues Parkplatzreglement, das eigentlich die gleichen Ziele wie im Bebauungsplan verfolgt, aber mit anderen Instrumenten, denn man reglementiert jetzt die Anzahl Parkplätze und nicht mehr die Anzahl der Fahrten. Das führt dazu, dass es tatsächlich eine Planungsunsicherheit gibt und es könnte auch sein, dass, falls Projekte schon geplant sind, mindestens teilweise wertlos werden oder neu geplant werden müssen.

Was ich auch störend finde, das wurde bei uns auch in der Fraktionssitzung diskutiert und nachgefragt, der konzeptionelle Aufbau vom Parkplatzreglement basiert ja eigentlich auf einem angeblich kausalen Zusammenhang zwischen der Anzahl Parkplätze und dem daraus generierten Verkehr. Aber trotz Nachfrage konnte uns niemand eine Studie vorlegen, die den Zusammenhang belegt. Grundsätzlich bestreite ich es nicht, aber mengenmässig wäre es einmal interessant zu wissen, wie der Unterschied ist zwischen privaten Parkplätzen, Kundenparkplätzen und beispielsweise Parkplätze für Arbeitnehmer. Am Sonntag habe ich in der Luzerner Zeitung einen interessanten Artikel gelesen, in dem es hiess, dass zu wenig Parkplätze auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verursachen. Unter dem Titel "Städte bauen sich ein Nervensystem" berichtet die Luzerner Zeitung, dass eine Tochtergesellschaft der ewl im Moment daran ist, Parkplätze mit Sensoren auszurüsten, um dann mittels einer App den Verkehrsfluss auf die Parkplätze zu regulieren. Als Zitat war zu lesen: "Die Technologie lässt Verkehrsplaner träumen. Mit ihr lässt sich der Suchverkehr, der gemäss Schätzungen bis zu 30 Prozent des Verkehrs in einigen Stadtgebieten ausmachen kann, weitgehend vermeiden, Staus würden seltener, die knappe Strassenkapazität besser genutzt." Man muss sicher aufpassen und darf auch nicht zu wenig Parkplätze machen, weil das wieder einen Effekt hat, der auch kontraproduktiv ist.

Ich bitte Sie, den Antrag der Rückweisung zu unterstützen. Es ist nötig, dass man das Parkplatzreglement noch einmal in dem Sinn bearbeitet, dass man die Horwer Situation auch berücksichtigt und nachher etwas vorlegt, das im Rat mehrheitsfähig verabschiedet werden kann und auch vor dem Volk Bestand hat.

Es steht ein Rückweisungsantrag im Raum. Für viele von uns ist das neu und darum bitte ich um ein kurzes Time-out, um innerhalb der Fraktion darüber zu diskutieren.

Jürg Luthiger (CVP)

Wir machen jetzt Pause für das Nachtessen, in der sich die Fraktionen beraten können.

Hannes Koch (L2O)

Auch die FDP-Fraktion kann einer Rückweisung, im Sinn wie es Herr Zemp erwähnt hat, zustimmen. Wir sind der Meinung, dass in dem Reglement zu viele Aussagen gemacht werden und erkennbar ist, dass es dazu führt, Investoren und Grundstückeigentümer mit einer zusätzlichen Abgabe über die Parkplatzfelder, die sie nicht bauen dürfen, zu bestrafen. Im Reglement darf nicht als Ziel definiert werden, dass die Abgaben als Mittel zur Förderung des öV gebraucht werden. Wir sind einverstanden, dass die Abgaben dafür verwendet werden, aber es soll nicht als Hauptziel, wie unter Punkt 3 erwähnt, aufgeführt werden.

Jürg Biese (FDP)

Wir sind auch nicht der Meinung, dass die Berechnung der Ersatzabgaben aufgrund der Differenz der tatsächlich erstellten Parkplätze Normbedarf ermittelt werden soll, sondern zum Minimalbedarf, wie das in den anderen Reglementen von LuzernPlus, LuzernSüd und in Kriens auch der Fall ist. STIMMT DAS??? Wir sehen nicht ein, warum das anders sein soll. Auch die Reduktionen gegenüber dem Normbedarf sind für uns zu gross. Wir sind der Meinung, mit den Prozentzahlen kann man die Einnahmen in der Gemeinde steuern und noch mehr Einnahmen generieren, wenn man die Zahlen reduziert, das darf aber nicht das Ziel sein. Darum würden wir begrüssen, wenn man die Prozentzahlen generell um 20 % erhöht. Das führt dazu, dass beim "Wohnen", Gebiete III, IV und V beim Maximalbedarf in der gleichen Zone sind.

Wir sind überzeugt, dass die Grundstückeigentümer und Investoren nicht wirtschafts- und investorenhemmend mit einem zusätzlichen Reglement und den übertriebenen Ersatzabgaben bestraft werden sollen. Weiter sind wir nicht der Meinung, dass es ein Fahrtenmodell und ein Mobilitätskonzept braucht. Es gibt andere Gemeinden, die davon Abstand nehmen.

Wenn man diese Punkte in einer Überarbeitung für eine 1. Lesung berücksichtigen könnte, könnten wir uns auch mit einer Rückweisung einverstanden erklären. Allenfalls könnte man auch eine einwohnerrätliche Kommission bilden, die in einer oder zwei Sitzungen die verschiedenen Punkte aus den Fraktionen dem Gemeinderat überbringt, damit man nicht alles im Protokoll nachlesen muss.

Die CVP-Fraktion hat sich auch über eine Rückweisung unterhalten und mein Eindruck ist, dass das unterstützt wird. Ich möchte aber relativieren, was Herr Biese gesagt hat. Er hat grundsätzlich das ganze Konzept, von dem wir in den Eintreten von verschiedenen Fraktionen gehört haben, dass es auch gute Elemente hat, in Bausch und Bogen als sehr schlecht beurteilt. Wenn unsere Fraktion einer Rückweisung zustimmt, ist es eine ganz differenzierte Überlegung und die ist von Herrn Zemp dargelegt worden. Es geht um die Abstimmung mit den Nachbargemeinden, ob gleiche Grundstücke gleich behandelt werden. Es geht um die aufgeworfenen Fragen, dass man mit einem Fahrtenmodell angefangen hat und jetzt mit einem Parkplatzmodell, resp. einer Parkplatzeinschränkung weitermacht und ob das wirklich kompatibel ist oder ob es nicht bessere Möglichkeiten gäbe. Aber ganz so grundsätzlich, wie es Herr Biese formuliert hat, kann man das aus Sicht der CVP-Fraktion nicht stehen lassen. Es gibt in dem Reglement

Markus Bider (CVP)

gute Aspekte, aber man muss noch ein paar "Zähne ziehen" und dann kann man weiter schauen.

Ich möchte zum Votum von Markus Bider noch einen Aspekt ergänzen, und zwar wer für das Geschäft verantwortlich ist. Im zuständigen Departement wird es einen Wechsel des Gemeinderates geben und dieses heikle Geschäft sollte durch die gleiche Person vertreten werden. Es besteht sonst die Gefahr, dass jetzt etwas besprochen und später wieder verworfen wird und das möchten wir nicht. Das ist ein anderer Aspekt für die Unterstützung einer Rückweisung.

