



Vom Grossen Stadtrat
genehmigt am
30. Januar 2014

Protokoll Nr. 20

über die Verhandlungen
des Grossen Stadtrates von Luzern
Donnerstag, 30. Januar 2014, 9.00–17.00 Uhr
im Rathaus am Kornmarkt

Vorsitz:
Ratspräsident Thomas Gmür

Präsenz:
Anwesend sind 45-47 Ratsmitglieder

Entschuldigt:
Myriam Barsuglia, ganze Sitzung
Laura Grüter Bachmann, 14.00-14.45 Uhr
Hugo P. Stadelmann, ab 16.15 Uhr
Jules Gut, ab 16.30 Uhr

Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst, 9.00-11 Uhr
Sozialdirektor Martin Merki, 11-12 Uhr,
ansonsten ist der Stadtrat vollzählig anwesend

Vereidigung als neues Ratsmitglied durch den Ratspräsidenten:

- Adrian Wassmer (SVP), als Nachfolger von Pirmin Müller

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	7
2. Wahl eines Mitgliedes in die Bildungskommission (Nachfolge von Pirmin Müller)	7
3. Genehmigung Anstellung Leitung Finanzinspektorat	8
4. Genehmigung der Protokolle 17 vom 14. November 2013, 18 vom 28. November 2013, und 19 vom 19. Dezember 2013	8
5. Bericht und Antrag 25/2013 vom 30. Oktober 2013: Konzessionsverträge mit Energieversorgungsunternehmen	8
6. Bericht und Antrag 28/2013 vom 11. Dezember 2013: Bebauungsplan B 139 Kantonsspital	16

7.	Bericht und Antrag 26/2013 vom 6. November 2013: Gesamterneuerung Hirschmatt	19
8.	Bericht und Antrag 29/2013 vom 11. Dezember 2013: Detaillkonzept Pflegeversorgung und Umwandlung HAS: Zusatzkredit	42
9.	Bericht und Antrag 30/2013 vom 11. Dezember 2013: Überführung von Grundstücken und Immobilien vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen	45
10.1	Postulat 95, Daniel Furrer, Judith Dörflinger Muff und Melanie Setz Isenegger namens der SP/JUSO-Fraktion, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion sowie Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 1. Juli 2013: Prioritäten richtig setzen und Freiräume für Kinder erhalten	47
10.2	Interpellation 94, Mirjam Fries, Michael Zeier-Rast und Agnes Keller-Bucher namens der CVP-Fraktion, vom 1. Juli 2013: Zukunft der Spielplätze in der Stadt Luzern	47
11.1	Postulat 102, Nico van der Heiden und Daniel Furrer namens der SP/JUSO- Fraktion und Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 16. Juli 2013: Sitzbänke erhalten	50
11.2	Postulat 103, Christian Hochstrasser und Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 18. Juli 2013: Umgang mit der Sparmassnahme: Keine Reparatur von Parkbänken	50
12.	Interpellation 87, Rieska Dommann, Sandra Felder-Estermann und Hugo P. Stadelmann namens der FDP-Fraktion, vom 18. Juni 2013: Aktivitäten in den Quartieren gezielt unterstützen	51
13.	Postulat 98, Joseph Schärli, vom 8. Juli 2013: Sportplatz und Biotop „Staffelntäli“ in Reussbühl	51
14.	Interpellation 62, Melanie Setz Isenegger und Max Bühler namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Ali R. Celik und Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion, vom 9. April 2013: Einsatz von Expertinnen und Experten aus dem Fachbereich Pflege in Teilprojekten „Ausgliederung HAS“	53

15.	Interpellation 79, Noëlle Bucher und Monika Senn namens der G/JG-Fraktion, vom 11. Juni 2013: Organisatorische und pädagogische Konsequenzen des zweijährigen Kindergartens	54
16.	Interpellation 143, Monika Senn und Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 5. Dezember 2013: Kürzungen der Schulgeldbeiträge aufgrund der „Zwangsferienwoche“?	54
17.	Interpellation 92, Pirmin Müller und Jörg Krähenbühl namens der SVP-Fraktion, vom 28. Juni 2013: Tragen eines Kopftuches im öffentlichen Dienst	55
18.	Postulat 75, Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion, vom 5. Juni 2013: Velostation am Bahnhof – Bisherige Praxis weiterführen	57
19.	Interpellation 80, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, vom 11. Juni 2013: Verkehrsentwicklung im Mattenhof	60
20.	Interpellation 89, Daniel Wettstein namens der FDP-Fraktion, vom 20. Juni 2013: Velopumpstationen – eine Aufgabe der Stadt?	65
21.	Motion 108, Nico van der Heiden und Max Bühler namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion sowie Franziska Bitzi Staub, vom 6. August 2013: Gute private Veloparkplätze braucht die Stadt	66
22.	Interpellation 93, Albert Schwarzenbach, Roger Sonderegger und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 28. Juni 2013: Wie begleitet die Stadt das Metro-Projekt?	71
23.	Postulat 122, Nico van der Heiden und Marcel Budmiger namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 14. Oktober 2013: Keine weiteren Verzögerungen bei der Langsamverkehrsachse	77
24.	Interpellation 90, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 20. Juni 2013: Grendel-Planung: Was ist schief gelaufen?	78

25.	Motion 58, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, vom 4. April 2013: Planungsbericht über die städtische Wirtschaftspolitik	81
26.	Interpellation 73, Laura Kopp namens der GLP-Fraktion, vom 31. Mai 2013: Positive und negative Auswirkungen der Fusion	83
27.1	Postulat 77, Peter With und Marcel Lingg namens der SVP-Fraktion sowie Jules Gut, vom 10. Juni 2013: Austritt aus dem Verband der Luzerner Gemeinden (VLG)	s. Seite 6
27.2	Interpellation 88, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion, vom 20. Juni 2013: Verband Luzerner Gemeinden, ein Gewinn für die Stadt Luzern?	s. Seite 6
28.	Postulat 99, Joseph Schärli, vom 8. Juli 2013: Partnerschaft mit anderen Städten	s. Seite 6
29.	Postulat 119, Simon Roth und Theres Vinatzer namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 24. September 2013: Humanitäre Hilfe für syrische Flüchtlinge in Jordanien	84
30.	Postulat 132, Ali R. Celik, Christian Hochstrasser und Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 11. November 2013: Bessere Transparenz beim politischen Controlling bei stadteigenen Unternehmungen	s. Seite 6

Eingänge

1. Einladung zur 20. Sitzung des Grossen Stadtrates vom 30. Januar 2014
2. Einladung zur 16. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission vom 9. Januar 2014
3. Einladung zur 18. Sitzung der Baukommission vom 9. Januar 2014
4. Einladung zur 13. Sitzung der Sozialkommission vom 9. Januar 2014
5. Einladung zur 4. Sitzung der Geschäftsleitung vom 30. Januar 2014
6. Einladung zur 17. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission vom 23. Januar 2014
7. Einladung zur 19. Sitzung der Baukommission vom 23. Januar 2014
8. Einladung zur 14. Sitzung der Bildungskommission vom 23. Januar 2014
9. Einladung zur 15. Sitzung der Bildungskommission vom 13. Februar 2014
10. Protokoll 17 Grosser Stadtrat vom 14. November 2013
11. Protokoll 18 Grosser Stadtrat vom 28. November 2013

12. Protokoll 19 Grosser Stadtrat vom 19. Dezember 2013
13. Protokoll 16 Geschäftsprüfungskommission vom 9. Januar 2014
14. Protokoll 18 Baukommission vom 9. Januar 2014
15. Protokoll 13 Sozialkommission vom 9. Januar 2014
16. Bericht und Antrag 28/2013 vom 11. Dezember 2013: „Bebauungsplan B 139 Kantonsspital“
17. Bericht und Antrag 30/2013 vom 11. Dezember 2013: „Überführung von Grundstücken und Immobilien vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen“
18. Bericht und Antrag 31/2013 vom 18. Dezember 2013: „Naturarena Rotsee. Baurechtsvertrag. Finanzieller Beitrag der Stadt Luzern“
19. Bericht und Antrag 32/2013 vom 18. Dezember 2013: „Verkauf des Grundstücks 5760, GB Kriens, Mattenhof“
20. Bericht 33/2013 vom 18. Dezember 2013: „Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien“
21. Bericht und Antrag 34/2013 vom 18. Dezember 2013: „Mitsprache der Stimmberechtigten beim Verkauf von Beteiligungen“
22. Postulat 147, Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 7. Januar 2014: „Für ein aktuelles Parkierungskonzept der Stadt Luzern“
23. Motion 148, Theres Vinatzer, Melanie Setz Isenegger und Max Bühler namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 8. Januar 2014: „Planungsbericht ambulante, teilstationäre und stationäre Pflegeversorgung“
24. Postulat 149, Myriam Barsuglia und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion, vom 10. Januar 2014: „Mobilitätsmanagement in Betrieben für eine nachhaltige städtische Mobilität“
25. Stellungnahme zur Motion 58, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, vom 4. April 2013: „Planungsbericht über eine städtische Wirtschaftspolitik“
26. Antwort auf die Interpellation 87, Rieska Dommann, Sandra Felder-Estermann und Hugo P. Stadelmann namens der FDP-Fraktion, vom 18. Juni 2013: „Aktivitäten in den Quartieren gezielt unterstützen“
27. Antwort auf die Interpellation 90, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 20. Juni 2013: „Grendel-Planung: Was ist schief gelaufen?“
28. Antwort auf die Interpellation 92, Pirmin Müller und Jörg Krähenbühl namens der SVP-Fraktion, vom 28. Juni 2013: „Tragen eines Kopftuches im öffentlichen Dienst“
29. Antwort auf die Interpellation 93, Albert Schwarzenbach, Roger Sonderegger und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 28. Juni 2013: „Wie begleitet die Stadt das Metro-Projekt?“
30. Antwort auf die Interpellation 94, Mirjam Fries, Michael Zeier-Rast und Agnes Keller-Bucher namens der CVP-Fraktion, vom 1. Juli 2013: „Zukunft der Spielplätze in der Stadt Luzern“
31. Stellungnahme zum Postulat 95, Daniel Furrer, Judith Dörflinger Muff und Melanie Setz Isenegger namens der SP/JUSO-Fraktion, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion sowie Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 1. Juli 2013: „Prioritäten richtig setzen und Freiräume für Kinder erhalten“

32. Stellungnahme zum Postulat 98, Joseph Schärli, vom 8. Juli 2013: „Sportplatz und Biotop ‚StaffelIntäli‘ in Reussbühl“
33. Stellungnahme zum Postulat 99, Joseph Schärli, vom 8. Juli 2013: „Partnerschaft mit anderen Städten“
34. Antwort auf die Interpellation 100, Daniel Wettstein, vom 12. Juli 2013: „Gilt der B+A 47/2009 ‚Masterplan öffentliche WC-Anlagen in der Stadt Luzern‘ nicht mehr?“
35. Stellungnahme zum Postulat 101, Martina Akermann und 31 Mitunterzeichnende, vom 15. Juli 2013: „Die Stadt will die Sanierung des ZHB-Gebäudes“
36. Stellungnahme zum Postulat 102, Nico van der Heiden und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 16. Juli 2013: „Sitzbänke erhalten“
37. Stellungnahme zum Postulat 103, Christian Hochstrasser und Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 18. Juli 2013: „Umgang mit der Sparmassnahme ‚Keine Reparatur von Parkbänken‘“
38. Antwort auf die Interpellation 104, Martina Akermann, Daniel Furrer und Max Bühler namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 19. Juli 2013: „Wie sieht beim Tagestourismus ausländischer Gäste die Bilanz für die Stadt aus?“
39. Antwort auf die Interpellation 110, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 19. August 2013: „Hallenbad Utenberg – Fragen zur künftigen Nutzung, zu den Kosten und zur Finanzierung einer allfälligen Sanierung und Weiterführung des Betriebs“
40. Stellungnahme zum Postulat 119, Simon Roth und Theres Vinatzer namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 24. September 2013: „Humanitäre Hilfe für syrische Flüchtlinge in Jordanien“
41. Stellungnahme zum Postulat 122, Marcel Budmiger und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 14. Oktober 2013: „Keine weiteren Verzögerungen bei der Langsamverkehrsachse“
42. Stellungnahme zum Postulat 132, Ali R. Celik, Christian Hochstrasser und Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 11. November 2013: „Bessere Transparenz beim politischen Controlling bei stadteigenen Unternehmungen“
43. Antwort auf die Interpellation 143, Monika Senn und Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion, vom 5. Dezember 2013: „Kürzungen der Schulgeldbeiträge aufgrund der ‚Zwangsferienwoche‘?“

Beratung der Traktanden

Traktandum 27.1, Traktandum 27.2, Traktandum 28, und Traktandum 30 werden infolge Zeitmangel auf die nächste Ratssitzung vom 20. Februar 2014 verschoben.

1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident Thomas Gmür begrüsst die Anwesenden zur 20. Sitzung des Grossen Stadtrates. Bevor die Sitzung eröffnet wird, möchte der Ratspräsident ein neues Ratsmitglied vereidigen. Er bittet Adrian Wassmer nach vorn und bittet den Rat, sich von den Sitzen zu erheben.

Vereidigung von Adrian Wassmer

Ratspräsident Thomas Gmür verliest die Eidesformel:

Adrian Wassmer, Sie schwören, die Rechte und Freiheiten des Volkes zu achten, die Verfassung und die Gesetze zu befolgen und die Pflichten Ihres Amtes gewissenhaft zu erfüllen.

Adrian Wassmer, bitte sprechen Sie mir mit den erhobenen Schwurfingern der rechten Hand folgenden Satz nach: „Das alles schwöre ich, so wahr mir Gott helfe.“

Adrian Wassmer: „Das alles schwöre ich, so wahr mir Gott helfe.“

Ratspräsident Thomas Gmür begrüsst Adrian Wassmer als neues Mitglied des Grossen Stadtrates und wünscht ihm viel Freude.

Entschuldigt für die heutige Sitzung ist Myriam Barsuglia. Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst ist abwesend bis 11 Uhr, Sozialdirektor Martin Merki ist abwesend von 11 bis 12 Uhr. Laura Grüter Bachmann ist abwesend von 14.00 bis 14.45 Uhr, Hugo P. Stadelmann ist abwesend ab 16.15 Uhr, Jules Gut ist abwesend ab 16.30 Uhr. Die Eingangsliste liegt bei der Ratsweibelin auf. Im Anschluss an die Ratssitzung findet um 17.30 Uhr die Verleihung der Luzerner Ehrennadel statt. Es wäre schön, wenn mehrere Ratsmitglieder auch anwesend sein könnten. Die nächste Ratssitzung am 20. Februar ist auf den Nachmittag angesetzt, es hängt davon ab, wie weit die Geschäfte heute behandelt werden können.

2. Wahl eines Mitgliedes in die Bildungskommission Nachfolge von Pirmin Müller

Ratspräsident Thomas Gmür: Als Nachfolger von Pirmin Müller schlägt die SVP-Fraktion Adrian Wassmer vor.

Der Rat wählt Adrian Wassmer als neues Mitglied der Bildungskommission.

3. Genehmigung Anstellung Leitung Finanzinspektorat

GPK-Präsidentin Luzia Vetterli: Herr Adrian Joller sitzt im Zuschauerraum, damit alle wissen, über wen hier geredet wird. Die GPK hat an der Sitzung vom 9. Januar 2014 Herrn Joller angehört; zuvor war eine Delegation der GPK bei der Auswahl des neuen Finanzinspektors beteiligt. Es war sinnvoll, dass die GPK schon so früh und optimal in den Auswahlprozess einbezogen wurde. Der Ausschuss bestand aus Katharina Hubacher, Daniel Furrer und Sonja Döbeli Stirnemann. Adrian

Joller, geb. 1973, ist Vater von zwei Kindern, ist dipl. Wirtschaftsprüfer und arbeitet zurzeit bei der Finanzkontrolle des Kantons. Bei der Anhörung in der GPK wurden ihm diverse Fragen gestellt, auch zur künftigen Zusammenarbeit mit der GPK. Die GPK war mit seinen Antworten sehr zufrieden. Sie empfiehlt dem Rat Adrian Joller zur Wahl als Leiter des Finanzinspektorats und wünscht ihm alle Gute.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Wahl von Adrian Joller als Leiter des Finanzinspektorats einstimmig zu.

Ratspräsident Thomas Gmür gratuliert Adrian Joller zur Wahl und wünscht ihm im neuen Amt viel Freude und Genugtuung.

Der Grosse Stadtrat von Luzern.

nach Kenntnisnahme vom StB 11 vom 8. Januar 2014 betreffend

Antrag auf Genehmigung der Anstellung als Finanzinspektor,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 29 Abs. 1 lit. c der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Die Anstellung von Adrian Joller als neuem Leiter des Finanzinspektorats auf den 1. Juni 2014 wird genehmigt.

4. Genehmigung der Protokolle 17 vom 14. November 2013, 18 vom 28. November 2013, und 19 vom 19. Dezember 2013

Die Protokolle werden in globo vom Rat einstimmig genehmigt.

5. Bericht und Antrag 25/2013 vom 30. Oktober 2013: Konzessionsverträge mit Energieversorgungsunternehmen

EINTRETEN

Kommissionspräsidentin Luzia Vetterli: Die GPK hat an ihrer Sitzung vom 9. Januar 2014 den B+A 25/2013 einstimmig zur Überarbeitung an den Stadtrat zurückgewiesen. Sie stellt dem Grossen Stadtrat den Antrag, diesen B+A ebenfalls an den Stadtrat zurückzuweisen. Die GPK hat es somit abgelehnt, den Vertrag mit der CKW zur Nutzung des öffentlichen Grundes für die Leitung

gen auf dem Gemeindegebiet Littau zu genehmigen. Der Vertrag wurde vom Verband Luzerner Gemeinden ausgehandelt. Diese Aushandlung war nach Meinung der GPK nicht optimal für die beteiligten Gemeinden. Dieser Vertrag ist zu einseitig zugunsten der CKW ausgefallen. Dies zeigt sich beispielsweise an der sehr langen Laufzeit von 25 Jahren. Eine solch lange Laufzeit rechtfertigt sich bei Verträgen höchstens, wenn beispielsweise der Konzessionsnehmer mit hohen Investitionen zu rechnen hat. Dies ist jedoch vorliegend nicht der Fall. Zudem nimmt man in der GPK an, dass sich der Strommarkt in der nächsten Zeit sehr rasch ändern wird. Auch hier erachtet die GPK eine lange Laufzeit von 25 Jahren als nicht optimal, weil man dann nicht auf die Veränderungen eingehen kann. Weiter sollen auch die Konzessionsgebühren gemäss diesem neuen Vertrag im Gegensatz zum derzeitigen Vertrag sinken, was von der GPK ebenfalls nicht befürwortet wird.

Die GPK würde es zudem sehr begrüßen, dass auch auf dem ehemaligen Gemeindegebiet Littau ein Konzessionsvertrag mit der ewl, anstatt mit der CKW, abgeschlossen werden könnte. Dies aus verschiedenen Gründen: Die ewl ist zum einen im Eigentum der Stadt, sodass allfällige Gewinne an die Stadt bzw. dann via Steuern an die Energiebezügerinnen und -bezüger zurückfliessen würden. Die ewl erfüllt zudem dank Investitionen in erneuerbare Energien die Klimastrategie der Stadt, während die CKW weiterhin hauptsächlich auf Atomstrom setzt. Es erscheint der GPK schlussendlich auch nicht wirklich länger sinnvoll, dass auf dem Gemeindegebiet zwei Anbieter für die Stadt Luzern tätig sind. Die GPK ist der Ansicht, dass die Konzession von der Stadt an den geeignetsten Anbieter vergeben werden soll, und dass die Stadt die Konditionen für den Vertragsabschluss selber aushandeln können müsste.

Falls der Grosse Stadtrat dem Entscheid der GPK folgt, wird der Stadtrat neue Verhandlungen mit der CKW, aber auch mit dem Kanton Luzern aufnehmen müssen. Mit der CKW wird zu klären sein, unter welchen Bedingungen sie einem Netzverkauf oder einem Netzabtausch mit der ewl zustimmen würde, oder ob allenfalls eine kürzere Vertragslaufzeit in Frage kommen würde. Mit dem Kanton muss über eine abweichende Gebietszuteilung der Stromnetze verhandelt werden, da diese in der Kompetenz des Kantons liegt. Der Kanton muss jedoch die Gemeinden vor der Zuteilung anhören. Das heisst nach Meinung der GPK, dass wichtige öffentliche Interessen der Gemeinden auch vom Kanton berücksichtigt werden müssen. Vorliegend drängt sich wirklich auf, dass man die Stromversorgung von der CKW auf die ewl überträgt.

Wenn der Grosse Stadtrat dem Antrag der GPK folgt und den B+A zur Überarbeitung an den Stadtrat zurückweist, verlängert sich der ursprüngliche alte Vertrag, der in vielen Punkten mangelhaft ist, automatisch um jeweils zwei Jahre. Es ist nicht so, dass dann überhaupt kein Vertrag mehr da ist. Denn der alte Vertrag entspricht nicht mehr der aktuellen Gesetzeslage und kann somit zu einigen Problemen führen.

Katharina Hubacher: Der vorgelegte B+A beinhaltet einen Vertrag, dem die Fraktion der Grünen und Jungen aus verschiedensten Gründen nicht zustimmen kann. Die Stadt Luzern hat einen eigenen Energielieferanten, die ewl, welche unsere Energie- und Klimapolitik mitträgt, mit verfolgt und auch umsetzt. Wenn jetzt für einen Teil der Stadt Luzern mit der CKW ein Vertrag eingegangen werden muss, dann müssen wir feststellen, dass in diesem Teil der Stadt Luzern unsere Energie- und Klimapolitik nicht umgesetzt werden kann. Wenn man nun diesen Vertrag noch für 25 Jahre abschliessen sollte, dann ist das aus Sicht der G/JG-Fraktion eine viel zu lange Zeit. Man geht etwas ein, das unseren politischen Vorstellungen von Energie überhaupt nicht entspricht. Wir wissen, dass die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden in diesem Bereich relativ gering

sind. Die eidgenössischen und kantonalen Gesetze regeln hier schon viel. Aber mit diesem Vertrag vergibt die Stadt noch die letzten Handlungsmöglichkeiten – und das für 25 Jahre! Das kann es nicht sein.

Die momentane Energieproduktion, die Energieversorgung und auch der Energiehandel sind im Fluss. Viele neue Abkommen in der Schweiz, aber auch mit dem Ausland, werden in nächster Zeit zustande kommen. Deshalb macht es einmal mehr keinen Sinn, dass man einen 25jährigen Vertrag abschliesst, mit einem Partner, bei dem man weiss, dass man schlussendlich keinen Einfluss hat. Wir wollen eine Energie- und Klimapolitik, welche für die ganze Stadt gilt. Wir wollen deshalb einen Vertrag, der für die ganze Stadt auch unseren politischen Vorstellungen mehrheitlich entspricht.

Die Stadt Luzern ist im Städteverband. Dieser Städteverband hat einen Leitfaden herausgegeben zur Vergabe von Sondernutzungskonzessionen für elektrische Verteilnetze. Die Sprechende möchte zwei Passagen aus diesem Leitfaden zitieren. Es steht, dass bestehende Verhältnisse aufgrund der Netzzuteilung bei Gemeinwesen durch den Kanton zu berücksichtigen sind, dass das aber nicht definitive Entscheide sein müssen. Der Leitfaden geht also davon aus, dass die Stadt Luzern sehr wohl eine Möglichkeit hat, zu verhandeln. Es steht auch, dass die Rechtsprechung akzeptiert, dass Umweltschutzaspekte in einen Behördenentscheid einfließen können und dass gewisse Produkte, welche umweltverträglicher sind, vorgezogen werden können. Aus diesen Gründen ist das für die G/JG-Fraktion klar: Die Stadt hat den Verhandlungsspielraum, dieser muss ausgenutzt werden. Deshalb wird die G/JG-Fraktion nicht auf den B+A eintreten und bittet den Stadtrat, noch einmal zu verhandeln mit der CKW, mit dem Kanton und mit der ewl. Damit wir einen Vertrag haben, der unserer Klima- und Energiepolitik entspricht. Wir stellen uns vor, dass die ewl das Verteilnetz im Abtausch oder im Kauf übernehmen kann. Sollte das tatsächlich schlussendlich nicht möglich sein, müsste es ein Vertrag sein, der viel kürzer ist, damit man bald einmal wieder in neue Verhandlungen gehen kann und man dann vielleicht diese Veränderungen bewirken kann, die uns wichtig sind.

Peter With: Der B+A des Stadtrates ist eigentlich gar nicht wirklich vom Stadtrat. Vielmehr ist es der Konzessionsvertrag zwischen dem Verband Luzerner Gemeinden und der CKW, so wie er allen anderen Gemeinden auch vorgelegt worden ist. Richtigerweise muss man aber sagen, es ist auch nicht wirklich der Vertrag vom Verband Luzerner Gemeinden. Es ist der Vertrag der CKW. Denn CKW hat hier massgeblich den Ton angegeben; beim Verband Luzerner Gemeinde haben sie sogar noch den Rechtsanwalt bezahlt. Für die Gemeinden, insbesondere auch für die Stadt Luzern, ist das wirklich ein schlechter Vertrag, der hier ausgehandelt wurde. Viele andere Gemeinden im Kanton Luzern haben das auch so gesehen und aus diesem Grund den Vertrag noch nicht unterschrieben, und werden ihn voraussichtlich auch nicht unterschreiben.

Gemäss der CKW gibt es keinen Verhandlungsspielraum – alle Gemeinden des Kantons Luzern müssen den Vertrag unterschreiben –, es gäbe keine Abänderungsmöglichkeiten mehr, weil für alle der gleiche Vertrag gelten müsse. Das kann die SVP-Fraktion so nicht akzeptieren. Die Stadt Luzern ist ein Verhandlungspartner wie jeder andere auch und hat darum sicher das Recht, da noch mit der CKW zu verhandeln und versuchen, zum eigenen Vorteil etwas herauszuholen. In diesem Vertrag hat es einige Punkte, welche die SVP so nicht akzeptieren kann und auch nicht in einen solchen Vertrag gehören. Eines davon haben wir schon gehört, das ist sicher die Vertragslaufzeit von 25 Jahren, welche „jenseits“ ist. Das bestätigen auch die Behörden, wie beispielswei-

se die WEKO. Man rechnet mit maximal fünf Jahren, die man unterschreiben sollte. Aber dass man Verträge für eine ganze Generation nur für die Benutzung eines Netzes unterschreibt, ist sicher nicht sinnvoll.

Was auch nicht sinnvoll ist, dass der Heimfall nicht geregelt ist. Das heisst, wenn der Vertrag irgendeinmal ausläuft, gehört das Netz der CKW. Und das, obwohl der Netznutzer mit seinen Gebühren das Netz eigentlich selber bezahlt. Das war schon immer so gewesen, und das kann es einfach nicht sein. Es kann nicht sein, dass der Nutzer – also wir Bürger – ein Netz bezahlen, und am Schluss gehört es einer privaten Firma. Das hätte man, wie in anderen Kantonen, auch anders regeln können, dass das Netz am Schluss der Laufzeit allenfalls den Gemeinden zufallen würde. Wir haben auch gar keinen Grund, den Vertrag jetzt sofort zu unterschreiben. Es besteht keine Eile, der bestehende, aktuelle Vertrag verlängert sich automatisch immer um zwei Jahre. Das heisst, einen vertragslosen Zustand gibt es nicht. Im Gegenteil: Für die Stadtluzerner insbesondere für die Strombezüger von der CKW könnte das noch einige Vorteile haben. So ist in Emmen im Moment eine Klage offen. Ein Industrieller hat geklagt gegen die Konzessionsgebühren und hat in erster Instanz Recht bekommen. Fakt ist aber, selbst wenn in einer weiteren Instanz das Urteil auch wieder bestätigt wird, hätte das grosse Auswirkungen. Das würde also bedeuten, dass auf Littauer Gebiet, welches vornehmlich von der CKW beliefert wird, allenfalls keine Konzessionsgebühren mehr anfallen würden, aber die CKW diese gleichwohl zurückerstatten müsste. Also ein Gewinn für die Littauer, respektive für diese CKW-Kunden.

Insbesondere ist es in der Stadt Luzern sowieso eine spezielle Situation, weil wir mit der ewl einen eigenen Stromversorger haben. Vor nicht allzu langer Zeit haben wir die Strategie der ewl gestützt mit einem Darlehen, und das müssen wir jetzt weiterziehen. Die ewl hat ihr Interesse am Netz in Littau-Reussbühl bekundet und möchte das gerne übernehmen. Nicht zuletzt, dass sie auch an mehr Endkunden herankommt und darum auch ihre weiteren Produkte, welche sie hat, besser vermarkten kann. Es macht sicher Sinn, dass wir jetzt dafür kämpfen, dass ewl das Netz bekommt und dass wir schauen, dass man mit der CKW eine Lösung findet. Es gäbe hier sicher auch Möglichkeiten eines Gegengeschäftes, indem sie zum Beispiel das Hochspannungsnetz auf Stadtluzerner Boden übernehmen würde, was auch für sie ein Gewinn bedeuten würde. Heute ist es leider so, dass sämtliche Gewinne, welche die CKW macht mit dem Strom auf Stadtluzerner Boden, eins zu eins in die Axpo fliessen, und damit in die Ostschweizer Kantone. Das ist schlecht für die Stadt Luzern. Würde das Netz der ewl gehören – wir wissen es –, dann würde natürlich der Gewinn, den die ewl macht, wieder zurück in die Stadtkasse fliessen und das wäre für uns alle ein Gewinn. Heute ist es halt so, dass eben zum Beispiel die Littauer und Reussbühler die Ostschweizer Kantone mitsubventionieren, anstatt die eigene Stadt. Das sollte einfach nicht sein.

Wenn wir dem Vertrag zustimmen würden, hätten wir 25 Jahre, eine ganze Generation lang, nichts mehr zu sagen. Das ist eine enorme Laufzeit, welche man so einfach nicht akzeptieren kann in der heutigen Zeit. Wir würden damit etwas zementieren, und wissen gar nicht richtig, was es ist. In diesem Vertrag hat es nämlich noch eine salvatorische Klausel, welche besagt, dass wenn es durch übergeordnetes Recht irgendwelche Änderungen gibt, dass der Vertrag trotzdem weiterhin gilt. Das kann bedeuten, wenn irgendwelche Sachen wegfallen oder dazukommen, welche zum Nachteil der Stadt Luzern sind, dass der Vertrag weiterhin eingehalten werden muss und nicht neu verhandelt werden kann. Das ist sicher falsch und das würde man mit einem eigenen ewl-Netz auch verhindern können.

Heute haben wir die einmalige Chance etwas zu verändern, das schon vor Jahrzehnten schief gelaufen ist. Denn bereits der bestehende Vertrag ist eigentlich ein schlechter Vertrag. Wir müssen schauen, dass wir jetzt einen Marschhalt einlegen und dass man mit der CKW Verhandlungen aufnehmen kann. Wir müssen dafür kämpfen, dass unsere ewl die Konzession bekommt. Aus diesem Grund beantragt die SVP Nichteintreten und Rückweisung zur Überarbeitung.

Simon Roth: Auch die SP/JUSO-Fraktion wird auf den vorliegenden B+A nicht eintreten. Kernstück dieses B+A ist ein Vertrag, zu dem man weder über den Inhalt, noch über Vertragspartner diskutieren konnte. Auch hat er mit 25 Jahren – man hat es bereits gehört – eine sehr lange Laufzeit. Diese Tatsache allein ist ärgerlich genug. Noch ärgerlicher ist, dass man mit der ewl eigentlich eine eigene Firma hätte, welche diese Leistung erbringen könnte, und vermutlich auch erbringen möchte. Angesichts der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung ist aber auch klar, dass der Spielraum des Stadtrates eher begrenzt ist. Mehr Möglichkeiten hätten vermutlich bestanden, wenn die Stadt als grösste Gemeinde im Kanton unmittelbar nach den Verhandlungen zwischen VLG und CKW über den Vertrag abgestimmt oder diskutiert hätte. Es ist anzunehmen, dass dann vielleicht zusätzliche Gemeinden dem Beispiel von Luzern gefolgt wären und so die CKW unter zusätzlichen Druck gesetzt hätten. Trotzdem ist die SP/JUSO-Fraktion der Meinung, dass auch heute noch Spielraum besteht für die Stadt Luzern. Insbesondere scheint uns, dass auch die CKW ein grosses Interesse an einem neuen Vertrag hat. Auch das hat man bereits gehört, es ist nicht klar, ob die CKW bis am Ende das Geld überhaupt noch einfordern kann, das sie der Stadt als Konzessionsgebühr schuldet. Deshalb fordert die SP/JUSO-Fraktion den Stadtrat auf, vor Abschluss des Vertrags, erstens noch einmal Verhandlungen mit der CKW aufzunehmen, und auch mit dem Kanton betreffend Kauf oder Abtausch des entsprechenden Netzes durch die ewl zu verhandeln. Zweitens, falls das zu nichts führt, eine Strategie zu entwickeln, wie der Stadtrat bei Ablauf des zu unterzeichnenden Vertrags seine Handlungsfreiheiten vergrössern kann, dass man nicht noch einmal in die gleiche Situation kommt. Drittens soll mit den anderen Gemeinden, welche den Vertrag bisher nicht unterzeichnet haben, Kontakt aufgenommen werden, um allenfalls eine gemeinsame Verhandlungsposition zu erreichen. Das Ziel müsste dort vor allem eine kürzere Vertragsdauer sein, damit in der Zwischenzeit auch neue Lösungen entwickelt werden können.

Wie gesagt, die SP/JUSO-Fraktion wird auf den vorliegenden B+A nicht eintreten und erwartet vom Stadtrat einen ergänzten B+A mit den vorher genannten Punkten.

Franziska Bitzi Staub: Wie die übrigen Fraktionen, wird auch die CVP das vorliegende Geschäft zurückweisen. Selten waren wir uns in der GPK so einig. Die Auslegeordnung haben wir von den Vorrednern schon gehört. Es beginnt schon mit dem Titel des B+A: „Konzessionsverträge mit Energieversorgungsunternehmen.“ Das wäre zwar das richtige Thema, ist aber ein Etikettenschwindel. Wenn man den B+A liest, sieht man, dass sich die Stadt nicht Gedanken darüber macht, wie sie die Versorgungssicherheit auf ihrem Gebiet sicherstellen will, sondern die CKW als bisherige Konzessionärin braucht einen neuen Vertrag – zu ihren Konditionen. Die CKW will gar nicht mit der Stadt verhandeln, sondern legt ihr einen Mustervertrag vor: „Vogel, friss oder stirb.“ Dabei wird in keiner Art und Weise auf die Situation der Stadt Rücksicht genommen. Im Gegensatz zu allen anderen Gemeinden im Kanton Luzern, hat die Stadt mit ewl nämlich ein eigenes Energieversorgungsunternehmen. Diesem geben wir mittels Eignerstrategie und Klimapolitik strenge Vorgaben, profitieren aber auch vom Erfolg mittels Dividende. Durch die Fusion mit

der Gemeinde Littau wurde nun das Stadtgebiet erweitert. Idealerweise würde ewl auch den neuen Stadtteil versorgen. Das wäre unsere bevorzugte Lösung. Die auslaufende Konzession mit der CKW gibt die Möglichkeit zur Prüfung dieser Option.