Jürg Luthiger (CVP)

Die L2O hat ebenfalls diskutiert, wie sie mit dem Thema umgehen soll. Unsere Tendenz geht eher in die Richtung, das Geschäft nicht zurückzuweisen, vor allem nicht, wenn das bedeutet, dass man die Diskussion nicht führt, was man sich vorstellt. Wir finden es auch problematisch, wenn man das Geschäft mit den Vorstellungen der FDP, wie sie vorhin formuliert wurden, zurückweist. Man sieht, dass die Meinungen derart polar auseinandergehen, dass es eine Quadratur des Kreises ist, irgendeiner Kommission den Auftrag zu geben, daraus ein konsensfähiges Papier zu machen. Das, was sich die FDP- und wahrscheinlich auch die SVP-Fraktion darunter vorstellen heisst eigentlich, dass man gar kein Parkplatzreglement braucht und den freien Markt spielen lassen will und akzeptiert, was kommt. Das Reglement in so eine Richtung zurückzustutzen ist total sinnlos. Wenn man ein Parkplatzreglement möchte, das etwas regelt und die definierten Ziele auch wirklich ansteuert, dann ist auch ein Reglement nötig, das "Zähne" hat. Man kann schon darüber diskutieren, ob man einzelne fragwürdige Aspekte vom heutigen Vorschlag besser glätten kann, z.B. die peripheren Gebiete kompatibel machen, aber im Grundsatz wird sich das nie so anpassen lassen, dass eine FDP unter den Voraussetzungen zustimmen kann und darum ist die Frage, ob wir das Geschäft überhaupt zurückweisen oder jetzt lieber diskutieren wollen.

Peter Bucher (L2O)

Auch die FDP ist zu einer Diskussion bereit, aber die Androhung eines Referendums steht nicht einfach so im Raum, sondern die gibt es wirklich. Ob die Parteien das Referendum ergreifen oder die entsprechenden Organisationen, kommt am Ende nicht so darauf an. Wir müssen ein Ergebnis erreichen, das mit einer relativ grossen Wahrscheinlichkeit auch von der Bevölkerung gedeckt wird. Das ist die Pflicht, die wir als Volksvertreter erreichen müssen. Darum sollten wir zusammensitzen und versuchen eine Lösung zu finden, die nachhaltig ist, unseren Zielen entspricht, aber hinter der auch die Bevölkerung stehen kann.

Jörg Gilg (FDP)

Herr Bucher hat es vorhin gesagt, der parkplatzverhindernde Mensch, insbesondere der Politiker, ist ein irrationales Wesen. Unter diesem Aspekt sollte man auch schauen, welches die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Gemeinde Horw sind und welches die von Thomas Zemp erwähnten Aspekte, die Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden. Solange wir keine Abstimmung haben und nur Zwang und Verhinderung in dem Reglement erkennen können wird es schwierig, das Reglement beim Volk durchzubringen. Es ist wichtig, die Bedürfnisse und Einwände ernst zu nehmen und das Reglement noch einmal zu bearbeiten, so dass es ein akzeptables und vor allem ein umsetzbares Reglement gibt, in dem nicht Sachen sind, wie beispielsweise eine Reduktion vom Normbedarf, der nachher gar nie gedeckt werden kann, so dass man Einnahmen erzielen kann. Das ist in sich selber schon widersprüchlich. Die Sachen, wie z.B. die Gebiete I-IV erscheinen teilweise sehr willkürlich und nicht nachvollziehbar. Man muss das von Grund auf noch einmal neu bearbeiten und dann kann man auch eine Lösung präsentieren, die der Bevölkerung und der Gemeinde Horw gerecht wird und nicht etwas, was LuzernSüd und der Stadt Luzern gerecht werden könnte, denn LuzernPlus und die Gemeinde Horw sind noch einmal etwas anderes.

Oliver Imfeld (SVP)

Ich möchte zum letzten Votum sagen, dass wir nicht einfach ein Parkplatzreglement machen können, das nur für uns stimmt. Wir befinden uns in der Agglomeration Luzern in einem funktionalen Raum und wir können nur ein Reglement machen, das für uns alle stimmt. Wenn wir nur ein Reglement für Horw machen, funktioniert es nicht. Wir müssen miteinander in der Agglomeration schauen, dass der Verkehr auf die Siedlung abgestimmt wird.

Manuela Bernasconi
(CVP)

Was Herr Luthiger gesagt hat, ist richtig, denn es kommt eine neue Person in das Departement, die das anders anschaut. Es ist richtig, wenn wir den B+A zurückweisen und neu anfangen, sonst bekommen wir ein nicht endendes Flickwerk und das hat keinen Sinn. Es ist vernünftiger zu sagen, dass ein kleiner Fauxpas passiert ist und das Geschäft zurückweisen. Dann kann der neue Departementschef etwas Neues vorlegen. Das ist die allerbeste Lösung und die effizienteste Lösung.

Jörg Conrad (SVP)

Apropos Fauxpas, dazu möchte ich auch etwas sagen, obwohl ich normalerweise mehrheitlich zu Geschäften, die nicht in meinem Departement liegen, schweige.

Markus Hool (FDP)

Erstens haben die Eintreten klar gezeigt, dass hier im Rat zwei Parteien die eine Meinung und zwei Parteien die andere Meinung haben. Das relativiert ganz stark Ihre Aussage, Herr Conrad, bezüglich Fauxpas.

Zweitens, haben Sie das Gefühl, dass das vorliegende Reglement durch eine Person entstanden ist? Selbstverständlich ist der Gemeinderat als Gremium hier und es ist sicher nie so, dass eine Person in dem Fünfergremium eine derartige Macht hat, dass sich die anderen vier hinterher verstecken und gar nicht mehr trauen, an die Einwohnerratssitzung zu kommen.

Das Parkplatzreglement ist eine sehr schwierige und komplexe Materie, die wir sehr intensiv diskutiert haben. Es ist nicht so, dass man einfach sagen kann, es ist richtig oder falsch und es ist auch nicht einfach schwarz oder weiss, sondern es geht um einige ganz grundsätzliche Sachen. Wir sprechen heute nicht über eine kurzfristige, sondern eine mittel-/langfristige Geschichte und dadurch wird es sehr stark verkompliziert.

Einige Anmerkungen möchte ich noch anbringen. LuzernSüd ist ein funktionaler Raum. Weiter gibt es noch LuzernNord und LuzernOst und die Musterreglemente sind so aufgebaut, dass diese für den funktionalen Raum übernommen werden können. Ich kann mir vorstellen, dass in Bezug auf Informationen von Ihrer Seite her noch ein gewisser Nachholbedarf besteht. Wenn ich daran denke, wie wir uns in das Geschäft einarbeiten mussten, wobei das Baudepartement noch einen viel längeren Vorlauf hatte, den die vier anderen Personen des Gemeinderates langsam aufholen mussten. Das Ganze ging über ein halbes Jahr und das Reglement wurde im Gemeinderat sicher viermal gewälzt. Das zeigt, dass das ein sehr komplexes Geschäft ist. Ich könnte mir vorstellen, dass alle drei Parlamente zu dem Reglement einen Nachholbedarf an Informationen haben und so wäre es z.B. eine Möglichkeit, dass sich einmal alle drei Legislativen an einer gemeinsamen Veranstaltung austauschen. Zuerst könnte man sich durch die Fachplaner informieren lassen, welches die Hintergründe und Rahmenbedingungen zu dem Reglement sind usw. Auf der anderen Seite könnte man nachher in der grösseren Einheit einmal diskutieren, was zu mehr Verständnis führen würde. Ausserdem könnte man definieren, welche Punkte in dem funktionalen Raum unbedingt gleich sein müssen. Im Nachgang könnte man sagen, dass man noch probiert, den Lokalkolorit reinzubringen. Das kann natürlich nicht dazu führen, dass wieder alles umgestellt wird, aber eine gewisse Abstimmung kann man sicher machen.

Nehmen Sie das einmal als Ansatz mit, ich denke es wäre eine geeignete Übungsanlage. Es ist nun einmal so, dass wir in LuzernSüd nicht einfach nur Horw sind, auch nicht einfach nur Kriens und nicht Luzern, sondern es sind alle drei zusammen. Wir werden übrigens im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm, sei es jetzt 1., 2. oder 3. Generation, aufgefordert, dass die Abstimmung Siedlung und Verkehr gemacht wird und entsprechende Massnahmen getroffen werden. Das ist ein absolutes Muss. Dann muss noch der Kanton seinen Segen dazu geben und das macht er nicht einfach auf alles 100 % Normbedarf usw.

Ich glaube aufgrund der Erfahrung, die wir vier Gemeinderäte machen mussten, die nicht von Anfang an dabei waren, dass es für Sie fast eine Quadratur des Kreises ist, überhaupt entscheiden oder die 1. Lesung machen zu können.

Noch zwei Sachen. Es wurde gesagt, das Reglement sei investitionshemmend usw. und natürlich ist das eine gewisse Hürde. In Bezug auf "horw mitte" habe ich einmal ausgerechnet, wenn man das Investitionsvolumen anschaut mit den Landpreisen und allem Drum und Dran, sprechen wir insgesamt von ca. 750 Mio. Franken. Die Ersatzabgabe, wenn wir sie vom Normwert bis zum Maximalwert abschöpfen würden, wäre etwa 2 % der Summe. Damit man das Ganze auch in der Relation sieht, von was wir hier eigentlich sprechen. Von den Parkplätzen kostet jeder 70'000 Franken und jeder Parkplatz ist in sich kein Return on Investment. Eine gewisse Anzahl Parkplätze ist ein Muss, damit man überhaupt vermieten oder verkaufen kann, aber Gewinn wird damit nicht generiert. Das muss man auch in der Relation sehen und darum ist so eine Aussage plakativ und in sich nicht vollständig richtig.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein absolutes Muss, denn sonst haben wir am Schluss verdichtet, aber der Individualverkehr funktioniert nicht mehr. Damit wäre niemandem gedient und darum haben wir hier im Saal die Gesamtverantwortung. Ich nenne Ihnen ein Extrembeispiel, wie es in der NZZ, nicht gerade ein Linksblatt, publiziert wurde. Unter dem Titel "Milliarden für den öffentlichen Verkehr" war zu lesen, dass die Stadt Singapur mit 7 Mio. Einwohnern das Ziel hat, in Zukunft 75 % aller Bewegungen über den öV abzuwickeln. Das zweite Ziel ist, dass 80 % der Bevölkerung nicht mehr als 10 Minuten von einem öffentlichen Verkehrsmittel entfernt sind. Das ist keine Utopie, denn in dem Grossraum Singapur sind sie heute schon sehr weit. Ich sage nicht, dass wir hier so weit gehen müssen, aber noch einmal, es gibt nicht schwarz oder weiss oder richtig oder falsch, wir müssen uns intensiv mit der Thematik auseinandersetzen und in dem Sinn mache ich Ihnen beliebt, einen Schritt zu gehen, damit zumindest eine differenzierte Auseinandersetzung möglich ist.

Ich glaube es ist klar, dass man Singapur nicht mit Horw vergleichen kann. Jetzt ist genau der Punkt, dass man damit droht, dass im Zusammenhang mit dem Entwicklungskonzept LuzernSüd die Gefahr eines Verkehrskollapses besteht und darum wir Horwer, die die letzten in der Kette sind, kuschen müssen. Frau Bernasconi hat gesagt, man könne keinen Extrazug fahren, was das Parkplatzreglement betrifft und genau das möchten wir nicht. Ich habe den B+A von Kriens für die 2. Lesung vor mir und darin steht, dass in der Gemeinde Kriens in Zukunft Ersatzabgaben für die Differenz zwischen der tatsächlich erstellten Parkplatzzahl und dem erforderlichen Minimum erhoben werden. Wenn man zwischen den Vorgaben Minimum und Maximum liegt, dann zahlt man nichts. Es bezieht sich also nicht auf den Normbedarf, der viel höher ist und gar nichts gebaut werden darf. Wir möchten eine Angleichung an die anderen Gemeinden. Was Sie vorgeschlagen haben Herr Hool, dass man einmal zusammensitzt - ich lasse mich gerne belehren, warum wir die restriktivere Formulierung und Berechnungsmethode haben müssen als die anderen Gemeinden.

Jürg Biese (FDP)

Herr Biese, Sie stellen dar, dass die Ersatzabgaben eine Art Bestrafung für die Unternehmen seien, aber das ist nicht so, sondern es ist ein Form, Unternehmen daran zu beteiligen, was die öffentliche Hand in den öffentlichen Raum und die Infrastruktur investieren muss. Das ist zwangsläufig nicht unbedingt zwischen Kriens und Horw vergleichbar, weil es ganz darauf ankommt, wie man mit der Raumplanung damals umgegangen ist.

Peter Bucher (L2O)

Ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Hool ist zu sagen, dass es auch noch das Aggloprogramm gibt, an dem sich der Kanton beteiligt und bei dem es um ein Investitionsvolumen von mehreren hundert Millionen Franken im Bereich von Verkehrsströmen geht. Der Bund hat strenge Auflagen, was Massnahmen im verkehrsberuhigenden und minimierenden Bereich ist und die Gelder werden nicht fliessen, wenn wir nicht auch Massnahmen ergreifen und einfach auf eine Laissez-faire-Politik ausweichen.