Was ist überhaupt die Konzession? „Die Konzession ist die Verleihung des Rechts zur Ausübung einer monopolisierten Tätigkeit oder zur Sondernutzung einer öffentlichen Sache.“ Mit der vorliegenden Verteilnetzkonzession erteilen die Gemeinden dem Netzbetreiber das Recht, ihren Grund (zum Beispiel Strassen, usw.) für die Errichtung eines Elektrizitätsverteilnetzes zu nutzen. Damit schliessen die Gemeinden andere Mitbewerber von der gleichen Tätigkeit, nämlich vom Bau und Betrieb eines Verteilnetzes, aus. Es liegt somit ein faktisches Monopol vor. Gemäss Binnenmarktgesetz, das seit 2006 in Kraft ist, müsste die Übertragung der Nutzung eines kommunalen Monopols auf Private auf dem Weg der Ausschreibung erfolgen. Im Jahr 2010 kam die WEKO auch zum Schluss, dass die Erneuerung der Verteilnetzkonzessionen einen ausschreibungspflichtigen Tatbestand darstellt. Der Bundesrat war dann anderer Ansicht. Zur Frage der Ausschreibung und allem darum, hat es umfangreiche rechtliche Abklärungen und Aufsätze gegeben, die heute nicht auch noch diskutiert werden sollen. Tatsache ist einfach, dass die Stadt mit der Konzession das Recht vergibt, ihren Boden für eine bestimmte Geschäftstätigkeit für eine befristete Zeit ausschliesslich zu nutzen. Für dieses Nutzungsrecht bezahlt ihr die Konzessionärin eine Entschädigung. Die Gemeinde müsste bestimmen können, für welche Zeitspanne sie dieses Recht vergeben will, und wann sie es wieder erneuern will. Der Preis für die Nutzung würde idealerweise mit Konkurrenzangeboten eruiert. Dabei überlegen sich die Anbieter, wie viel sie dank der Konzession und unter Berücksichtigung der Investitionen erwirtschaften können. Und dieses Geschäftsvolumen dürfte bei der momentanen Verlegung von Glasfasern und den neuen Angeboten von TV und Internet über die Stromleitungen nicht wenig sein.

Vorliegend ist es aber so, dass die CKW der Stadt eine Vertragsdauer von 25 Jahren und die Konzessionsentschädigung diktiert. Die Stadt hat keine Wahl. Geht man so mit einem Geschäftspartner um? Wir meinen: Nein. Wir erwarten von der CKW Verhandlungsbereitschaft, wenn sie weiterhin auf Stadtgebiet eine Verteilnetzkonzession erhalten will. Sicher ist vieles einfacher, wenn es keinen Wechsel des Konzessionärs gibt. Gerade im letzten Oktober hat das Zürcher Verwaltungsgericht im Zusammenhang mit einer Erdöl-Schürfkonzession entschieden, dass es keinen rechtlichen Anspruch des bestehenden Konzessionärs auf eine Konzessionsverlängerung gibt. Wohlverstanden: In jenem Fall ging es nur um eine Verlängerung von 5 Jahren, nicht um 25 Jahre! Es kann nicht sein, dass sich die Stadt in einer Zeit der grossen Veränderungen in der Energiebranche für die nächsten 25 Jahre, bis zur nächsten Generation, binden muss. Wir brauchen andere Konditionen oder ein Ausstiegsszenario. Konkret denken wir an einer kürzere Konzessionsdauer von 5 bis 7 Jahren und eine Ökologisierung des Standard-Stromangebots. Zudem erwarten wir im Fall einer Konzessionserneuerung mit der CKW ein klares Bekenntnis zum Standort Stadt Luzern.

Zusammengefasst wäre es der CVP am liebsten, dass ewl das ganze Stadtgebiet mit Strom versorgen könnte. Alternativ könnte auch eine freiwillige Ausschreibung geprüft werden. Das ist zwar nicht mehr Pflicht, aber immer noch möglich. Die CKW ist und bleibt auch ein möglicher Konzessionär; wir erwarten von ihr aber Verhandlungsbereitschaft.

In diesem Sinn weist die CVP-Fraktion den B+A zur Überarbeitung an den Stadtrat zurück.

Sonja Döbeli Stirnemann: Es ist heute fast ein Monolog hier im Rat. Wie Franziska Bitzi Staub schon gesagt hat, sind wir uns in der GPK noch nie so einig gewesen, wo ja fast alle Parteien aus-

ser der GLP, vertreten sind. Obwohl es in der GPK meistens sehr hitzig zu und her geht, waren wir zu diesem Geschäft eine Seele.

Es geht um einen Vertrag, es geht um 25 Jahre, es geht um etwas sehr Komplexes. In diesem B+A gibt es keine Auslegung. Der B+A besteht nur aus dem Vertrag, welchen der VLG ausgehandelt hat. Das mag für die Luzerner Gemeinden vielleicht gut sein. Aber die Stadt Luzern hat eine Alternative: Wir haben einen eigenen Stromlieferanten, einen eigenen Betrieb. Deshalb ist in der FDP-Fraktion die Frage aufgekommen, weshalb man keine Ausschreibung gemacht hat. Warum hat man nichts geprüft? Man hat keine Vor- und Nachteile im B+A über solche Sachen gelesen. Es ist in diesem B+A eigentlich gar nichts beantwortet. Deshalb schliesst sich die FDP-Fraktion allen anderen an.

Wir geben den B+A zurück an den Stadtrat zur Überarbeitung, bitten den Stadtrat, die wirklich kürzere Laufzeit herzubringen; es gibt keinen Grund für eine 25jährige Vertragsdauer. Es gibt keine Grossinvestitionen, welche über eine lange Dauer abgeschrieben werden müssen und eine lange Laufzeit auch begründen würden. Wir bitten den Stadtrat, entscheidungsoffen in die Verhandlungen zu gehen. Vielleicht mit einer öffentlichen Ausschreibung dieses Gebiets, oder halt noch einmal zu verhandeln. Die FDP sagt nicht, dass es unbedingt ewl sein muss. Wir wollen einfach das Beste für die Stadt Luzern. In diesem Sinn weist die FDP-Fraktion den B+A auch zurück.

András Özvegyi: Die Grünliberale Fraktion steht hinter der Energiestrategie des Bundes und ist sehr gespannt, was dazu in den nächsten Jahren geht. Die GLP steht aber auch zur Energie- und Klimapolitik der Stadt Luzern – und zum beschlossenen Atomausstieg.

Jetzt geht es um einen neuen Konzessionsvertrag mit der CKW, das heisst, um die Regelung der Entschädigung, das Netz im Boden zu haben und zu nutzen – vor allem im Stadtteil Littau. Wir schauen auch hin, mit wem man Verträge abschliessen will, wir schauen auch, wie flexibel und bereit der Partner ist, auf neue Herausforderungen einzugehen. Das vorliegende Vertragsangebot – man hat es gehört – besteht aus einer langen Vertragsdauer von 25 Jahren. Es ist vom Gemeindeverband Luzern ausgearbeitet worden und ist für alle Gemeinden gleich. Ohne ins Detail zu gehen, passt uns diese starre Vertragsvorlage nicht. Wenn man einer Firma ein Netz schon für die nächsten 25 Jahre im Monopol überlässt, so wäre es aus unserer Sicht zwingend, dass eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen würde. Darin wäre beispielsweise geregelt, dass der Anteil erneuerbarer Energien im Versorgungsgebiet um einen fixen Prozentsatz erhöht werden muss.

Die Stadt, wie auch der Kanton, schliessen mit allen ihren Leistungserbringern Leistungsvereinbarungen ab. Warum ausgerechnet ein schwer profitabler, privater Grosskonzern, für die nächsten 25 Jahre ein Monopol zugesprochen erhalten soll, dafür aber keine Leistungsvereinbarung eingehen muss, verstehen wir nicht. Gute Verträge sind immer ein Geben und Nehmen auf gleicher Augenhöhe. Bei diesem Vertrag haben wir eher den Eindruck, es ist ein Geben – ohne dass wir etwas dafür erhalten. Dies sagt, dass die GLP-Fraktion sich auch hinter die Haltung der GPK stellt und auch gegen ein Eintreten ist.

Stadtpräsident Stefan Roth: Der Stadtrat ist einigermaßen erstaunt über die kritischen Voten und die ablehnende Haltung. Der B+A wurde bewusst erst heute zur Behandlung vorgelegt. Und zwar deshalb, weil wir verschiedene stromrelevante Themen auf Bundes-, Kantons- und Stadtebene abgewartet haben. Zudem ist nicht zu vergessen, dass wir eigentlich hier im Rat über den Konzessionsvertrag diskutieren können, weil dannzumal – vor der Fusion – der Gemeinderat

Littau mit dem Stadtrat vereinbart hat, dass diesen Vertrag nicht mehr der alte Gemeinderat von Littau unterzeichnen wird. Mit Inkraftsetzung des Stromversorgungsgesetzes auf den 1. Januar 2009 wurde der Konzessionsvertrag mit der CKW aus dem Jahr 1994 zum Teil nichtig. Die Berechnung der Konzessionsgebühr muss jetzt auf der Netznutzungsgebühr basieren. Der alte Konzessionsvertrag hat noch Strom und Netz berücksichtigt, was die Höhe des Konzessionsbetrages anbetrifft. Die heutige Handhabung bei den Konzessionsgebühren durch die CKW ist so, dass für die Haushaltskunden die Regelungen des alten Vertrags angewendet werden. Es wird also der Energieteil für die Bezüger auf CKW-Gebiet berechnet. Bei den marktberechtigten Grosskunden wird die Netznutzungsgebühr berücksichtigt, und zwar mit dem tieferen Ansatz des alten, bisher gültigen Vertrags. Die CKW behandelt also ihre Kunden ungleich und verhält sich somit weder vertragskonform noch gemäss dem Stromversorgungsgesetz. Der Weg, der bis heute praktiziert wird, ist aber der Weg des geringsten finanziellen Risikos, solange der alte Vertrag Gültigkeit hat. Der neue Konzessionsvertrag, den der Stadtrat erarbeitet hat wie er jetzt vorliegt, und der bereits in 64 Gemeinden des Kantons Luzern gilt, hält die bundesgesetzlichen Vorschriften ein. Das im Unterschied zum aktuellen Vertrag. Er bringt eine Rechtssicherheit für alle Beteiligten; deshalb der heutige Bericht und Antrag.

Kurz zu den wichtigsten Voten: Es wurde gesagt, dass die Vertragsdauer von 25 Jahren im Blick auf die heute nicht voraussehbaren Entwicklungen auf dem Energiesektor zu lang sei. Das ist so. Andererseits darf man nicht vergessen, dass auch die Investitionen in die Verteilnetze langfristig sind, was einerseits die Planung des Netzes, als auch die Rentabilisierung des Netzes betrifft. Der Stadtrat hat mit der CKW über eine Kürzung der Vertragsdauer selbstverständlich diskutiert. Die CKW stellt sich auf den Standpunkt, dass das nicht verhandelbar ist, weil sonst ein Präjudiz gegenüber den anderen Gemeinden geschaffen würde, welche bisher den Vertrag unterzeichnet haben.

Der Sprechende hat noch einen zweiten Einwand herausgespürt, das sei die unflexible Haltung der CKW gegenüber der Stadt, die mit der ewl einen eigenen Stromversorger besitzt, welcher das ganze Stadtgebiet mit Strom versorgen möchte. Dazu müsste ewl das Versorgungsgebiet der CKW im Stadtteil Reussbühl-Littau für die Zuteilung übernehmen. Gesagt wurde bereits, dass für die Zuteilung der Versorgungsgebiete nicht die Stadt zuständig ist, sondern gemäss Bundesrecht der Kanton. Der Kanton kann zwar Gebietsveränderungen verfügen, was aber die Zustimmung der beiden privatrechtlich organisierten Gesellschaften CKW und ewl bedingt. Das sieht die CKW nicht, weil damit ein eigentlich günstiges Netz im urbanen Raum abgegeben werden müsste und die CKW dann die ökonomisch unrentableren Gebiete auf der Luzerner Landschaft hätte. Das ist also auch eine gewisse Frage der Solidarisierung.

Bleibt noch das Argument, das der Sprechende vor allem auch in der GPK herausgespürt hat, dass nach Vertragsablauf die Netze im Eigentum der CKW verbleiben. Diese Regelung kennt bereits der alte Konzessionsvertrag. Er wird vom Verständnis abgeleitet, dass für Stromnetze eine Gebühr entrichtet wird, welche die Nutzung entschädigt, nicht aber ein Abzahlungsvertrag ist, der zu Eigentum führt. Der guten Ordnung halber möchte der Sprechende folgenden Hinweis machen: Wenn wir keinen gültigen Vertrag haben, der Rechtssicherheit gibt, haben wir einerseits ein prozessuales Restrisiko, auf der anderen Seite aber allfällige Prozesskosten, wenn wir das durchsetzen möchten. Auch wurde erwähnt, dass der Stadtrat keinen Verhandlungserfolg

erzielt habe. Selbstverständlich hat ewl einen Verhandlungserfolg gehabt mit der CKW. In Kriens konnte ewl gemeinsam mit der CKW ein Unterwerk erstellen, was ewl ungefähr 10 Mio. Franken Synergiegewinn gebracht hat. Dann ist auch das Kleinwasserkraftwerk Rümli am Entstehen. Dort hat der Kanton festgelegt, dass die CKW mit 60 Prozent beteiligt ist, ewl mit 40 Prozent. Auch das ist ein Punkt, welcher aus diesen Verhandlungen entstanden ist. Betonen möchte der Sprechende, dass die CKW volkswirtschaftlich gesehen einer der bedeutendsten Arbeitgeber im Stadtteil Reussbühl ist und insgesamt auch einer der bedeutendsten Steuerzahler.

Aufgrund dieser gemachten Äusserungen bittet der Stadtrat nach wie vor um Zustimmung zu dem Bericht und Antrag. Sollte der B+A abgelehnt werden, sollte es ein Nichteintreten oder eine Rückweisung geben, erwartet das Parlament nach den gemachten Voten Folgendes vom Stadtrat: Die Stadt soll aus einer Position der Stärke heraus mit der CKW die Vertragsbedingungen neu verhandeln. Wie der Sprechende verstanden hat, steht im Vordergrund eine Verkürzung der Vertragsdauer. Der Stadtrat nimmt diese Forderung entgegen, wenn es zu einer Rückweisung kommt und wird diese Verhandlungen wieder aufnehmen. Herausgehört wurde auch, dass man als zweites Anliegen mit dem Kanton Gespräche führen soll und über die Zuteilung der gesamten städtischen Versorgungsgebiete an ewl verhandelt werden soll.

Luzia Vetterli: Stadtpräsident Stefan Roth hat quasi von zwei Aufträgen geredet. So wie die Sprechende in der GPK verstanden hat, wäre die Reihenfolge dieser Aufträge eher umgekehrt. Man will in erster Linie, dass man noch einmal prüft, wem man jetzt die Konzession zu welchen Bedingungen gibt. Da war auch klar, dass man ewl eigentlich bevorzugen würde, aus verschiedenen Gründen. Erst wenn dann das Anliegen tatsächlich scheitern sollte, zum Beispiel beim Kanton. Die Sprechende kann zwar nicht verstehen, dass der Kanton bei dieser Zuteilung bleiben sollte, obwohl das die Gemeinde nicht will. Erst dann kann man mit der CKW noch einmal verhandeln über eine kürzere Laufzeit. Das wäre die zweite Eventualvariante, welche die GPK allerdings weniger gut finden würde.

Ratspräsident Thomas Gmür: Es liegt ein Rückweisungsantrag zur Überarbeitung der GPK vor.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Rückweisungsantrag der GPK einstimmig zu.

6. Bericht und Antrag 28/2013 vom 11. Dezember 2013: Bebauungsplan B 139 Kantonsspital

EINTRETEN

Kommissionspräsident Reto Kessler: Die Baukommission hat an der Sitzung am 9. Januar 2014 über den Bericht und Antrag 28/2013 befunden. Im vorliegenden B+A geht es um eine Ergänzung des Bebauungsplans B 139. Als Folge der raschen Entwicklung des Kantonsspitals stösst das LUKS immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Der Baubereich B soll daher mit einem provisorischen Betriebsgebäude erweitert werden. Die Baukommission erachtet das als ein relativ unproblematisches Geschäft und sieht die Notwendigkeit des provisorischen Erweiterungsbaus. In

der stadtinternen Vernehmlassung, in der öffentlichen Auflage des Projekts und in der Vorprüfung durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) sind keine Einwände und Einsprachen eingegangen. Hinterfragt hat aber die Baukommission trotzdem, ob bei einer 50'000 Kubikmeter-Bebauungsfläche ein Provisorium auch wirklich das Richtige sein soll. Doch der Bedarf und die Evaluation unter fünf verschiedenen Projekten haben die Baukommission überzeugt, dass das der richtige Weg ist, den man gehen muss.

Trotzdem gab es auch noch einige Diskussionen, und zwar bei der Planungssicherheit. Ist es doch erst zwei Jahre seither, dass der Bebauungsplan B 139 aufgelegt wurde und schlussendlich die Frage eines Erweiterungsbaus nicht erwähnt worden ist. Die Planungssicherheit gibt natürlich auch Anlass, in die Zukunft zu schauen, da ja in diesem Bereich sicher auch noch weitere Ergänzungen passieren könnten. Im Weiteren hat die Baukommission auch über den Standort und über das Energiekonzept in diesem Provisorium beraten. Ein Punkt war auch die ganze Waldrodung, welche im Bebauungsplan herausgestrichen wurde, und in einem separaten Verfahren beurteilt werden soll.

Insofern kam die Baukommission zum Schluss, dass der B+A sehr gut ist, und dass das Ganze auch Sinn macht. Somit sind auch keine Protokollbemerkungen zu diesem B+A eingegangen. Die Baukommission ist auf den B+A 28/2013 eingetreten mit 9 : 0 : 0 Stimmen. In der Abstimmung wurde er mit 9 : 0 : 0 Stimmen angenommen.

Roger Sonderegger: Für die CVP-Fraktion ist das ein relativ unproblematisches Geschäft. Sie ist mit dem Vorschlag des Stadtrates einverstanden. Baukommissionspräsident Reto Kessler hat es angesprochen: Der einzige Punkt, der ein Runzeln in die Stirne legt, ist das Volumen. Der Sprechende hat kurz gerechnet: Der Ratssaal ist ungefähr 500 Kubikmeter gross, für alle, die nicht jeden Tag bauen. Dieser Saal hätte also hundertmal Platz in diesem Gebäude. Das wären umgerechnet etwa 150 Wohnungen. Also reden wir von einem gigantischen Volumen. Dann stellt sich tatsächlich die Frage: Soll man das einfach provisorisch hinstellen? Es ist das Betriebsgebäude für Notfallaufnahmen. Man redet von einer relativ aufwendigen Logistik, von Erdbebensicherheit und anderen Thematiken. Aber das ist nicht die Zuständigkeit des Parlaments, das ist die Zuständigkeit der Spitalleitung. Darum bleibt die Frage bei einer Frage. Die CVP-Fraktion stimmt der Änderung, wie sie geplant ist, zu. Auch der Prozess wie er gelaufen ist – man hat mehrere Varianten geprüft – stimmt für die CVP. Wie von Reto Kessler gehört, haben die Vernehmlassung und die Vorprüfung keine Beanstandungen gegeben. Es gibt für das Stadtparlament keinen Grund, heute nicht für diesen B+A zu sein.

Marcel Budmiger: Schon wieder dürfen wir über einen Bebauungsplan vom Kantonsspital reden. Das Kantonsspital arbeitet, wohl dank der Auslagerung und dank sehr flexiblen Strukturen, jetzt auch so effizient, dass schon bald nach der Genehmigung des geltenden Bebauungsplans durch den Regierungsrat gemerkt wurde, dass eine weitere Änderung des Bebauungsplans nötig ist. Parallelen zu städtischen Auslagerungsplänen können aber natürlich keine gezogen werden. Man kann im B+A lesen, dass die vorliegende Bebauungsplanänderung für das Kantonsspital überlebensnotwendig ist. Und weil das Überleben des Kantonsspitals wohl auch das Überleben von nicht wenigen Luzernerinnen und Luzernern sichern wird, tritt die SP/JUSO-Fraktion auf die Vorlage ein und wird ihr zustimmen. Zu hoffen ist aber, dass es während dem Umbau nicht noch zu weiteren Überraschungen kommt, welche eine weitere Notfallübung notwendig machen.

Rieska Dommann: Im Kapitel 2 im B+A lesen wir, die Lage sei akut und die Räumlichkeiten müssten dringend zusammengelegt werden. Auch aus personeller Sicht sei eine Zusammenlegung unerlässlich. Aufgrund der hohen Dringlichkeit suche die Direktion mit grosser Intensität nach zeitnahen Übergangslösungen. Für das LUKS handle es sich um einen überlebenswichtigen Zwischenschritt. Wir sollten also keine Zeit mit langen Reden verlieren und den B+A rasch beschliessen. Die FDP-Fraktion ist dazu bereit.

Jules Gut: Die Fraktion der GLP anerkennt die zentrale Stellung des Kantonsspitals als grösste Arbeitgeberin auf dem Platz Luzern. Wie Roger Sonderegger angetönt hat, glauben wir auch nicht, dass es ein Provisorium ist, wir nennen es deshalb Providurium. Aber trotzdem bleibt es unbestritten. Auch für die GLP hat das ganze Projekt einen fahlen Beigeschmack. Aus unserer Perspektive – das wurde auch schon angesprochen – ist es die „Hüü- und Hott-Planung“ des nun mehr oder weniger selbstständigen Luzerner Spitals. Wir hoffen, dass zumindest bei den kommenden grossen Um- und Ausbauten die klare Linie, oder die heute noch vermisste klare Linie, besser erkennbar sein wird. Wir wissen, es werden rund 500 Millionen investiert, aber niemand weiss genau, was dort überhaupt passiert. Da hoffen wir, dass wir frühzeitig und gut informiert werden und dass die nun vorliegende Providurium-Lösung eine einmalige Feuerwehrrübung bleibt. Die GLP-Fraktion tritt ein und stimmt dem B+A zu.

Urs Zimmermann: Die Notwendigkeit für die Änderung des Bebauungsplans ist gegeben. Städtebaulich ist es absolut verträglich und schlussendlich handelt es sich um ein Provisorium. Aber ein Provisorium, das gemäss dem B+A ein überlebensnotwendiger Schritt für das Kantonsspital ist. Aus diesem Grund wird die SVP-Fraktion auf den B+A eintreten und ihm auch zustimmen.

Korintha Bärtsch: Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen tritt auf den B+A zu und wird ihm zustimmen. Wie Jules Gut schon erwähnt hat, sind auch wir der Meinung – angesichts dessen, dass in den nächsten Jahren für die Stadt Luzern nicht nur das Provisorium beim Kantonsspital, sondern viel mehr ansteht –, dass die Stadtverwaltung die Planung und auch die Neubauten und Sanierungen beim Kantonsspital begleitet. Nicht, dass solche Sachen, wie sie hier passiert sind, und kurz nach einer Bebauungsplanänderung wieder eine neue folgt, sondern dass man einfach näher dran ist.

Baudirektorin Manuela Jost: Der Stadtrat dankt für die unproblematische und positive Aufnahme dieses B+A. Auch hier herrscht im umgekehrten Sinn eine Einigkeit. Das ist ein wichtiges Signal für das LUKS, damit die nächsten Schritte auch wirklich in Angriff genommen werden können. Es war auch für den Stadtrat nicht optimal, dass nach dieser kurzen Zeit der ursprünglichen Revision des Bebauungsplans schon wieder ein neues Anliegen gekommen ist. Aber die Notwendigkeit, und vor allem auch die Realisierbarkeit, haben den Stadtrat überzeugt, dass man hier effektiv nicht viel Zeit verlieren sollte und vorwärtsmachen soll.

DETAIL

Aus dem Rat gibt es keine Fragen oder Bemerkungen.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem B+A 28/2013 mit 45 : 0 : 0 zu.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 28 vom 11. Dezember 2013 betreffend

Bebauungsplan B 139 Kantonsspital

Änderung B 139-A,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 17 Abs. 1, § 63 Abs. 1, § 69 und § 71 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern vom 7. März 1989 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. 1. Die Änderung des Bebauungsplans B 139 Kantonsspital wird beschlossen.
2. Der Beschluss gemäss Ziffer I.1 tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

7. Bericht und Antrag 26/2013 vom 6. November 2013: Gesamterneuerung Hirschmatt

EINTRETEN

Kommissionspräsident Reto Kessler: In diesem B+A geht es um die Kanalisationserneuerung und Erneuerungen der Werkleitungen, integriert mit einer Quartieraufwertung, Verkehrsmassnahmen, mit Reduktion von Parkplätzen und Erhöhung der Sicherheit im Bereich des Strassenverkehrs.

Aus der Sicht der Baukommission ist der B+A sehr umfangreich und ausführlich als Gesamtkonzept erstellt worden. Es ist der Stadtverwaltung und dem Stadtrat gelungen, alle Massnahmen in ein Paket zu schnüren: Also einmal die Strassen aufzubrechen, einmal die Strassen zu sperren und die Arbeiten so schnell wie möglich auszuführen und alles zu sanieren. Dadurch wird die Baulärmbelastung im Zusammenhang mit der intensiven Bauweise – morgen früh bis abends spät, inklusive Samstagsarbeiten – terminlich stark reduziert. Dieses Vorgehen wird von der Baukommission begrüsst, natürlich mit der Berücksichtigung der Bevölkerung bei den Bauarbeiten. Die Notwendigkeit des B+A zu diesen Sanierungsarbeiten ist für die Baukommission unbestritten. Positiv gewertet wurde auch, dass die Quartieraufwertung aufgenommen wird. Wenn man schon aufreisst, soll man diese Sachen auch gerade integrieren. Und wahrscheinlich ist es ja auch

ein Schritt in die Zukunft, für die nächsten Generationen. Als sehr positiv werden auch der Einbezug der Bevölkerung und die Orientierung der Öffentlichkeit wahrgenommen. Es wurde noch nie so intensiv mit der Bevölkerung zusammengearbeitet, was sich im Endeffekt auch im Produkt des B+A gut widerspiegelt. Trotzdem gaben viele Punkte zu diskutieren. Während fast vier Stunden hat die Baukommission die Themen miteinander besprochen und geschaut, wo Problematiken sind, und was für Sachen auf uns zukommen werden. Themen wie zum Beispiel die Verkehrssicherheit, insbesondere die Aufhebung von Fussgängerstreifen, wurden intensiv diskutiert. Auch wenn es gesetzmässig vorgegeben ist, dass in einer 30er-Zone die Fussgängerstreifen weg müssen, macht das im menschlichen Gedanken nicht immer ganz Sinn und man fragt sich, ob die Sicherheit dadurch wirklich verbessert wird. Die Aufhebung von Parkplätzen gab sehr viel zu diskutieren. Natürlich, man kann immer sehr viel verstecken hinter dem Deckmantel der Sicherheit. An gewissen Orten macht es sicherlich Sinn, an gewissen Orten – da sind wir überzeugt – hätte es vielleicht auch vernünftige Lösungen gegeben. Aber ein Grossteil der Baukommission befürwortet denn auch die Reduktion dieser Parkplätze.

Baulärmbelastung am Morgen und Abend war ebenfalls ein Thema, das intensiv diskutiert wurde. Es kann doch nicht sein, dass am Morgen um sechs Uhr der Bagger und der Presslufthammer schon voll durchbaggert. Ein Thema, das auch angeschaut wurde, war die behindertengerechte Bauweise. Dort ging es vorwiegend nicht um die Sache, sondern um das Verständnis. Werden die Randsteine überall, auf der ganzen Länge herabgesetzt, oder ist es nur bei den Übergängen? Darüber bekam die Baukommission sehr ausführliche und klärende Antworten. Zum Einbezug der Wirtschaft, der Ladenbesitzer, der Restaurants und Hotels war für einen Teil der Baukommission im B+A fast zu wenig ersichtlich, welche Massnahmen gemacht wurden, um diese abzuholen. Aber auch diese Fragen wurden geklärt. Es wurde versichert, dass man diese Anspruchsgruppen auch entsprechend integriert hat.

Ganz zum Schluss hat die Baukommission natürlich über die Finanzierung und die Kosten diskutiert. Einige Protokollbemerkungen wurden gestellt, zum Teil wieder zurückgezogen und werden eventuell im Rat neu gestellt. Bei den Protokollbemerkungen werden wir im Detail dazu Stellung nehmen.

Die Baukommission ist auf den gesamten B+A eingetreten mit 9 : 0 : 0 Stimmen.

Ziff. I. 1. wurde mit 7 : 1 : 1 angenommen. Ziff. I. 2 wurde mit 8 : 1 : 0 angenommen.

Ziff. I. 3 wurde mit 8 : 1 : 0 angenommen. Ziff. II wurde mit 6 : 0 : 3 angenommen.

Urs Zimmermann: Die Erneuerungen der Werkleitungen im Hirschmattquartier sind unbestritten und können nicht weiter hinausgezögert werden. Eine Verzögerung würde nicht nur die Versorgungssicherheit gefährden, sondern auch Folgen für die Umwelt haben und könnte teure Sofortmassnahmen nach sich ziehen. In Bezug auf die Gesamtplanung wird jedoch der Leitsatz Wirtschaft in der Zielsetzung nicht erwähnt. Ob das angesiedelte Gewerbe betreffend Parkplätze genügend berücksichtigt wurde, wagen wir zu bezweifeln. Unter Führung der Stadt Luzern eine intensive und kurze Bauweise zu verfolgen, finden wir trotz Belastungen für Anwohner, für das Gewerbe und für die Verkehrsführung vertretbar, wenn nicht sogar als die einzig realistische Variante. Vorbildlich sind sicher die Kommunikation und der Einbezug der Direktbetroffenen bezüglich Baustellenorganisation.

In diesem B+A wird man jedoch den Verdacht nicht los, dass die Werkleitungssanierung als Deckmantel für Pseudo-Aufwertungen und rigorosen Parkplatzabbau missbraucht wird. Zudem wird zu wenig transparent aufgeführt, wie viele Kosten effektiv für die Aufwertung geplant sind. Wie viel Luxus ist hier eingeplant? Wären andere, günstigere Varianten, auch möglich gewesen? Natürlich ist es sinnvoll, in diesem Zusammenhang den gesetzlichen Auftrag des Behindertengerechten Bauens in dieses Projekt mit einzubeziehen und die Randsteine tiefer zu setzen. Dies müsste sowieso bis 2024 gemacht werden.

Durch eine Neuordnung von flächendeckenden Längsparkplätzen fallen nun 76 Parkplätze weg. Das hat natürlich auch finanzielle Folgen, nämlich Mindereinnahmen in der Stadtkasse von 250'000 bis 450'000 Franken. Mit der geplanten Kompensation von 30 bis 35 Plätzen im Parkhaus Hirzenmatt entfallen letztlich im Quartier rund 41 bis 46 der begehrten Parkplätze. Ob diese Kompensationsmassnahme im Parkhaus Hirzenmatt aber wirklich zustande kommt, steht noch in den Sternen. Aus diesem Grund wird die SVP-Fraktion diesbezüglich eine Protokollbemerkung aus der Baukommission unterstützen. Ein derartiger Abbau ist nicht nur ärgerlich und mühsam für die Anwohner, sondern auch Gift für das lokal angesiedelte Gewerbe. Für die SVP ist diese Reduktion in diesem Umfang nicht akzeptabel! Es gilt einfach noch zu bedenken: Wir haben in letzter Zeit eine Reduktion von 33 Parkplätzen an der Bahnhofstrasse beschlossen, 42 Parkplätze entfallen im Parkhaus Frohburg, und jetzt noch 46 im Hirschmattquartier. Was folgt als nächstes? In einem Postulat haben wir vergebens gefordert, dass ein Projekt ausgearbeitet wird, das keine solch grosse Reduktion zur Folge hat. Der Vorwand, die Unfallgefahr zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist schlicht und einfach nicht gegeben. Die Unfallzahlen haben sich von 2009 bis 2012 auf 10 Unfälle reduziert. Dies entspricht einer Reduktion von 75 Prozent. Auch die Anzahl der Velounfälle ist im Vergleich zur gesamten Stadt in diesem Quartier sehr gering. Also, nach realistischer Betrachtung kann auf die Aufhebung von Schrägparkplätzen in diesem Ausmass verzichtet werden. Dort, wo eine echte Unfallgefahr effektiv besteht, sind selbstverständlich entsprechende Massnahmen zu treffen. Der Sprechende spricht hier jedoch von einigen Kreuzungen. Eine viel grössere Unfallgefahr sieht die SVP Fraktion bei den Velorouten, welche im Gegenverkehr geführt werden sollen. Da möchten wir unsere grössten Bedenken anbringen. Mehrfach wird im B+A auch das Reglement über die nachhaltige städtische Mobilität zitiert. Dort drin steht nirgends, dass im Falle von Sanierungen Parkplätze reduziert werden müssen. Wieso machen wir es dann eigentlich?

Die Kosten für das Gesamtprojekt belaufen auf rund 23 Millionen Franken. Eine darin enthaltene Reserve von 15 Prozent erachten wir als grosszügig. Aber das Geld ist sicher notwendig. Wir hoffen aber, dass nicht alles gebraucht wird. Wir sind der Meinung, dass ein sporadisches Reporting an die Baukommission über diesen Budgetposten sinnvoll ist und auch erfolgen muss. Sollte es sich abzeichnen, dass nicht die gesamte Summe benötigt wird, ist diese umgehend frei zu geben. Es ist zu hoffen, dass nicht die gesamten Reserven wirklich ausgeschöpft werden müssen. Die SVP-Fraktion wird auf den B+A eintreten, kann ihm aber in dem Umfang, wie er jetzt vorliegt, nicht zustimmen.

Roger Sonderegger: Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für den sorgfältig ausgearbeiteten B+A. Er liest sich gut, obwohl das Projekt komplex ist, und das ist doch ein gewisses Verdienst. Mehr als der B+A freut die CVP das Projekt. Es ist ein Projekt, das ganzheitlich geplant wurde. Wir reden heute über eine stadträumliche Aufwertung und nicht über ein Kanal- und Kabel-Projekt und das ist sehr erfreulich, dass das der Stadtrat so in die Hände genommen hat. Nicht

vergessen möchte die CVP – Urs Zimmermann hat es schon erwähnt –, die Leute, welche in diesem Quartier wohnen und arbeiten. Sie werden es nicht lustig haben in dieser Bauzeit. Es wird von Morgen früh bis spätabends gebaut. Aber die CVP-Fraktion denkt auch, dass es die beste und verträglichste Variante ist, sowohl für die Anwohner, als auch für das Gewerbe. Klar ist, dass mit der Sanierung der Werkleitungen nicht mehr gewartet werden kann. Aber wichtig ist, dass man jetzt in diesem gesamtheitlichen Projekt die Chance gepackt hat und eine gute Projektqualität vorgespurt werden konnte. Warum ist diese Projektqualität in den Augen der CVP gut? Erstens, weil die Bauaktivitäten koordiniert erfolgen. Das heisst, die Strassen werden nachher während zehn Jahren nicht mehr aufgerissen – so ist das Ziel. Das heisst, man hat Synergien im Baubetrieb, kürzere Baustellen und tiefere Kosten. Die Qualität ist auch gut, weil mit der intensiven Bauweise eine Variante gewählt wurde, die innovativ ist. Die Baukommission konnte sich davon überzeugen, dass man in der Verwaltung die richtigen Leute bereit hat, welche dieses dann auch durchführen können. Es gibt keine Träumerei, sondern es gibt eine gute Bauerei. Die Qualität ist gut, weil die Planung des Stadtraumes dem „State of the art“ entspricht. Die Verbindungen für Fussgänger werden besser, die Durchlässigkeit des Quartiers wird besser, der Zugang wird besser. Die Qualität steigt insbesondere für den Aufenthalt, was in den Augen des Sprechenden fast der wichtigste Punkt ist. Das Wohlbefinden und der Komfort der Fussgänger vor Ort werden besser. Was bedeutet das? Es kommen mehr Leute, sie bleiben länger, die Portemonnaie-Dichte steigt und wir haben potenziell mehr Leute im Quartier, welche Geld ausgeben. Die Projektqualität ist aber auch gut, weil die Projektkommunikation vorbildlich gelaufen ist. Die Anwohner und das Gewerbe sind einbezogen worden und man muss nicht mit zehn verschiedenen Leuten reden, welche am Bau beteiligt sind, es gibt nur einen Ansprechpartner. Und genau so müsste es eigentlich sein. Insgesamt haben wir es also mit einem Vorzeigeprojekt zu tun, welches aus der Not eine Tugend macht und dem Quartier den urbanen Charakter zurückgibt, welcher in der Gründerzeit und im Gründerplan vorgesehen war. Der Sprechende glaubt, Heinrich Meili-Wapf hätte seine wahre Freude an diesem Projekt.

Selbstverständlich hat auch die CVP einige Punkte, mit denen sie nicht einverstanden ist. Insbesondere fehlt eine Aussage zum Gewerbe während der Bauzeit. Das Gewerbe wird unter diesen Baustellen sicherlich zu leiden haben. Das kann niemand wegdiskutieren. Uns fehlt aber auch ein Monitoring-Konzept. Es wäre eine einzigartige Chance, zu schauen, ob sich die Sicherheit verbessert. Stürzt der Umsatz nach der Bauzeit in den ansässigen Geschäften wirklich ab? Wie ist es für die Anwohner, wenn wir in einem anderen Quartier in der Zukunft wieder intensiv bauen wollen? Was kann hier verbessert werden? Auch die CVP hat gesehen, dass die Reserven gross sind, oder sogar sehr gross sind und setzt sich dann für die Protokollbemerkung ein, welche die Baukommission überwiesen hat, die ein regelmässiges Monitoring verlangt.