Man kommt sich langsam als Autofahrer ganz schlimm vor. Heute ist es so, dass man nicht nur ein Velo in der Garage hat oder nur ein Auto, sondern man hat ein Velo und ein Auto und ein Halbtax oder vielleicht noch ein GA. Es ist ja nicht so, dass man nicht mit dem öV geht, wir möchten als FDP nur, dass nicht alles so stark reglementiert wird. Man sollte eine gewisse Wirtschaftlichkeit lassen, damit man Flexibilität hat. Wenn morgens um 7.00 Uhr der Bus und der Zug übertoll sind, haben Sie vielleicht die Flexibilität, dass Sie bereits um 6.00 Uhr gehen können oder erst um 9.00 Uhr oder Sie können die Arbeit von zu Hause aus machen. Wir haben gesehen, um wie viele Einwohner Horw wachsen möchte und die werden wohl kaum alle mit dem Auto losfahren. Man hat immer das Gefühl, wenn man das Parkplatzreglement diskutiert, dass niemand mehr mit dem Auto fahren darf oder nur noch im Minimum. Wir möchten es einfach nicht so restriktiv einengen, sondern es soll eine gewisse Flexibilität bleiben.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Ich halte den Vorschlag von Herrn Biese für die beste Lösung, und zwar eine Kommission mit einer Person aus jeder Partei zu gründen. Dann kann jeder seine Punkte einbringen und dann gibt es eine gute Sache.

Jasmin Ziegler-Hüppi (SVP)

Abstimmung:

Antrag der SVP, den Bericht und Antrag Nr. 1556 zurückzuweisen.

Hannes Koch (L2O)

Dem Antrag wird mit 23:5 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.

4. Fragestunde

4. Bericht und Antrag Nr. 1572 Planungsbericht Verkehrszählungen auf der Achse Kastanienbaumstrasse / Mättiwilstrasse

Eintreten BVK

Die BVK ist erstaunt, was man betreffend Verkehrszählungen mit der neuen Technologie alles herausfinden kann. Wir lassen offensichtlich mit dem MAC, Media Access Control, unsere Duftmarke überall wo wir gehen und fahren.

Der technische Bericht ist allerdings nicht ganz einfach zu lesen und zu interpretieren. Die Schlussfolgerung, dass der Durchgangsverkehr im Mättiwil nur einen kleinen Anteil von 28 % ausmacht und deswegen keine Massnahmen notwendig sind, ist nur bedingt nachvollziehbar.

Die Vermutung, dass die Strecke als Ausweichroute genutzt wird, hat sich im Prinzip bestätigt. Im Mättiwil kommen zwischen 17.00 und 18.00 Uhr 252 Fahrzeuge oder 84 % des Gesamtverkehrs als Durchgangsverkehr durch. Die Vermutung ist, dass dieser vom Tribtschen via Mättiwil auf die Kantonsstrasse fährt. Die Dichte der Abendspitze kann man allerdings nicht aus dem Bericht lesen. Bei der Kantonsstrasse wäre interessant zu wissen, ob die 252 Fahrzeuge rechts via Allmend oder links via Zentrum auf die Ringstrasse fahren.

Der Bericht wirft aber auch Fragen auf. Betrachtet man den Durchgangspunkt beim Kreisel Kantonsstrasse/Kastanienbaumstrasse wird klar, dass das Felmis-Quartier und Kastanienbaum ebenfalls relativ viel Verkehr selber generiert. Dort liegt der Anteil am Durchgangsverkehr über den ganzen Tag bei 19 %. Auf die entscheidende Frage, welche Handlungen aus den Erkenntnissen abgeleitet werden können, hat auch die BVK keine schlüssige Antwort gefunden. Im Postulat wurde ja gefordert, ggf. Massnahmen zur Steuerung des Pendel- und Durchgangsverkehrs vorzuschlagen. Der Bericht ist zu der Überzeugung gekommen, dass es nicht notwendig ist, nur Massnahmen zu machen und darum hat er auch keine vorgeschlagen. Es war allerdings auch nicht ganz klar, was die Kriterien sind, ob der Durchgangsverkehr nun als hoch oder zu hoch einzustufen ist oder noch gerade als tolerabel. Die einzige Massnahme, die wir uns in lockerer Diskussion vorstellen konnten, war eine 30er-Zone, aber wie wir ja wissen, ist das in dem Gebiet nicht mehrheitsfähig.

So kann man die Zählung als gutes Vergleichsmaterial betrachten, als Referenz für neuere Kontrollmessungen in fünf Jahren und es kann erwartet werden, dass bis in fünf Jahren der Durchgangsverkehr zunehmen wird und vielleicht hat man bis dann auch ein Kriterium, wie viel zuviel ist und was man allenfalls dagegen machen kann.

Die BVK ist für Kenntnisnahme vom B+A Nr. 1572 und Abschreibung des Postulats Nr. 2015-664.

Eintreten CVP

Der Verkehr auf der Achse Stutzstrasse/Mättiwilstrasse/Kastanienbaumstrasse war bereits mehrfach im Rat ein Thema. Oft hat man darüber spekuliert, wie hoch der Anteil des Durchgangsverkehrs wohl sei. Mit dem vorliegenden Verkehrsmonitoring haben wir die Zahlen nun auf dem Tisch. Wir stellen fest, dass die Achse mit über 7'200 Fahrten pro Tag relativ stark befahren ist. Weiter stellen wir fest, dass der Durchgangsverkehr tatsächlich vorhanden ist, dass er sich aber in der Häufigkeit mehr oder weniger auf die Feierabendzeit reduziert.

Peter Bucher (LZO)

Roger Eichmann
(CVP)

Wir haben ein wichtiges Papier in der Hand, das die heutige Ist-Situation festhält. Das ist im Hinblick auf eine allfällige Verkehrszunahme und Zunahme des Durchgangsverkehrs im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten "horw mitte" und auch im Tribschenquartier Luzern wichtig.

Die CVP-Fraktion teilt die Einschätzung des Gemeinderates, dass zurzeit keine Massnahmen getroffen werden müssen. Wir finden auch den Vorschlag gut, dass in 5 Jahren ein erneutes Verkehrsmonitoring durchgeführt werden soll. Die CVP-Fraktion ist einstimmig für die Kenntnisnahme dieses Planungsberichts und für die Abschreibung des Postulats Nr. 2015-664.

Eintreten L2O

Die wissenschaftlich durchgeführte Verkehrszählung gibt einen differenzierten Überblick auf das Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet. Nach vertieftem Lesen bekommen wir Einblick in den grafisch und inhaltlich gut gestalteten Bericht. Dank der heutigen, technischen Mittel ist es möglich, die Verkehrsteilnehmenden über Signale der Mobilfunktelefone und Navigationsgeräte zu erfassen und ihre Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Messstellen werden ebenfalls festgehalten und entsprechend differenziert ist die Auswertung. Somit werden nur diejenigen Autos ohne Navi und Mobilfunktelefone nicht erfasst, und dies ist wahrscheinlich eine nicht relevante kleine Gruppe.