Bereits im Vorfeld gaben einige Punkte zu reden, insbesondere die öffentlichen Parkplätze und die Anzahl der Bäume, welche in diesem Quartier neu gepflanzt werden sollen. Die CVP wird im Detail zu beiden Fällen noch differenziert Stellung nehmen. Zu den Parkplätzen im Moment Folgendes: Die CVP ist einverstanden und dankbar dafür, dass nicht 85, wie ursprünglich angedacht, sondern nur 46 Parkplätze wegfallen sollen. Einverstanden ist die CVP auch mit der geplanten Kompensation im Parkhaus Hirzenmatt. Insbesondere ist die CVP mit der Strategie einverstanden, dass die Parkierung wenn möglich unterirdisch passieren soll. Die CVP-Fraktion wünscht sich kürzere Parkzeiten in der Neustadt, damit die Hirschmatt in Zukunft nicht das Parkhaus für die Altstadt bleibt, sondern, dass kurze Parkzeiten hohe Umsätze in den Geschäften ermöglichen.

Die CVP tritt auf den vorliegenden B+A ein, stimmt dem Kredit überzeugt zu und möchte auch das Postulat 96 abschreiben.

Korintha Bärtsch: Rückblickend war es dannzumal völlig richtig, die Werkleitungssanierungen zu stoppen, nochmal einen Schritt zurückzumachen und sie einem Gesamtprojekt zuzuführen. Heute liegt ein koordiniertes Gesamtprojekt vor. Das finden die Grünen und Jungen Grünen gut. Das Gesamtprojekt nützt Synergien: Nebst den Werkleitungssanierungen wird auch der öffentliche Raum aufgewertet und die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velos, kann gesteigert werden. Die G/JG-Fraktion sieht darin einen Mehrwert gegenüber heute und begrüsst dieses Projekt. Aus Sicht der Grünen und Jungen Grünen hätte man aber durchaus noch mutiger sein können und an bestimmten Orten noch entscheidender eingreifen können. Zum Beispiel hätten wir eine stärker verkehrsberuhigte Hirschmattstrasse gesehen, oder auch Begegnungszonen in den Seitenstrassen. Begegnungszonen, welche den Platz der Bevölkerung wieder zurückgeben. Das sei aber wegen der Parkplätze nicht möglich, weil es in einer Begegnungszone keine Parkplätze haben darf.

Die vorliegende Vorlage ist also ein Kompromiss. Die einen möchten weniger Parkplätze, die anderen wollen mehr. Der Stadtrat hat eine Zwischenvariante gewählt; die Grünen und Jungen Grünen akzeptieren sie. Wir verstehen nicht, dass wegen der 46 Parkplätze – das sind 0,9 Prozent aller öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt – die Aufwertung des öffentlichen Raumes gefährdet werden muss. Das Quartier ist immer noch zugänglich, die Zufahrten sind gewährleistet und es sind immer noch 1'700 Parkplätze im Quartier vorhanden, davon 400 öffentliche. Wenn man schaut, ist die Fussgängerzone in der Altstadt eine der attraktivsten in der Stadt Luzern. Da werden die höchsten Mieten verlangt, auch für das Gewerbe. Deshalb können sich das nur noch Modeketten und Uhrengeschäfte leisten. Da ist die Sprechende froh, dass es in der Neustadt noch Parkplätze hat. Dass es eben nicht derart attraktiv ist, und noch ein verschiedenartigstes Unternehmertum und unterschiedliche Geschäfte im Hirschmattquartier gibt. Wenn man nun auf alle diese Parkplätze nicht verzichten wollte und sie alle behalten wollte, müsste man sich wirklich fragen, ob man die hohe Summe für die kosmetische Aufwertung wirklich in die Hand nehmen will.

Wir, die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen, wollen aber diese Aufwertung und deshalb treten wir auf den B+A 26/2013 ein und stimmen ihm auch zu.

Nico van der Heiden: Die SP/JUSO-Fraktion dankt dem Stadtrat für dieses wunderbare Projekt. Wir haben Freude an den Ideen und wir sind mit dem vorgeschlagenen Vorgehen sehr einverstanden. Das was uns vorliegt – es wurde bereits erwähnt –, ist eine einmalige Chance für ein ganzes Quartier. Aufreissen muss man die Strassen sowieso und für einen relativ bescheidenen Aufpreis können wir jetzt ein ganzes Quartier aufwerten. Ein Quartier, das notabene bereits heute zu den attraktiveren in der Stadt Luzern gehört. Der Preis insgesamt ist nicht bescheiden, dessen sind wir uns bewusst, aber er ist es absolut wert. Der öffentliche Raum wird behindertengerecht, er wird behaglicher, er wird weniger verkehrsdominiert und trotzdem, vielleicht leider aus unserer Sicht: Die grosse Anzahl oberirdischer Parkplätze wird grösstmehrheitlich erhalten bleiben.

Fakt ist, dass es bei diesem Projekt nicht um einen Parkplatzabbau geht, sondern um eine Quartieraufwertung. Die politische und mediale Diskussion am Anfang – vor der Lancierung dieses Projekts – hat sich ja sehr stark auf die Parkplätze fokussiert. Das scheint uns diesem Projekt nicht

angemessen. Dem Sprechenden kommt es ein wenig so vor, als hätten wir damals das KKL bekämpfen müssen, nur weil es rundherum nicht genügend Veloabstellplätze gibt. So wie sich jetzt die Diskussion wieder einmal so stark auf die Parkplätze fokussiert. Dass bei einem Quartieraufwertungsprojekt Parkplätze wegfallen können, allenfalls sogar müssen, das ist für uns unbestritten. Wenn man Quartieraufwertungen in anderen Schweizer Städten oder im Ausland anschaut, dann ist es immer ein Abbau von oberirdischen Parkplätzen, der zur Attraktivität beiträgt. Dem Sprechenden ist kein Quartieraufwertungsprojekt mit zusätzlichen oberirdischen Parkplätzen bekannt. Was allenfalls gemacht wird, ist eine teilweise Kompensation von oberirdischen Parkplätzen durch unterirdische Parkplätze in Parkhäusern, was auch zu einer höheren Aufenthalts- und Lebensqualität führen kann.

Es ist auch kein Geheimnis, dass für unsere Fraktion im Verkehrsbereich deutlich mehr denkbar gewesen wäre als das, was jetzt hier im B+A drin ist. Eine autofreie Neustadt darf man nicht andenken, es wird auch weiterhin Quartierstrassen geben, welche als Schleichweg von den Automobilisten missbraucht werden können, das Verkehrsregime wird nicht geändert. Es wird weiterhin einzelne Einbahnstrassen geben, welche für den Veloverkehr nicht freigegeben sind. Trotzdem, was in diesem B+A vorgeschlagen wird – Korintha Bärtsch hat es gesagt –, ist ein klassischer Kompromiss, das sollte man zur Kenntnis nehmen; die SP/JUSO-Fraktion trägt diesen Kompromiss mit.

Ein Kompromiss ist nämlich auch die vorgeschlagene intensive Bauweise im 2-Schicht-Betrieb. Es ist ganz klar ein Kompromiss zugunsten der Gewerbetreibenden, welche so weniger Umsatzeinbussen zu befürchten haben. Es ist nicht unbedingt ein Kompromiss zugunsten der Anwohnerinnen und Anwohner, welche kurz aber heftig, sehr intensive Lärmimmissionen über sich ergehen lassen müssen und während einigen Monaten vielleicht etwas wenig Schlaf haben werden. Aber auch diesen Kompromiss tragen wir mit und wir bedanken uns beim Stadtrat, dass er bei diesem Projekt auf vorbildliche Art und Weise den Einbezug der Bevölkerung und des Gewerbes früh und auch offensiv gesucht hat.

So freuen wir uns schon heute auf ein noch neueres Neustadtquartier. Die SP/JUSO-Fraktion tritt auf den B+A ein, stimmt den Krediten unter Römisch I, und der Abschreibung des Postulats 96 unter Römisch II zu.

Rieska Dommann: Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat und den Mitarbeitenden der Verwaltung für den vorliegenden, sehr interessanten B+A. Es wird klar ersichtlich, wie die Stadt plant, die dringend notwendigen Sanierungsarbeiten an den Werkleitungen durchzuführen und welche weiteren Massnahmen in diesem Zusammenhang umgesetzt werden sollen.

Das nun geplante Vorgehen scheint der FDP-Fraktion richtig zu sein. Allerdings kann man bekanntlich das Fell des Bären nicht waschen, ohne dass es nass wird, und genau so kann man keine Werkleitungen ersetzen, ohne dass es Baustellen gibt, die den Verkehr behindern und Lärm verursachen. Mit der geplanten intensiven Bauweise wird das Quartier massiv, dafür nur kurz belastet. Wir sind sehr neugierig, wie die Reaktionen der Betroffenen ausfallen werden. Auf jeden Fall kann man attestieren, dass die Stadt Luzern alles versucht, die Immissionen gering zu halten und die Betroffenen sehr umfassend und sehr früh informiert hat.

Der B+A Gesamterneuerung Hirschmatt hat schon früh zum Teil heftige Reaktionen ausgelöst, was zeigt, dass es sich um ein sehr wichtiges Geschäft handelt, das halt im öffentlichen Raum stattfindet und breit diskutiert wird. Auch innerhalb der FDP-Fraktion wurde das Geschäft kont-

rovers besprochen. Generell begrüsst die Fraktion den gesamtheitlichen Ansatz des Projekts. Die notwendigen Sanierungsarbeiten eröffnen neue Möglichkeiten, die man jetzt erkennen muss und jetzt auch umsetzen muss.

Die Ziele des Projekts (Werkleitungserneuerung, stadträumliche Aufwertung, Behindertengerechtigkeit, Verbesserung der Sicherheit, intensive Bautätigkeit) sind im Grundsatz unbestritten. Allerdings fehlt uns, wie schon bei der Gesamtplanung, der Aspekt der Wirtschaft. Keines der Ziele nimmt Bezug zum Leitsatz Wirtschaft. Die stadträumliche Aufwertung wird von einem Teil der FDP-Fraktion, auch unter dem Eindruck der sehr angespannten Finanzen, als nicht vordringlich oder gar als unnötig betrachtet. Bei den geplanten Verbesserungen für die Velofahrenden – Stichwort Gegenverkehr – bestehen teilweise Sicherheitsbedenken.

Die vorgesehenen Massnahmen leiten sich aus den Zielen ab. Entsprechend fehlen leider auch hier konkrete Massnahmen zum Bereich Wirtschaft. Was wir in diesem B+A sehr vermissen, ist eine bessere Transparenz bei den Kosten. Wir hätten uns gewünscht, dass zum Beispiel die Massnahmen im Bereich der stadträumlichen Aufwertung in den Kosten transparenter dargestellt würden und man beispielsweise wie beim B+A Familiengartenstrategie, Optionen für eine einfachere Ausführung dargestellt hätte. Einzelne Informationen haben wir aus der Behandlung in der Baukommission erhalten. Gestützt darauf wird die FDP-Fraktion im Rahmen der Detailberatung eine Protokollbemerkung beantragen.

Dass dem Projekt rund 80 Parkplätze zum Opfer fallen, ist für die FDP-Fraktion mehr als nur eine Bagatelle. Die vorhandenen Parkplätze sind für das Quartier wichtig und wir wollen grundsätzlich nicht auf diese Parkplätze verzichten. Soweit der Parkplatzabbau aus Sicherheitsgründen wirklich notwendig ist, opponiert selbstverständlich auch die FDP-Fraktion nicht. Für uns entsteht aber der Eindruck, dass das Sicherheitsargument sehr grosszügig angewendet wurde, mit dem Ziel, möglichst viele Parkplätze abzubauen – und nicht möglichst wenige. Es gibt aber aus unserer Sicht keinen Grund, mehr Parkplätze abzubauen, als unbedingt notwendig. Die angestrebte Kompensation im Parkhaus Hirzenmatt erachten wir als sehr erfreulich und hoffen, dass sie dann auch tatsächlich zustande kommt. Trotzdem werden schlussendlich für die Kundinnen und Kunden 46 Parkplätze weniger zur Verfügung stehen. Aus unserer Sicht kann diese Zahl noch weiter reduziert werden; im Detail werden wir entsprechende Protokollbemerkungen beantragen, beziehungsweise dieselben unterstützen.

Die FDP-Fraktion tritt auf den B+A ein. Ob sie ihm zustimmen wird, ist im Moment noch offen.

Jules Gut: Die Fraktion der Grünliberalen dankt für die Ausarbeitung des vorliegenden Bericht und Antrags. Sie ist mit dem vorgeschlagenen Weg des Stadtrates und mit den Massnahmen im B+A einverstanden. Ebenfalls begrüssen wir den moderaten Abbau von einigen wenigen oberirdischen Parkplätzen, und als Kompensationsmassnahme die ausgearbeiteten städtebaulichen und verkehrsplanerischen Aufwertungsmassnahmen. Aus Sicht der GLP ist das vorliegende Projekt ein „Geben und Nehmen“. Einige wenige Parkplätze werden oberirdisch abgebaut, dafür wird das Quartier flächendeckend mit einer attraktiven Gestaltung und mit mehr Aufenthaltsqualität aufgewertet. Das alleine kostet 7,5 Millionen – 7,5 Millionen gegen 46 Parkplätze. Es werden 3 km Randsteine versetzt und eine Fläche, welche der Fläche von vier Fussballfeldern entspricht, wird neu chaussiert.

Unsere Fraktion ist sich bewusst, dass dem Neustadtquartier mit der Kleinladenstruktur eine offene, herausfordernde Zukunft bevorsteht. Insbesondere der Online-Handel wird aus unserer Sicht in den kommenden Jahren seine Spuren auch im Quartier deutlich hinterlassen. Es ist eine

Herausforderung für die ansässigen KMU oder Kleinstgewerbler. Auch wenn es für die Stadt Luzern viel Geld ist – allein 7,5 Mio. Franken für die Oberflächengestaltung –, sind wir der Ansicht, dass eine integrale Aufwertung des Quartiers zusammen mit der Sanierung der Abwasserleitungen sinnvoll und richtig ist. Es ist eine eigentliche win-win-Situation. Aber, wir sind dezidiert der Ansicht, dass der Bogen nicht überspannt werden soll. Ist doch das Neustadtquartier selber ein Quartier mit dem höchsten Anteil autofreier Haushalte in unserer Stadt. Die Stadt selber hat sich eine nachhaltige Mobilitätsstrategie gegeben, welche dem Langsamverkehr Priorität einräumt. Wir haben eine Energie- und Klimastrategie, welche vom Umstieg auf den öffentlichen Verkehr redet. Der Kanton hat sich die 2000-Watt-Gesellschaft vorgegeben usw., usw. Können wir da jetzt so tun, als müssten wir nicht auch endlich handeln? Vor diesem Hintergrund ist uns die Planung von einem moderaten Abbau von einigen wenigen Parkplätzen richtig. Im Wissen, dass die Anzahl Parkplätze nicht einmal einen signifikanten Zusammenhang mit dem Umsatz der angrenzenden Geschäfte hat, sind wir mit dieser ausgewogenen Lösung sehr einverstanden. Nebenbei ist zu erwähnen, dass vorgestern im Kantonsrat von der CVP-Fraktion die ökologische Motorfahrzeugsteuer mit der Begründung abgelehnt wurde, dass man besser echte Massnahmen umsetzen würde. Laut Zeitung möchte man eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens fördern. Wir freuen uns deshalb heute auf eine tatkräftige Unterstützung unserer CVP-Fraktion. So ganz glücklich sind wir jedoch mit dieser Planung auch nicht in allen Punkten. Aus Sicht der Grünliberalen wäre es problemlos möglich, im ganzen Quartier Tempo 20 einzuführen, Begegnungszonen umzusetzen und auch auf der Hirschmattstrasse Tempo 30 einzuführen, zumal sie ja sogar unsere eigene Strasse ist.

Ein Lob verdienen die Projektverantwortlichen für die Kommunikation, die stattgefunden hat und weiterhin am Laufen ist. Das Vorgehen kommt gemäss den Rückmeldungen aus dem Quartier gut an. Auch die Diskussionen über eine mögliche Mehrwertabschöpfung für die zusätzliche Nutzung der Abstellplätze im Parkhaus Hirzenmatt, welche am Laufen sind, finden wir richtig und gut.

Das vorliegende Projekt kostet – wie gesagt – 7,5 Millionen für Strassen und Wege. Die GLP-Fraktion hat aber auch Bedenken, dass der Durchschnittsbürger nach dem Umbau nicht wirklich einen signifikanten Unterschied – oder eben einen Mehrwert – zum heutigen Zustand feststellen kann. Uns fehlt das innovative Element. Auch aus unserer Sicht hätte man durchaus mutiger sein können in der Umgestaltung. Aber wir sind uns bewusst, dass politisch wohl nicht mehr möglich ist, und doch sind wir etwas ernüchtert und auch ein bisschen enttäuscht über das vorliegende Projekt. Teilweise stimmt für unsere Fraktion das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen für gewisse einzelne Elemente innerhalb des Projektes nicht. Zum Beispiel zum Versetzen von Randsteinen (3 Kilometer) um einen, oder zwei Meter, und im Vergleich zu den auflaufenden Kosten sind wir doch sehr kritisch eingestellt. Insbesondere wenn man den Unterschied von vorher und nachher fast mit der Lupe suchen muss. Wir hoffen einfach, dass der Eindruck jetzt etwas täuscht und wir dann bei der Einweihung des neuen Quartiers doch auch froh sein können, und etwas Gutes sehen können.

Wir sind in der GLP-Fraktion aber auch der Meinung, dass 33 Bäume für das Hirschmattquartier ausreichend sind. Die GLP-Fraktion wird auf den B+A eintreten und dem Kredit über 7,5 Millionen für Strassen und Wege dann zustimmen, wenn auch tatsächlich ein moderater Abbau von Parkplätzen beschlossen wird.

UVS-Direktor Adrian Borgula möchte sich vorerst bedanken für die weitgehend positive Aufnahme. Auch für die lobenden Worte für die Art des Bericht und Antrags, für die gesamtheitliche Darstellung, die man hier verfolgt hat. Danken möchte er auch für die Rückmeldungen, dass die Kommunikation und der Einbezug der Betroffenen gut gelaufen sind. Es ist uns wichtig, dass wir eine umfassend instand gestellte Strasseninfrastruktur bekommen und dabei die Synergieeffekte genutzt werden können. Es ist eine Gesamterneuerung – unter dem Boden und über dem Boden. Wir haben mit ewl, Swisscom und upc-Cablecom starke Partner in diesem Projekt. Wir werden die Verkehrssicherheit erhöhen, Unfallschwerpunkte werden abgebaut. Wir werden für den Fuss- und Veloverkehr Verbesserungen erreichen. Das Reglement fordert ein sicheres und durchgängiges Fuss- und Veloverkehrsnetz. Wir werden die Behindertengerechtigkeit soweit es wirklich möglich ist, anstreben. Eine kleine Differenz im Bereich der Menschen mit Sehbehinderung besteht noch. Wie das gelöst werden soll, kann man noch nicht definitiv sagen, aber das wird gelöst werden. Wir wissen, dass wir jetzt eine Oberflächengestaltung auf eine lange Frist (50–80 Jahre), mit einer hohen Nutzungsflexibilität erstellen. Der Sprechende kann die Hoffnung von Jules Gut unterstreichen. Der Eindruck, den er jetzt hat, der täuscht. Die Umgestaltung wird man merken. Das wird erlebbar sein, sehr gut erlebbar sein. Auch wenn es jetzt auf den ersten Blick als relativ moderat daherkommt. In diesem Sinne kann der Sprechende sagen, dass das Projekt ein Kompromiss ist zwischen verschiedensten Anliegen, die man aufgenommen hat. Das merkt man jetzt auch im Parlament. Die einen möchten da etwas mehr, die einen dort etwas weniger. Der Stadtrat geht auf einem guten Weg, der ganz offensichtlich auch vom Quartier und vom Quartierverein unterstützt wird. Es ist ein innovativer Ansatz für Luzern. Es gibt eine intensive Bauweise, es ist ein kombiniertes Projekt. Wir haben bewusst sehr viel Einbezug der Bevölkerung und pflegen eine umfassende Kommunikation. Mit diesem Projekt können obendrein noch Kosten vermeiden werden. Reduziert werden kann auch die Belastung der Gewerbetreibenden, der Anwohnerinnen und Anwohner im Quartier, all derer, die im Quartier arbeiten. Aber die Baustelle hat Immissionen – das wurde auch erwähnt. Ein solches Projekt kann man nicht realisieren, ohne dass man es merkt.

Für den Sprechenden ist es wirklich eine Riesenchance für eine Aufwertung. Das gibt eine weitere Entwicklung im – vermutlich – urbansten Gebiet der Zentralschweiz. Vorneweg: Zu einigen Argumenten, welche in der Eintretensdebatte gefallen sind, zu den Protokollbemerkungen über die Parkplatzfrage wird sicher noch in der Detailberatung diskutiert. Von der SVP und von der FDP wurde gesagt, dass die Wirtschaft zu wenig berücksichtigt worden sei. Im Text im B+A muss der Sprechende der Kritik Recht geben. Das wurde tatsächlich zu wenig berücksichtigt. Aber wie auch richtig festgestellt wurde, die Wirtschaft, das Gewerbe wurde wirklich gut und früh einbezogen. Man hat versucht, ihre Anliegen einzubeziehen. Es ist sichergestellt, dass zu jeder Zeit jedes Geschäft erschlossen wird für An- und Weglieferung. Jedes Geschäft und auch jeder Hauseingang ist auf dem Fussweg immer zugänglich. Das wird sicher für eine kurze Zeit bei diesen Geschäften Einbussen geben, das ist nicht zu vermeiden. Die intensive Bauweise ist ja auch eine Antwort auf die Anliegen aus dem Quartier, auf die Kritik von 2007 und 2008. Durch die kurze Bauweise wird versucht, die Einschränkungen möglichst gering zu halten.

Dass man jetzt unter dem Deckmantel der Verkehrssicherheit einen rigorosen Parkplatzabbau suche, wie das Urs Zimmermann gesagt hat, und dass es nur darum ginge, Parkplätze abzubauen, kann der Sprechende so nicht teilen. Das zeigt sich ja auch im Umgang und in der Diskussion mit den Vorstössen, welche hier im Parlament diskutiert wurden. Wir sagen bewusst: Es ist nicht

nur die Verkehrssicherheit, gewisse Parkplätze fallen auch weg aus gestalterischen Gründen. Aber die Verkehrssicherheit ist zuvorderst; wir haben die Unfallzahlen und Unfallbilder ausgiebig und gut analysiert.

Erwähnt wurde auch, dass das Reglement keinen Auftrag gebe, Parkplätze abzubauen. Das ist richtig. Aber im Reglement für die nachhaltige städtische Mobilität steht, dass die Parkplatzzahl das Verkehrsaufkommen steuert. Wenn der Stadtrat den Auftrag hat, das Verkehrsaufkommen des MIV zu plafonieren auf dem Stand 2010, spielen natürlich Parkplätze durchaus eine Rolle. Als letzten Punkt möchte der Sprechende noch vorausschicken, dass man in einem B+A mit einem derart ausführlichen und guten Planungsprozess eigentlich nicht am Schluss Optionen aufzeigen will, wie das Rieska Dommann gefordert hat. Sondern man möchte sagen, das ist der Weg, den der Stadtrat und natürlich die Verwaltung, welche die riesige Arbeit im Hintergrund leistet, so gehen wollen. Am Schluss möchten wir mit einem B+A ins Parlament kommen und aufzeigen, dass es die Kompromisslösung ist mit einer breiten Entgegennahme aller Anliegen. Wenn das Parlament korrigieren will, kann es das entweder im vorneherein, indem es mit Vorstössen verschiedene Varianten zur Vorbereitung oder zur Abstimmung verlangt. Aber das Parlament ist natürlich immer frei, jetzt in den B+A einzugreifen. Wir glauben aber, dass es richtig ist, dass eine klare Auslegeordnung gemacht wurde, dass der Stadtrat ein Projekt vorlegt, hinter dem er mit Überzeugung stehen kann. Der Sprechende hofft, dass das Parlament diesem Projekt auch mit grosser Mehrheit zustimmen kann.

Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass der Rat auf den B+A eingetreten ist.

DETAIL

Kapitel 6.6 Baumrodung und Baumpflanzungen

Rieska Dommann stellt namens der FDP-Fraktion folgende Protokollbemerkung:

Die Anzahl der Neupflanzungen ist auf 37 Bäume zu reduzieren.

Wir haben in der Baukommission gelernt, wie teuer ein neuer Baum ist. Insgesamt ist vorgesehen, 50 Bäume zu pflanzen, was Kosten von über 500'000 Franken verursacht. Wir sind ja dauernd am Sparen in der Stadt Luzern, und auch in diesem Rat. Wir diskutieren regelmässig auch über Beträge von deutlich weniger als 100'000 Franken. Wir fragen uns deshalb, ob es nicht vertretbar ist, auf ein paar Bäume zu verzichten (wir verzichten ja auch auf andere Sachen). Mindestens im vorderen Bereich der Sempacherstrasse sehen wir nicht ein, wieso dort unbedingt neue Bäume gepflanzt werden müssen, wo es doch schon so viele hat. Auch die beiden Ulmen im Vögeligärtli sind möglicherweise „nice to have“, aber nicht zwingend notwendig. Der Sprechende beantragt deshalb namens der FDP-Fraktion, dass 13 Bäume weniger gepflanzt werden. Damit könnten wir auf einen Schlag 150'000 Franken (!) sparen, und das Quartier bekommt immer noch vier Bäume mehr als heute.

Markus Mächler meldet sich für einen Teil – ein nicht unwesentlicher Teil der CVP-Fraktion –, welcher diese Protokollbemerkung unterstützen wird. Rieska Dommann hat es gesagt, unserer Stadtkasse geht es schlecht, wir sparen überall. Auch wenn der Herr Finanzdirektor und seine En-

tourage immer wieder Wege aufzeigen, wie wir mit unserem Geld auskommen sollen, laufen wir immer wieder in Überraschungen und Hiobsbotschaften hinein. Eine Position kostet mehr, an einem anderen Ort kommt weniger rein. Deswegen haben wir natürlich diesen B+A auch nach Einsparpotenzial untersucht und hier zeigt sich tatsächlich eines. Das Grünkonzept der Hirschmattplanung leidet mit dieser Protokollbemerkung, sollte sie dann überwiesen werden, nicht wirklich. Dazu kann man auch noch sagen, dass diese Pflanzungen, wenn wir sie jetzt nicht machen, nicht für die Ewigkeit verhindert wären. Die wären später, falls es der Stadtkasse dann wieder einmal besser ginge, mit Leichtigkeit nachzurüsten. Das sind die Gründe, weswegen wir zum Teil diese Protokollbemerkung unterstützen können.

Jules Gut: Wie bereits im Eintreten erwähnt, wird die GLP-Fraktion diese Protokollbemerkung unterstützen, aber aus einem ganz anderen Grund. Aus unserer Sicht ist das Kostenargument nicht wirklich ein Argument. Aber wir sind ja die Stadt Luzern, und die Stadt Luzern ist – wie Jules Gut denkt – ja sehr grün. Jedes Mal, wenn er zum Beispiel beim Kleintheater aus dem Bus steigt und mit dem Kinderwagen in die (...) Bäume läuft, muss er einfach sagen: Bäume sind gut, Bäume sind recht, aber irgendwo hat es Grenzen. Vor dem Coop muss man jetzt die Bäume wieder fällen, weil es zu viele hat. Bäume sind schon gut, Bäume sind recht, aber 37 Bäume würden auch genügen. Wenn man zum Teil an der Hirschmattstrasse schaut, sind die Bäume genau unter der Aufhängung der Strassenbeleuchtung oder bei den VBL-Masten gepflanzt, wo man genau weiss, dass diese Bäume in drei, vier Jahren wieder sterben und man sie wieder ersetzen muss.

Katharina Hubacher: Die beste Zeit, Bäume zu pflanzen, wäre vor 20 Jahren gewesen, die zweitbeste ist heute. Wenn man jetzt weiss, dass wir in der Neustadt ein Stadtquartier haben, wo sehr wenig Grünfläche ist – ausser dem Vögeligärtli ist nichts, und auch zu diesem müssen wir Sorge tragen und dafür kämpfen –, dann ist die angedachte Baumpflanzung sicher richtig. Die Sprechende ist überzeugt und traut dem Bauamt zu, dass man die richtigen Bäume an die richtigen Orte pflanzt. Daher unterstützen die Grünen und Jungen Grünen diese Protokollbemerkung sicher nicht. Zum Kostenargument erwähnt die Sprechende: Wenn die Liegenschaftssteuer jetzt bekämpft wird, welche der Stadtkasse Gelder wegnimmt, und gleichzeitig gesagt wird, es müsse gespart werden und deshalb dürfe man keine Bäume pflanzen, dann geht das für die Sprechende absolut nicht mehr auf. Wenn wir schon zu unserem Geld Sorge tragen müssen, müssen wir nicht noch dort abbauen, wo man es noch einnehmen könnte.

Roger Sonderegger zu Jules Gut: Er hat auch keine Freude, wenn er mit dem Kinderwagen aus dem Bus aussteigt und ein Baum im Weg steht, aber man muss ihn halt am richtigen Ort hinstellen. In der Stadt Luzern hat es 3'630 Strassenbäume, jetzt reden wir über 13 mehr oder weniger. Der Sprechende möchte darauf aufmerksam machen, dass das im „Grundrauschen“ der Baumpflege und der Baumkosten ist, was jetzt gerade debattiert wird. Er glaubt nicht, dass das den Braten kaputt macht, ob man nun diese Bäume annimmt oder nicht. Aber wenn wir sie haben, dann haben wir sie – für zehn Jahre, vielleicht für 100 Jahre. Sie kosten in der Investition 150'000 Franken und jedes Jahr 1'500 Franken für die Pflege. Das müsste doch drin liegen.

Nico van der Heiden hat keine Kinder, aber er mag Bäume. Ob das einen Zusammenhang damit hat, weiss er nicht. Bis jetzt ist er davon ausgegangen, dass das zwei unabhängige Haltungen sind. Nico van der Heiden möchte darauf hinweisen, dass das Kostenargument ganz schwach ist.

Denn, an einigen Orten, wo jetzt neue Bäume gesetzt werden, haben wir jetzt schon Rabatten, Hecken, welche auch jetzt schon gepflegt werden müssen. Der Sprechende ist sich nicht so sicher, ob eine Baumpflege wirklich günstiger ist, als die Pflege einer Hecke oder einer Rabatte. Insofern greift das Kostenargument nicht. Zu viele Bäume, wie Jules Gut meint, hat es in der Neustadt nicht. Diesen subjektiven Eindruck hat der Sprechende nicht. Zudem möchte er festhalten, dass die Protokollbemerkung in der Baukommission nicht gestellt wurde und der SP/JUSO-Fraktion vorgängig der heutigen Sitzung nicht zur Kenntnis gebracht worden ist.

Rieska Dommann reagiert auf das Votum von Nico van der Heiden, dass die Kostenargumente nicht halten. Der Sprechende hat nicht argumentiert mit dem Unterhalt und mit der Pflege, sondern mit den Investitionskosten. Vom Unterhalt hat er nichts gesagt, die Investitionen sind 150'000 Franken. Wir diskutieren im Rat über deutlich geringere Beträge, ob wir sie uns leisten können oder nicht. Dass die Protokollbemerkung in der Baukommission nicht gestellt wurde, ist richtig. Der Sprechende hat dannzumal noch nicht gewusst, was ein Baum überhaupt kostet. Wir mussten zuerst die entsprechende Auskunft bekommen. Das sind genau solche Sachen, welche man gerne im B+A schon gehabt hätte.

UVS-Direktor Adrian Borgula bittet das Parlament dringend, die Protokollbemerkung abzulehnen. Und zwar sind wir hier im wahrscheinlich urbansten Bereich der Zentralschweiz. Als das Quartier gebaut wurde, waren die Strassen durchwegs mit Alleebäumen begleitet, dazwischen waren Kutschen und sehr viele Leute unterwegs. Heute hat es sehr viel Verkehr, sehr viel Unruhe. Ein Baum im Stadtraum bringt sehr viel für die Aufenthaltsqualität. Er bringt rein nur schon optisch eine gewisse Beruhigung, um sich bewusst zu machen, dass man zwar mitten in der Stadt ist, aber umgeben von einer schönen Natur. Aber die Natur darf und soll sich auch in die Stadt hinein fortsetzen. Jetzt wollen wir an dieser Qualität sparen? Wir haben hin und her überlegt, wie viele Bäume es sein sollen. Mehr oder weniger wurde der Meili-Plan durchgezogen, man möchte das auch konsequent machen. Wenn wir in der Innenstadt weiter in Richtung Verdichtung gehen, heisst das dann auch, dass die Bauten grösser werden. In diesen eckigen und kalten Gestaltungselementen, wie es die Häuser dann letztlich darstellen, können Bäume sehr viel Gutes tun. Es ist natürlich so, für die Bauphase müssen jetzt fast alle Bäume gefällt werden. Das heisst, was nachher gepflanzt wird, ist dann am Anfang nicht ein 1:1-Ersatz. Vielleicht ist das dann in zehn Jahren der Fall. Wenn wir also jetzt mehr machen für das Stadtbild, ist das für längere Zeit ein Rückschritt. Als Försterssohn ist der Sprechende speziell betroffen von der Diskussion um die Bäume. Auch im Bereich „Stadtgestaltung“ werden die Bäume „einfach so“ wahrgenommen. Unterschätzen wir diese Wirkung nicht, unterschätzen wir die Wirkung auf das Stadtklima nicht, sei es im Sommer, aber auch im Winter. Unterschätzen wir nicht, dass Leute, die in engen Quartieren wohnen, noch gerne vielleicht einen kleinen Aspekt von grüner Natur haben. Denn sie haben doch die eine oder andere Belastung zu tragen. Der Sprechende bittet nochmals, die Protokollbemerkung nicht zu unterstützen.

Jules Gut: Adrian Borgula hat jetzt so geredet, als wollten wir alle Bäume fällen. Wenn man heute durch das Hirschmattquartier geht, hat man Bäume, es sieht gut aus und ist eine gute Sache. Man redet jetzt von noch mehr, von 17 Bäumen mehr. Es ist nicht so, dass man jetzt alle Bäume ausreissen sollte, alles wegnehmen will und man alles asphaltieren will. So ist es ja nicht. Der heutige Zustand ist nach Ansicht des Sprechenden gut und ist recht, es soll auch Bäume haben.

Aber die Argumentation, welche Adrian Borgula nun geliefert hat, ist, was für Schlimme wir wären, wenn wir nur noch asphaltieren würden. So ganz dramatisch findet es der Sprechende auch wieder nicht, wenn man jetzt die gleichen Bäume wieder ersetzt. Man kann die bestehenden gut einpacken, ihnen ein gutes Fundament geben, damit sie richtig und gut wachsen.

UVS-Direktor Adrian Borgula denkt, dass er nicht richtig verstanden wurde. Während der Bauzeit müssen sehr viele Bäume gefällt werden, weil die Leitungen jetzt unter den Bäumen sind. Wie gesagt, wenn wir alle Bäume wieder ersetzen müssen, haben wir über viele Jahre keinen 1:1-Ersatz an Grün. Auch wenn wir noch zusätzliche Bäume pflanzen, die wir als gezielte Gestaltungselemente auch möchten, ist das vorderhand kein 1:1-Ersatz, das kommt erst mit der Zeit. Als zusätzliches Argument möchte der Sprechende dafür plädieren, dass jetzt doch einige Bäume mehr gepflanzt werden sollten. Zudem ist im Konzept vorgesehen, dass man auf die Rabatten verzichtet und dafür einige Bäume mehr pflanzt. In diesem Sinne ist es ein Ausgleich für die Rabatten, welche nicht mehr ersetzt werden. Der Sprechende möchte nochmals appellieren, das Konzept jetzt nicht zu verlassen, diesem Plan zu folgen und die Baumpflanzungen so vornehmen zu lassen.

Monika Senn zu den Kinderwagen im Quartier: Sie ist früher mit drei kleinen Kindern in diesem Quartier immer unterwegs gewesen. Dabei hat sie gemerkt, dass gerade Kinder die Bäume schätzen. Es kann nicht genügend Bäume haben, wenn man mit Kindern unterwegs ist. Einem Baum auszuweichen ist mit einem Kinderwagen einfacher, als den auf dem Trottoir parkierten Autos.

Reto Derungs möchte zu dieser Diskussion auch noch gerne etwas anfügen. Er möchte darauf hinweisen, dass wir hier über ein Projekt abstimmen, das in sich stimmig ist. Man will eine städtebauliche Aufwertung machen, welche ein Gestaltungskonzept hat. Es ist fast etwas unseriös, wenn man jetzt als Politiker kommt und sagt, dass man mit 17 Bäumen noch etwas sparen kann und diese einfach wegstreicht. Man schraubt an einem Gestaltungskonzept herum, das nachher nicht mehr hält. Ebenso unpassend findet der Sprechende, wenn man nun ein paar Kapitel später das Gefühl hat, man möchte irgendwo gleichwohl noch 21 Parkplätze mehr. In diesem Zusammenhang möchte er an die mittlerweile fast etwas „grauliberale“ Partei appellieren, sich ihren Namen doch noch einmal ihren durch den Kopf gehen zu lassen und das Abstimmungsverhalten zu überdenken.

Jules Gut nimmt Reto Derungs gerne beim Wort: Reto Derungs stimmt gegen die Parkplätze, der Sprechende stimmt für die Bäume.

Joseph Schärli: Diese Diskussion hier ist nun „sehr, sehr wichtig“. Wenn der Sprechende hört, dass es nicht genug Bäume haben kann, dann könnte man dort auch einen Wald anpflanzen. Nehmt euch nicht zu wichtig! Der Sprechende wird für die Bäume stimmen, aber eine solche lange Diskussion wünscht er sich nicht mehr bei anderen Sachen, welche von derartiger Wichtigkeit sind, wie die Bäume an dieser Strasse.

Jules Gut: Da jetzt eine Mehrheit der CVP diese Parkplätze ablehnen wird, wird die GLP-Fraktion den Bäumen zustimmen.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion ab.

Kapitel 7.4 Massnahmen

Rieska Dommann hat das Thema in der Baukommission schon aufgegriffen und bei der Beratung eine Protokollbemerkung zurückgezogen. Er möchte diese jetzt wie folgt stellen:

Die vorhandenen Fussgängerstreifen sind nach der Sanierung wieder zu markieren und soweit sinnvoll und notwendig zu ergänzen.

Weder Fussgänger noch Fahrradfahrende oder Automobilisten wissen, wie sie sich im Hirschmattquartier korrekt verhalten sollen, wenn keine Fussgängerstreifen mehr vorhanden sind. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen es immer wieder: Die Bevölkerung lehnt es ab, wenn Fussgängerstreifen verschwinden und sie reagiert mit Unverständnis. Das Entfernen von Fussgängerstreifen schafft weniger Sicherheit für alle und ist deshalb abzulehnen. Die Massnahme steht im krassen Widerspruch zu den Zielen des Projekts. Gerade im Hirschmattquartier helfen Fussgängerstreifen beim Überqueren der Strassen. Kommt hinzu, dass mit der Hirschmattstrasse eine Strasse mit mehreren Fussgängerstreifen mitten durch das Quartier führt. Das Entfernen der Fussgängerstreifen auf den anderen Strassen schafft Verunsicherung und Verwirrung.

Katharina Hubacher kann Rieska Dommann etwas beruhigen. Sie arbeitet in Sursee, wo man vor kurzem die Diskussion auch gehabt hat. Mit der Schaffung von 30er-Zonen wurden die Fussgängerstreifen aufgehoben. Es hat sich gezeigt, dass es zwei bis drei Monate brauchte, bis sich die Bevölkerung, die Automobilisten, die Fussgänger und Velofahrer an das neue Regime gewöhnt haben. Inzwischen funktioniert es viel besser, als man am Anfang befürchtet oder geglaubt hat. Es gibt einzelne strategische Punkte, wo es Fussgängerstreifen braucht. In Sursee ist es zum Beispiel beim Bahnhof, wo sich ein grosser Menschenstrom bewegt, und es sonst nicht funktioniert hat. Aber im Grossen und Ganzen hat es in der Stadt sehr gut funktioniert. Es ist eine Frage der Gewöhnung und der Umstellungszeit, die es braucht, aber nachher funktioniert es sehr gut.

Marcel Lingg sucht eine juristische Dimension. Nach seinem Kenntnisstand ist es eidgenössische Gesetzgebung, dass anscheinend in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt ist, Fussgängerstreifen zu machen. Der Sprechende sieht in diesem Parlament langsam ein Dilemma: Überall will man Tempo-30-Zonen, aber nachher bedauert man, dass man Fussgängerstreifen aufheben muss. Vielleicht gäbe es einen neuen Kompromiss, dass man Tempo-40-Zonen macht und die Fussgängerstreifen belässt.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Das ist ein Thema, das man viel diskutiert hat, auch mit den Quartiervereinen. Es ist richtig, die bundesgesetzlichen Vorgaben besagen, dass es in Tempo-30-Zonen grundsätzlich keine Fussgängerstreifen gibt. Ausser für spezielle Fussgängerbedürfnisse, zum Beispiel im Vorplatz eines Schulhauses. Im Hirschmattquartier ist es im Moment vollkommen

inkonsequent. Es gibt Fussgängerstreifen, und es gibt ganze Kreuzungen, wo überhaupt kein Fussgängerstreifen ist. Zum Beispiel an der Ecke Winkelriedstrasse/Waldstätterstrasse; an der Kreuzung bei der Migros hat es überhaupt keine. Hingegen beim Coop hat es einen. Es ist überhaupt nicht konsequent durchgezogen. Die jetzige Situation ist für die Fussgängerinnen und Fussgänger unlogisch und in einem gewissen Sinn auch gefährlich, weil man nicht weiss, was das System eigentlich ist. In Zukunft wird es so sein: Bei der Hirschmattstrasse ist Tempo 50, sie ist nicht im Perimeter dieses Projekts, dort hat es Fussgängerstreifen. Alle abbiegenden Strassen aus der Hirschmattstrasse, bevor sie ins Hirschmattquartier einmünden, werden bei der Querung Fussgängerstreifen haben. Bei der Einfahrt von der Hirschmattstrasse in die Murbacherstrasse oder in die Waldstätterstrasse gibt es eine Verengung und einen Fussgängerstreifen, weil das eine wichtige Fussgängerbeziehung ist, längs zur Hirschmattstrasse. Im Hirschmattquartier wird es konsequent gemacht, sodass die Fussgänger wissen, dass es keine Fussgängerstreifen gibt, weil es eine Tempo-30-Zone ist. Wenn man jetzt die Protokollbemerkung unterstützen würde, hätte man wieder das inkonsequente System: Man hat einige, aber nicht überall. An den meisten Orten hat es nämlich gar nicht so viele Fussgängerstreifen im Quartier. Auf der Ostseite hat es wenig Fussgängerstreifen im Hirschmattquartier, an der Frankenstrasse zum Beispiel hat es gar keine. Es ist überhaupt nicht konsequent, aber wir streben danach, dass es ein wirklich klares und logisches System gibt. Am Rand des Hirschmattquartiers wird signalisiert, es ist Tempo 30. Dort hat es noch Fussgängerstreifen, weil man aus einem anderen Verkehrsregime heraus kommt. Aber innerhalb des Quartiers wird es konsequent keine Fussgängerstreifen mehr geben. Noch ein Wort zu der Moosstrasse: Wenn wir in der Praxis verkehrsorientierte Strassen haben – oder eher verkehrsorientierte Strassen, wo Tempo 30 gilt – wie die Moosstrasse, ist es klar. Dort werden die Fussgängerstreifen nicht aufgehoben. Das würde nicht gehen, bei 9'000 DTV. Das sind Gemeindestrassen erster Kategorie. Hingegen in den Quartieren, wo immer man das umsetzt – mit Ausnahmen an speziellen Übergängen – wird das Regime durchgezogen. Der Sprechende ist überzeugt, dass man sich sehr schnell daran gewöhnt hat. Das ist auch Zukunft. Tempo 30 heisst für alle Verkehrsbeteiligten, für die Velofahrer, für die Fussgänger und für die Autofahrer: Man hat zueinander Sorge.

Rieska Dommann möchte kurz reagieren auf die Äusserung von Adrian Borgula: Er hat gesagt, es sei dann uneinheitlich. Jetzt habe es zum Teil Fussgängerstreifen, aber andernorts nicht. Der Sprechende hat die Protokollbemerkung entsprechend formuliert, anders als in der Baukommission, indem er gesagt hat: „Die vorhandenen Fussgängerstreifen sind nach der Sanierung wieder zu markieren und soweit sinnvoll und notwendig zu ergänzen“, damit es eben nicht das gibt, was jetzt Adrian Borgula beschrieben hat. Denn das passiert, wenn man sie wegnimmt. Es hat dann an der Moosstrasse einige, an der Hirschmattstrasse hat es einige. Man kann jetzt natürlich argumentieren, dass die Hirschmattstrasse nicht zum Perimeter gehöre. Wer zu Fuss unterwegs ist im Quartier, weiss nicht wie der Perimeter ist, der hier jetzt diskutiert wird. Er bewegt sich in einem öffentlichen Raum: Zum Teil hat es Fussgängerstreifen an der Moosstrasse, es ist Tempo 30, daneben ist eine andere Strasse mit Tempo 30, aber dort hat es keine. Das ist uneinheitlich! Das verwirrt die Leute und schafft weniger Sicherheit.

Wenn **Korintha Bärtsch** zu Fuss ist, hat sie gar keine Ahnung, welche Geschwindigkeit auf der Strasse gefahren wird, oder welche Geschwindigkeit signalisiert ist. Sie behauptet jetzt einmal, dass wahrscheinlich die Hälfte der Bevölkerung, wenn in Zukunft die Moosstrasse Tempo 30 ha-

ben wird, nicht weiss, dass dort Tempo 30 gilt. Es ist einfach eine Strasse mit viel Verkehr. Die Sprechende ginge dann nicht automatisch einfach so über die Strasse. Aber das grosse Plus der Tempo-30-Zonen im Hirschmattquartier ist doch, dass man die Strasse überall queren kann. Wenn sie das Gefühl hat, sie möchte jetzt auf die andere Strassenseite, kann sie, wenn es wenig Verkehr hat, die Strasse überqueren. Wenn es Fussgängerstreifen hat, ist sie dazu verpflichtet, respektive sie wird kriminalisiert, wenn sie den Fussgängerstreifen nicht benützt. Deshalb ist es einfach unsinnig, wenn man die Fussgängerstreifen wieder auf den Boden zeichnet, wenn es in den Tempo-30-Zonen im Hirschmattquartier wenig Verkehr hat.

UVS-Direktor Adrian Borgula nochmals zur Klärung: Nach welchen Kriterien sollte man jetzt noch zusätzliche Fussgängerstreifen, wie in der Protokollbemerkung steht, signalisieren? In einem Quartier, welches durchgehend verkehrsberuhigt ist? Der Sprechende ist überzeugt, dass die Bevölkerung, die dort wohnt, und auch die Bevölkerung, welche von aussen kommt, realisiert: Hirschmattstrasse, Moosstrasse, das sind Verkehrsstrassen. Dort sind überall Fussgängerstreifen aufgezeichnet. Dort weiss man, dass man über die Fussgängerstreifen geht. Sobald man ins Quartier hineinkommt, das verkehrsberuhigt ist, gibt es keine Fussgängerstreifen mehr. Das schafft Klarheit. Wir hätten gar keine Kriterien, nicht einmal die rechtlichen Grundlagen. Wir würden gegen die Bundesgesetzgebung verstossen, wenn wir in einem Quartier da und dort einfach einen Fussgängerstreifen markieren würden. Der Sprechende wüsste nicht, an welchen Kreuzungen diese dann sein müssten. Oder müsste man an jeder Kreuzung vier Fussgängerstreifen machen? Das kann es wirklich nicht sein. Der Sprechende bittet, die Protokollbemerkung abzulehnen.

Nico van der Heiden an Rieska Dommann: Das Geld für die Fussgängerstreifen, für die Erstellung und den Unterhalt, ist leider nicht vorhanden. Daher lehnt die SP/JUSO-Fraktion die Protokollbemerkung ab.

Die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion wird vom Rat abgelehnt.

Kapitel 7.6 Parkplatzreduktion und -kompensation

Kommissionspräsident Reto Kessler: Aus der Baukommission gibt es eine Protokollbemerkung, bei der es um das Parkhaus Hirzenmatt geht. Im B+A wird beschrieben, dass die Reduktion von ursprünglich angedachten 80 Parkplätzen auf 46 gesenkt wird. Die Baukommission hat beschlossen, dass die Protokollbemerkung wie folgt aufgenommen werden soll, weil das Ganze mit dem Hirzenmatt-Parkhaus noch nicht definitiv geklärt ist:

Sollte die private Kompensationsmöglichkeit im Parkhaus Hirzenmatt nicht möglich sein, so sind im Gebiet Hirschmatt Alternativen im gleichen Umfang zu suchen und umzusetzen.

Die Protokollbemerkung ist in der Baukommission mit 5 : 4 : 0 Stimmen angenommen worden.

Roger Sonderegger hat es schon beim Eintreten gesagt: Unterirdische Parkplätze sind gute Parkplätze, weil sie mehr Umsatz bringen, als oberirdische Parkplätze. Nicht für die Stadtkasse, aber für die Läden. 15 Prozent ist der Unterschied, wenn man unterirdisch parkiert. Die Leute bleiben

länger, das Auto bleibt an einem sicheren Ort, auch darf man länger als eine Stunde parkieren. Also macht man vielleicht noch einen weiteren Besuch in einem Laden und kauft etwas mehr ein. Es ist aber auch so, dass 75 Prozent vom Umsatz der Geschäfte in den innenstädtischen Lagen nicht mit Leuten gemacht wird, welche mit dem Auto kommen. 75 Prozent sind Fussgänger, Velofahrer und Personen, die mit dem ÖV kommen. Die Schraube, an der wir nun mit oberirdischen oder unterirdischen Plätzen schrauben, ist sehr klein. Soviel zum Thema oberirdisch und unterirdisch.

Der Sprechende hat einen Gegenvorschlag zu dieser Protokollbemerkung aus der SVP. Es ist ein einziges Wort, das anders ist, und das heisst unterirdisch. Denn wenn wir die Protokollbemerkung der Baukommission annehmen, heisst das, wenn es nicht klappt in der Hirzenmatt, muss man das kompensieren. Das könnte dann auch oberirdisch sein. Da ist der Sprechende dagegen. So lautet der Vorschlag:

Sollte die private Kompensationsmöglichkeit im Parkhaus Hirzenmatt nicht möglich sein, so sind im Gebiet Hirschmatt unterirdische Alternativen im gleichen Umfang zu suchen und umzusetzen.

Dies auch als Zeichen der Verlässlichkeit der städtischen Politik. Wir machen nicht Versprechen, die wir nachher nicht einhalten können. Dafür brauchen wir private Partner. Es ist nicht garantiert, dass es klappt – es sieht gut aus. Deshalb möchte der Sprechende die Protokollbemerkung so formuliert haben.

Nico van der Heiden ist der Meinung, dass das faktisch nicht viel ändern wird. Die Parkplätze im Hirzenmatt gibt es heute schon, diese sind als Lagerraum unternutzt. Er kann sich beim besten Willen nicht vorstellen, weshalb der Besitzer dieses Parkhauses nicht sofort bereit ist, aus diesem Raum Parkplätze zu machen. Das würde ihm einen deutlichen Mehrertrag erbringen im Vergleich zur Vermietung als Lagerraum. Das Problem sieht der Sprechende eher darin, dass die Stadt einen Weg finden sollte, diesen Mehrwert etwas abzuschöpfen, weil die Stadt tatsächlich weniger Einnahmen hat, wenn die oberirdischen Parkplätze wegfallen. Das ist nicht so fair: Den Verlust der öffentlichen Hand, den Profit den Privaten. Aus Sicht der SP/JUSO-Fraktion rennt die Protokollbemerkung sozusagen sperrangelweite Türen ein und bringt ausser etwas Mehraufwand der Verwaltung, das zu überprüfen, überhaupt nichts. Bei der Grundsatzfrage oberirdisch oder unterirdisch sind wir klar auch der Meinung, unterirdisch ist deutlich zu bevorzugen. Wenn die beiden Protokollbemerkungen einander gegenübergestellt werden sollten, werden wir sicher die Variante der CVP-Fraktion bevorzugen.

Ratspräsident Thomas Gmür: Die Protokollbemerkung der Baukommission wird der Protokollbemerkung von Roger Sonderegger (CVP) gegenübergestellt.

Die obsiegende Protokollbemerkung von Roger Sonderegger wird vom Rat mit 24 : 13, bei 9 Enthaltungen überwiesen.

Rieska Dommann stellt eine Protokollbemerkung, die er auch in der Baukommission schon gestellt hat:

Das Projekt Gesamtsanierung Hirschmatt ist unter bestmöglicher Beibehaltung der angestrebten Ziele so zu optimieren, dass die geplante Reduktion von 46 Parkplätzen auf maximal 25 Parkplätze reduziert wird.

Die FDP-Fraktion ist überzeugt, dass dieses Ziel durch eine massvolle Projektanpassung ohne Weiteres zu erreichen ist. Beispielsweise würde der Verzicht auf die Längsparkierung an der Dornacherstrasse bereits ausreichen.

Kommissionspräsident Reto Kessler: Wie gehört, ist diese Protokollbemerkung auch in der Baukommission gestellt worden. Mit 4 : 5 : 0 wurde sie abgelehnt.

Urs Zimmermann: Es wird wohl nicht überraschen, dass die SVP dieser Protokollbemerkung selbstverständlich zustimmen wird.

Nico van der Heiden: Die Vorgeschichte dieses B+A zeigt, dass es der Stadtrat mit dem Thema Parkplatz sehr ernst nimmt. Der Sprechende hat schon beim Eintreten gesagt, er findet es äusserst schade, wenn man den B+A auf die Frage von 25, 45, 51 oder 64 Parkplätzen reduziert. Jede Partei hat ihr Klientel, wir vielleicht bei den sozial Schwächeren. Die FDP, SVP bei den Parkplätzen, das ist völlig in Ordnung. Aufgefallen ist dem Sprechenden, dass es erstens Projektänderungskosten geben würde, welche man berücksichtigen müsste. Also auch da wieder der Hinweis, dass es das nicht günstiger macht. Der Sprechende hat grundsätzlich Mühe mit Anträgen, bei welchen er findet, dass sie sachlich nicht begründet sind. Er könnte heute sofort 48 zusätzliche Veloparkplätze an der Zentralstrasse fordern, er könnte eine Grünphase bei der Ampel am Pilatusplatz von 73 Sekunden fordern. Aber solche Zahlen, welche irgendwie vom Himmel fallen, findet der Sprechende nicht seriös. Jeder einzelne wegfallende Parkplatz ist in der Baukommission begründet worden – und auch gut begründet worden. Es fallen diese Parkplätze weg, welche aus Sicherheitsgründen oder aus Gründen des einheitlichen Erscheinungskonzepts des Quartiers wegfallen sollen. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. In den Augen der SP/JUSO-Fraktion steht und fällt das ganze Projekt mit dem sehr sorgfältig erarbeiteten Kompromiss, wie er im B+A aufgezeigt ist. Der Stadtrat ist mehrmals über die Bücher gegangen und hat die Anzahl der wegfallenden Parkplätze deutlich reduziert. Der Stadtrat war auch bereit, die Idee mit der Kompensation beim Bundesplatz weiterzuverfolgen. Nicht unbedingt zu unserer Freude. Dann fragt sich der Sprechende: „Liebe Ritter des verlorenen Parkplatzes, was wollt Ihr denn noch? Seid ihr nicht zufrieden mit dem, was ihr erreicht habt mit eurem ewigen Druck?“ Es sind 42 Parkplätze, welche oberirdisch abgebaut werden und mit grosser Wahrscheinlichkeit am Bundesplatz unterirdisch kompensiert werden. Die Parkhäuser in der Neustadt, am Kasernenplatz, am Bundesplatz werden weiterhin genauso schlecht ausgelastet sein, wie jetzt auch schon. Die SP/JUSO-Fraktion – auch das nicht zu eurer grossen Überraschung – lehnt die Protokollbemerkung entschieden ab.

Korintha Bärtsch: Auch die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen lehnt die Protokollbemerkung ab. Die Sprechende hat es bereits im Eintreten gesagt, das Projekt gewinnt aus Sicht der G/JG-Fraktion, weil es die Verkehrssicherheit verbessert und auch den öffentlichen Stadtraum aufwertet. Und das in einem so stark verdichteten Quartier, das sicher einen hohen Nutzen haben wird. Dass man jetzt diese Aufwertung gefährdet und nur noch Kosmetik machen will, wenn man die 20 Parkplätze nun trotzdem behalten will, finden wir die falsche Richtung. Wenn man

vielleicht – wie man vorhin auch bei den Bäumen – die Verhältnismässigkeit anschaut, sind das mittlerweile noch 0,4 Prozent aller Parkplätze, welche es in der Innenstadt gibt. Darum herum gibt es noch mehr öffentliche Parkplätze. Wir haben Hand geboten im Sinne eines Kompromisses, wir haben das Postulat unterstützt, das Rieska Dommann im letzten Jahr namens der FDP-Fraktion dringlich eingereicht hat. Wir sind den Kompromiss eingegangen, weil wir das Projekt Hirschmatt gut finden und so umsetzen wollen. Jetzt finden wir in der FDP keinen verlässlichen Partner mehr, deshalb lehnen wir die Protokollbemerkung ab.

Markus Mächler meldet sich noch einmal für einen Teil der CVP-Fraktion, nämlich für denjenigen, der die Argumentation von Rieska Dommann nachvollziehen und auch hoch bewerten kann. Es geht uns wirklich darum, nur so viele Parkplätze herzugeben, wie unbedingt nötig sind. Und auch nur so lange – das vielleicht als Ergänzung –, bis die Parkieranlagen, zum Beispiel unter Tage, wie wir das vorher beschlossen haben, stehen und entsprechender Ersatz bereitgestellt werden kann. Dann ist eine Kompensation gegeben, also können wir dann wieder von Abbau sprechen. Stossend für uns ist auch, dass die Verwaltung den Anwohnern offenbar mehr Parkkarten verkauft, als überhaupt Parkplätze vorhanden sind. Irgendwo ist das auch nicht korrekt und deswegen geht es nicht nur um das Gewerbe, es geht auch um die Anwohner. Vielleicht noch das: Wir würden dann auch sehr unterstützen, wenn es dem Stadtrat gelingen würde, die Parkzeiten zu verkürzen. Das, was die Cityvereinigung vorgeschlagen hat, empfinden wir auch als sinnvoll und würden es wirklich sehr begrüßen, wenn man die Parkzeiten verkürzen könnte. Dann passiert das, was wir alle uns wünschen, nämlich, wer länger parkieren will oder muss, der soll und kann ins Parkhaus – und dann wird das eben auch gemacht.

Roger Sonderegger redet für den anderen Teil der CVP-Fraktion, nämlich für den Teil, der daran glaubt, dass es mit weniger Parkplätzen besser wird. Wie vorhin schon kurz erwähnt, die Parkplätze, welche wir unterstützen, sind die unterirdischen, weil sie mehr Umsatz bringen. Sie bringen eine Aufwertung des Stadtraumes. 75 Prozent des Umsatzes der Geschäfte in den innenstädtischen Lagen kommen von Leuten, welche zu Fuss, mit dem ÖV oder mit dem Velo kommen. Das ist einfach wahr, deshalb sagt er es noch einmal. Es hat zwar niemand gesagt, warum man diese Parkplätze unbedingt möchte, das hat der Sprechende noch nicht gehört. Aber er nimmt an, dass es darum geht, weil man befürchtet, dass das Gewerbe Einbussen erleiden würde, wenn es weniger Parkplätze hätte. Das ist nicht der Fall, sonst wäre nämlich die Altstadt tot. Das Gegenteil passiert, also müssten ja eigentlich die Linken beunruhigt sein. Denn es gibt ja eine unglaubliche Aufwertung, und die traditionellen Strukturen und Wohnungen mit tiefen Mietzinsen werden tendenziell verdrängt. Aber das ist in dieser Argumentation ja nicht der Fall, mit der wir uns hier auseinandersetzen. Für den Erfolg eines ansässigen Betriebes gibt es ganz viele wichtige Punkte: Produktequalität, das Personal, das Einkaufsverhalten der Leute, welche vielleicht ins Internet abwandern, das sind die Sachen, welche einem richtig Sorgen machen müssten. Aber ob zehn Prozent mehr oder weniger öffentliche Parkplätze und 0,4 Prozent weniger Parkplätze wirklich diesen Unterschied machen, dass nachher jemand darunter leidet, weiss der Sprechende nicht. Sicher ist, das Gesamtkonzept dieses Quartiers, das seriös aufgezogen wurde, wird in Frage gestellt. Wir haben die Schrägparkplätze wieder, wir können keine Velospuren ziehen, wo man sie gerne hätte. Und vor allem wird die sehr intelligente Strategie torpediert, dass man Parkieranlagen erstellt, ohne dass es eigentlich nötig ist.

Rieska Dommann: Nico van der Heiden hat gesagt, es werden 46 oberirdische Parkplätze abgebaut. Das stimmt nicht, es sind fast 80 Parkplätze, welche abgebaut werden. Er hat gesagt, es verursache zusätzliche Planungskosten und deswegen könne man es nicht unterstützen. Diesen Planungskosten stehen dann natürlich auch wieder Einnahmen entgegen. Im Kapitel 7.7 des B+A ist „Einnahmenrückgang aus öffentlich bewirtschafteten Parkfeldern“ abgehandelt. Man sieht also, wenn man die 25 Parkplätze belassen würde, wären die Planungs- und Änderungskosten relativ schnell finanziert. Dieses Argument hält auch nicht. Zu Roger Sonderegger möchte er sagen: Das Gewerbe in diesem Quartier ist nicht nur der Coiffeur, das Café, das Restaurant und der Kleiderladen. Es gibt auch noch ganz anderes Gewerbe in diesem Quartier. Es gibt Ärzte, es gibt Anwälte und es gibt noch viele andere, welche in diesem Quartier arbeiten und Geld verdienen. Auch an diese soll man denken und nicht nur immer an die Ladenbesitzer.

Luzia Vetterli: Nachdem Roger Sonderegger schon so viel gesagt hat, das die Sprechende nur unterstützen kann, möchte sie nur noch eine, oder vielleicht zwei Sachen erwähnen. Markus Mächler hat gesagt, es sei quasi ein Skandal, dass man mehr Parkkarten verkaufe, als es eigentlich Parkplätze hat. Das ist ja gerade der Sinn von Parkkarten. Man hat keinen Anspruch auf einen Parkplatz, wenn man eine Parkkarte hat. Diese kostet auch nur 50 Franken. Wenn man einen fixen Parkplatz in einem Parkhaus, oder vielleicht bei der Verwaltung vorne vor dem Haus will, kostet das 200 Franken. Das ist auch ein rechter Unterschied. Das zweite, das die Sprechende noch sagen möchte als Bewohnerin dieses Quartiers: Sie stört sich, wenn nun ständig gesagt wird, nur ein Autofahrer bringe Geld in das Quartier. Sie ist überzeugt, dass sie diesem Quartier viel mehr Geld bringt, als jemand, der ausserhalb dieses Quartiers wohnt und mit dem Auto da hinkommt. Sie geht jeden Tag dort einkaufen, sie geht zum Coiffeur, sie geht ins Café, sie geht in den Bücherladen, sie kauft dort Kleider, usw. Das sind doch die Leute, auf die man als Gewerbe Rücksicht nehmen muss. Auf die, welche dort wohnen, und die auch viel eher dort noch einkaufen gehen, wenn das ganze Quartier attraktiver gestaltet ist. Dann macht es auch mehr Freude, einmal in einem Café zu sitzen oder einfach umherzuschlendern und in die Schaufenster zu schauen. Die Sprechende bittet die FDP, vielleicht auch auf diese Dreiviertel der Kunden Rücksicht zu nehmen und nicht nur auf die, welche mit dem Auto kommen.

Ivo Durrer möchte daran erinnern, dass wir auch Handwerker haben in dieser Stadt, welche diese Parkplätze brauchen. Bei jedem Parkplatz, der wegfällt, passiert dann Folgendes: Die Autos werden nachher einfach auf dem Trottoir abgestellt, wo die Fussgänger behindert werden. Es gibt Bussen, weil sie ihr Auto sonst nirgends abstellen können. Wenn wir einmal so weit sind, dass man die grossen Lieferwagen in Parkhäuser stellen kann, dann sieht es wieder anders aus. Aber für das Gewerbe ist das sehr mühsam.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Der Stadtrat ist sich sehr bewusst, dass das Thema in der Bevölkerung heiss diskutiert wird. Die Forderung ist jetzt, noch einmal 21 Parkplätze weniger abzubauen. Das heisst, das wäre eine Projektänderung. Der Stadtrat hat aber auch belegt, dass er bereit ist, den Vorstoss von Rieska Dommann teilweise erheblich zu erklären. Der Stadtrat hat gesagt, dass er sich in der Überbauung am Bundesplatz dafür einsetzen wird, dass die wegfallenden Parkplätze kompensiert werden. Damit ist aber noch nichts garantiert. Das ist ein Projekt, das man noch nicht genau kennt, kürzlich hat ein Besitzerwechsel stattgefunden. Das entspricht auch dem Reglement, das besagt, dass Parkhäuser Priorität haben „zur Entlastung des hochwer-

tigen innenstädtischen Raumes“. Das kann man mit Fug und Recht vom Hirschmattquartier behaupten. Der Stadtrat ist überzeugt, dass das jetzt vorgelegte Projekt ein ausgereiftes und gut abgestimmtes Kompromissprojekt ist. Die ganze Problematik, was wie viele Parkplätze bringen, hat Roger Sonderegger gut ausgeführt, das muss nicht wiederholt werden. Der Sprechende denkt auch, dass der grösste Faktor für Geschäftseinbussen in den nächsten Jahren der Internet-handel sein wird und nicht die Anzahl an Parkplätzen. Wie Roger Sonderegger schon darauf hingewiesen hat, kommen 75 bis 80 Prozent der Kundinnen und Kunden mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo. Wenn wir dort noch attraktivieren, gewinnen wir letztendlich noch mehr. Es gibt verschiedene Untersuchungen in Zürich, wo man Parkplätze aufgehoben hat. Die einen sagen, es sei schlechter geworden, die anderen sagen, es sei besser geworden. In der Summe sind die Innenstädte überhaupt nicht ausgestorben, im Gegenteil.

Noch zwei Hinweise zu gemachten Aussagen: Gesagt wurde, es würden mehr Parkkarten verkauft und das sei schon fast skandalös. Fakt ist, dass das System funktioniert. In der Nacht findet man im Hirschmattquartier offensichtlich einigermaßen zuverlässig Parkplätze, aber nicht mit der hundertprozentigen Garantie, wie das Luzia Vetterli auch gesagt hat. Die Frage an Markus Mächler ist, wie man das machen sollte? Wie soll man kontingentieren und bestimmen, wem zum Beispiel keine Karten mehr verkauft werden dürften? Man würde sagen, 500 Karten, und dann fertig. Wer sollte hier den Vorzug erhalten? Das wäre sehr willkürlich, und es gibt wohl auch kein System, das man da einsetzen könnte.

Zum Thema „Parkzeiten verkürzen“ hat der Stadtrat Offenheit signalisiert. Nicht vergessen darf man aber, dass verkürzte Parkzeiten mehr Verkehr bringen, ob das aber wirklich mehr Konsum bringt, ist nicht klar. Das muss man abwägen, dieser Antrag kann geprüft werden. Das wäre dann auch eine Teilkompensation für wegfallende Parkplätze, indem die Parkzeiten verkürzt würden.

Zum Thema Handwerker: Der Stadtrat ist daran, das Parkkartenreglement zu überarbeiten. Es ist ein wichtiges Anliegen der ganzen Mobilitätsstrategie, dass diejenigen, welche wirklich auf das Auto angewiesen sind – da gehören notabene selbstverständlich die Handwerker an erster Stelle dazu –, weil sie nicht ohne Autos unterwegs sein können. Man will nicht, dass diese im Stau stehen müssen und dass sie keine Parkplätze finden. Das ist ein ganz klar erklärtes Ziel der Mobilitätsstrategie.

Zum Schluss möchte der Sprechende den Quartierverein zitieren: „Der Quartierverein unterstützt die Gesamterneuerung. Sie stärkt den Charakter des Hirschmattquartiers und unterstreicht seine Innovationskraft. Es entsteht ein lebenswerterer Wohnraum, ein attraktiveres Einkaufsquartier und ein sicheres Miteinander. Das Projekt ist eine Chance zu zeigen, wie ein urbaner Raum effizient umgestaltet werden kann und kommt nicht nur dem Quartier zugute, sondern allen, die sich darin aufhalten und bewegen.“

Das ist die überzeugende Schlussfassung zu diesem Bericht – sie kommt vom Quartier! Der Sprechende bittet darum das Parlament, die Protokollbemerkung abzulehnen.

Stadtpräsident Stefan Roth stellt fest: Wir fighten hier im Saal um jeden Baum. Wir fighten um jeden Fussgängerstreifen. Und wir fighten um jeden einzelnen Parkplatz. Der vorliegende Bericht und Antrag ist eine ausgewogene Lösung in allen Facetten. Der Stadtrat hat den Tatbeweis erbracht, dass ihm die Wirtschaft, die Belange der Wirtschaft, zentral sind. Man hat nicht nur das Gespräch gesucht, man hat jetzt auch eine kompromissfähige Lösung abgebildet. Der Sprechende denkt, dass es nicht zielführend sein kann, dass wir uns in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik

um jeden einzelnen Parkplatz im Rat stundenlang unterhalten. Das ist auch dem Stadtrat bekannt: Wir müssen so etwas wie den „Parkplatzfrieden“ erreichen. Stellen Sie sich vor, in ein paar Monaten diskutieren wir hier im Rat über die Metro. 3'500 Parkplätze im Sedel. Wir diskutieren über ein mögliches Parkhaus Musegg, über mehrere hundert Parkplätze für den MIV, über Dutzende von Parkplätzen für den Carverkehr. Also müssen wir hier im Rat einen Konsens erzielen, wie wir die Parkplatzsituation in dieser Stadt gesamtheitlich sehen. Deshalb hat der Stadtrat in seiner Mobilitätsstrategie auch abgebildet, dass man ein Parkierungskonzept ausarbeiten muss, das dann mit dem Parlament behandelt werden muss. Denn es ist sicher nicht zielführend, wenn wir im Rat jedes Mal zum gleichen Thema um einzelne Fragen in Bezug auf Parkierungsmöglichkeiten diskutieren. Bitte halten Sie die Gesamtheit im Auge und verlieren Sie sich nicht in einzelne Details.

Der Rat lehnt die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion ab.

Solange der Parkplatzfriede noch nicht hergestellt ist, stellt **Rieska Dommann** zum gleichen Thema noch eine andere Protokollbemerkung:

Der Stadtrat setzt sich aktiv dafür ein, dass alle im Quartier Hirschmatt abgebauten oberirdischen Parkplätze so rasch wie möglich im selben Umfang im Quartier Hirschmatt durch unterirdische, öffentliche Parkplätze kompensiert werden. Eine Kompensation ist z. B. im Rahmen von Neubauprojekten beim Bundesplatz, beim Pilatusplatz o. a. denkbar.

Roger Sonderegger: Jetzt haben wir das Hirzenmatt-Parkhaus gesichert und im Rahmen des Vorstosses der FDP-Fraktion haben wir nun auch schon den Bundesplatz gesichert. Daher ist das, was wir sichern müssen, schon gesichert. Jetzt könnt ihr selber überlegen, ob ihr zustimmen wollt.