Für die L2O zeigt sich, dass der Durchgangsverkehr nicht unbedeutend ist und sich mittelfristig eher vergrössern wird. Eine erneute Zählung in einigen Jahren wird zeigen, ob Massnahmen eingeleitet werden müssen. Vielleicht wird dann mit zunehmendem Verkehr die Akzeptanz für eine Tempo 30-Zone auf der Kastanienbaumstrasse und im Gebiet Felmis/Oberrüti mehrheitsfähig. Auf jeden Fall ein wirksames Mittel, den Durchgangsverkehr effizienter zu minimieren.

Die aktuelle Sperrung der Seestrasse hat vielleicht auch noch einen Einfluss, dass sich die Durchfahrt im Moment logischerweise vor allem auf die Kastanienbaum-, Mättwil- und Stutzstrasse fokussiert.

Die L2O ist für Kenntnisnahme des vorliegenden B+A und Abschreiben des Postulats Nr. 2015-664.

Eintreten FDP

Der aufgrund eines eingereichten Postulats erstellte Planungsbericht liegt nun vor und informiert uns über den Durchgangsverkehr durch auswärtige Autofahrer sowie der Anwohner im Gebiet St. Niklausen, Kastanienbaum und Felmisgebiet.

Interessant an diesem Verkehrsmonitoring ist die Vielseitigkeit der Messvarianten von Bluescan, Radar und Kameramessung. Dadurch wurden diese genauen Angaben möglich und konnten so vielseitig ausgewertet werden.

Je nach Sichtweise sind die Resultate entsprechend. Es sind nur 19 % Durchgangsverkehr oder knapp jedes 5. Fahrzeug. Es gibt jedoch keine Vergleichsgrössen, um Massnahmen zu definieren. Somit kann es Sinn machen, eine solche Zählung in einigen Jahren zu wiederholen.

Eine Tatsache ist, dass weiterer Mehrverkehr durch die hohe Bautätigkeit in den Gebieten Stutz, Langensandhöhe, Felmispark sowie Sonnhaldenpark durch „eigenen“ Durchgangsverkehr verursacht wird.

Die FDP-Fraktion nimmt diesen B+A einstimmig zur Kenntnis und ist ebenso einstimmig für die Abschreibung des Postulats Nr. 2015-664.

Rita Wyss (L2O)

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Eintreten SVP

Die SVP-Fraktion war vom Ergebnis der Verkehrszählung Mättwilstrasse nicht überrascht. Wie in der Zusammenfassung im B+A Nr. 1572 erörtert wird, ist nur 19 % Durchgangsverkehr. Der durchschnittliche Werktagsverkehr wird mit 7'220 Fahrten angegeben. Davon sind 6 % vom Gebiet Stutz, 28 % aus dem Gebiet Kastanienbaum und 47 % sind dem Gebiet Oberrüti zuzuordnen. Wir können festhalten, dass der Durchgangsverkehr mit 19 % vorhanden ist, aber keinen wesentlichen Anteil ausmacht. Somit sind keine Massnahmen oder andere Hürden nötig.

Die SVP-Fraktion ist einstimmig für Eintreten und Kenntnisnahme vom B+A Nr. 1572 und Abschreiben des Postulats Nr. 2015-664.

Als Postulant möchte ich gerne ein paar Worte verlieren.

Das Wesentliche wurde gesagt und ich bin grundsätzlich einverstanden. Das Ziel des Postulats war, einmal eine Basis zu etablieren, um zu erkennen, wieviel Durchgangsverkehr wir haben. In früheren Diskussionen war das immer offen und man hat auch gesagt, dass man den Durchgangsverkehr gar nicht vom lokalen Verkehr unterscheiden könne. Jetzt haben wir bewiesen, dass man das kann und die Auswertung hat 20 % Durchgangsverkehr ergeben. Ob das viel ist oder wenig, kann jeder selber entscheiden.

Die Durchführbarkeit einer Verkehrszählung ist etabliert, kann hier wieder verwendet werden oder auch an einem anderen Ort. Wenn jemand mit den Schlussfolgerungen des Gemeinderates nicht einverstanden ist, kann er ein weitergehendes Postulat einreichen. Ich bin mit der Abschreibung des Postulats einverstanden und danke dem Gemeinderat für die unkomplizierte Umsetzung.

Durch das eingereichte Postulat wurde der Gemeinderat aufgefordert zu prüfen, ob Messungen zur Evaluierung des Pendel- und Durchgangsverkehrs im Gebiet Kastanienbaum- und Mättwilstrasse, also zwischen Horw und Luzern via Felmis, durchführbar sind und gegebenenfalls Massnahmen zur Steuerung des Pendel- und Durchgangsverkehrs vorschlagen.

Mittels speziellem Messverfahren konnte im März 2016 ein Verkehrsmonitoring durchgeführt werden. Für diesen Zweck wurden fünf Messstellen eingerichtet und mit dem Bericht zeigen wir Ihnen das Ergebnis dieser Messungen.

Der Durchgangsverkehr wird als Verkehr zwischen den Messstellen 1 und 3 verstanden, also in Fahrten zwischen der Kastanienbaumstrasse und der Gemeindegrenze zu Luzern. Fahrten mit Zwischenhalten von mehr als 15 Minuten zwischen den Messstellen wurden ausgeschlossen.

Bezogen auf den durchschnittlichen Werktagsverkehr liegt der Anteil am Durchgangsverkehr bei 19 %. In der Morgenspitzenstunde liegt der Wert bei 15 % und am Abend bei 38 %.

Erstaunlicherweise ist der Durchgangsverkehr an einem Wochenendtag wesentlich höher als der im durchschnittlich gemessenen Werktagsverkehr. Der Durchgangsverkehr weist eine Asymmetrie auf, das heisst es fahren tendenziell mehr Verkehrsteilnehmenden von Luzern ins Horwer Zentrum als umgekehrt. Dies trifft sowohl an Werk- wie auch an Wochenendtagen zu. Grundsätzlich zeigt sich aber auch, dass es hauseigener Verkehr ist, der sich mehrheitlich auf dieser Strecke befindet.

Reto Eberhard (SVP)

Markus Bider (CVP)

Manuela Bernasconi
(CVP)

Wenn man die Fahrten berücksichtigt, welche generiert werden durch die Personen, die am Randgebiet der Stadt zu Horw wohnen oder arbeiten, dann ist der Anteil des Durchgangsverkehrs gering. Explizite Massnahmen müssen unseres Erachtens im Moment keine getroffen werden. Damit ein Grössenvergleich in Zukunft möglich ist, schlagen wir ein erneutes Verkehrsmonitoring nach 5 Jahren vor. So könnten konkretere Aussagen zum Verkehrsverhalten und zu allfälligen Massnahmen gemacht werden.

Detailberatung

Hannes Koch (LZO)

Bericht und Antrag

Keine Anmerkungen

Bericht Verkehrsmonitoring Horw 2016 vom 19. April 2016

Keine Anmerkungen

Abstimmung:

1. Vom Planungsbericht Verkehrszählungen auf der Achse Kastanienbaumstrasse / Mättwilstrasse wird einstimmig Kenntnis genommen.
2. Das Postulat Nr. 2015-664 von Markus Bider, CVP, und Mitunterzeichnenden, wird einstimmig als erledigt abgeschrieben.