Nico van der Heiden muss nicht lange überlegen. Die SP/JUSO-Fraktion stimmt nicht zu. Mit der vorher überwiesenen Protokollbemerkung der CVP ist das Anliegen grossmehrheitlich erfüllt. Korintha Bärtsch hat es vorhin auch erwähnt, es ist eine „Fünfer und das Weggli-Taktik“. Man hat versucht, einen Kompromiss zu finden in der Baukommission. Die SP/JUSO hat sich beim damaligen Vorstoss von Rieska Dommann enthalten. Man hätte sich sehr gut vorstellen können, dass das unterirdisch kompensiert wird am Bundesplatz. Aber, wenn der Parkplatzfriede offensichtlich nicht möglich ist, halten wir an der aktuellen Ideologie fest. Unsere Ideologie ist, dass diesem Quartier weniger Parkplätze definitiv gut tun würden. Wenn dann die Überbauung am Bundesplatz kommt, gibt es ohnehin zusätzliche Parkplätze, und zwar für diejenigen, welche dort wohnen werden. Das Wort „autofreie Siedlung“ darf man ja nicht sagen, es könnte den Frieden allenfalls auch stören. Wenn auch der Rechtsabbieger an der Pilatusstrasse aufgehoben wird, gibt es so oder so schon mehr Verkehr in das Quartier. Mehr erträgt es nicht mehr – auch nicht mehr Parkplätze. Deshalb lehnen wir auch diese Protokollbemerkung ab.

Stadtpräsident Stefan Roth hofft, dass der Stadtrat das Parlament richtig versteht. Wenn es Protokollbemerkungen gibt, wo es darum geht, unterirdische, öffentliche Parkplätze zu bilden, und das ohne einen Steuerfranken-Einsatz der Fall sein soll, müsste man hier dem Stadtrat vielleicht noch mitteilen, wer denn das finanzieren sollte.

Der Rat lehnt die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion grossmehrheitlich ab.

Kapitel 10.1 Übersicht der Gesamtprojektkosten

Kommissionspräsident Reto Kessler: Wie schon im Eintreten angetönt, hat die Kommission natürlich auch die Kosten unter die Lupe genommen und festgestellt, dass für das ganze Projekt ein sehr hoher Betrag aufgewendet wird. In diesem Rahmen wurde auch festgestellt, dass an dem einen oder anderen Ort Reserven eingeplant sind und unter „Diverses und Unvorhergesehenes“ nochmals 3 Millionen eingestellt sind.

Aus der Baukommission wurde dazu folgende Protokollbemerkung geschrieben:

Die Baukosten, insbesondere die Position „Diverses und Unvorhergesehenes“, sind mit grosser Zurückhaltung zu bewirtschaften und nach Bauetappen gegliedert der Baukommission des Grossen Stadtrates zu rapportieren.

Die Protokollbemerkung wurde mit 6 : 2 Stimmen, bei einer Enthaltung angenommen. Es geht darum, dass die Baukommission auch einen Einblick hat, über das was passiert, und dass man auch über die Kosten informiert wird.

Jules Gut: Die GLP-Fraktion hat die Protokollbemerkung abgelehnt aus dem Grund, weil man bei den Bauabrechnungen, die man bekommt, als Milizparlament heillos überfordert ist. Wenn man jetzt noch eine Aufstellung mit irgendwelchen Zahlen bekommt, welche bereits drei, vier Wochen alt sind, ist die Fraktion der Meinung, dass das eine Aufgabe des Stadtrates ist. Wenn der Stadtrat allerdings erkennt, dass etwas schief läuft, wird er der Baukommission oder der GPK sicher rapportieren. Dass wir jetzt als Milizparlament, wo wir alles andere als Finanzexperten sind, auch noch irgendwelche Aufstellungen kontrollieren müssen, sehen wir nicht. Deshalb haben wir diese Protokollbemerkung abgelehnt.

Die Protokollbemerkung der Baukommission wird vom Grossen Stadtrat überwiesen.

Beschlussantrag – Seite 52

Ratspräsident Thomas Gmür: Ziff. I, 1 bis 3 hängen integral zusammen. Darüber wird in globo abgestimmt.

Der Grosse Stadtrat stimmt Ziff. I mit 35 : 9 Stimmen, bei einer Enthaltung zu.

Das Postulat 96, Ziff. II, wird als erledigt abgeschrieben.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 26 vom 6. November 2013 betreffend

Gesamterneuerung Hirschmatt,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 62 Abs. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und lit. d und Art. 69 lit. a Ziff. 3 und 5 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. 1. Für den Ausbau und die Erhaltung der Strassen und des Wegnetzes im Hirschmattquartier wird ein Kredit von 7,5 Mio. Franken bewilligt.
2. Für die noch nicht bewilligten Kosten für die öffentlichen Kanalisationsleitungen im Hirschmattquartier wird ein Zusatzkredit von 3,454 Mio. Franken bewilligt.
3. Für die Vorfinanzierung der privaten Hausanschlüsse Abwasser im Hirschmattquartier wird ein Kredit von Fr. 800'000.– bewilligt.
- II. Das Postulat 96, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 21. September 2005: „Einbahnstrassen im Hirschmattquartier für den Veloverkehr öffnen“, wird als erledigt abgeschrieben.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

**8. Bericht und Antrag 29/2013 vom 11. Dezember 2013:
Detailkonzept Pflegeversorgung und Umwandlung HAS:
Zusatzkredit**

EINTRETEN

Kommissionspräsidentin Theres Vinatzer: Die Sozialkommission hat an ihrer Sitzung vom 9. Januar 2014 den B+A 29/2013: „Detailkonzepte Pflegeversorgung und Umwandlung HAS“ beraten. Der Stadtrat beantragt mit diesem B+A einen Zusatzkredit über Fr. 72'500.– für die Erarbeitung der Detailkonzepte „Schaffung einer gemeinnützigen Aktiengesellschaft für die Heime und Alterssiedlungen der Stadt Luzern“ und den „Grundlagenbericht zur Gestaltung und Steuerung der Pflegeversorgung in der Stadt Luzern“.

Inhaltlich war es für die Sozialkommission nachvollziehbar, dass mit dem ursprünglichen, nur für das Detailkonzept „Auslagerung HAS“ vorgesehenen Kredit nicht auch noch dasjenige für die Pflegeversorgung finanziert werden konnte. Zusammen mit diesem zweiten Detailkonzept hätte bereits mit dem Entwicklungsbericht ein entsprechender Kredit beantragt werden müssen. Dies wurde damals jedoch verpasst.

Weitere Gründe für die Notwendigkeit des Zusatzkredites sind die sorgfältige und aufwendige Erarbeitung des Gesamtarbeitsvertrags und die damit verbundene Abgeltung für die Verbände sowie die Notariatskosten für die Baurechtsverträge und die Statuten. Sowohl die Baurechtsverträge als auch die Statuten waren ursprünglich erst für die Umsetzungsphase geplant und somit

im gesprochenen Kredit im Entwicklungsbericht nicht enthalten. Diese Kosten von Fr. 21'600.– werden dafür in der Umsetzungsphase nicht mehr anfallen und der an der Ratssitzung vom 19. Dezember 2013 gesprochene Umsetzungskredit über Fr. 420'000.– sollte um diesen Betrag unterschritten werden. Formal kritisierte die Sozialkommission, dass der Zusatzkredit nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkt beantragt worden ist und der B+A damit im Rahmen einer geplanten Kommissionssitzung hätte beraten werden können. Dies wurde vom Stadtrat mit einer Entschuldigung so entgegengenommen.

Die Sozialkommission ist aber einstimmig auf den B+A eingetreten und hat dem Kredit ebenfalls einstimmig zugestimmt. Es wurden keine Protokollbemerkungen beantragt und keine Anträge gestellt.

Ali R. Celik glaubt, dass es zu dieser Sachlage keine theoretische Begründung braucht. Die Kommissionspräsidentin hat detailliert informiert. Der Sprechende möchte nicht auf den Inhalt eingehen. Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen tritt auf den B+A ein und stimmt dem Zusatzkredit von Fr. 72'500.– zu.

Hugo P. Stadelmann: Kurz vor der Mittagspause sind wir kurz und präzis, wie der Bericht und Antrag. Die FDP-Fraktion wird auch auf den B+A eintreten und ihm auch zustimmen. Die Beantragung des Zusatzkredites erst jetzt, ist zwar auch für uns ein Schönheitsfehler. Die Erklärungen sind aber nachvollziehbar. Wir sind der Ansicht, dass das Geld sinnvoll ausgegeben und gut investiert worden ist.

Agnes Keller-Bucher: Zu diesem B+A gibt es nicht viel zu sagen; er ist aber auch nicht zu rühmen. Das Geld für den Kredit wurde ja bereits ausgegeben. Allerdings sind die Gründe dafür plausibel dargelegt. Die Kosten dieser Detailkonzepte, die noch nicht eingeplanten Baurechtsverträge sowie die viel aufwendigeren Verhandlungen für den Gesamtarbeitsvertrag sind höher ausgefallen, als geplant gewesen war. Die detaillierten Zahlen wurden uns noch nachgeliefert. Die CVP-Fraktion steht hinter der Auslagerung von HAS in eine gemeinnützige AG! Sie tritt sie auf den B+A ein und stimmt diesem Zusatzkredit zu.

Laura Kopp: Die Präsidentin der Sozialkommission hat es eigentlich schon sehr gut und präzise ausgeführt. Die Sprechende kann sich darum auch kurz halten. Die GLP-Fraktion tritt auf den B+A ein und wird ihm auch zustimmen.

Melanie Setz Isenegger: Die SP/JUSO-Fraktion hat mit Erstaunen, aber nicht ganz unerwartet vom B+A Kenntnis genommen. Die Vorbereitungen für eine Auslagerung der HAS beschäftigen den Grossen Stadtrat und insbesondere die Mitglieder der Sozialkommission bereits seit zwei Jahren. Als Grundlage wurden verschiedene Gutachten und Berichte erstellt und ein externer Berater engagiert. Ein GAV wurde in einem längeren Prozess zwischen den Sozialpartnern ausgehandelt. Parallel dazu hat die Sozialkommission das Geschäft an mehreren Sitzungen vorberaten und auch für das Parlament wurden verschiedene Informationsveranstaltungen angeboten. Kaum auszumalen, wie viele Arbeitsstunden von Seiten der Verwaltung sowie von externen Gutachtern, Spezialisten, Beratern usw. für die Detailkonzepte bereits investiert worden sind. Die SP/JUSO-Fraktion ist überzeugt, dass diese vorbereitenden Planungskosten nur der Anfang des vom Stadtrat und den anderen Fraktionen gewünschten Auslagerungsprozesses sind. Wir

bedauern, dass trotz des hohen Beratungsaufwandes der Grundlagenbericht (B+A 20/2013) nicht die von uns erhofften Zusammenhänge und Grundlagen enthält. Leider – das wurde schon verschiedentlich erwähnt – hat es der Rat und auch die Sozialkommission verpasst, einen höheren Kredit für den verlangten Versorgungsbericht einzukalkulieren. Dieser ist ja ursprünglich aus einem Kompromiss entstanden in der Beratung des Entwicklungsberichts im Sommer 2012. Wie die Kommissionspräsidentin auch schon gesagt hat, ist es nachvollziehbar, dass die am GAV beteiligten Verbände angemessen entschädigt werden. Unserer Ansicht nach hätte man mit einigen Sachen, beispielsweise mit der Ausarbeitung der Baurechtsverträge, auch noch warten können. Wegen der schon vorhin ausgeführten Schilderungen, und weil die Ausgaben getätigt wurden, tritt die SP/JUSO-Fraktion trotzdem auf den B+A ein und wird dem Zusatzkredit zustimmen.

Jörg Krähenbühl: Die SVP-Fraktion steht hinter der Auslagerung von HAS. Wir haben das Ganze überprüft. Wir können auf den Bericht und Antrag eintreten und ihm auch zustimmen.

Sozialdirektor Martin Merki: Das Parlament hat vor fast zwei Jahren ein Zwei-Gang-Menü bestellt, es hat aber das Geld nur für ein Ein-Gang-Menü zur Verfügung gestellt. Deshalb bedankt sich der Sprechende jetzt für die Zustimmung und wünscht allen einen guten Appetit.

Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass der Rat auf den B+A 29/2013 eingetreten ist.

DETAIL

Aus dem Rat gibt es keine Fragen oder Bemerkungen.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem B+A 29/2013 einstimmig zu.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 29 vom 11. Dezember 2013 betreffend

Detailkonzepte Pflegeversorgung und Umwandlung HAS Zusatzkredit,

gestützt auf den Bericht der Sozialkommission,

in Anwendung von Art. 62 Abs. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 5 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Für die Zusatzaufwendungen zur Erarbeitung der beiden Detailkonzepte zur Pflegeversorgung und zur Umwandlung HAS wird ein Zusatzkredit in der Höhe von Fr. 72'500.– bewilligt.

**9. Bericht und Antrag 30/2013 vom 11. Dezember 2013:
Überführung von Grundstücken und Immobilien
vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen**

EINTRETEN

Kommissionspräsidentin Luzia Vetterli: Die GPK hat den B+A 30/2013 ebenfalls an der Sitzung vom 9. Januar 2014 beraten. Es war eine relativ kurze Sache; die GPK stimmt dem B+A einstimmig zu. Die Umteilung dieser Grundstücke drängt sich einerseits auf, weil gewisse Grundstücke schon seit längerem nicht mehr für öffentliche Zwecke der Stadt genutzt werden, so beispielsweise das Museggschulhaus. Es wird zwar schon für öffentliche Zwecke genutzt, aber nicht für solche der Stadt, sondern vom Kanton. Der Kanton bezahlt dafür Miete, deshalb ist es eigentlich keine Liegenschaft, die im Verwaltungsmögen sein soll, sondern sie gehört in das Finanzvermögen. Oder es hat auch Grundstücke, wo innerhalb einer relativ absehbaren Frist ein Bauprojekt entwickelt werden soll. Die Umteilung dieser Grundstücke ist notwendig, damit die Entwicklungskosten für die Projekte dieser Grundstücke nicht in die Laufende Rechnung entfallen. In diesem Sinne empfiehlt die GPK dem Rat, auf den B+A einzutreten und ihm zuzustimmen.

René Peter: Grundsätzlich gehören Vermögenswerte, die nicht unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen ins Finanzvermögen – so ist es im Gemeindegesetz geregelt. Dieser B+A ist nichts anderes als eine Umgliederung in der Bilanz, und zwar vom Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen. Mit der Verschiebung der beiden städtischen Areale Eichwaldstrasse und Urnerhof kann die FDP-Fraktion sich einverstanden erklären. Ebenfalls mit den Grundstücken an der Museggstrasse. Die FDP-Fraktion nimmt Kenntnis und wird dem B+A zustimmen.

Franziska Bitzi Staub: Die CVP-Fraktion wird auf den B+A eintreten und dem Antrag zustimmen.

Simon Roth: Die SP/JUSO-Fraktion begrüsst die vorgeschlagene Umteilung dieser Grundstücke ins Finanzvermögen. Auch die SP/JUSO-Fraktion wird auf den B+A eintreten und ihm zustimmen.

Laurin Murer: Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen wird auf den B+A eintreten und ihm zustimmen. Aber jetzt kann man neu diese Grundstücke verkaufen. Die G/JG-Fraktion möchte festhalten, dass man das auf keinen Fall machen will, sondern dass man sie dann höchstens im Baurecht abgeben darf.

Nachdem alles gesagt wurde, kann **Joseph Schärli** nur noch sagen, dass auch die SVP-Fraktion diesem B+A zustimmen wird.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion steht grundsätzlich hinter diesem B+A. Allerdings haben wir noch ein paar Fragen gehabt, welche bei uns von dieser Finanztransaktion ausgelöst werden. Diesen Fragen werden wir privat nachgehen. Ein Beispiel ist, warum diese Transaktionen erst jetzt erfolgen, wenn es doch finanziell besser ist? Eine andere Frage war, ob es im Verwaltungsvermögen noch mehr solche „schlafende“ Geschenke gibt? Hat man hier die Übersicht? Das ist uns nicht ganz klar. Aber sonst ist die GLP-Fraktion auch für Zustimmung.

Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass der Rat auf den B+A 30/2013 eingetreten ist.

DETAIL

Aus dem Rat gibt es keine Fragen oder Bemerkungen.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem B+A 30/2013 einstimmig zu.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 30 vom 11. Dezember 2013 betreffend

Überführung von Grundstücken und Immobilien vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 69 lit. b Ziff. 9 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Folgende Grundstücke werden rückwirkend per 1. Januar 2014 vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen übergeführt:

- **Grundstück 1182, GB Luzern, linkes Ufer, Eichwaldstrasse**
Teilfläche von 4'733 m² ab dem erwähnten Grundstück (zum Buchwert Fr. 0.–). Diese Fläche ist mit der angrenzenden, bereits im Finanzvermögen befindlichen Teilfläche Eichwaldstrasse 29 zu vereinigen.
- **Grundstück 1461, GB Luzern, rechtes Ufer, Urnerhof**
Teilfläche von 19'926 m² ab dem erwähnten Grundstück (zum Buchwert Fr. 0.–)
- **Grundstück 386, GB Luzern, rechtes Ufer, Museggstrasse 22 und 24 (zum Buchwert von Fr. 1'067'816.58)**
- **Grundstück 1301, GB Luzern, rechtes Ufer, Museggstrasse 9 (zum Buchwert von Fr. 486'507.23)**

- Mittagspause -

**10.1 Postulat 95, Daniel Furrer, Judith Dörflinger Muff und Melanie Setz Isenegger namens der SP/JUSO-Fraktion, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion sowie Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 1. Juli 2013:
Prioritäten richtig setzen und Freiräume für Kinder erhalten**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen. Die Postulanten erklären sich mit der teilweisen Entgegennahme einverstanden. Wenn es keinen Antrag gibt, wird das Postulat teilweise entgegengenommen.

Das Postulat 95 ist teilweise überwiesen.

**10.2 Interpellation 94, Mirjam Fries, Michael Zeier-Rast und Agnes Keller-Bucher namens der CVP-Fraktion, vom 1. Juli 2013:
Zukunft der Spielplätze in der Stadt Luzern**

Mirjam Fries wünscht Diskussion. Der Rat gibt der Diskussion statt.

Mirjam Fries glaubt, dass man über Spielplätze nicht mehr gross diskutieren muss. Wir sind uns alle einig darüber, dass die Spielplätze eine wichtige Funktion im Zusammenleben in unserer Stadt erfüllen. Sie sind Begegnungsorte für Alt und Jung, und wichtige Freiräume für unsere Kinder. Die meisten von uns sind sich auch einig darüber, dass wir in unserer Stadt in einer finanziell angespannten Lage sind, und dass wir sparen müssen. Dass man auch bei den Grünanlagen sparen kann, das kann man auch verstehen. Darum haben wir auch Ja gesagt zu der Spassmassnahme von 300'000 Franken im Sparpaket vom letzten Jahr. Aber eine Schliessung von Spielplätzen, so wie sie im Sommer in den Medien angekündigt wurde, das ist bei den meisten Luzernerinnen und Luzernern auf wenig bis gar kein Verständnis gestossen. Inzwischen hat der Stadtrat die Angelegenheit relativiert und klargestellt. Er spricht nicht mehr von Schliessungen von Spielplätzen, sondern von reduziertem Unterhalt und von einer differenzierteren Umsetzung der Sparmassnahmen. Das tönt nicht ganz so konkret, aber wir glauben, dass die Botschaft aus dem Postulat und aus der Interpellation – aber vor allem auch die Botschaft aus der Bevölkerung – beim Stadtrat so richtig angekommen ist. Zusätzlich wird es ja in diesem Jahr auch noch einen B+A für die Sanierung von Spielplätzen geben.

Ein positiver Punkt an der ganzen Geschichte ist die Tatsache, dass die Quartiervereine und die Quartierbevölkerung im Allgemeinen sehr aktiv geworden sind und sich für den Erhalt ihrer Spielplätze einsetzen. Es gibt sehr viel private Initiative, sei es bei der Finanzierung für die Beschaffung von Spielgeräten, oder auch beim Angebot zur Mithilfe bei Reparaturen und Unterhalt. Das zweite ist zwar aus sicherheitstechnischen Gründen teilweise nicht ganz einfach. Aber so wie wir das mit verfolgen können, zeigt sich die Stadtgärtnerei kooperativ und sucht nach Lösungen mit den Quartieren. Aus Sicht der CVP finden wir dieses private Engagement begrüssenswert. Das steht auch für unser Verständnis von bürgerlichem Handeln. Wir fordern nicht einfach den Staat auf, uns die perfekte Lösung hinzustellen, sondern wir zeigen Eigeninitiative. Alles in allem ist die CVP mit der Antwort des Stadtrates auf die Interpellation zufrieden und hat auch der teilweisen Entgegennahme des Postulats 95 zugestimmt.

Noëlle Bucher: Die Grünen und Jungen Grünen bedauern, dass wir in der Stadt Luzern immer noch unter den Folgen des 4-Millionen-Sparpaketes leiden müssen. Die Massnahmen sind spürbar – hier im Rat, bei den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, aber auch draussen in der Bevölkerung. Wäre der Steuerfuss auf 1,9 Einheiten angehoben worden, wie die G/JG-Fraktion das im Jahr 2012 gefordert hat, würden wir heute möglicherweise nicht über das diskutieren – aber eben. Dass drei Vollzeitstellen abgebaut wurden und 10 Prozent aller Grünflächen in der Stadt Luzern stark reduziert oder gar nicht mehr unterhalten werden, frustriert uns.

Immerhin werden, nicht zuletzt auch auf Druck der Öffentlichkeit, der Spielplatz Bruchmatt-Tobel und das Staffelntäli nicht stillgelegt, sondern weiterhin unterhalten, wenn auch nur minimal. Der Stadtrat tönt im Zusammenhang mit dem geplanten B+A zur Unterhalts- und Erneuerungsstrategie die Möglichkeit an, vereinzelte kleine Spielplätze zugunsten bestehender Spielplätze aufzuheben. Wir sind gespannt auf den B+A und hoffen, dass in den kommenden zehn Jahren jährlich die vorgesehenen 250'000 Franken in die Sanierung und Erhaltung von Spielplätzen eingesetzt werden können. Dass eine Schliessung von Spielplätzen und Freizeitanlagen hier im Rat nicht mehr zur Debatte steht und wir die wertvollen Grünräume in der Stadt Luzern auch wirklich erhalten können.

Judith Dörflinger Muff: Die SP/JUSO-Fraktion ist erfreut, dass der Stadtrat ihre Ansicht teilt, dass Grünanlagen und ganz besonders Spielplätze eine wichtige Funktion in unserer Stadt erfüllen. Verdichtetes Bauen und die stetig steigende Mobilität sind für die Kleinsten in unserer Gesellschaft eine ganz grosse Herausforderung. Vorbei sind die Zeiten, wo man ums Haus herum mehr oder weniger gefahrenfrei spielen konnte. Heute hat nahezu jeder Quadratmeter in unserer Stadt eine zugeordnete Funktion. Deshalb ist es umso wichtiger, dass Anzahl und Fläche der Spielplätze erhalten bleiben. Wir sind uns jedoch bewusst, dass an gewissen Orten plötzlich ein neuer Bedarf für eine Kinderoase entstehen kann, wo das vorher gar nicht der Fall war. Umgekehrt verändert sich vielleicht in einem Quartier die Situation so, dass der Bedarf für einen Spielplatz gar nicht mehr gegeben ist. So macht es sicher Sinn, dass man die Situation immer wieder beurteilt, was man ja mit dem Unterhalt sowieso regelmässig machen muss. Wichtig bleibt uns aber, dass die Anzahl und Fläche der Spielplätze insgesamt erhalten bleibt, darauf werden wir auch in Zukunft ein Auge halten.

Wir begrüssen die Zustimmung des Stadtrates zum Projekt „Unterhalts- und Erneuerungsstrategie“ sehr und sind gespannt, was er uns mit dem bald zu erwartenden B+A vorlegen wird.

Lisa Zanolla-Kronenberg: Auch die SVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort auf diese Vorstösse. Erlauben Sie mir aber trotzdem eine kurze Interpretation: Es ist halt schon eine Sache mit der Presse. Als die Vorstösse eingereicht wurden, ist in den Medien (NLZ) von bis zu acht Spielplatzschliessungen geredet worden. Jetzt hat der Stadtrat im Zusammenhang mit den Spielplätzen nur von Stilllegung geredet und die Medien haben doch tatsächlich Schliessung verstanden, und das Geschrei ist losgegangen. Es ist natürlich nie die Absicht gewesen, Spielplätze zu schliessen. Jedenfalls hat seinerzeit, im letzten Frühling, auch die SVP dummerweise Schliessung verstanden und dabei die komische Sparlogik des Stadtrates bemängelt, welche knapp eine Million für die Quartierarbeit, also in Kinder- und Jugendanimation, ausgibt. Andererseits nimmt man den Kindern die Orte weg, an denen sie frei zugänglich spielen können. Aber jetzt wird ja offenbar alles wieder gut. In der Antwort des Stadtrates – in der er zwar mit keinem Wort auf

die damalige Absicht eingeht – erwähnt er einzig, dass eine Schliessung nie seine Absicht war. In diesem Sinne unterstützen wir die teilweise Überweisung des Postulats 95, natürlich ohne Punkt 2, weil dies rechtlich unmöglich wäre – das wäre eine klassische Zweckentfremdung.

Jules Gut: Auch die GLP kann jetzt die ganze Aufregung nicht so ganz verstehen. Zumal sie jetzt eigentlich dem Stadtrat ein grosses Kompliment hätte machen wollen, wie er die ganze Geschichte jetzt umgesetzt hat. Jetzt hat die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen den Sprechenden mit dieser massiven Kritik doch etwas überrascht, die er nicht so ganz versteht. Aus unserer Sicht ist die Antwort des Stadtrates sehr gut. Wir sind sehr gespannt auf die Unterhalts- und Erneuerungsstrategie. In der Konsequenz heisst das aber auch, dass die entstandene Lücke im Sparpaket anderswo kompensiert werden muss. Einen Teil davon konnte man jetzt dank dem grossen Engagement von privater Seite auffangen. Wir begrüssen das sehr und hoffen, dass der Stadtrat solche privaten Initiativen auch weiterhin unterstützt. Wir sind gespannt, wo denn die Mehrbeträge, welche für die Unterhalts- und Erneuerungsstrategie eingesetzt werden, wieder eingespart werden sollen.

Wenn **René Peter** die Antwort auf diese Interpellation liest, ist ihm der letzte Satz etwas ins Auge gestochen: Da heisst es: „Der Stadtrat will diese Grünräume erhalten und hat daher auch nie eine Schliessung von Spielplätzen beabsichtigt.“ Dazu muss der Sprechende sagen, dass es nie ein solch grosses Sommertheater gegeben hätte, wenn man diese Kommunikation vielleicht früher gemacht hätte. Auf der anderen Seite hat ein Sommertheater natürlich immer auch etwas Positives: Die Medienschaffenden haben dann wieder Zeilenhonorar und die Fasnachtsvereine haben dementsprechend auch ein schönes Fasnachtssujet. Jedenfalls ist die FDP sehr gespannt auf den bevorstehenden B+A und hofft, dass sich die ganze Sache dann wieder einmal legen wird.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Der grosse Wirbel, den die Diskussion ausgelöst hat, zeigt für den Stadtrat die Wertschätzung aus der Bevölkerung für die Leistungen der Stadt im Bereich der Grünraumpflege, im Bereich der Spielplätze. Wir sind im letzten Sommer mit dieser Medieninformation auch an die Öffentlichkeit gegangen. Der Bericht zur Sanierung der Spielplätze ist schon länger in Vorbereitung. Man hat gemerkt, dass das Geld nicht genügt für eine permanente Werterhaltung dieser Spielplätze. Der Stadtrat wird nächstens im Parlament beantragen, jährlich rund 250'000 Franken für diesen Bereich ausgeben zu dürfen.

Vom Stadtrat hat es nie geheissen: „Schliessung von Spielplätzen“. Das war eine Interpretationsfrage. Jetzt kann man sagen, Schliessung oder Stilllegung. Das wurde im Mai mit der Botschaft zum 4-Mio.-Paket so kommuniziert, der StB war im Anhang zu diesem Bericht dabei. Also hat man im Mai genau gewusst, was Sache ist. Man hat gesagt, dass man den Unterhalt einstellen werde. Das heisst aber selbstverständlich nicht, dass dann diese Spielplätze nicht mehr zugänglich gewesen wären. Unter Schliessung versteht der Sprechende Entzug. Wenn man ein Gelände schliesst, dann ist das ein Entzug. Bei einer Stilllegung wären es dann vielleicht Spielplätze gewesen ohne Spielgeräte. Aber für die Kinder ist das auch nicht uninteressant, wenn der eine oder andere etwas wilder dahergekommen würde mit der Zeit. Der Sprechende ist froh, dass es auch aufgenommen wurde, dass der Stadtrat den Spielplätzen und guten Grünräumen einen hohen Wert beimisst. Diese Massnahmen hat man im Rahmen des 4-Mio.-Pakets nicht gerne getroffen, man hat gewusst, dass das auch ein Echo geben wird. Der Sprechende möchte diese Massnahme

aber auch etwas relativieren: Im Bereich der Spielplätze geht es um sieben von 700 Geräten, um zwei von 105 Spielplätzen. Das sind die Relationen. Wo es keinen Abstrich, keinen Kompromiss gibt, ist bei der Sicherheit. Da ist die Stadt zuständig. Die Normen sind sehr hoch, für den Geschmack des Sprechenden vielleicht etwas zu hoch. Aber die werden eingehalten. Deshalb auch das Problem, dass die Stadt – die zwar privat finanzierten Spielgeräte – wieder selber unterhalten und kontrollieren muss. Das Engagement der Quartierkräfte ist sicher sehr positiv, es kann ergänzend sein. Es ist nach wie vor der Grundauftrag der Stadt, genügend Spielplätze und Grünanlagen in einer guten Qualität sicherzustellen. Mit dieser Diskussion in der Öffentlichkeit wird der Wert der Spielplätze auch klar und der Stadtrat hat die Gelegenheit gehabt, diesen Wert auch wirklich und deutlich zu dokumentieren.

Ein letzter Punkt: Der Sprecher der FDP hat gesagt, man hätte früher kommunizieren müssen. Mitte Mai wurde kommuniziert. Das Thema wurde halt einfach später aufgegriffen, als die meisten von uns in den Ferien waren. Daran kann man nichts ändern. Die Interpretation „Schliesung“ findet sich in keinem Text des Stadtrates. Der Sprechende denkt, dass eine Beruhigung eingeleitet ist. Es wird sicher ein beliebtes Fasnachtssujet werden, das ist sich der Stadtrat bewusst, dass er da einen Beitrag geleistet hat. Selbstverständlich haben wir unsere Kommunikation hinterfragt und haben unsere Lehren daraus gezogen.

Somit ist die Interpellation 94 beantwortet.

**11.1 Postulat 102, Nico van der Heiden und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion und Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 16. Juli 2013:
Sitzbänke erhalten**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Das Postulat 102 ist somit überwiesen.

**11.2 Postulat 103, Christian Hochstrasser und Katharina Hubacher
namens der G/JG-Fraktion, vom 18. Juli 2013:
Umgang mit der Sparmassnahme: Keine Reparatur von Parkbänken**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Das Postulat 103 ist somit überwiesen.

**12. Interpellation 87, Rieska Dommann, Sandra Felder-Estermann und Hugo P. Stadelmann namens der FDP-Fraktion, vom 18. Juni 2013:
Aktivitäten in den Quartieren gezielt unterstützen**

Rieska Dommann wünscht eine kurze Erklärung abzugeben. Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Fragen. Die aktuellen Zahlen zeigen, dass der Projektpool leider auch im Jahr 2013 bei weitem nicht ausgeschöpft wurde, was die FDP-Fraktion sehr bedauert. Wir wünschen uns, dass der Projektpool endlich besser bekannt wird und so die zur Verfügung stehenden Mittel von den Quartierkräften auch in Anspruch genommen werden können. Ob dies mit den geplanten Massnahmen gelingen kann, wird sich dann zeigen. Es bestehen durchaus noch Zweifel.

Somit ist die Interpellation 87 beantwortet.

**13. Postulat 98, Joseph Schärli, vom 8. Juli 2013:
Sportplatz und Biotop „Staffelntäli“ in Reussbühl**

Ratspräsident Thomas Gmür: Aus Versehen steht in der Traktandenliste, dass das Postulat von Joseph Schärli namens der SVP eingereicht wurde. Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ohne Gegenantrag wird das Postulat überwiesen. Der Stadtrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

Joseph Schärli spricht sich gegen die Abschreibung aus. Gemäss der bisherigen Praxis ist es so – das wird auch immer wieder vertreten in der Geschäftsprüfungskommission –, dass ein Geschäft, das nicht erledigt ist, nicht abgeschrieben werden kann. Der Sprechende denkt jetzt an das, was man bezüglich der Weiher in der Antwort feststellt. Weil es Naturschutzgebiet ist, müssen diese Weiher auch gepflegt werden. Das ist gesetzlich bestimmt. Der Sprechende rät, einmal selber dorthin zu gehen: Der Fall ist nicht so, dass der Weiher frei ist. Er hat sich seinerzeit mit dem ABU (Allgemein Bildender Unterricht) des Kantons in Verbindung gesetzt. Er dachte, das könne wie im Udelbodenweiher durch den Quartierverein gemacht werden. Man hat gesagt, dass die Möglichkeit nicht bestehe und wurde abgeraten. Das Postulat kann man erst abschreiben, wenn tatsächlich die Weiherpflege wieder aktiv ist. Deshalb ist der Sprechende gegen die Abschreibung.

René Meier: Wir haben die Verpflichtung des Stadtrates in diesem Postulat, indem er sagt, dass er die Pflege aufnehme und sie auch durchführen werde. Wenn man nun solche Pflegeaufträge nicht abschreibt, dann haben wir sie in den nächsten zwanzig oder dreissig Jahren irgendwo auf der Liste. Wir können ja nicht jedes halbe Jahr schauen gehen, ob es jetzt gepflegt ist. Darum denkt der Sprechende, dass man das Postulat sehr wohl abschreiben könnte.

Das hat nun **Joseph Schärli** gerade noch gepasst: Genau die SP hält in der Geschäftsprüfungskommission jeweils fest, dass man solche Sachen erst abschreiben kann, wenn es ausgeführt ist. Jetzt kommt von dieser Seite das Konträre. Ihr müsst wissen, was ihr eigentlich wollt. Wenn die bisherige Praxis so ist, wie wir sie bis jetzt gehalten haben, kann man das Postulat nicht einfach abschreiben, sondern man muss das zuerst in Ordnung stellen.

René Meier: Man muss unterscheiden, ob es darum geht, ein einmaliges Werk oder eine einmalige Aktion abzuschliessen. Dann ist es klar. Aber hier geht es ja um eine regelmässige Pflege von etwas, die man mehrmals im Jahr macht. Das würde sich ja weiterziehen über mehrere Jahre hinweg und das macht aus unserer Sicht keinen Sinn.

UVS-Direktor Adrian Borgula möchte bitten, dem Abschreibungsantrag zu folgen. Die naturschutzfachliche Pflege von Feuchtgebieten gehört zu den Daueraufgaben. Diese erfolgt auch im Staffelntäli. Es kann sein, dass die Ansicht von Joseph Schärli, wie man einen Weiher pflegt, und die Ansicht unserer Fachabteilung, welche gut dotiert ist, auseinander gehen. Das kann sein, so sieht es aus. Aber wir sind überzeugt, dass wir grundsätzlich eine sehr gute Art haben, wie man Gewässer pflegt. Gewässer muss man aus naturschutzfachlicher Sicht – der Sprechende kann auch hier aus dem Vollen schöpfen – nicht jährlich freischneiden und pflegen. Man muss es einerseits primär auf die Biodiversität ausrichten, was dort wichtig ist. Wichtig ist hier, dass ein Teil stehen bleibt, dass zum Beispiel Asthaufen liegen bleiben. Wir haben das Angebot des Quartiervereins bekommen, dass sie mithelfen würden. Wir nehmen das Angebot an, aber wir werden sicher die naturschutzfachliche Pflege begleiten, dass man nicht einfach alles ausräumt, denn das hat mit naturschutzfachlicher Pflege nichts zu tun. Es geht nicht um einen einmaligen Eingriff bei den Weihern im Staffelntäli, sondern um die kontinuierliche Pflege. Wir haben das Know-how und wir sind überzeugt, dass wir das richtig machen. In diesem Sinne ist der Auftrag aus der Sicht des Stadtrates erfüllt.