Gesamtabstimmung:

Dem Bericht und Antrag Nr. 1572 Planungsbericht Verkehrszählungen auf der Achse Kastanienbaumstrasse / Mättwilstrasse wird einstimmig zugestimmt.

5. Bericht des Präsidenten der Geschäftsprüfungskommission

Aufgrund der Beendigung der Legislatur erstatte ich einen kurzen Bericht aus der Geschäftsprüfungskommission.

Markus Bider (CVP)

Die GPK hat sich in den ersten anderthalb Jahren der Legislatur Gedanken gemacht, ob neben der eigentlichen Beratung der Geschäfte, wie sie der GPK vom Büro zugewiesen werden, noch weitere Aktivitäten gewünscht und sinnvoll sind. Die GPK ist zusammen mit dem Gemeinderat und auch den Verantwortlichen vom Amt für Gemeinden zum Schluss gekommen, dass es durchaus Sinn macht, ein Gremium zu haben, das gewisse Sachen regelmässig oder auch auf Nachfrage einzelner Mitglieder abklärt und mit dem Gemeinderat bespricht. Um das in geordnete Bahnen zu führen, hat sich die GPK ein Reglement, die Geschäftsordnung, gegeben. Diese wurde vor ca. zwei Jahren kurz im Einwohnerrat thematisiert und ist seither gültig. Aufgrund der Geschäftsordnung hat die GPK in den letzten zwei Jahren Aktivitäten entfaltet, konkret hat sie zwei Turnusprüfungen ausgelöst und zum Abschluss gebracht. Die Prüfungen wurden zu den Themen "Beschwerdewesen", also wie ist der Umgang in der Verwaltung mit besorgten Bürgern, mit Leuten, die Anfragen haben, mit Leuten, die konkrete Kritik ausüben möchten, geregelt, wie wird es dokumentiert und wie wird es allenfalls auch ausgewertet, so dass Prozesse verbessert werden können. Die Prüfung zum Beschwerdewesen ist abgeschlossen. Es gab eine Anzahl Empfehlungen, die mit dem Gemeinderat besprochen wurden und wie wir vom Gemeinderat erfahren haben, ist die Umsetzung der Empfehlungen auf gutem Weg, so dass die Prüfung im Rückblick als sinnvoll und nutzbringend einzustufen ist.

Eine zweite, ähnliche Prüfung hat die GPK zum Thema "Beschaffungswesen" durchgeführt. Es ging darum, bei den vielen kleinen Beschaffungsfällen, die nicht im Radar der Kontrollstelle liegen und die regelmässig mit den gleichen oder neuen Lieferanten ausgelöst werden, sicherzustellen, dass auch bei diesen die üblichen Prinzipien wie Vier-Augen-Prinzip, Offertstellung und Rechnungsprüfung eingehalten werden. Diese Prüfung wurde vor ca. sechs Monaten abgeschlossen. Es gab ebenfalls einen Bericht mit Empfehlungen an den Gemeinderat und dieser wird Massnahmen ergreifen.

Es wurde auch eine Sonderprüfung abgeschlossen, in der es darum ging, die Details zu ergründen, wie die Offerte an die Gemeinde Kriens im Hinblick zum Wasserpreis und Wasserlieferungen ausgesprochen wurde, was zurückgekommen ist und wie man reagiert hat - also in dem Sinn eine politische Wertung. Auch in diesem Fall ging ein Bericht an den Gemeinderat, der Kenntnis genommen hat. Konkrete Massnahmen wurden nicht empfohlen.

Die GPK hat in der letzten Sitzung der Legislatur noch einmal die Geschäftsordnung behandelt und ist zum Schluss gekommen, dass sie sich in der kurzen Zeit bewährt hat und keine grundsätzlichen Veränderungen verlangt.

6. Dringliche Interpellation Nr. 2016-661 von Ruth Strässle, FDP, und Mitunterzeichnenden: Nachmieter Krämerstein

Ich beziehe mich auf meine eingangs ausgeführte Begründung zur Dringlichkeit und habe dieser nichts hinzuzufügen.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Ihre Interpellation beantworte ich wie folgt:

Robert Odermatt (SVP)

1. Wann ist die schriftliche Kündigung der Schule bei der Gemeinde eingegangen? Wurde diese Kündigung zuvor mündlich angekündigt? Wenn ja wann?

Die Kündigung des Mietverhältnisses per 30. Juni 2016 für die Villa Krämerstein und das Pförtnerhaus ist am 12. Juni 2015 eingetroffen, wobei unser Gemeindepräsident vorher mündlich informiert wurde. Das Gärtnerhaus wurde am 22. März 2016 ebenfalls per 30. Juni 2016 gekündigt.

2. Welche Gebäude, Räumlichkeiten wurden genau vermietet? Wurde bei Mietantritt ein Übernahmeprotokoll erstellt?

Die kompletten Gebäude mit allen Räumlichkeiten der Villa Krämerstein, das Pförtnerhaus und das Gärtnerhaus sind vermietet. Ein Übergabeprotokoll vom Mietantritt im Jahre 2006 ist nicht vorhanden. Auf Nachfrage wurde uns mitgeteilt, dass auch bei der Mieterschaft kein Übergabeprotokoll vorhanden ist.

3. Wie viel Mietertrag konnte die Gemeinde durch diese Vermietung jedes Jahr einnehmen? Wie hat sich dieser Betrag zusammengesetzt?

Die Villa Krämerstein ist für 129'996 Franken vermietet, das Pförtnerhaus für 53'604 und das Gärtnerhaus für 26'160 Franken. Das ergibt total, ohne Nebenkosten, 209'760 Franken pro Jahr. Die Nebenkosten werden gemäss effektivem Verbrauch weiterverrechnet.

4. Marktüblich beginnen Vermieter nach erhaltener Kündigung mit der Suche nach einem Nachmieter. Die Möglichkeit für eine weitsichtige Planung hilft Vermieter und Neumieter. Wieso wurde dies im Fall der Villa Krämerstein unterlassen?

Bereits Anfang 2012 wurde vom Gemeinderat eine Konzeptstudie für mögliche Nutzungen des Anwesens Krämerstein in Auftrag gegeben. Die Empfehlung daraus: "Mit der Suche nach neuen Mietern für die frei werden Flächen sollte erst nach Vor-

liegen des Sanierungs- und Umbaukonzepts begonnen werden." Zum heutigen Zeitpunkt besteht zusätzlich von Seite Gemeinde das Bedürfnis, dass nebst der gesamten Parkanlage zusätzlich auch das Erdgeschoss bzw. etwa 1/3 des Gebäudes öffentlich genutzt werden kann, z.B. für Hochzeiten, wobei die Bedürfnisse noch nicht abschliessend geklärt sind. Aus diesem Grunde wurde mit der Suche eines Nachmieters noch nicht aktiv begonnen.