Joseph Schärli weiss von was er redet, er ist dort gewesen. Vom Weiher sieht man praktisch nichts mehr, es ist eine totale Vergammung. Die Enten und andere Tiere, welche da drin waren, sind nicht mehr da. Wenn man will, dass dort einfach nur noch ein Gestrüpp ist, muss man es so belassen. Aber das ist nicht die Idee. Die Idee des Sprechenden ist auch nicht, dass man im Jahr mehrmals pflegen muss, sondern dass man es so pflegt, wie es sein muss. Und dass es auch ansehnlich ist. Der Sprechende hat das nicht alleine festgestellt. Auch Mitbewohner in Reussühl, oder Leute, welche von Littau da durch gehen, sagen genau das gleiche und fragen sich, was hier eigentlich los sei. Es passiert überhaupt nichts. Auf der Seite wird gepflegt, aber die Weiher selber, die sind vergammelt. Darum hat der Sprechende auch diesen Vorstoss eingereicht.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Was Joseph Schärli Vergammung nennt, heisst im Fachjargon Sukzession. Ein Gewässer wächst irgendwann zu. In der natürlichen Dynamik eines Auengebietes hätte man gelegentlich einmal ein Hochwasser, welches das wieder auswäscht. In der Weiherpflege macht man das vielleicht alle zehn bis fünfzehn Jahre – wenn die Zeit dazu gegeben ist. Es gibt nicht nur Enten in einem Weiher, es gibt auch Amphibien, welche bestens zurecht kommen mit Deckung, mit Bewuchs. Da sind wir nicht gleicher Meinung, wie das gepflegt wird. Wir sind der Ansicht, dass wir eine gute naturschutzfachliche Pflege machen. Daher möchte der Sprechende bitten, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsident Thomas Gmür: Joseph Schärli beantragt Nichtabschreiben.

Das Postulat 98 wird vom Rat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.

**14. Interpellation 62, Melanie Setz Isenegger und Max Bühler
namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Ali R. Celik und Noëlle Bucher
namens der G/JG-Fraktion, vom 9. April 2013:
Einsatz von Expertinnen und Experten aus dem Fachbereich Pflege
in Teilprojekten „Ausgliederung HAS“**

Melanie Setz Isenegger wünscht Diskussion, der Rat gibt der Diskussion statt.

Melanie Setz Isenegger: Die Interpellanten danken dem Stadtrat für die Auseinandersetzung mit der Thematik und für die ausführliche Antwort. Leider ist aber schon bei der ersten Frage der Zug bereits abgefahren. Die Sprechende möchte aber trotzdem noch einige Sachen hinzufügen: Die Pflegenden machen einen Grossteil des Personals von HAS aus. Es ist unabdingbar, dass dieses Know-how über die aktuellen Pflegesituationen in Planungs- und Entscheidungsgremien einfließt. In der Antwort zur Frage 1 werden aber nach wie vor vorwiegend Personen erwähnt, die nur noch am Rande Berührungspunkte mit der Pflege an sich haben und heute vorwiegend in Leitungsfunktionen tätig sind. Die Ausrichtung scheint klar auf Finanz- und Organisationsfragen ausgerichtet zu sein, aber weniger auf die damit verbundenen Qualitätsaspekte. Es wird Bezug genommen auf den GAV, wo die Personalverbände eingebunden waren. Das ist in unseren Augen eigentlich in der Natur der Sache, dass die Personalverbände bei einem GAV mitverhandeln. Dass Frau Wandeler in der Arbeitsgruppe zu den Leistungsverträgen Einsitz hat, ist sehr zu begrüssen. Allerdings ist damit die Frage nach der beabsichtigten Zusammensetzung des Verwaltungsrates noch nicht, oder nur etwas zu oberflächlich, beantwortet. Denn Fachwissen in den Kernkompetenzen bedingt noch keine handfeste Erfahrung. Wie bereits in den Diskussionen zum B+A HAS mehrmals von unserer Seite gefordert, muss zwingend eine Pflegefachperson mit entsprechenden Qualifikationen im Verwaltungsrat vertreten sein. Immer mehr Betriebe im Gesundheitswesen kehren nämlich dahin zurück, die Professionen der Leistungserbringung in die strategische Führung einzubinden. Wir hoffen sehr, dieser erfreuliche Trend werde sich auch bei HAS durchsetzen und wir werden wenn nötig darauf beharren, falls HAS ausgelagert würde. Noch eine Bemerkung zur Personalkommission: Ein solches Gremium ist unbedingt zu unterstützen und zu fordern. Dies hat aber gar nichts mit der strategischen Führung zu tun, sondern eine PEKO vertritt die Interessen des Personals gegenüber der Geschäftsleitung und ist auf blosser Mitsprache – auf keine Mitentscheidung – beschränkt. Die Installation einer PEKO hat deshalb keinen Zusammenhang mit der Vertretung von ausgewiesenen Fachleuten mit Praxiserfahrung in den operativen Führungsgremien.

Agnes Keller-Bucher: Die Fraktion der CVP ist erstaunt über die gestellten Fragen. Die Ausgliederung von HAS läuft bis jetzt über viele Teilprojekte. Über jedes dieser Teilprojekte wurden wir in der Sozialkommission genau informiert. Wir wussten, wer überall mitgearbeitet hat. Bei jedem Projekt sind sehr kompetente, interne sowie externe Fachpersonen involviert. Fachpersonen, welche sich das nötige Know-how angeeignet haben, bei denen man diese Unterstützung auch holen konnte. Ausserdem wurden Erfahrungen von anderen selbstständigen Unternehmen, aber auch von anderen Betagtenzentren in der Umgebung, oder gar schweizweit abgeholt und eingebracht. Die Interessen des Personals wurden von vier Arbeitnehmerverbänden bei den Verhandlungen des GAV vertreten, darunter auch vom Schweizerischen Berufsverband für Pflegefachfrauen und Pflegefachmänner (SBK).

Sollte es bei der Abstimmung zur Auslagerung kommen – davon sind wir überzeugt –, so werden im Verwaltungsrat Personen vertreten sein, die über das nötige Know-how verfügen, auch im Bereich der Pflege! Ausserdem wird eine Personalkommission gegründet, in der die Mitarbeitenden von HAS vertreten sind, um ihre Anliegen einbringen zu können.

Die Fraktion der CVP versteht die Bedenken der Postulantinnen und Postulanten überhaupt nicht und findet die Antwort des Stadtrates sehr gut.

Jörg Krähenbühl verdankt die Antwort des Stadtrates. Die Interpellation, eingereicht am 9. April 2013, ist thematisch etwas veraltet, weil in der Projektgruppe viele Arbeiten bereits erledigt worden sind. Die Resultate sind in den beiden B+A – im B+A 20/2013: „Grundlagenbericht zur Gestaltung und Steuerung der Pflegeversorgung in der Stadt Luzern“ beziehungsweise im B+A 21/2013: „Schaffung einer gemeinnützigen Aktiengesellschaft für die Heime und Alterssiedlungen der Stadt Luzern“ – genügend eingeflossen.

Somit ist die Interpellation 62 beantwortet.

**15. Interpellation 79, Noëlle Bucher und Monika Senn
namens der G/JG-Fraktion, vom 11. Juni 2013:
Organisatorische und pädagogische Konsequenzen des
zweijährigen Kindergartens**

Noëlle Bucher möchte eine kurze Erklärung abgeben. Die Interpellantinnen danken dem Stadtrat für die ausführlichen Antworten auf die vielen Fragen. Uns ist bewusst, dass die Antworten teilweise auf Vermutungen basieren. Viele Erfahrungen hat die Stadt Luzern mit dem zweijährigen Kindergarten noch nicht sammeln können. Wir werden am Thema dranbleiben und insbesondere den Übergang von der KITA zum Kindergarten aufmerksam weiterverfolgen.

Die Interpellation 79 ist somit beantwortet.

**16. Interpellation 143, Monika Senn und Katharina Hubacher
namens der G/JG-Fraktion, vom 5. Dezember 2013:
Kürzungen der Schulgeldbeiträge aufgrund der „Zwangsferienwoche“?**

Monika Senn gibt eine kurze Erklärung ab. Die Interpellanten danken für die Antwort. Sie finden es sehr interessant, dass sie die Zahlen jetzt bekommen haben.

Die Interpellation 143 ist somit beantwortet.

**17. Interpellation 92, Pirmin Müller und Jörg Krähenbühl
namens der SVP-Fraktion, vom 28. Juni 2013:
Tragen eines Kopftuches im öffentlichen Dienst**

Jörg Krähenbühl verlangt Diskussion. Der Rat gibt der Diskussion statt.

Jörg Krähenbühl: Die SVP dankt dem Stadtrat für die ausführliche Beantwortung der gestellten Fragen. Kopftücher im öffentlichen Dienst sind erlaubt – ausser in der Schule, so der Stadtrat. Sind Ausnahmen wie in Kriens möglich? Zwischen Glaubensfreiheit und konfessioneller Beeinflussung zieht der Stadtrat eine Grenze: Frauen dürfen in der öffentlichen Verwaltung ein Kopftuch tragen, Lehrerinnen aber nicht, „weil sie einen Teil des Volksschulauftrages übernehmen“. Der Unterricht muss konfessionell neutral sein. Der Stadtrat orientiert sich dabei an der Bundesverfassung und an der geltenden Rechtsprechung. Die Volksschule hält in der Schulordnung fest, dass die Lernenden und Lehrpersonen angepasst gekleidet am Unterricht teilzunehmen haben. Die Schulleitung kann die Lehrpersonen bei unangepasster Bekleidung anhalten, entsprechende Korrekturen vorzunehmen.

Zur Antwort auf Frage 4 haben wir noch folgende Bemerkung: Im Berufsleben sind Kleidungs Vorschriften weit verbreitet eingeführt, ohne dass solche Vorschriften gleich gegen die Bundesverfassung verstossen (oder aus Sicht der Betroffenen als Einschränkung angesehen werden). Vorschriften können einen bestimmten Kleidungs Zwang bedeuten, wie zum Beispiel das Tragen eines weissen Hemdes oder einer vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Uniform. Es kann sich aber auch nur um eine Anordnung auf den Verzicht gewisser Kleidung handeln, wie zum Beispiel freizügige Kleidung, Kleidung mit Botschaften (Fanleibchen) usw.

Katharina Hubacher möchte ihr Votum mit dem Zitat einer engagierten Frauenrechtlerin aus dem arabischen Raum beginnen, welche kürzlich einem Journalisten Folgendes gesagt hat: „Es kommt doch nicht darauf an, was wir auf dem Kopf haben, sondern was wir im Kopf haben.“ Wir haben im europäischen Raum oft die Vorstellung, dass kopftuchtragende Frauen machtlose, ohnmächtige, graue Mäuse seien, die nichts zu sagen haben. Wer sich aber etwas näher damit befasst – nicht das Klischee, das uns die SVP immer wieder vorbetet – und etwas genauer hinschaut, sieht auch andere Aspekte. Wenn man die Revolutionen in der arabischen Welt sieht, vor allem auch in Ägypten, sehen wir, dass kopftuchtragende Frauen viel Grosses und Wichtiges geleistet haben.

Die Darstellung, wie sie in der Interpellation gemacht wird, dass das Tragen eines Kopftuches dem Art. 6 der Bundesverfassung widerspreche, dass es zu Abschottung führe, dass die Frauen keine Arbeit leisten würden und keine Kommunikation möglich sei und keine Integration, ist eine eklatante Beleidigung der Kopftuch-tragenden Frauen.

Man könnte jetzt sagen, dass die SVP vor allem auf das Äussere und nicht auf das Innere schaut. Wir sind froh, dass wir anders politisieren. Die Antwort des Stadtrates finden wir ok. Wir sind auch der Auffassung, dass Kopftuch-tragende Frauen in der Verwaltung, in Betagtenzentren, oder wo auch immer mitarbeiten können. Was zählt ist die Arbeitsleistung, ist das Einhalten der Ordnung, der Vorschriften, welche vor Ort gelten. Das ist das, was wichtig ist. Eine spezielle Regelung, wie sie der SVP vorschwebt, ist überflüssig und würde weder den Vorgesetzten noch den Angestellten einen Gewinn bringen. Wir denken, Regelungen und Verbote soll man nur dort aufstellen, wo sie wirklich nötig sind.

Laura Kopp: Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die ausführliche Beantwortung dieser Fragen und hat zu dieser Beantwortung nicht viel beizutragen – zu gewissen Aussagen in der Einleitung der Interpellation hingegen schon. Vor allem zur Aussage: „Lehrpersonen sind Repräsentanten des Staates.“ Da muss man sich aber fragen, was ist ein Staat? Ein Staat ist nämlich nichts anderes, als eine politische Ordnung von verschiedenen Gruppierungen. Man kann es auch anders sagen: Der Staat ist eine Gesellschaft. Und genau diese Gesellschaft ist heutzutage vielfältig – nicht nur in der Schweiz, sondern fast überall auf der Welt. Lehrpersonen aus unterschiedlichen Kulturen und Religionen sind das Abbild unserer heutigen Gesellschaft. Wenn man jetzt – so wie es die Interpellation auch macht – vor allem auf gewisse Frauen, welche Kopftücher tragen, fokussiert ist, kann man sagen, dass ja gerade der Wille zur Erwerbstätigkeit und zur Berufswahl davon zeugt, dass sie sich integrieren wollen. Ob mit oder ohne Kopftuch. Die Religion hat aus unserer Sicht so gut wie nichts mit fachlichen und pädagogischen Kompetenzen zu tun. Zudem möchte die Sprechende daran erinnern, dass wenn man nach Sizilien geht, man dort sehr viele Frauen mit Kopftüchern sieht, und das sind meistens Katholikinnen.

Ivo Durrer: Die Antworten des Stadtrates sind schlüssig, die Rechtsgrundlagen beziehen sich auf die Bundesgesetzgebung über die Religionsfreiheit. Dem kann sich die Stadt Luzern nicht widersetzen. Dass das Tragen von Kopftüchern mit der Religionsfreiheit gekoppelt wird, ist für uns eher fragwürdig und stossend. Aus Sicht des Sprechenden ist das vorab eine unhaltbare Diskriminierung der muslimischen Frauen, welche mit dieser Verschleierung versteckt werden. Er geht nicht davon aus, dass die Mehrzahl dieser Frauen diese religiöse Verkleidung freiwillig trägt. Wir sind mit den Antworten einverstanden – die Situation befremdet uns jedoch sehr.

Luzia Vetterli: Das ist wieder einmal ein Vorstoss, der unter dem Titel „Nachhilfeunterricht für die SVP“ laufen könnte. Soweit die Sprechende das Votum der SVP verstanden hat, haben sie jetzt etwas dazugelernt, sie wissen jetzt etwas mehr über die Rechtsprechung. Luzia Vetterli fragt sich, ob es richtig ist, dass man die Verwaltung damit beschäftigen soll.

Die letzten paar Sätze der SVP haben die Sprechende etwas verwirrt, weil die SVP der Meinung ist, dass es sich offenbar einfach um Kleidungs Vorschriften handle, welche der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern machen könne. Das ist natürlich – wenn es um das Kopftuch geht – genau nicht der Fall, denn ein Kopftuch betrifft immer die Religionsfreiheit. Ein weisses Hemd oder schwarze Hosen hingegen betreffen die Religionsfreiheit nicht. Die Bundesverfassung sieht halt vor, dass ein Eingriff in die Religionsfreiheit nur dann möglich ist, wenn ein öffentliches Interesse das Interesse des Privaten überwiegt. Das ist – wie es der Stadtrat richtig ausgeführt hat – nur dann der Fall, wenn eine Lehrerin oder ein Lehrer betroffen ist. Dann gibt es ein öffentliches Interesse, welches eben „Neutralität der Schule“ heisst, und das überwiegt dann das private Interesse des Lehrers. Das gilt übrigens gleichermassen auch für Kruzifixe oder irgendwelche Symbole der katholischen oder einer anderen christlichen Tradition. Die Schule muss religiös neutral sein und das betrifft jede Art religiöser Äusserung. Ein Eingriff in die Religionsfreiheit hingegen rechtfertigt sich nicht bei allen anderen Staatsangestellten, weil es dort kein überwiegend öffentliches Interesse gibt. Es rechtfertigt sich auch nicht bei Schülerinnen und Schülern, welche in diese Schule gehen, im Gegensatz zu den Kopftüchern bei den Lehrerinnen und Lehrern. Die Sprechende hofft, dass nun die SVP dem auch folgen kann.

Zu dem Fall in Kriens möchte sich die Sprechende zuletzt äussern: Sie findet, dass dort die Verwaltung richtig reagiert hat, weil es nur darum ging, dass man jemand während ein paar Monaten einsetzte. In einer Notsituation, weil man offenbar niemand anders gefunden hat. Wenn die Frau nun das Kopftuch tragen will, ist es durchaus Ausdruck der Verhältnismässigkeit, dass man das dann halt zulässt für die wenigen Monate. Das dient dem Interesse sowohl der Kinder, als auch der betroffenen Lehrerin.

Michael Zeier-Rast hätte eigentlich gehofft, dass die SVP keine Diskussion verlangt auf das Thema. Jetzt haben wir sie, also sagen wir halt auch etwas dazu. Die CVP dankt dem Stadtrat für die Antwort. Der Sprechende findet sie gut und ist somit glücklich. Ihm geht es aber ähnlich, wie anderen auch, dass die Interpellation als solches irritierend ist. Der Sprechende möchte noch einen Gedanken mehr ins Rennen führen. Luzia Vetterli hat zwar sehr viel auch dazu gesagt. Das Problem des Kopftuches – eine Klosterfrau hat doch auch ein Kopftuch. Laut diesem Ansinnen der SVP dürfte zum Beispiel in Schüpfheim eine Französischlehrerin gar nicht mehr arbeiten. Sie kommt nämlich jeden Tag im Ornat, mit dem Köfferchen, und unterrichtet an der Kantonsschule in Schüpfheim. Der Sprechende weiss nicht, ob sie nicht auch ein Machtzeichen trägt. Sie ist eine sehr sympathische Frau und wahrscheinlich auch eine gute Lehrerin, sonst wäre sie nicht dort. So sind wir beim Punkt: Warum würde man überhaupt eine Person anstellen, die ein Kopftuch trägt? Weil sie die Fähigkeiten hat, die wir brauchen. Also würde ich doch als Arbeitgeber, oder dort wo ich arbeite, sagen: Die passt jetzt zu uns, das ist genau die Richtige! Sie hat alle Kriterien erfüllt, die wir in der Ausschreibung verlangt haben. Per Zufall ist es halt jemand aus einer anderen Glaubensgemeinschaft. Wenn sie eine jüdische, verheiratete Frau wäre, würde sie eine Perücke tragen, weil das dort einfach dazugehört. Frauen, welche das Kopftuch aus Zwang tragen würden – das garantiert der Sprechende –, würden sich überhaupt nie um eine solche Stelle bewerben.

Somit ist die Interpellation 92 beantwortet.

**18. Postulat 75, Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion,
vom 5. Juni 2013:
Velostation am Bahnhof – Bisherige Praxis weiterführen**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Laura Grüter Bachmann: Eigentlich hätte der Stadtrat die Antwort auf den letzten Abschnitt in seiner Antwort reduzieren können, wo nämlich steht, dass er die Idee der Veloförderung über alles stellt. Das ist auch der Eindruck, den wir haben, dass im heutigen Stadtrat die Idee der Veloförderung einen extrem hohen Stellenwert hat. Die Ideologie in diesem Ausmass teilen wir nicht. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass unser praktikabler Vorschlag Sinn machen würde. Zudem wären auch zusätzliche Einnahmen möglich gewesen mit einer solchen, vorübergehenden Lösung, bis die Velostation dann wirklich ausgelastet gewesen wäre. Weil wir die Ideologie der Veloförderung teilen, aber nie in diesem Ausmass, wie sie der Stadtrat nach unserer Meinung praktiziert, halten wir darum an unserem Postulat fest.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion steht hinter der Antwort des Stadtrates. Anzufügen haben wir noch folgende Aspekte: Die provisorische Velostation ist mit viel Holz gebaut. Das hat auch etwas mit dem Nutzungsplan zu tun, der am Anfang, beim Projektstart definiert werden muss. Eine Nutzungsänderung für Motorräder (logischerweise mit Benzintanks und viel brennbarer Ladung) hätte feuerpolizeiliche Konsequenzen. Es ist nicht klar, ob dann die vielen Holzteile zulässig wären, oder ob alles feuerfest neu gebaut werden müsste.

Ein zweiter Punkt, ein Beispiel aus Winterthur: Da läuft gerade eine Volksinitiative: „Endlich genug Veloparkplätze am Hauptbahnhof.“ Wir haben ja auch knappe Veloparkplätze am Bahnhof. Und wenn wir den Velo-Modalsplit deutlich erhöhen wollen, dann braucht es in Zukunft sicher auch jeden dieser Veloparkplätze.

Ein dritter Punkt: Über der Velostation, also fast an gleicher Lage, gibt es beim Parking P3 genügend gedeckte Rollerparkplätze. Meistens sind diese leer. Der Sprechende war diese Woche wieder einmal da, um zu schauen, wie es mit denen steht. Also fragen wir uns: Wo ist eigentlich überhaupt das Problem? Deshalb lehnt die GLP-Fraktion das Postulat auch ab.

Urs Zimmermann: Kein Verständnis hat die SVP mit der Begründung des Stadtrates, wie er im letzten Absatz schreibt. Sollte die Nachfrage seitens der motorisierten Zweiradfahrer wirklich bestehen, befürworten wir natürlich das Postulat. Rein aus wirtschaftlichen Gründen sind wir für die Ausweitung zur Nutzung für motorisierte Zweiradfahrer. Denn man muss sehen, dass die Velostation jetzt nicht ausgelastet ist. Was hat man gegen die Mehreinnahmen, welche das generieren würde? Die Velostation war auch sehr günstig in der Erstellung. Wenn das im Mietvertrag nicht so vorgesehen ist, muss man halt den Mietvertrag nachverhandeln. Die SVP wird das Postulat sicher unterstützen.

Laurin Murer: Das Postulat ist aus unserer Sicht etwas heuchlerisch. Im Titel steht Velostation, aber im Inhalt geht es überhaupt nicht um das Velo, sondern um Mofas. Die Grünen und Jungen Grünen unterstützen natürlich das Pendeln mit dem ÖV, wie es auch im Postulat steht – im Gegensatz zum Pendeln mit dem Auto. Wir würden es aber begrüßen, wenn jene Leute, die „berufskleidungsbedingt“ nicht mit dem Velo an den Bahnhof fahren können, dass sie den Bus nehmen würden und nicht unbedingt das Mofa. Darum wird die G/JG-Fraktion das Postulat nicht unterstützen.

Nico van der Heiden: Wir danken dem Stadtrat für seine klare Antwort auf das Postulat. Wir schliessen uns seiner Haltung an. Die neue Velostation hat nie das Ziel gehabt, von Anfang an voll ausgelastet zu sein, das wäre eine äusserst ungeschickte Planung gewesen. Reserven machen Sinn. Dass das bei einer späteren Zunahme sinnvoll wäre, wird wohl hier im Saal von niemandem bestritten, damit man dann nicht wieder viel Geld ausgibt. Aber so weit ist sich die SP/JUSO-Fraktion auch mit der FDP eigentlich einig.

Die Frage ist jetzt, was man machen soll, solange die Velostation noch nicht ausgelastet ist. Wir sehen nicht, dass es die Aufgabe der Stadt wäre, zusätzliche Rollerparkplätze an zentraler Lage anzubieten. Das wäre ein falsches Zeichen, darüber wurde hier im Rat auch schon diskutiert, bei der Öko-Bilanz der Roller, die sehr schlecht ist – fast so schlecht wie diejenige von Autos. Deshalb möchten wir diese Art von Mobilität nicht zusätzlich noch fördern. Das Argument, dass kurzfristig zusätzliche Einnahmen generiert würden, ist richtig. Allerdings fallen auch Ausgaben an. Es

ist ja nicht so, dass man mit dem gleichen Personal doppelt so viele Velos respektive Roller unterbringen kann. Der Personalbestand würde leicht unterproportional auch steigen.

Wenn jetzt die FDP das Postulat vielleicht etwas anders formuliert hätte, wären wir gerne auf die Diskussion eingestiegen. Analog zu der Diskussion von heute Morgen – mit der Ersetzung von oberirdischen durch unterirdische Autoparkplätze – hätte man sagen können, dass man Gratisparkplätze für Roller rund um den Bahnhof abbaut und im gleichen Ausmass kostenpflichtige Rollerparkplätze in der Velostation anbietet. Das wäre eine interessante Idee. Denn der Rat hat ja mehrheitlich auch einmal gefordert, dass an wichtigen Orten in der Stadt das Parkieren für Roller kostenpflichtig werden soll. Dann hätte man nämlich zwei Postulate mit einer Klappe schlagen können.

Zusätzliche Parkplätze für Roller am Bahnhof stehen aber auch für uns, wie es der Stadtrat richtig sagt, im Widerspruch zum vom Stimmvolk angenommenen Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität und deshalb lehnen wir das Postulat ab.

Reto Derungs: Im Grundsatz ist die CVP damit einverstanden, dass die Velostation den Velos auch langfristig dienen soll. Wir sind auch für die Veloförderung. Aber wenn es jetzt darum geht, dass frei stehender Platz einfach stur freigehalten werden soll, obwohl eine Nachfrage von den Rollerfahrern besteht, finden wir sehr engstirnig. Insbesondere sind wir auch etwas enttäuscht von der Antwort, weil sie auch nicht aufzeigt, was es heissen würde, wenn man nun diesen Rollerfahrern entgegenkommen wollte. Es geht immerhin um öffentlichen Platz. Rollerfahrer gehören zu unserer Gesellschaft, also dürfen sie auch öffentlichen Platz nutzen. Mit dieser Antwort kann sich die CVP-Fraktion gar nicht zufrieden geben. Es ist stur und engstirnig, deshalb wird die CVP auch auf das Postulat eintreten.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Es kann nicht sein, dass man die Antwort des Stadtrates jetzt auf den letzten Abschnitt reduzieren würde. Das ist vielleicht das Fazit, aber es ist nicht die hauptsächliche Antwort, aber sie gehört wesentlich dazu. Die Velostation ist tatsächlich noch nicht voll ausgelastet. Die Nachfrage steigt. Wenn man ein solches Bauwerk macht, will der Stadtrat ganz sicher Reserven einbauen. Der Modalsplit soll erhöht werden für den Umweltverbund – für den öffentlichen Verkehr, für den Fussverkehr – und für den Veloverkehr. Da gehören Veloförderungsmassnahmen dazu. Das ist nicht eine überzogene Ideologie, wie dem Stadtrat vorgeworfen wird. Sondern es ist ein klarer Volksauftrag im Rahmen der Umsetzung des Reglements über die nachhaltige städtische Mobilität.

Eine Umnutzung würde bedeuten, dass man die bestehenden Vorrichtungen für die Velos entfernt und sie irgendwo zwischenlagern müsste. Der Sprechende weiss nicht wo, es gibt nicht irgendwo einen gedeckten Platz, wo man das zwischenlagern könnte. Ganz schwierig ist, und das hat man bei der jetzigen Velostation gesehen: Rechte, die man einmal quasi erteilt, sind dann schwierig rückgängig zu machen, wenn man es dann brauchen würde. In der bisherigen Station – auf diese bezieht sich das Postulat – hat man einen Teil genutzt für Mofas und Töffs. Als der Bedarf so gross war, dass man die ganze Station voll hätte nutzen können, hat man den Platz für die Velos nicht gehabt. Darum sagt sich der Stadtrat, dass dieser Fehler bei neuen und grösseren Velostationen nicht mehr gemacht werden darf. Wir wollen ganz klar prüfen, ob es eine Möglichkeit gäbe, den Posttunnel, der das Hirschmattquartier mit der Velostation verbindet, nutzen zu können. Zu einem günstigeren Preis, als die bisher angedachten Projekte. Der Auftrag zu dieser Abklärung ist erteilt. Das würde natürlich die Attraktivität dieses Ort noch mehr steigern. Ei-

ne gute Verknüpfung des Veloverkehrs zum öffentlichen Verkehr am Bahnhof ist ein ganz zentrales Element der Mobilitätsstrategie, die der Stadtrat verfolgt. Diese Idee ist nicht ideologisch – es ist ein Volksauftrag, den man möglichst gut umzusetzen versucht. Denken wir daran, alle diejenigen, die bereit sind, mit dem Velo unterwegs zu sein, machen auch wieder Platz, dass der motorisierte Individualverkehr funktionieren kann und nicht im Stau steht. In diesem Sinne möchte der Sprechende dazu auffordern, das Postulat abzulehnen. Es ist kein Ausdruck einer überzogenen Velo-Ideologie, sondern es ist die Umsetzung einer Strategie, welche dem Stadtrat durch einen Volksauftrag so erteilt wurde.

Laura Grüter Bachmann möchte doch noch gewisse Sachen entgegenen auf das Votum von Adrian Borgula bezüglich der Einrichtungen, die man jetzt entfernen und einlagern müsste. In der Antwort heisst es, dass man vier heutige Veloplätze brauche, um ein Motorrad zu platzieren. Das ist ja heute schon so. Man muss doch wissen, von was hier geredet wird. Wir reden nicht von einem riesigen Angebot für Motorräder. Das sind 15 bis maximal 30 motorisierte Fahrräder, welche in der jetzigen Velostation gestanden sind. Diese sind nicht auf den Veloparkplätzen gestanden, sondern die Leute der Caritas haben ihnen am Rand jeweils einen Platz gesucht und so waren diese auch noch beschäftigt. Also haben sie nicht einen Veloparkplatz gebraucht. Das wäre ja auch die Idee, dass man sicher einen Randplatz findet, wo man vereinzelte Motorräder noch parkieren könnte. Es ist auch nicht so, dass wir die Erwartung haben, dass man jetzt dieses Angebot bewirbt, sondern dass man denen, die nachfragen und auch heute schon von diesem Angebot gewusst haben, diese Gelegenheit bietet. Ganz klar mit dem Vorbehalt – das kann sogar schriftlich sein –, dass man dort mit einem Motorrad nicht mehr parkieren kann, wenn die Velostation voll ist. Es ist ganz klar, dass die Velos Vorrang haben, dies auch als Antwort auf András Özvegyi. Es ist eine Velostation, sobald diese voll ist, reden wir schon gar nicht mehr von etwas anderem. Aber bis dann sind wir der Meinung, dass das eine praktikable Lösung wäre. Auch gibt es Gratis-Töffparkplätze, welche nicht besetzt sind. Es gibt auch diese Fälle, und das waren vor allem diejenigen, welche diese Plätze in der alten Velostation genützt haben. Pendler, welche auswärts arbeiten und nicht jeden Abend nach Luzern kommen. Wenn diese ihren Töff über eine, maximal zwei Nächte, am Bahnhof stehen lassen könnten, ist es hier im Saal wahrscheinlich allen klar, dass viele wahrscheinlich lieber einen Beitrag zahlen. Sie wissen, dass ihr Töff oder ihr Fahrzeug am Bahnhof sicher gelagert ist. Das wäre besser, als wenn sie ihr Motorrad auf einem Veloparkplatz abstellen müssen. Das ist auch ein Anliegen, deshalb war dieses Angebot bisher gut. Es wurde auch geschätzt von denen, welche es genutzt haben. Die Sprechende denkt, diese Flexibilität müsste doch möglich sein, aber das ist es offenbar nicht.

Der Rat überweist in der Abstimmung das Postulat mit 24 : 21 Stimmen.

**19. Interpellation 80, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion,
vom 11. Juni 2013:
Verkehrsentwicklung im Mattenhof**

Korintha Bärtsch dankt dem Stadtrat für die ausführlichen Antworten. Wir sind uns einig, in Luzern Süd entsteht ein neuer Stadtteil. Mit den vielen noch unbebauten Flächen ist das Potenzial bestechend für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Vor allem beim Verkehr, wo man an einer

sehr gut erschlossenen Lage im Mattenhof, bei der Verkehrserzeugung ansetzen kann. Es ist viel einfacher, weniger Verkehr erzeugen zu lassen, als im Nachhinein reduzieren zu müssen. Ein schönes Beispiel kann man aus dem BaBeL-Quartier nehmen: Die Stadt setzt sich schon lange, auch beim Kanton, für Verkehrsberuhigungen ein, damit man eine verbesserte Aufenthaltsqualität bekommt. Es ist aber sehr schwierig umsetzbar; der Stadt sind die Hände gebunden. Deshalb ist es wichtig, dass man hier die Chance packt und möglichst wenig Verkehr produziert. Mit der Interpellation hat die Sprechende zwei Ziele verfolgt: Das erste Ziel war, vom Stadtrat zu erfahren, welche Vorstellungen er bezüglich der Verkehrsentwicklung von Luzern Süd hat. Erfreut nimmt die Sprechende zur Kenntnis, dass der Stadtrat die Verkehrsthematik in der Weiterbearbeitung bei der Entwicklung von Luzern Süd kritisch begleitet und auch Forderungen stellt. Dummerweise ist das Projekt Mattenhof I aus dem Entwicklungsleitbild ausgeklammert worden, weil es nämlich schon vor dem Entwicklungsleitbild Bestand hatte.

Im zweiten Ziel ging es darum, zu erfahren, wie es dazu gekommen ist, dass der Stadtrat zulässt, dass auf seinem eigenen Teilgrundstück 700 neue Parkplätze zu bestehenden 500, also 1'210 Parkplätze entstehen sollen. Das sind etwas andere Dimensionen, als heute Morgen. Der Stadtrat lässt eine solch hohe Zahl zu, in einem Gestaltungsplan für dieses Projekt an einer top-erschlossenen Lage, wo jede Viertelstunde ein Zug fährt, wo noch Busse fahren, und eine Langsamverkehrsachse vorhanden ist. Warum lässt er zu, dass ein solches Projekt unter seiner Ägide weiterverfolgt werden soll? Es ist ziemlich eigenartig, dass der Stadtrat in seiner Antwort schreibt, dass er eigentlich nicht so viele Parkplätze wolle und dass er sich im Baubewilligungsverfahren für eine tiefere Parkplatzzahl einsetzen möchte. Die Sprechende ist sich aber nicht sicher, ob der Stadtrat im Baubewilligungsverfahren, welches auf Krienser Boden stattfindet, überhaupt irgendeinen Einfluss nehmen kann. Er schreibt dazu in seiner Antwort, dass er sich im schlimmsten Fall als Grundstücksanrainer mit einer Einsprache einbringen könne. Da versteht es Korintha Bärtsch überhaupt nicht mehr. Es kann nicht sein, dass der Stadtrat, welcher in Luzern Süd wenig Verkehr erzeugen will, aber als Grundstückseigentümer vom Mattenhof I aktiv an einem Projekt mitarbeitet. Dass er ein Projekt aktiv unterstützt, welches eine solch hohe Parkplatzzahl vorsieht, statt seine Vorstellungen aktiv so einzubringen. Wenn es der Stadtrat ernst meint mit der Stadt der kurzen Wege, mit dem Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität, mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung, gibt es aus unserer Sicht nur einen Weg. Man macht einen Schritt zurück, nimmt den Einfluss als Grundstückseigentümer wahr und überarbeitet das Projekt mit der Mobimo AG zusammen nochmals, im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung und auf ein nachhaltiges Projekt.

Marcel Lingg: Mattenhof oder Luzern Süd sind zwei Themen, welche den Rat nicht nur heute beschäftigen, sondern auch an der nächsten Ratssitzung am 20. Februar wird darüber intensiv diskutiert werden. Beziehungsweise hat man am letzten Donnerstag in den entsprechenden vorbereitenden Kommissionen die beiden B+A schon mal vordiskutiert. So gesehen ist es für uns überraschend, dass man heute, quasi losgelöst von der eigentlichen Luzern Süd- oder Mattenhof-Diskussion, eine vorgezogene Diskussion zum Bereich Verkehr in diesem Entwicklungsgebiet führt. Man hätte sich sehr wohl vorstellen können, dass man die Interpellation dann gemeinsam in die Diskussion eingebettet hätte an der nächsten Ratssitzung. Also werden wir dann halt zweimal über das gleiche diskutieren. In diesem Sinne möchte der Sprechende nicht allzu ausführlich werden. Er macht nur eine kleine Einleitung und eine kurze Zusammenfassung zu der intensiveren Diskussion von Seiten der SVP an der nächsten Ratssitzung.

Die SVP ist sich der Problematik sehr bewusst, dass mit der Umsetzung des Entwicklungsgebietes Luzern Süd die Leistungsfähigkeit des bestehenden Strassennetzes, zum Beispiel der Kreisel Mattenhof schon bald an seine Grenzen stossen wird. Bereits bestehende Nutzungen, Media Markt, auch die Zufahrt zum Pilatusmarkt, tragen schon heute zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen bei. Die SVP steht zwar grundsätzlich positiv hinter den Entwicklungsabsichten im Gebiet Luzern Süd. Wir sind jedoch sehr skeptisch eingestellt, wenn davon ausgegangen wird, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen – man redet von bis zu 15'000 Wohn- und Arbeitsplätzen, welche entwickelt werden sollen – ausschliesslich mit dem ÖV und mit dem Langsamverkehr bewältigt werden könnte. Wie erwähnt, die Fortsetzung folgt dann am 20. Februar.

Ratspräsident Thomas Gmür macht darauf aufmerksam, dass der Mattenhof wahrscheinlich am 20. Februar nicht traktandiert ist.

Marcel Budmiger: Wir danken dem Stadtrat für die ausführliche Antwort zu den Fragen zur Verkehrsentwicklung in Luzern Süd. Vieles hat Korintha Bärtsch schon gesagt, das die SP/JUSO-Fraktion auch unterstützen kann. Für die SP/JUSO-Fraktion ist es unverständlich, wie man über 1'200 Parkplätze in direkter Nachbarschaft einer S-Bahn-Station, einem geplanten Busbahnhof und der Langsamverkehrsachse mit einem Velo-Highway erstellen kann. Als nächstes kommt wohl noch ein ziviler Flughafen Luzern Süd, wenn dieser in Emmen nicht realisiert werden kann. Wenn die Stadt das Areal schon verkaufen will, müsste sie mindestens – wie sie auch gesagt hat, dass man weniger Verkehr will – zuvor schon sichern, dass ein nachhaltiges Projekt entsteht und dass die Allmend nicht von einer Blechlawine überrollt wird. Wie man aus der Antwort des Stadtrates lesen kann, will er sich gegen das absehbare Verkehrschaos einsetzen, man hat ja daneben noch etwas Land. Ob man dann in Kriens mit Einsprachen erfolgreich ist, mag die SP/JUSO bezweifeln. Wenn man sieht, wie die Ressourcen in der Stadtentwicklung von bürgerlicher Seite gewollt tief gehalten werden und welche Ansprüche noch kommen, haben wir sehr grosse Fragezeichen, ob das auch gelingen wird.

Reto Kessler: Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat auch für die ausführliche Antwort. Wir teilen natürlich die Meinung von Korintha Bärtsch absolut, dass man bei solchen Projekten von Anfang an Einfluss nehmen soll. Das ist wahrscheinlich der einzig richtige Weg, wie man erreichen könnte, damit der Verkehr auch immer fliesst. Doch Bauvorhaben im Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd bringen ganz sicher mehr Verkehr. Wenn man schaut, was alles geplant ist, wenn man schaut, dass drei Gemeinden, Luzern, Kriens und Horw mitreden, wird das nicht ganz einfach sein, irgendwo einen Riegel zu schieben und die Autos, beziehungsweise den ganzen MIV einfach abzuklemmen. Je nachdem, welche Firmen sich dort noch ansiedeln, wird das allenfalls auch gewissen Schwerverkehr mit sich bringen. Den vorhandenen Gestaltungsplan erachten wir als vernünftig. Wir glauben vielmehr, dass es wichtig ist, dass der Stadtrat aktiv mit Kriens und Horw zusammen gemeinsam nach Lösungen sucht, wie man den ÖV, den Fussverkehr, aber auch den MIV richtig in Bahnen lenken kann, dass sich alle bewegen können und schlussendlich jeder, der dort hin kommt, seinen Weg hat – auch das Auto seinen Parkplatz. Grundsätzlich ist die FDP-Fraktion der Meinung, dass es der falsche Ansatz ist, wenn man von Anfang an eine Verhinderungsposition einnimmt, welche nur gegen den MIV ist, welche nur gegen Parkplätze ist. Sondern dass man miteinander nach realisierbaren Lösungen sucht. Was uns vor allem stört, wenn

man schon vorher mit dem Mahnfinger aufsteht und sagt, dass man Einsprachen mache, wenn ihr das genau so macht. Das kann es nicht sein! Wir glauben, vernünftige Lösungen können nur dann funktionieren, wenn man gemeinsam einen Lösungsweg sucht. Bei solchen Projekten sind sicher Massnahmen nötig, aber man darf nicht vergessen, dass es nicht nur um den Verkehr geht, sondern dass es auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen hat, den man auch betrachten muss. Wer immer noch glaubt, dass es ein Wachstum einer Stadt ohne Verkehr gibt, sieht es nicht wirklich mit offenen, klaren Augen.

Markus Mächler: Eine Interpellation stellt definitionsgemäss einfach Fragen. Aus dem Vorspann zu den eingereichten Fragen wird aber deutlich, dass die Interpellantinnen unter nachhaltiger Stadtentwicklung hauptsächlich zwei Stossrichtungen verstehen. Nämlich verkehrsarm sein und wenn schon Verkehr, dann Velo- und ÖV. Diese einseitige, einäugige Betrachtungsweise liegt der CVP-Fraktion fern. Wir nehmen zur Kenntnis, die Entwicklung Luzern Süd wird uns Hunderte von Arbeitsplätzen und ebenso viele Wohnungen bringen. Das wird zwangsläufig zu Verkehr führen, wird Verkehr erzeugen. Von verkehrsarm keine Spur! Es kann doch nur darum gehen, den anfallenden Verkehr – man würde besser sagen, den Mobilitätsbedarf – intelligent zu organisieren. Warum nun die neue Mobilität praktisch nur noch mit dem Velo und dem ÖV abgewickelt werden soll, ist für die CVP-Fraktion nicht einsichtig. Gerade auch, weil dieser neue Agglo-Teil – der Sprechende würde lieber sagen, der neue Stadtteil, aber das darf man seit den letzten Jahren nicht mehr – unmittelbar an der Nord-Süd-Achse der A2 liegt. Für uns muss also gelten: Jede Mobilitätsform hat an dafür geeigneten Orten ihre Berechtigung. Nun stellen wir fest, dass die vorhandene Strasseninfrastruktur in Luzern Süd schon bald ihre Kapazitätsgrenzen erreichen wird. Darauf muss natürlich reagiert werden. Eine Beschränkung des MIV drängt sich zwingend auf. Und damit sind wir bei der Antwort des Stadtrates auf die Interpellation: Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die gute, klare Antwort. Wir lesen da deutlich, dass der Stadtrat zusammen mit den Gemeinden Kriens und Horw sowie mit dem Kanton den MIV auf die Infrastruktur abgestimmt plafonieren will. Zudem sollen ÖV und Langsamverkehr deutlich ausgebaut werden. Das ist für die CVP die richtige – die einzig richtige Strategie. Noch anzumerken wäre, dass mit dem Ausbau des ÖV auch die Attraktivität des Fussverkehrs massiv gesteigert wird. Davon wird leider oft, auch in der Interpellationsantwort, etwas zu wenig gesprochen.

Jules Gut: Der GLP-Fraktion fällt auf, dass man einmal mehr über Reglemente, Vorgaben, Gesetze und Bedingungen diskutiert. Als Grüne und Liberale Fraktion sind wir aber fest überzeugt, dass sich die zukünftigen Bewohner und Arbeitnehmer im Gebiet Luzern Süd automatisch auto-arm bewegen würden, sofern die Rahmenbedingungen auch stimmen würden. Wenn aber gigantische Parkplätze und neue Strasseninfrastrukturen geplant und realisiert werden, ist es nicht mehr als logisch, dass auch Auto gefahren wird. Wer geht heute schon mit dem Velo in die Ikea nach Rothenburg, oder wer geht schon zu Fuss in den Mediamarkt? „Ich bi doch nid blöd“, lautete einmal eine Werbung. Verwundert nehmen wir einmal mehr zur Kenntnis, dass nachhaltige Quartierentwicklung offenbar immer noch mit ein paar ungedeckten Veloparkplätzen und einer mehr oder weniger gut erschlossenen ÖV-Haltestelle gleichgesetzt wird. Heute weiss man aber aus der Forschung, dass selbst für eine Ikea ein ÖV- oder ein Langsamverkehrsanteil von bis zu 50 Prozent problemlos möglich wäre, wenn denn die Bedingungen für autolose Menschen eben auch entsprechend attraktiv wären. Aber eine Süd-Allee mit eigener Busspur und einer S-Bahn-Haltestelle mit einem 15-Minutentakt machen noch lange keinen Autofahrer zum Fussgänger.

Da bringt auch eine Velospur auf dem alten Bahntrasse keine nachhaltige Verbesserung. Aus unserer Sicht ist „Dürfen“ immer noch viel attraktiver und spannender als „Müssen“. Erst wenn es cool, hipp und in ist, sich zu Fuss in Luzern Süd zu bewegen, wird das auch automatisch gemacht. Städtebau mit einer Fussgängergeschwindigkeit von 5 km/Stunde wäre ein Ansatz dazu. Autofahrende mit immer neuen Verboten zum Umstieg zwingen zu müssen, ist aus Erfahrung nur sehr bedingt erfolgreich.

Marcel Budmiger: Wir werden jetzt als sehr einseitig und autofeindlich abgestempelt. Wir möchten einfach das Leitbild Luzern Süd umsetzen, welches die Stadt Luzern mit den umliegenden Gemeinden beschlossen hat. Dort heisst es nämlich, je besser ein Gebiet erschlossen ist, umso weniger Parkplätze hat es. Nun nehmen wir das erste Gebiet, das wir weiterentwickeln wollen, das aber mit Abstand am besten erschlossen ist, und bauen dort 1'200 Autoparkplätze. Das heisst, rundherum werden in Luzern Süd, wenn man sich weiter an das Leitbild halten würde, 10'000 Parkplätze mehr entstehen. Aber der Kanton selber sagt, es habe nicht genügend Verkehrskapazität. Es müsste eine zusätzliche Autobahn durch das Quartier oder über die Allmend, gebaut werden und das möchte wohl niemand hier. Wenn man jetzt hört, was die Bürgerlichen wollen, ist: Einfach einmal weiter wursteln wie bisher. Wenn es dann zu viel Verkehr, zu viel Stau hat, beklagt man sich wieder, wie man sich auch hier in der Stadt Luzern beklagt: „Wir haben zu viel Stau.“ Aber wir haben ja gar keinen Platz, um irgendetwas zu machen. Und man darf auch ja keinen Parkplatz abbauen, sonst geht es dem Gewerbe schlecht, das sich dort verankert hat. Es ist doch sinnvoll, wenn man es von Anfang an so plant, dass dort eine Nutzung entsteht, welche nicht auf so und so viel MIV angewiesen ist, sondern mehr auf Züge, mehr auf Velo, auf ÖV fokussiert ist. Damit die Leute mit dem ÖV zur Arbeit gehen können, dass man nicht ein Auto braucht, um Möbel zu kaufen, sondern dass man dort einkaufen kann, wo man die Möbel mit dem Bus heimtransportieren kann. Es geht nicht darum, dass man Parkplätze verbietet, sondern dass man von Anfang an nicht zu viel plant und baut, dass nachher ein riesiges Problem entsteht. Wenn nachher alle jammern, was man nun machen könnte, kann man dann eben nichts mehr machen. Man müsste sich wirklich an das Leitbild halten und das umsetzen, dass wir eine vernünftige Stadtentwicklung haben.

Für **Korintha Bärtsch** ist es lustig, wie das ideologische Denken in den Köpfen ist und jetzt einfach schwarz auf weiss der „weisse Peter“ herübergeschoben wird. Die Sprechende hat in ihrem Votum nie gesagt, es solle keinen Parkplatz geben. Es hat schon 500 Parkplätze, man kann auch nochmals 100 oder 200 bauen, oder vielleicht gibt es irgendwie eine bessere Lösung. Für die Sprechende sind einfach 1'210 zu viel. Und zwar im Hinblick, dass man in diesem Entwicklungsleitbild nicht extrem viel Verkehr erzeugen will. Also geht es doch darum, dass man jetzt das Kontingent nicht einfach ausschöpft an der best-erschlossenen Lage. Es geht doch darum, dass man strategisch definiert, wo die MIV-Erschliessung sein soll und an welchen Orten es mit dem ÖV besser ist. Der Mattenhof I steht nun mal gerade neben der Bahnhaltestelle und ist darum am besten erschlossen. Das ist das, was uns dazu bewegt. Widersinnig ist, dass die Stadt eigentlich Grundstückseigentümerin wäre, sie muss keine Rücksicht nehmen auf Kriens, sie muss keine Rücksicht nehmen auf Horw. Das Grundstück gehört der Stadt ganz allein. Deshalb kann also die Stadt Luzern selber bestimmen, was auf ihrem Grundstück geht. Sie muss es nicht zuerst verkaufen, damit sie nachher – weil sie zum Glück gleich daneben auch ein Grundstück hat – einen Einspruch machen muss, weil man sich beim Verkauf nichts überlegt hat.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Um beim ersten Votum von Korintha Bärtsch anzusetzen: Prävention, vorausschauen ist natürlich sicher besser, als im Nachhinein zu versuchen, die Kapazitäten irgendwo in Grenzen zu halten. In diesem Sinne muss der Sprechende auch zugeben, dass es dem Stadtrat nicht so geheuer ist bei dieser ganzen Entwicklung. Gerade deshalb haben wir im Rahmen des Berichts zum Entwicklungsgebiet Luzern Süd gesagt, dass die Verkehrsfrage noch ungenügend abgebildet ist. Das muss in den nächsten Vertiefungen noch ganz entscheidend optimiert werden.

Wir führen jetzt eine Vordiskussion, weshalb sich der Sprechende kurz halten will. Die Antworten des Stadtrates auf die Interpellation sind sicher ausführlich. Aber trotzdem möchte der Sprechende noch zwei, drei Sachen aus der Diskussion aufnehmen. Eine Schwierigkeit des ganzen Komplexes Luzern Süd ist, dass man extrem unterschiedliche Planungsstände hat. Zum Teil sind es noch grüne Wiesen, wo man irgendwo eine entfernte Idee hat. Auf der anderen Seite hat man Gestaltungspläne, die schon bewilligt sind. Das in einen Rahmen zu bringen, ist recht schwierig. Aber immerhin hat man nun den Rahmen mit der interkommunalen Zusammenarbeit, mit der Planung über den ganzen Bereich Luzern Süd. Allerdings ist das Areal Mattenhof I nicht Teil eines Vertiefungsgebietes, weil man dort schon weiter ist. Aber es ist klar, die Leistungsfähigkeit des Strassensystems ist jetzt schon an der Grenze. Klar ist auch, dass man eine hervorragende ÖV-Erschliessung hat, gerade in diesem Raum; der 15-Minuten-Takt mit der S-Bahn, die Bus-Erschliessung. Geplant sind auch eine gute Velo-Erschliessungsachse und auch eine Fussgänger-Erschliessungsachse. Dass der Fussverkehr manchmal in den Berichten und auch in der Planung zu wenig erscheint, ist richtig, das erkennt der Sprechende auch. Es ist immer mitgedacht, aber vielleicht zu wenig gesagt. Der Sprechende schliesst mit den Worten von Jules Gut, die er wirklich auch unterstützen kann, dass „dürfen spannender ist, als müssen“. Daran müssen wir jetzt gehen und das Gebiet so entwickeln, dass wir eine verträgliche Mobilität und eine gute Siedlungsentwicklung haben.

Somit ist die Interpellation 80 beantwortet.

**20. Interpellation 89, Daniel Wettstein namens der FDP-Fraktion,
vom 20. Juni 2013:
Velopumpstationen – eine Aufgabe der Stadt?**

Daniel Wettstein wünscht eine kurze Erklärung abzugeben.

Die berühmten drei Sätze: Der Sprechende dankt zuerst dem Stadtrat für seine Antwort, auch wenn die Antwort, vor allem was den zweiten Teil des Titels betrifft, natürlich nicht ganz seinen Ansichten entspricht. Zweitens sind wir, und insbesondere der Sprechende, gespannt, was unter dem Stichwort „Städtische Mobilitätsstrategie“ noch alles Platz finden wird. Zum dritten Satz: Der Sprechende wäre nicht überrascht, wenn man in ein paar Monaten von der nächsten Reparaturrunde dieser Velopumpstationen hören würde.

Somit ist die Interpellation 89 beantwortet.

**21. Motion 108, Nico van der Heiden und Max Bühler namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion sowie Franziska Bitzi Staub, vom 6. August 2013:
Gute private Veloparkplätze braucht die Stadt**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat lehnt die Motion ab.

Nico van der Heiden: Manchmal ist das Leben einfach, wenn man einen Stabsjuristen oder eine Stabsjuristin hat, die einem sagt, wie es ist. Manchmal ist das aber auch ein bisschen schade und ein bisschen einengend, vielleicht im Denken. Gottseidank haben wir ja auch hier im Rat einige Juristinnen. Ich überlasse ihnen dann gerne das Feld für die juristische Argumentation und sage nur kurz etwas Politisches.

Der Sprechende findet es sehr schade, dass der Stadtrat aufgrund seiner Argumentation die Motion zum Beispiel nicht als Postulat entgegengenommen hat und erkennt, dass da Handlungsbedarf besteht. Das sagt er ja auch. Vielleicht machen wir es nicht über einen gesetzlichen Zwang, sondern zum Beispiel über Anreize, über Prämien, über Kampagnen oder über andere Möglichkeiten. Persönlich findet es der Sprechende interessant, dass es in der Stadt Zürich offenbar Möglichkeiten gibt, in diese Richtung etwas zu machen, was wir hier fordern. Und dies auch trotz einer sehr linken Mehrheit im Stadtrat von Zürich. Nach dem Wissen des Sprechenden gilt dort die Eigentumsgarantie auch. Deshalb halten wir an der Motion fest.

Franziska Bitzi Staub bedankt sich für das Wort und möchte eine Vorbemerkung machen: Sie argumentiert hier ohne die Unterstützung ihrer Fraktion. Schon beim Einreichen hat die Fraktion das Anliegen nicht unterstützen können, es ist also eine Art Sololauf. Aber nicht nur als Juristin, sondern auch vom Inhalt her. Die Sprechende hat eine gewisse persönliche Betroffenheit, auf die sie nachher noch zurückkommen wird.

Sie hat zwei Ergänzungen zum Votum von Nico van der Heiden: Sie möchte ein konkretes Problem schildern, wie die Situation zum Teil ist und zum andern über das Rechtliche. Seit drei Jahren sind die Sprechende und ihr Mann Stockwerkeigentümer hier in der Stadt. Sie möchte gerne einen Aussen-Veloparkplatz. Dazu muss gesagt werden, dass das Gebäude nicht ein paar hundert Jahre alt ist, sondern Ende der 90er-Jahre gebaut wurde. Also dann, als das Reglement, das 1986 in Kraft gesetzt wurde, schon lange hätte gelten müssen. Die Mehrheit der Eigentümer ist aber nicht so velofahrend wie die Sprechende und lehnt das ab. Dazu eine Klammerbemerkung: Gemäss Baubewilligung von damals müsste die Überbauung auch einen Spielplatz haben, auch diesen sehen wir nirgends, wenn wir um das Gebäude herumlaufen. Es ist die Frage, dass offenbar niemand kontrolliert, was für schöne Reglemente wir haben. Gemäss Antwort des Stadtrates müsste man annehmen, dass seit 1986 Veloparkplätze gemäss diesem Reglement erstellt werden müssten in Neubauten. Das ist leider nicht so. Und wie schon erwähnt, wird das offenbar auch nicht kontrolliert. Das ist jetzt vielleicht anders, aber es war sicher nicht immer so. Konkret führt das in unserer Überbauung zu der folgenden paradoxen Situation, jetzt abgesehen von ihrer persönlichen Lage: Es ist auch ein Restaurant im Gebäude, das für seine Kunden keine Parkplätze hat, es gibt auch Büroräume. Die CSS hat kürzlich eine ganze Etage gemietet, sie haben einen Aussenparkplatz gemietet, damit sie darauf für ihre Mitarbeiter einen Veloparkplatz hinstellen

können. Das Problem ist, dass der Vermieter dieser Büros – das ist ein Spekulant – am Mobilitätsverhalten in der Stadt, und auch an den Verkehrsproblemen kein Interesse hat. Er hat auch nicht Interesse an den Bedürfnissen der Mieter oder der Nutzer, sondern er will nur seinen Gewinn, den Profit maximieren. Es gab nur eine oberflächliche Kosmetik, wie die Fassade neu bemalen, aber keine nachhaltigen Massnahmen in irgendeiner Art und Weise. So geht es sehr vielen Stockwerkeigentümern und Mietern in dieser Stadt, welche sich so einfach gar nicht wehren können für ihre Bedürfnisse. Und, es wird nicht besser. Anfangs dieser Woche stand in der NZZ, dass in der Stadt Luzern das Wohneigentum nach Zürich das zweitteuerste Pflaster in der ganzen Deutschschweiz geworden ist. Es tummeln sich sehr viele Leute im Immobilienmarkt, welche nur ihren persönlichen Gewinn optimieren wollen.

Noch ein Müsterchen zu ihrer Psychohygiene aus dieser Überbauung: An der letzten Stockwerkeigentümerversammlung hat der Verwalter der Eberli Immobilien gesagt, dass man doch bitte mit dem Velo nicht mehr den Autolift benützen soll. Man muss sehen, dass der Veloraum direkt neben der Tiefgarage ist. Eine Rampe existiert nicht. Die Sprechende hat gefragt, was die Alternative sei. Seine Antwort war, dass man das Velo im Treppenhaus hochtragen soll. Es sind drei Treppen, zweimal um die Ecke. Es sind vier Türen, die des Veloraums, die Haustüre, dazwischen hat es noch zwei Brandschutztüren. Von diesen vier Türen sind zwei mit Schlüsseln abzuschliessen. Die Erwartung der Verwaltung ist, dass man das Velo aus dem UG über das Treppenhaus hoch trägt. Das ist offenbar die Erwartung, weil man keinen Aussenparkplatz machen will. Der Verwalter ist offenbar ein Wochenend-Biker; er hat noch nie Einkäufe oder Akten auf seinem Fahrrad transportiert. Die Sprechende stellt fest, wenn die private Eigeninitiative nicht genügt, braucht es Vorschriften oder zumindest, wie Nico van der Heiden gesagt hat, Anreize, wenn wir wirklich zu einer velofreundlichen Stadt werden wollen. Es gibt sehr viele Leute, welche die Mobilität verändern wollen aber nicht können, weil es sehr eingeschränkt wird im Alltag.

Zum Rechtlichen: Die Sprechende ist nicht einverstanden mit der oberflächlichen Abhandlung, dass das eine Verletzung der Eigentumsgarantie sei. Grundrechte gelten nicht absolut. Wir haben das vorher schon gehört bei der Religionsfreiheit. Grundrechte können eingeschränkt werden, dafür braucht es drei Voraussetzungen: Das eine ist eine gesetzliche Grundlage. Diese hätten wir genau schaffen wollen mit dieser Motion. Das zweite ist das öffentliche Interesse. Die Sprechende ist der Meinung, dass das absolut gegeben ist. Wenn man das Verkehrsleitbild in dieser Stadt anschaut, gibt es ein öffentliches Interesse, das dem privaten Eigentumsinteresse nicht gerade überwiegt, aber dieses klar einschränkt. Drittens braucht es eine Verhältnismässigkeit. Gerade bei der Verhältnismässigkeit sind Ausnahmen bereits heute möglich. Wenn man das geltende Recht anschaut, steht in Artikel 4, dass der Bauherr die Abstellflächen erstellen muss, „so weit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind“. Schon das ist eine gewisse Relativierung, also muss es verhältnismässig sein von den Kosten her, und die örtlichen Verhältnisse müssen es zulassen. Artikel 5 nimmt nur Bezug auf die Einschränkungen: „Wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, es erfordern oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freizeitflächen zweckentfremdet werden, sind die Abstellflächen zu reduzieren, auf mehrere Grundstücke aufzuteilen, oder ist deren Erstellung zu untersagen.“ Da drin haben wir bereits diese Verhältnismässigkeit. Es wurde nie gefordert, dass jedes mehr als hundert Jahre alte, denkmalgeschützte Gebäude in der Stadt einen Veloständer neben der Türe haben muss. Alle drei Voraussetzungen sind im bereits bestehenden Reglement

enthalten, welche es braucht, um ein solches Grundrecht einzuschränken, wo auch die Bestandsgarantie darunter fällt. Die gesetzlichen Grundlagen für ein öffentliches Interesse und für die Verhältnismässigkeit sind gegeben.

Die Sprechende fasst zusammen: Die Antwort ist unbefriedigend. Sie vermisst jeden Willen, das überhaupt zu prüfen. Es gibt nicht einmal einen Vorschlag, wie man ein Anreizsystem installieren könnte zur Förderung der privaten Initiative, welches mithelfen würde, die Verkehrsprobleme in der Stadt zu lösen.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die kurze und prägnante Antwort. Der Sprechende dankt auch Franziska Bitzi Staub für die eindrücklichen Erläuterungen. Zu der Antwort des Stadtrates: Wir finden, sie ist schon etwas sehr knapp erfolgt, jetzt wo man gehört hat, was alles möglich wäre. Die Bestandsgarantie ist sicher ein gewichtiges Argument. Wir hätten jedoch schon erwartet, dass sich der Stadtrat etwas eingehender damit befasst hätte, wie die rechtlichen Spielräume in diesem Zusammenhang sind. Dass er das klärt und sauber aufzeigt. Wie gesagt, gibt es auch noch andere Möglichkeiten, wie finanzielle Anreize, Anreize für freiwillige Massnahmen der Eigentümer. In das Thema könnte man ein Beispiel über die Abschöpfung von planungsbedingtem Mehrwert bei Auf- und/oder Neueinzonungen bringen. Zuallerletzt könnte eine geordnete Veloparkierung im Interesse der Eigentümer selber sein, statt dass sie ein Chaos im, oder beim Hauseingang haben. Deshalb möchte die GLP-Fraktion an dieser Motion mehrheitlich auch festhalten.

Joseph Schärli: Die Motion verlangt immerhin einen äusserst starken Eingriff in das Eigentum und in die Besitzstandsgarantie, welche ebenfalls verletzt würde. Gemäss gesetzlichen Grundlagen kann das, was in der Motion gefordert wird, nicht durchgesetzt werden. Wenn man das möchte, müsste man sich auch fragen, ob es bei den Autos nicht gleich ist. Nein, das ist es eben nicht! Da muss man abbauen. Die Gleichberechtigung bezüglich Verkehrsteilnehmer wird hier missachtet. Zudem ist für uns der Begriff „genügend“ sehr schwammig. Es ist nicht messbar, was das genau heissen soll. Das gibt nachher nur Rechtsstreitigkeiten. Der Sprechende hat ein anderes Rezept: Wenn Sie irgendwo so etwas kaufen oder mieten, müssen Sie vorgängig – mit dem Vermieter oder mit dem Verkäufer – die Regelung finden, dass der entsprechende Abstellplatz vorhanden ist. Wenn nicht, müssen Sie es nicht kaufen, Sie lassen es sein und gehen anderswo hin. So einfach ist das. Sie sind nicht verpflichtet, ein Haus oder eine Wohnung zu haben, wo der Parkplatz für Ihr Velo nicht stimmt.

So etwas sieht die SVP nicht: Immer mehr Eingriffe in das Eigentum, und deshalb befürworten wir das auch nicht. Wir lehnen analog dem Stadtrat die Motion ab.

Christian Hochstrasser dankt für die juristischen Überlegungen von Franziska Bitzi Staub. Im ersten Moment – gutgläubig wie er ist – hat der Sprechende gedacht, dass es als Nicht-Jurist nachvollziehbar ist, was der Stadtrat schreibt und hat zu wenig beachtet, dass es hier doch noch mehr Handlungsspielraum gibt. Der Sprechende sieht das Problem auch aus persönlicher Sicht: Vor unserem Haus hat es vier Parkplätze, niemand braucht sie. Sie sind einem Nachbarn vermietet. Wir haben den Antrag gestellt, dass man dort allenfalls Velos darauf parkieren dürfte. Jetzt ist das so, wenn man einen Autoparkplatz, wo die Nutzung als Autoparkplatz vorgesehen ist, in einen Veloparkplatz umnutzt, darf man das gar nicht. Also darf man nicht das Velo auf einem Autoparkplatz abstellen, welche dafür vorgesehen sind, dass man dort Autos abstellt. Deshalb stellen

wir sie wieder irgendwo ins „Gejät“. Das Problem besteht wirklich und es ist an vielen Orten so. Selbstverständlich hätte der Sprechende beim Einzug fragen können, ob man vielleicht ein Velohäuschen bauen könnte. Es wäre bei der Bewerbung um die Wohnung durchaus möglich gewesen darauf hinzuwirken, dass ein Velohäuschen gebaut wird. Aber dann hätte er wohl die Wohnung nicht bekommen. Deshalb ist der Sprechende froh, dass man mit der Überweisung der Motion die Möglichkeiten prüfen und vertiefen kann, dass es vielleicht doch zu einer besseren Lösung kommt und es nicht beim Status Quo bleibt.

Für **Laura Grüter Bachmann** ist auch als Juristin die Antwort des Stadtrates zwar kurz, aber inhaltlich ok. Die FDP-Fraktion wird diese Motion ablehnen. Für die Sprechende ist aber etwas anderes ein Thema, wie es Franziska Bitzi Staub auch geschildert hat. Und zwar, dass ihr Haus gebaut wurde, als das Reglement schon gegolten hat. Eigentlich wären die Vorgaben gegeben gewesen zum Spielplatz und Veloparkplatz, aber sie sind einfach nicht eingehalten worden und das wird offenbar auch nicht kontrolliert. Die Sprechende glaubt, dass man das Thema vielleicht in einem grösseren Zusammenhang einmal anschauen müsste. Sie plädiert überhaupt nicht für einen riesigen Verwaltungsapparat, indem man zu fünft irgendwelche Balkongeländer oder irgendwelche Velohäuschen kontrolliert. Solche Geschichten hört man manchmal, ob sie wahr sind oder nicht. Aber wenn eine Baubewilligung erteilt wird und die Vorgaben gegeben sind, müsste es einfach möglich sein, dass die Baubewilligungen wirklich so überprüft werden. Dass bei den Bauabnahmen geschaut wird, ob ein Veloparkplatz da ist oder nicht. Dass zumindest den Vorgaben, welche gemacht sind, und welche man durchsetzen könnte, auch Nachachtung verschafft wird. Aber rückwirkend für alte Grundstücke und Liegenschaften sehen wir es nicht, darum lehnen wir die Motion ab.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Es wurden verschiedene Fragen angesprochen, welche eigentlich im Text der Motion nicht erwähnt sind. Der Stadtrat sagt ja, dass es ein Problem gibt. Vielfach sind Parkierungsmöglichkeiten für Velos ungenügend. Wir sagen, dass es grundsätzlich richtig wäre, wenn die privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer für ihre Bauten und Anlagen auch die entsprechend notwendigen Veloabstellplätze zur Verfügung stellen würden. Im Moment diskutieren wir aber auf zwei Ebenen. Wie jetzt Laura Grüter Bachmann gesagt hat, das Reglement ist von 1986. Seither gilt es und wird umgesetzt. Dass die Umsetzung vielleicht nicht optimal ist und dass die Kontrolle vielleicht nicht optimal ist, ist ein anderes Thema. Das ist in diesem Vorstoss nicht angesprochen, über das kann man gut und gerne diskutieren. Der Stadtrat hat ja den Auftrag, das Parkplatzreglement zu überarbeiten, es ist ein parlamentarischer Auftrag. Diesen werden wir selbstverständlich erfüllen, die Überarbeitung ist in Vorbereitung. Es wird uns vorgeworfen, wir hätten uns zu knapp gehalten und zu wenig geprüft. Wenn wir eine klare Forderung haben, wollen wir auch klare Antworten liefern. Wenn nun gefordert wird, dass das Parkplatzreglement, Art. 4 Abs. 3 auch an bestehende Bauten angewandt wird, ist das eine konkrete Forderung. Aus rechtlicher Sicht kommen wir zur Einschätzung, dass es nicht genügend ist, um Nachforderungen durchzusetzen und die Besitzstandsgarantie einzuschränken. Die Besitzstandsgarantie in der Schweiz hat ein hohes Gewicht in der juristischen Welt und auch in der gerichtlichen Umsetzung. Das ist ein Fakt. Und der Knackpunkt ist ja nun die Nachforderung. Was macht man, wenn ein Haus früher gebaut wurde, bevor das Reglement gegolten hat? Kann man dann jemand verpflichten? Eine rechtliche Grundlage könnte man schaffen, um das abzuarbeiten, wie Franziska Bitzi Staub gesagt hat, wenn man die Grundrechte einschränken würde.

Aber ob das öffentliche Interesse an Veloparkplätzen beim einzelnen Haus wirklich überwiegend wäre, gegenüber der Wahrung der Besitzstandsgarantie, da kommen wir zu einem anderen Schluss in unserer juristischen Beurteilung. Natürlich gibt es verschiedene juristische Beurteilungen, aber das wurde wirklich diskutiert und genau geprüft. Auch die Frage der Verhältnismässigkeit. Man möchte ja nicht irgendeine Regelung einführen, die man nicht umsetzen kann und es dauernd Gerichtsverfahren gibt, weil die Bestandsgarantie eingeschränkt wird. Man müsste dann im Einzelfall immer prüfen, ob es verhältnismässig ist, oder ob das öffentliche Interesse überwiegt. Deshalb ist die Antwort des Stadtrates vielleicht etwas kurz ausgefallen. Es steht auch nichts von einer Forderung, ein Anreizsystem zu schaffen für die Unterstützung. Die Stadt hat eine Velopolitik, es gibt eine Veloförderungspolitik. Vor kurzem wurde zwar kritisiert, dass das eine Ideologie sei und das Interesse des Stadtrates zu stark einflüsse. Wir haben lieber klare Antworten auf klare Forderungen. Wenn ein Anreizsystem verlangt wird, kann man das fordern, das braucht dann aber auch vermutlich wieder Geld. Wir wären gespannt, wie dann diese Diskussion ausgehen würde. Aber die Offenheit des Stadtrates bezüglich Massnahmen für die Veloförderung ist aus Sicht des Sprechenden vorhanden. Christian Hochstrasser sagt, der Stadtrat müsse Möglichkeiten prüfen und vertiefen. Vor uns haben wir eine klare Motionsforderung. Auf eine klare Forderung gibt es auch eine klare Antwort. Er bittet deshalb, die Motion abzulehnen.

Franziska Bitzi Staub hat eine Frage an Adrian Borgula: Und wenn es jetzt ein Postulat gewesen wäre mit einer Anregung zum Prüfen von Anreizsystemen und man das entgegengenommen hätte? Es ist klar, wir wollten natürlich die gesetzliche Grundlage schaffen, um die Eigentumsrechte leicht einschränken zu dürfen. Aber das ist noch bei weitem keine Enteignung. Es ist ein Erfordernis, das man heute selbstverständlich erfüllen muss als neuer Bauherr. Es ist wahrscheinlich ein Grenzfall, ob man das als Postulat hätte entgegennehmen können, aber es wäre zumindest zu prüfen. Die Sprechende fragt, ob sie das richtig interpretiere, dass wir in diesem Fall so etwas nachreichen dürften?

Christian Hochstrasser ist der Meinung, dass mit der Überweisung der Motion der Stadtrat nicht verpflichtet ist, widerrechtlich zu handeln. Er wird ohnehin nur den Teil der Motion umsetzen können, in der Art und Weise, wie er nach einer erneuten Prüfung der juristischen Situation als rechtlich tragbar erachtet wird. Auch wenn die Motion in dieser Form überwiesen wird, ist der Stadtrat daran gehalten, nur das was gültig ist – wie bei einer Initiative auch –, umzusetzen. Diesen Handlungsspielraum könnte man dem Stadtrat geben. Er könnte ja noch einmal über die Bücher und das analysieren, bevor man es hier einfach abwimmelt.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Das Parlament kann selbstverständlich immer Vorstösse einreichen, wir haben heute ein paar auf dem Tisch. Der Sprechende möchte keine Prognose abgeben, wie dann die Antwort des Stadtrates sein wird. Wie die Antwort ist, wird im Stadtrat bestimmt. Aber noch einmal: Wenn wir gefragt werden, eine konkrete Umsetzung zu machen, gibt der Stadtrat eine konkrete Antwort. Wenn jetzt das Parlament die Motion überweist, hat der Stadtrat den Auftrag, die Motion umzusetzen soweit es im rechtlichen Rahmen möglich ist. Das ist natürlich nicht bestritten, aber der Stadtrat hat jetzt seine Antwort dazu gegeben und diese steht nun zur Diskussion.