5. Auf eine Frage im Rat wurde geantwortet, dass wichtige nötige Renovationen anstehen. Dazu braucht es eine ausführliche Planung inkl. Abklärung der Bausubstanz und Ausschreibung der Arbeiten. Welche Abklärungen wurden bis heute getätigt und wann kann mit den wichtigen Renovationsarbeiten begonnen werden?

Zurzeit wird die Bestandesaufnahme für alle Gebäude erhoben, damit nach dem Auszug ab Mitte Juli 2016 mit dem Architekten und den Handwerkern auch die Räumlichkeiten innen beurteilt werden können.

6. In Fachkreisen gilt der Immobilienmarkt als eher gesättigt. Wie gedenkt die Gemeinde bei der Suche nach einem Nachmieter vorzugehen? Gibt es schon mögliche Interessenten?

Für die Suche eines Nachmieters wird ein spezialisiertes Maklerbüro beauftragt. Diverse Interessenten haben ihr Interesse an einzelnen Räumlichkeiten oder Etagen der Villa angegeben. Wir haben das Interesse, zumindest die Villa nur an einen Mieter zu vermieten.

7. Per wann rechnet der Gemeinderat wieder einen Mieter für diese Räumlichkeiten zu finden und wann werden wieder Mieteinnahmen generiert? Wird die Miete nach der Renovation höher angesetzt? Wie viel Mieteinnahmen gehen für diese Such- und Renovationszeit der Gemeinde verloren?

Ob alle Räumlichkeiten und Gebäude zum gleichen Zeitpunkt wieder vermietet werden können ist offen. Bereits ab August 2016 werden die Räume vom Pförtnerhaus für den Mittagstisch vom Kastanienbaum genutzt. Wir rechnen damit, dass ab Sommer 2017 die renovierten Räumlichkeiten wieder vermietet werden können. Der Mietpreis wird aufgrund der zu tätigen Investitionen und der Marktlage neu berechnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen öffentlichen Nutzung von ca. 1/3 der Villa entsteht während der Renovationsphase ein Mietzinsausfall bei Fremdvermietung von monatlich ca. 9'330 Franken auf der Basis vom heutigen Mietzins.

8. Marktüblich wäre ein Renovationsbeginn sogleich nach Verlassen eines Mietobjektes. So kann ein Mietausfall möglichst klein gehalten werden. Wieso wurde dies im Fall Krämerstein nicht so koordiniert?

Im Budget 2016 sind für die Bestandsaufnahmen 100'000 Franken eingestellt. Eine saubere Beurteilung der Räume innen, kann erst nach dem Auszug der Schule erfolgen. Die Renovationsarbeiten innen müssen auch auf die Bedürfnisse der neuen Nutzung abgestimmt werden. Es ist zu beachten, dass es sich um ein spezielles Objekt handelt, welches nicht mit einer Mietwohnung verglichen werden kann.

9. Mit welchen Renovationsarbeiten sowie Kosten rechnet die Gemeinde? Sind diese im Budget bereits vorgesehen?

Die Renovationsarbeiten werden im Rahmen der bereits angelaufenen Bestandsaufnahmen ermittelt und bis Ende Jahr geplant und beauftragt. Im Finanz- und Aufgabenplan sind für die Renovation und Sanierung Krämerstein total 3 Mio. Franken beantragt.

Ist die Interpellantin mit der Beantwortung zufrieden?

Hannes Koch (L20)

Ich danke für die Beantwortung und möchte noch auf einen Punkt zurückkommen.

Ruth Strässle-Erismann (FDP)

Warum werden erst nach dem Auszug des jetzigen Mieters Abklärungen gemacht? Das überrascht mich, denn die Schule hatte ja auch immer wieder Ferien. Ausserdem ist es üblich, dass man ein Mietobjekt auch schon einmal im Voraus begehen und Abklärungen machen kann.

Wie bereits erwähnt, besteht eine Konzeptstudie aus der ersten Hälfte des Jahres 2012, die klar empfiehlt, mit der Suche nach neuen Mietern erst dann zu beginnen, wenn ein bereinigtes Sanierungs- und Umbaukonzept vorliegt. Eine detaillierte Bestandesaufnahme ist erst dann sinnvoll und überhaupt möglich, wenn das stark mit Mobiliar und bauseits eingebrachten Einbauten belegte Haus frei zugänglich und leer ist. Erst dann kann die Bestandesaufnahme innen gemacht werden.

Robert Odermatt
(SVP)

Was mich am meisten erstaunt, ist das fehlende Übernahmeprotokoll. Wie kann sich der Gemeinderat erklären, dass kein Übernahmeprotokoll erstellt wurde? Der Hauseigentümerverband hat Vorlagen, bei denen Mietvertrag und Übernahmeprotokoll zusammen abgegeben werden. Wenn man kein Übernahmeprotokoll hat heisst das auch, dass der Vermieter sämtliche Schäden bezahlt. Das ist für mich von einer Gemeinde, die Immobilien mit einem Gebäudeversicherungswert von rund 140 Mio. Franken besitzt, absolut unvorstellbar.

Urs Röllli (FDP)

Ausnahmsweise sprechen Sie mir zu 100 % voll und ganz aus dem Herzen. Was Sie gesagt haben, kann ich voll unterstützen und kann Ihr Befinden nachvollziehen. Im Jahr 2006 war ich zwar Einwohnerrat, aber was damals in der Gemeinde abgelaufen ist, kann ich Ihnen beim besten Willen nicht erklären.

Robert Odermatt
(SVP)

7. Dringliche Interpellation Nr. 2016-660 von Jörg Conrad, SVP, und Mitunterzeichnenden: Horw will Luftaufnahmen mit Drohnen behalten

In der Interpellation wird alles gesagt, was wir beanstanden. Ich habe eine schriftliche Antwort verlangt, die ich bis jetzt nicht erhalten habe.

Jörg Conrad (SVP)

Ich möchte darauf hinweisen, dass am 27. Juni 2016 die Frist abläuft und der Datenschutzbeauftragte aller Voraussicht nach eine Beschwerde gegen die Gemeinde Horw beim Regierungsrat erheben wird, der dann entscheiden wird, ob die Angelegenheit an das Verwaltungsgericht weitergezogen wird.

Erst kürzlich hat ein Fotograf aus Luzern aus einem Segelflugzeug die Villa des Rennfahrers Sebastian Vettel fotografiert. Vettel hat beim Amtsgericht Kriens Klage erhoben und zu 100 % Recht bekommen. Wenn ich nun an die Drohne der Gemeinde Horw denke, die sehr viel näher fliegen kann als ein Segelflugzeug, ist der Fall eigentlich klar, dass Sie hochkant verlieren werden. Aber ich werde mich nicht mehr zu der Sache äussern, sondern warten, bis das Urteil da ist.

Sie hören nun die Beantwortung meines letzten Geschäfts im Einwohnerrat.

Manuela Bernasconi
(CVP)

1. Hat der Gemeinderat oder der Subunternehmer die eventuell notwendige Bewilligung für Drohnenaufnahmen eingeholt?

Das Fliegen von Drohnen mit einem Gesamtgewicht bis 30 kg erfordert keine Bewilligung. Die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen haben wir mit einem Juristen abgeklärt.

2. Bei welcher Instanz hat sich der Gemeinderat über die Rechtmässigkeit der Luftaufnahmen vorgängig abgesichert?

Es bestand keine Notwendigkeit einer "Absicherung". Wir haben aber die uns notwendig erscheinenden Abklärungen getroffen.

3. Wie viele Offerten betreffend der Kostenhöhe für Drohnenaufnahmen wurden vom Gemeinderat eingeholt?

Wir haben eine Offerte eingeholt.

4. Wieviel Nettobetriebsstunden waren für Drohnenaufnahmen erforderlich?

Die Aufnahmen wurden während rund 15 Stunden erstellt.

5. Hat der Subunternehmer den Gemeinderat davon in Kenntnis gesetzt, dass er für Drohnenflüge ab 500 Gramm Eigengewicht eine Haftpflichtversicherung von mindestens 1 Mio. Franken abgeschlossen hat?

Nein. Wir sind davon ausgegangen, dass er das weiss und das ist auch so.

6. Der Datenschutzverwalter verlangte in seinem Schreiben vom 17. April 2016 die sofortige Einstellung der Drohnenflüge bis zum Abschluss seiner Abklärungen. Ebenso hat der Gemeinderat dem Einwohnerrat zugesichert, dass alle Drohnenflüge aus gleichem Grunde vorläufig eingestellt werden. Weshalb stellt sich der Gemeinderat grundsätzlich gegen die Forderung des Datenschutzbeauftragten und gegen den Einwohnerrat und hat die Drohnenaufnahmen wider besseren Wissens fortgeführt?

Der Datenschutzbeauftragte hat den Gemeinderat mit Schreiben vom 23. Februar 2016 aufgefordert, zu seinen Fragen innert 10 Tagen Stellung zu nehmen und bis zum Abschluss der datenschutzrechtlichen Überprüfung den geplanten Drohneneinsatz nicht durchzuführen bzw. auszusetzen. Nachdem wir die Fragen, und anschliessend noch zwei weitere Schreiben mit Fragen, jeweils innert Tagen beantwortet hatten, haben wir beim Datenschutzbeauftragten nachgefragt, bis wann mit dem Prüfergebnis gerechnet werden dürfe. Nach Rückfrage beim Datenschutzbeauftragten wurde klar, dass seine Prüfung etwas länger andauern dürfte. Wir hatten daher entschieden, die begonnen Arbeiten zu Ende zu führen, da dies ansonsten in diesem Jahr wegen der einsetzenden Vegetation nicht mehr möglich gewesen wäre. Für ein Abschliessen des Auftrags sprachen drei Gründe:

1. Es war gestützt auf unsere eigenen vorgängigen Abklärungen davon auszugehen, dass wir für die Erstellung der Aufnahmen legitimiert sind.
2. Der Grossteil, rund 3/4 des Auftrags war zum Zeitpunkt der Intervention des Datenschutzbeauftragten bereits erledigt. Ein Aufschieben der restlichen Arbeiten hätte den ganzen Auftrag gefährdet.
3. Die Luftbilder werden unter Verschluss gehalten bis der datenschutzrechtliche Sachverhalt geklärt ist. Die Bilder werden auch intern nicht weiterbearbeitet.

7. Sind die Drohnenflugaufnahmen gemäss Weisung des Datenschutzbeauftragten im Schreiben vom 17. April 2016 nach Erhalt der Stellungnahme nach 30 Tagen gelöscht worden?

Es ist Ihnen bekannt, dass wir die Auffassung des Datenschutzbeauftragten nicht teilen und folgedessen einen beschwerdefähigen Entscheid betreffend der Rechtmässigkeit der erstellten Luftbilder erlassen haben. Es bleibt nun abzuwarten, ob der Datenschutzbeauftragte Beschwerde erhebt und wie dann die nächsthöhere Instanz darüber entscheiden wird.

8. Kann der Gemeinderat die notwendigen finanziellen und rechtlichen Konsequenzen beim Unterliegen in einem allfälligen Gerichtsverfahren durch den Datenschutz des Kantons Luzern gegenüber der Bevölkerung vollumfänglich verantworten?

Ja. Wir gehen nicht davon aus, dass wir unrechtmässig gehandelt haben und sind sicher, dass wir ein effizientes Verfahren angewendet haben, um zum Ergebnis zu kommen. Wir haben keine Aufnahmen von Personen gemacht und falls eine Person auf den Aufnahmen ist, ist sie nicht erkennbar. Es handelt sich um Bestandesaufnahmen, weil wir als Gemeinde den Auftrag haben, bei Bedarf Fragen klären zu können.

Ist der Interpellant mit der Beantwortung zufrieden?

Hannes Koch (L20)

Ich habe gesagt, dass wir das Urteil abwarten. Ich wünsche keine Diskussion.

Jörg Conrad (SVP)

8. Verabschiedungen

Hannes Koch blickt auf sein Amtsjahr als Einwohnerratspräsident zurück. Er verabschiedet den scheidenden Gemeindepräsidenten Markus Hool, der 10 Jahre im Amt war, und Manuela Bernasconi, die nach 16 Jahren aus dem Amt ausscheidet, und dankt den Ratsmitgliedern für das in ihn gesetzte Vertrauen sowie die geleistete Arbeit zugunsten der Gemeinde Horw.

Manuela Bernasconi und Markus Hool blicken auf ihre Amtszeit im Gemeinderat zurück, bedanken sich für die Unterstützung und Zusammenarbeit während den vergangenen Jahren und wünschen dem Rat weiterhin alles Gute und insbesondere gute Entscheide zum Wohle der Gemeinde Horw.

Gemeindepräsident Markus Hool dankt Hannes Koch für sein Engagement im vergangenen Amtsjahr als Einwohnerratspräsident und überreicht ein Präsent. Gleichzeitig dankt er den Ratsmitgliedern am Ende der Legislaturperiode 2012 bis 2016 für ihr Engagement zugunsten der Gemeinde Horw. Den aus dem Rat ausscheidenden Mitgliedern Konrad Durrer, LZO (im Einwohnerrat seit 2005), Sabine Lütolf, FDP (seit 2012), Daniel Vozar, SVP (seit 2014) überreicht er ein Präsent. Thomas Zemp, CVP, der in den Gemeinderat gewählt wurde, nimmt Glückwünsche für das neue Amt entgegen.

Die Fraktionen danken Hannes Koch für die gute und speditive Ratsführung während seinem Präsidialjahr 2015/2016 sowie ihren scheidenden Gemeinderats- und Ratsmitgliedern für die geleistete Arbeit.

Hannes Koch
Einwohnerratspräsidentin

Jasmin Ziegler-Hüppi
Sekretärin

Irene Arnold
Gemeindeschreiberin a.i.

Heike Sommer
Protokollführerin

Versand: 14. Juli 2016