Reto Derungs möchte davor warnen, die Motion zu überweisen. Der Sprechende hat persönlich sehr viele Sympathien für das Anliegen. Aber gleichwohl muss man sehen, dass es um ein privates Problem geht, das die Betroffenen leider auf dem privatrechtlichen Weg lösen müssten. Wenn wir jetzt die Motion überweisen, setzt sich die Stadt sehr hohen Verpflichtungen aus, die sie dann zwingen, diese irgendeinmal zu erfüllen. Gerade nach dieser Übergangsfrist wird es so sein, dass bei sehr vielen Liegenschaften Sanktionen ergriffen werden müssen, also setzt man sich einem grossen Druck aus. Der Sprechende glaubt, dass das niemand will, weil es extrem mühsam werden könnte. Und auch wenn es rechtlich irgendwie zurechtgebogen werden kann, wird es in der Umsetzung nicht schön.

Die Motion 108 wird vom Grossen Stadtrat abgelehnt.

Ratspräsident Thomas Gmür: An alle Velo-Interessierten, am 15. März 2014 findet am Nationalquai die Velo-Börse statt.

**22. Interpellation 93, Albert Schwarzenbach, Roger Sonderegger und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 28. Juni 2013:
Wie begleitet die Stadt das Metro-Projekt?**

Albert Schwarzenbach wünscht Diskussion. Der Rat gibt der Diskussion statt.

Vielleicht erinnern sich einige von euch noch an den Moment, als wir im Hotel Schweizerhof waren. Es war am Morgen um 7 Uhr. An unserem Tisch hat es Gipfeli, Konfitüre und Butter gegeben. Vorne waren einige Initianten, welche ein tolles, kühnes Projekt vorgestellt haben. Sie möchten nämlich gerne von der Reussegg bis zum Schwanenplatz eine Metro bauen. So hätten wir auch gerade das Problem vom Schwanenplatz mit den Cars gelöst. Auf dem Heimweg hat der Sprechende gedacht: Das wird jetzt aber gut. Jetzt wird geprüft, untersucht und abgeklärt, vernehmfasst und – Zeit geht vorbei. Jahre um Jahre, und am Schluss wer weiss, was mit diesen Initianten geschieht. Deshalb hat er gedacht, das müsste dieses Mal anders laufen. Geschädigt durch das, was wir im Traktandum 24 noch miteinander kennenlernen dürfen, sollte man eigentlich diesen Initianten sehr schnell sagen können, welches die Bedingungen sind, welches die Kriterien sind, dass sie eine Chance haben, dass das Projekt umgesetzt werden kann. Aufgrund dessen können nachher die Initianten sagen, jawohl, wir gehen den Weg weiter oder vielleicht gehen wir ihn halt nicht weiter. Nachher haben sie halt einfach eine Investition gehabt, wie es viele Investitionen gibt.

Eine solche Sitzung hat es ja inzwischen gegeben. Die Stadt ist mit den Initianten zusammengetroffen. Diese haben ihre Fragen deponiert und haben der Stadt auch gesagt, was sie wissen wollten. Allerdings, die Antworten stehen noch aus – diese sind erst im ersten Quartal 2014. Darum ist eigentlich dieser Vorstoss zu früh beantwortet worden, obwohl der Sprechende weiss, dass er beantwortet werden musste. Wir hätten gerne auf konkrete Fragen konkrete Antworten gehabt, damit wir uns eine Meinung über das Projekt bilden können. Das kann man aber erst machen, wenn dann am runden Tisch die Antwort auf die Fragen kommt. Dementsprechend all-

gemein sind auch all diese Antworten ausgefallen. Und wenn man weiss, dass mit dem Parkhaus Altstadt noch ein zweites Projekt in die gleiche Richtung geht, sieht man, wie notwendig eine solche Standortbestimmung ist.

Wenn wir schon diesen Vorstoss gemacht haben, möchten wir jetzt gleichwohl etwas dazu sagen. Wir finden persönlich, dass Privatinitiative gut ist, das muss man eigentlich ermutigen. Dass Leute von sich aus, auf eigenes Risiko, etwas einbringen, finden wir sehr gut. Aber auf der anderen Seite staunen wir auch, auf welcher Basis man dieses Projekt heute startet. Zum Beispiel die Finanzierung: Was geschieht, wenn man die Finanzen etwas anschaut in den Wintermonaten, wenn wenige Reisedeckungsautos nach Luzern kommen? Wie wird die Rentabilität dieses Projekts sichergestellt, wenn die Metro nur noch schlecht besetzt ist? Wer würde einspringen, wenn plötzlich die Rechnung nicht mehr aufgeht? Sind wir dann gefragt, die öffentliche Hand? Wie ist es dann mit den Zufahrten? Wie stellt man fest – wenn plötzlich so viele Autos bei der Reussegg in die Parkhäuser hinein möchten –, dass der Verkehr plötzlich stockt bis auf die Autobahn hinunter und man gar nicht mehr weiterkommt? Wie verträgt sich das Projekt mit unseren Mobilitätskonzepten, die wir schon haben? Welche flankierenden Massnahmen braucht es dann, damit man diese Ziele erreichen kann?

Oder die Gesprächspartner? Sie reden mit der Stadt, aber eigentlich müssten sie auch reden mit Emmen, mit Ebikon, mit LuzernPlus. Das ist ein Projekt, das schon lange nicht mehr an den Stadtmauern aufhört, sondern es ist ein regionales Projekt. Oder die Linienführung im Grendel: Jetzt machen wir die Strassen auf für Leitungsarbeiten, das gibt eine grosse Sache. Nachher machen wir sie wieder zu, und etwa nach zwei Jahren kommt das Metro-Projekt, dann machen wir sie nochmals auf. Und nachher machen wir dann vielleicht noch die Metro hinein. Nachher werdet ihr sehen, mit welcher riesigen Begeisterung die Geschäfte dort jubeln – und die Wertschöpfung des Tourismus – jubeln, wenn das nochmals kommt. Wir sind eigentlich erstaunt, wer in diesem Unterstützungskomitee mitmacht, ohne zu wissen, was er genau unterstützt. Ihr müsst wissen: Mit einer forschen Kommunikation alleine hat man noch nie eine Untergrundbahn gebaut. In den Antworten des Stadtrates bleiben viele Fragen offen. Wir hoffen jetzt auf eine offene Kommunikation der Stadt, wenn die Gesprächsrunde stattgefunden hat. Und wenn diese ausbleiben sollte, könnte man davon ausgehen, dass wir uns wieder zu Wort melden würden.

Marcel Lingg: Der Stadtrat schreibt, dass er dem Projekt „grundsätzlich offen gegenübersteht“. Doch welche Aussage steht nun wirklich hinter dem im Satz eingeführten Wort „grundsätzlich“? Wie hat doch einmal ein grosser Schweizer Politiker gesagt: „Die grundsätzliche Zustimmung ist die höfliche Form der Ablehnung.“

Seit der Lancierung und der Präsentation dieser Vision hat die SVP-Fraktion nie, auch nur annähernd den Eindruck gewinnen können, dass der Stadtrat die Chance nützen möchte, das möglicherweise wegweisende Projekt zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern offen und aktiv anzugehen. Im Gegenteil: Wie müssen wir die dezente Zurückhaltung interpretieren? Wieso sagt der Stadtrat nicht am Anfang, oder eben gleich, dass er diese Vision nicht umsetzen möchte? Nicht etwa, weil der Stadtrat möglicherweise nicht einsieht, dass das Projekt in der Innenstadt zu einer merklichen Verkehrsabnahme führen könnte, sondern wohl eher deshalb, weil es ihm einfach gegen den Strich geht, dass ein neues Parkhaus erstellt wird.

Der Sprechende denkt, dass er sich jetzt vielleicht ganz leicht zu weit aus dem Fenster gelehnt hat. Wir nehmen die Gegenargumente des Stadtrates zu dieser vorgängigen These gerne entgegen. Natürlich sind wir uns bewusst, dass alles noch immer die Phase einer Vision ist. Wir erwar-

ten vom Stadtrat, oder von der Stadt auch nicht, dass die angedachte private Finanzierung nun massgeblich mit Staatsgeldern umgesetzt werden sollte. Das einzige, das wir erwarten, ist etwas mehr Emotion, mehr Engagement für diese Vision. Niemand streitet ab, dass auch dieses Projekt einen grossen Einfluss auf die Verkehrssituation in und um Luzern haben wird. Doch wieso soll es nun ausschliesslich Aufgabe der Initianten sein, all die notwendigen Studien alleine, und losgelöst von der Verkehrsplanung der Stadt, auszuarbeiten? Wie oft hat der Stadtrat in den vergangenen Jahren die umgesetzten PPP-Projekte gelobt? Doch in diesem Falle macht der Stadtrat nun einfach die Augen zu, will ja nichts hören, schaut weg und dreht sich ab. Kann der Stadtrat zumindest verstehen, dass es aus Sicht der Initianten auch nicht gerade motivierend ist, all die geforderten Abklärungen alleine zu machen, wenn sie jetzt schon mit grosser Wahrscheinlichkeit davon ausgehen müssen, dass man dann im Stadthaus alles daran setzen wird, diese Ergebnisse wieder „zu zerreißen“?

Es ist ja wahrlich nicht das erste Mal, dass die SVP in den vergangenen Monaten sich alles andere als erfreut zur stadträtlichen Verkehrspolitik hier im Parlament geäussert hat. Und nicht zum ersten Mal kritisieren wir nicht nur die allgemeine verkehrspolitische Ausrichtung des Stadtrates, sondern auch die „Sturheit“, mit welcher er diese umsetzen will. Der Sprechende bezieht sich zum Beispiel auf die Antwort zu Frage 4: „Es besteht kein direkter Zusammenhang zwischen dem Gesamtverkehrskonzept und dem Metro-Projekt.“ Dies mit der Begründung, dass das GVK keine zusätzlichen infrastrukturellen Massnahmen vorsieht. Einmal abgesehen von der Frage, ob die Langsamverkehrsachse auf dem Zentralbahntrasse, oder der Velotunnel nicht auch eine Infrastrukturmassnahme ist – die Taktik, dass sich die Verkehrsprobleme nur mit Parkplatzaufhebungen (der heutige Hirschmatt-B+A lässt grüssen), Tempo-30-Zonen, Abbiegeverbieten und Strassenverengungen lösen lassen, kann von der SVP-Fraktion nicht mitgetragen werden. Deshalb fordern wir noch einmal, dass der Stadtrat sich auch jenen Projekten annimmt, welche – im Sinne aller –, die Parkplatz- und Verkehrsprobleme in der Innenstadt lösen können. Ohne dass dabei gleich die Anzahl aller Parkplätze abgebaut, oder generell die Mobilität eingeschränkt wird. Hierzu zählen wir neben dem Metro-Projekt übrigens auch das Projekt „Parkhaus Musegg“, welches bis zum Vorliegen eines definitiven Entscheids „Metro“ als Alternative offengehalten werden soll.

Sollte heute aus Sicht der SVP seitens des Stadtrates kein Einlenken erkennbar sein, werden wir mit anderen Partnern aus Politik und Wirtschaft sicher nicht – wie der Stadtrat sich dies vielleicht erhofft – „klein begeben“. Die nächste Chance bietet sich dem Stadtrat nun mit dem B+A „Mobilitätsstrategie“, welcher noch in diesem Halbjahr zur Beratung kommen soll. Wobei wir nichts dagegen haben, wenn es sich auch bis nach den Sommerferien verzögert, sollte sich der Stadtrat nach der heutigen Diskussion angehalten fühlen, noch einige Kapitel umzuschreiben!

Laurin Murer: Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen kann sich mehrheitlich den Ausführungen von Albert Schwarzenbach anschliessen. Wir freuen uns, wie aktiv der Stadtrat dieses Thema aufgegriffen hat und entnehmen aus seiner Antwort, dass alles noch sehr vage ist. Wir freuen uns, nach den nächsten Abklärungen von den Initianten mehr zu hören. Ausserdem finden wir es gut, dass der Stadtrat bereits jetzt gewisse Kriterien kommuniziert hat, die es einzuhalten gilt. Zum Beispiel wie aus der Antwort zu Frage 3 ersichtlich ist: Nachhaltiger Betrieb – ohne öffentliche Gelder –, oder die Integration in das Gesamtverkehrskonzept. Da wir glauben, dass besonders diese zwei Punkte schwierig umzusetzen sind, sind wir auch nicht unbe-

dingt Feuer und Flamme für das Projekt. Wichtig deshalb finden wir vor allem, dass das bestehende Grendelprojekt durch diese Idee nicht verzögert wird.

András Özvegyi: Die Grünliberale Fraktion kann die Antwort des Stadtrates mehr oder weniger teilen. Voraus muss gesagt sein, dass die Fraktion aber generell nicht gleichermassen begeistert ist vom Projekt Metro.

Es ist erfreulich, dass der Stadtrat grundsätzlich offen ist gegenüber dem Projekt. Das Interessante ist ja, dass eine neue private Idee daherkommt, mit der Idee einer privaten Finanzierung. Die Antworten des Stadtrates sind generell kurz. Das interpretieren wir als eine zurückhaltende Einstellung. Es ist kein Feuer und Flamme für das Projekt spürbar. Es mag auch einfach nur daran liegen, dass der Umgang mit einer privaten, fremden Idee ungewohnt ist. Wir teilen die wichtigsten offenen Punkte, die es noch zu klären gilt, wie sie in der Antwort zu Frage 3 aufgelistet sind. Es sind die wichtigen vier Punkte: die Wirtschaftlichkeit, notwendige flankierende Massnahmen für das Funktionieren dieser Idee, die Verkehrsbewältigung in unmittelbarer Nähe (See- talplatz), die Entlastungswirkung für die Innenstadt.

Der Sprechende macht eine kleine Klammer auf: Interessant ist, dass genau diese ungelösten Punkte ein Unbehagen hinterlassen, und von Gegnern, oder von den Zweiflern, welche noch nicht ganz daran glauben, als Hauptargumente verwendet werden. Interessant ist aber, dass die laufende Bypass- und Nordtangenten-Projektierung genau die gleichen ungeklärten Punkte hat. Es ist einfach ein Projekt in viel grösserer Dimension und deshalb löst es bei uns auch ein grösseres Unbehagen aus. Und immer noch in Klammern: Hier wird aber mit öffentlichen Geldern gearbeitet. Der Unterschied dieser beiden Verkehrsprojekte ist: Das Metro-Projekt ist privat, hat ein ÖV-Element, und es scheut sich nicht vor Diskussion und Transparenz in der Öffentlichkeit, was wir sehr positiv bewerten! (Klammer zu)

Wie gesagt, gibt es natürlich diverse negative Punkte zu dieser Idee. Es ist uns aber auch wichtig, auf die Chancen und auf die positiven Punkte dieses Metro-Projekts hinzuweisen. Selbstverständlich unter dem Vorbehalt, dass die grössten Herausforderungen gelöst werden können. Der Sprechende zählt nicht alle auf, aber es sind Dutzende: Bessere Erschliessung des Kantonsspitals, Entlastung der Spitalstrasse, Reduktion des Parkplatz-Suchverkehrs in der Innenstadt. Die Sicherheit wird erhöht, weil der fremde Verkehr nicht mehr in die Stadt kommt, um irgendwelche Parkplätze zu suchen. Erst einmal entsteht eine notwendige Infrastruktur für den Tourismus beim Schwanenplatz: Toiletten – ein grosses Stichwort. Positiv ist auch, dass das Projekt für sich übergeordnet keine Planungen blockiert, wie den Bypass, die Spange Nord oder den Tiefbahnhof.

Als letzter Punkt: Ein planerischer Ausbau zu einem grösseren Netz als Vision ist allenfalls möglich. Wenn der Sprechende schon bei diesem Visionsgedanken ist, möchte er noch zwei, drei Sachen erwähnen: Er stellt bei den Verkehrsdiskussionen immer wieder fest – beispielsweise bei den Stellungnahmen, welche man zum Agglo-Programm macht –, dass ein leistungsfähiges und ausbaubares System für den öffentlichen Agglomerationsverkehr mit eigenem Trassee fehlt. Eine Meter-Spur-Bahn, wie die Metro, ist genau das. Das Tram ist im Moment vorbei in unserer Stadt. Die Zentralbahn ist auch eine Meter-Spur-Bahn. Das zwei Kilometer lange Metro-Stück könnte also der Anfang sein für eine echte, neue unabhängige S-Bahn, eine U-Bahn mit eigenem Trassee. Es wäre als Ergänzung zu planen, in diese Siedlungsgebiete, welche noch nicht per Schiene erschlossen sind. Vorab denkt der Sprechende an Kriens–Emmen als Durchmesserlinie. Langfristig wäre auch noch ein leistungsfähiger ÖV-Agglo-Ring denkbar, welche die geplanten Hub-

Stationen untereinander verbinden würde. Sie sehen, es gäbe Visionen und Alternativen zu Strassenringen um unsere Stadt herum. Das waren einige visionäre Gedanken. Zum Schluss: Wir müssen dankbar sein für die Anregung, welche uns das Metro-Projekt in der Verkehrsdiskussion gibt. Wir finden, dass die Luzerner Verkehrsverantwortlichen diese Idee ernsthaft aufnehmen müssen und ideell unterstützen – und das eben möglichst bald.

Simon Roth versucht, sich etwas kürzer zu fassen. Die SP/JUSO-Fraktion ist mit der Antwort des Stadtrates weitgehend einverstanden. Albert Schwarzenbach hat es bereits gesagt: Im Moment sind noch relativ viele Fragezeichen da, entsprechend vage ist auch die Antwort des Stadtrates. Wir begrüßen aber, dass der Stadtrat nicht plant, einzelne Projekte am Grendel wegen dem Metro-Projekt, das doch noch eher in den Sternen steht, jetzt zurückzustellen, sondern dass er dort vorwärts macht. Wir bezweifeln überhaupt, ob die Metro denn wirklich auch einmal kommen wird. Und wenn sie dann kommt, ob sie tatsächlich die Verkehrsprobleme der Stadt Luzern in diesem Ausmass lösen kann, wie man sich das erhofft. Wir hoffen mehr, dass der Stadtrat seine doch eher knappen Ressourcen dafür einsetzt, realistische Lösungen zu suchen, welche nachhaltig und relativ schnell die dringendsten Probleme des Verkehrs in der Stadt Luzern lösen.

Daniel Wettstein: Jetzt haben wir gehört, dass man von der einen Seite dem Stadtrat eine ganz extrem passive Haltung vorwirft. Auf der anderen Seite redet man von einer sehr aktiven Rolle. Die FDP ist hier so etwas in der Mitte. Heute Morgen haben wir schon über „Parkplatzfrieden“ geredet. In diesem Rat reden wir eigentlich ausgiebig über Verkehr und Parkplätze. Der Sprechende möchte nochmals die Haltung der FDP-Fraktion kundtun: Wir sehen es wirklich als dringend notwendig für die Agglomeration – und dazu gehört auch die Stadt –, dass es einen Ring darum gibt. Wir stehen auch dafür ein. Wenn wir heute Morgen gekämpft haben um Parkplätze, sehen wir, dass es in jedem Fall die bessere Lösung ist, wenn man diese unter den Boden bringt. Vor Jahren gab es einmal einen Vorstoss für ein Parkhaus unter dem Vögeligärtli. Keine Angst, das Projekt wird nicht aufgewärmt! Tatsache ist doch, dass die Untersuchungen nicht von uns stammen, dass die Distanz zwischen dem Parkplatz und dem Ort, wo man hin will, irgendwo bei einigen hundert Metern liegt. Das ist halt einfach so. Wenn man das jetzt alles anschaut, machen wir uns zusätzlich auch Sorgen über das Bahnhofparking. Der Sprechende hat von keiner Seite irgendein Wort gehört – das soll nicht ein Vorwurf an den Stadtrat sein, es ist wahrscheinlich nicht seine Aufgabe –, was mit dem Bahnhofparking dereinst passieren soll. Das wird zu einem echten Problem, wenn man dann den Tiefbahnhof bauen will. Deshalb finden wir – das ist keine fixe Meinung dazu, die können wir in diesem Stadium auch nicht haben –, dass sowohl das Metro-Projekt wie auch das Musegg-Projekt, ein guter Ansatz sind. Man sollte die Chance nutzen, wenn schon Private da sind – auch mit dem Hintergrund, dass sie auch etwas Rechtes verdienen wollen – und hier eine Investition tätigen wollen.

Zurück zum Stadtrat: Für uns ist die Antwort soweit ok. Wir sind aber der festen Überzeugung, dass man etwas bauen muss. Da ist man hier im Rat halt nicht einer Meinung. Wir bitten den Stadtrat, eine proaktive Rolle zu spielen und die beiden Projekte wirklich aufzunehmen. Dies als Chance zu sehen für die Stadt, hier – mit privater Unterstützung – möglicherweise eine Investition zu machen, welche zwar nachher nicht alle Probleme lösen kann, wie hier immer wieder gesagt wird. Aber es wäre ein wesentlicher Beitrag, und das ist unser Anliegen.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Wenn der Stadtrat sagt, er stehe dem Projekt grundsätzlich offen gegenüber, dann heisst es das auch! Wir sind grundsätzlich offen, Projekte, welche von Privaten an uns herangetragen werden, zu prüfen. Wir sind natürlich auch gehalten, zu überlegen, ist das jetzt ein Projekt, welches zur Lösung der Probleme beiträgt, oder vielleicht weniger? Wir sind auch gehalten, den Initianten zu signalisieren, und ihnen aber keine falschen Versprechungen zu machen. Sie aufzufordern, sie sollen weiterplanen, das sei super, um dann später die Erkenntnis zu haben, dass das Projekt nicht taugt, ist nicht verantwortungsvoll. Die Kritik von zu viel Zurückhaltung kann der Sprechende so nicht verstehen. Wir haben die Initianten, zusammen mit den beiden Gemeinden Emmen und Ebikon, mit dem Kanton, an einen Runden Tisch eingeladen, um das Projekt erst einmal anzuschauen. Wir wollten zuerst abklären – wie es Albert Schwarzenbach formuliert hat. Denn es gibt Bedingungen, damit das Projekt zum Fliegen kommen könnte. Was für Bedingungen gibt es überhaupt? Die Initianten sind extra und ganz bewusst den Weg gegangen, keine Vorabklärungen zu irgendwelchen Bedürfnissen zu machen, sondern sie traten direkt an die Öffentlichkeit, in der Meinung, dass es dann schneller geht. Das ist ihr gutes Recht. Man kann aber nicht von uns erwarten, dass wir zwei Tage später sagen, das ist super, jetzt „lassen wir den Griffel fallen“ bei allen anderen Projekten und setzen voll auf dieses Projekt. In diesem Sinne ist eine gewisse Zurückhaltung also ein guter Realitätsbezug. Wir dürfen den Initianten nicht Sand in die Augen streuen und ihnen das Gefühl geben, es sei ein Superprojekt, sie sollen nochmals mehrere hunderttausend Franken verplanen, es komme dann schon gut! Das wollen wir nicht. Hier sind wir auch in der Verantwortung, keine falschen Signale zu setzen. Deshalb haben wir auch die entscheidenden Fragen gestellt, welche nun Albert Schwarzenbach wieder aufgegriffen hat. Er hat diese Fragen eigentlich mehr den Initianten gestellt. Denn der Sprechende glaubt nicht, dass es Aufgabe des Stadtrates ist, bei jedem privaten Projekt einfach seine übrige Arbeit stillzulegen. Wenn nächstens ein Initiant mit der Idee einer Hochbahn kommt, werden wir am anderen Tag nicht alles weglegen und alles auf die Hochbahn setzen. Aber noch einmal, wir sind offen, wir schauen die Projekte Metro wie Musegg selbstverständlich an. Daniel Wettstein fragt bezüglich Bahnhofparking. Das ist selbstverständlich bei uns schon lange ein Thema. Wenn der Tiefbahnhof kommt, was der Stadtrat hofft, wird das Parking aufgehoben. Was heisst, dass diese Parkierungsfläche wegfällt. Dann müssen wir schauen, wo diese kompensiert wird, wie sie ersetzt wird, oder ob sie dann überhaupt noch nötig ist. Alles das wird abgeklärt. Hier könnte also eine solche Metro-Idee eine Rolle spielen, auch ein Musegg-Parkhaus könnte eine Rolle spielen. Aber sicher nicht als 1:1-Ersatz.

Die Kritik der SVP kann der Sprechende, wie schon geschildert, nicht teilen: Wir dürfen keine falschen Zeichen setzen. In diesem Sinn ist es auch klar – das wurde auch richtig festgestellt –, dass die Antworten noch relativ vage sind. Wir haben die Antworten der Initianten noch nicht, um wirklich beurteilen zu können. Man solle den Initianten den Rücken stärken, sie aufzumuntern, weiter zu gehen in diese Richtung, oder eben nicht. Dafür fehlt uns schlicht eine seriöse Basis, um entscheiden zu können.

Noch zu einem Punkt, den Marcel Lingg aufgegriffen hat: Das hat er wahrscheinlich noch nicht ganz richtig verstanden. Das Gesamtverkehrskonzept ist nicht die Mobilitätsstrategie. Das Gesamtverkehrskonzept wurde im Jahre 2012 im Grossen Stadtrat beschlossen. Es behandelt, wie man mehr Mobilität im engeren Raum – vom Pilatusplatz bis zum Löwenplatz, bis zum Kasernenplatz – garantieren kann. In diesem Raum sieht der Sprechende keinen Platz für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Es gibt hier keinen zusätzlichen Raum. Deshalb hat Marcel Lingg hier eigentlich einen Widerspruch konstruiert, der aber so nicht stattfindet. Das Gesamt-

verkehrskonzept wurde im Rat beschlossen. Es setzt Rahmenbedingungen, bei denen es um den Kern der Innenstadt geht. Die Projekte, welche jetzt hier aufscheinen, werden allenfalls in ein Agglomerationsprogramm dritter Generation in die Mobilitätsstrategie aufgenommen, wenn diese Projekte konsolidiert sind und wenn sie tatsächlich zum Fortschritt der besseren Bewältigung der Mobilität in der Stadt Luzern beitragen. Und wenn sie auch kompatibel sind mit den Grundsätzen der städtischen Mobilitätspolitik. Hier gibt es tatsächlich noch grössere Fragezeichen.

Als letztes möchte der Sprechende betonen, dass wir am Grendel nicht warten können, bis wir die Gewissheit haben, ob das Metro-Projekt kommt oder nicht. Die Werkleitungen müssen jetzt saniert werden. Ein Projekt, wie es das Metro-Projekt ist, hat einen sehr langen Vorlauf. Es braucht zum Beispiel flankierende Massnahmen. Wir können doch nicht einfach locker zwei bis drei tausend Parkplätze in der Innenstadt abbauen. Das könnte ein bisschen schwierig sein, wenn wir sagen, dass wir die Innenstadt entlasten wollen mit einem Parkhaus am Stadtrand. Nicht zuletzt wäre auch der Interpellant froh, wenn es am Grendel weitergeht, und wir nicht noch warten, bis das Metro-Projekt dann irgendwann vielleicht kommt – vielleicht aber auch nicht kommt.

Somit ist die Interpellation 93 beantwortet.

**23. Postulat 122, Nico van der Heiden und Marcel Budmiger
namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 14. Oktober 2013:
Keine weiteren Verzögerungen bei der Langsamverkehrsachse**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Nico van der Heiden bedankt sich beim Ratspräsidenten ganz herzlich für den Hinweis auf die Velobörse. „Zwei Seelen schlagen, ach in meiner Brust. Soll ich jetzt glücklich sein, oder soll ich traurig sein?“

Ich bin glücklich, denn seit der Einreichung unseres Postulats ist in dieser Sache einiges gegangen – Erfreuliches gegangen. Ursprünglich hat der Regierungsrat ja fast nichts an das wichtige Projekt von der Langsamverkehrsachse bezahlen wollen. Mittlerweile ist der Kantonsanteil gesichert, auch dank dem Engagement von zahlreichen Kantonsrätinnen und Kantonsräten, auch von solchen aus der Stadt. All denen sei herzlich gedankt. Jetzt müssen noch die beiden anderen beteiligten Gemeinden Kriens und Horw mitmachen. Aber insgesamt kann man festhalten, dass das Projekt wieder auf Kurs ist, wenn auch leider mit deutlicher Verspätung.

Unglücklich, oder traurig bin ich aber, wenn ich die Antwort des Stadtrates auf unseren Vorstoss lese. Irgendwie werde ich den Eindruck nicht los, dass er das Instrument von der Vorfinanzierung nicht wirklich verstanden hat oder nicht verstehen wollte. Er schreibt, „es kann nicht Aufgabe der Stadt sein, Kantonsaufgaben zu finanzieren“. Eine Vorfinanzierung ist niemals eine Übernahme der Kosten eines Projekts, sondern lediglich die Übernahme der Zinskosten. Eine Vorfinanzierung wird erst dann gemacht, wenn es eine vertragliche Zusicherung gibt, dass das Projekt auch tatsächlich gemacht wird von der höheren Ebene, sprich in diesem Fall hätte man das nur

tun können, wenn der Kanton sich vertraglich dazu bereit erklärt hätte, die Kosten später zurückzuerstatten. Insofern würde ich dem Stadtrat gerne mit auf den Weg geben, dass er sich das Instrument der Vorfinanzierung bei Gelegenheit nochmals genauer anschaut; dies könnte ja vielleicht das eine oder andere Mal wieder eine Option sein. Weil aber trotzdem nichts bringt, haben wir ein gewisses Verständnis dafür, dass der Stadtrat sich anderen Vorstössen mit mehr Elan zugewendet hat. Wir sind aber auch sehr froh, dass die Langsamverkehrsachse erfreulich vorankommt, und deshalb ziehen wir das Postulat zurück.

Das Postulat 122 wird zurückgezogen.

**24. Interpellation 90, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler
namens der CVP-Fraktion, vom 20. Juni 2013:
Grendel-Planung: Was ist schief gelaufen?**

Albert Schwarzenbach wünscht Diskussion. Der Diskussion wird stattgegeben.

Im Jahr 2006 hat der frühere Ratspräsident Rolf Hilber eine Motion eingereicht, in der es hiess, dass man die Planung am Grendel wieder anschieben solle. Gleichzeitig wurde eine Petition eingereicht, welche das gleiche wollte. Es ist nichts geschehen. Darum wurde am 11. April 2008 eine zweite Motion eingereicht. Diese war etwas schärfer formuliert, damit auch etwas geht. Darin hat es nämlich geheissen, man solle bis Ende 2008 einen Zeitplan vorlegen, welcher zeigen soll, wie man das Vorhaben umsetzen will. Ebenso soll der Stadtrat bis 2008 auch definieren, wer für das Projekt verantwortlich ist und soll auch noch gerade eine Projektorganisation vorschlagen. Wir haben ihm gleich auch die Stichwörter geliefert, was er machen müsste. Die Antwort war: Der Stadtrat unterstützt das Anliegen. Am 25. Juni 2008 habe er das Vorgehenskonzept, das wir vorschlagen, diskutiert und – gutgeheissen. Zeitplan: Januar 2009 Kick-off; B+A im Parlament im Februar 2010; Detailprojekt bis Mai 2010; Realisierung Grendel bis November 2011; Leitungsbau bis Juli 2012; Umsetzung der Projekte Grabenstrasse/Löwengraben bis 2013. Fast gleichzeitig haben wir eine Motion „Veloparkierungskonzept Altstadt“ eingereicht, weil wir gesehen haben, dass wenn man den Grendel umsetzen will, könnte es im Bereich Velo einigen Erklärungsbedarf geben. Deshalb haben wir gesagt, sie sollen doch gerade ein ganzes Veloparkierungskonzept entwickeln, damit es keine Probleme gibt, wenn man die Velos aus dem Grendel herausnimmt. Die Motion wurde eingereicht am 23. Juni 2008 – wir haben hier noch nie darüber geredet. Dann ist wieder nichts gegangen, und dann gab es halt eine Interpellation, am 14. Juni 2010, notabene vier Jahre später. Dort hat es geheissen, man habe ein neues Projekt abwarten wollen: „Walk of watches.“ Man werde jetzt das Projekt in technischer, städtebaulicher, finanzieller, rechtlicher und politischer Hinsicht prüfen. Aber, man werde am 1. April 2010 eine Aussprache machen mit den Betroffenen: Kick-off-Meeting am 21. Oktober 2010, dann gäbe es einen Projektauftrag, einen detaillierten Zeitplan, welchen man vorstellen werde. Man hat dann nachher tatsächlich eine solche Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese hat in einer einjährigen Arbeit ein Projekt gemacht; alle Beteiligten sind an einen Tisch gesessen. Sie haben eine

gute Basis gemacht, nämlich diese, welche man als Planungsbericht dem Parlament hätte vorlegen wollen. Der alte Stadtrat hat an seiner letzten Sitzung beschlossen, man wolle das nicht so schnell vorwärtsbringen. Das hat dazu geführt, dass wir – sinnigerweise mit der Nr. 1 – ein neues Postulat eingereicht haben, in dem wir sie eingeladen haben, man solle doch die Planung zügig vorantreiben. Die Antwort war, dass das eigentlich auch gut sei. Man mache das jetzt folgendermassen: Man werde im Juni 2013 einen Plan zur Neugestaltung dem Parlament vorlegen, das Bewilligungsverfahren laufe 2013-2014. Der Vergabeauftrag zur Oberflächengestaltung 2016, und spätestens 2018-2019 sei alles passiert. Und nachher, nach etwa sechs Jahren, haben die, welche am Anfang so Lust gehabt haben, nicht mehr so Lust gehabt. Das hat dazu geführt, dass das Projekt gescheitert ist und dann hat es halt wieder eine Interpellation gegeben, und diese behandeln wir nun heute.

Jetzt geht es halt wieder darum, das Projekt etwas aufzuarbeiten. Aufzuarbeiten, denn es ist ja schon etwas passiert. Man könnte sich zum Beispiel mit der Rolle des Stadtrates befassen. Der Stadtrat hat eigentlich eine Führungsaufgabe. Wenn sich der Sprechende das vor Augen führt, stellt er fest, dass er seine Unlust, das Projekt umzusetzen, in dieser ganzen Zeit relativ schlecht versteckt hat. Wenn der Stadtrat alle Projekte derart angehen würde, stünde unsere Stadt ja still und die Verwaltung würde nur Ausgaben produzieren. Denn es wird nicht nur Geld abgeschrieben, sondern auch noch Energie und Ressourcen. Das war kein Meisterstück. Jetzt, bei der Oberflächengestaltung könnte er es ja vielleicht besser machen. Allerdings hat der Sprechende letzte Nacht geträumt. Vor seinem geistigen Auge ist ihm Folgendes erschienen: Die neuste Interpellation von Albert Schwarzenbach, welche heisst „Wann wird die Oberflächengestaltung verwirklicht?“ Aber es war ja nur ein Traum.

Die Rolle des Stadtparlaments: Wir haben drei Motionen, ein Postulat, zwei Interpellationen und eine Petition – und geschehen ist nichts. Wie ernst nimmt eigentlich der Stadtrat das Parlament? Da wird technisch, städtebaulich, finanziell, rechtlich und politisch geprüft und geprüft. Zumindest politisch wäre die Prüfung rasch erledigt. Das Stadtparlament hat nämlich einen Auftrag erteilt – so versteht mindestens der Sprechende eine Motion.

Die Rolle der einzelnen Leute, die mitgemacht haben: Über ein Jahr haben ganz viele Leute, aus allen Gruppierungen der Altstadt, mitgearbeitet auf freiwilliger Ebene. Sie haben kein Honorar und nichts bekommen. Nachher haben sie einen Planungsbericht verabschiedet – alle, die das gemacht haben. Der Stadtrat hat nachher gesagt, das sei unausgereift. Wie fühlt man sich, wenn man Jahre lang zusammensitzt in Anwesenheit einer Stadträtin, und am Schluss des ganzen Prozesses sagt man: Das ist halt nicht ganz reif, das kann man nicht machen. Wie fühlt man sich da ernst genommen? Nicht einmal der Sprechende, sondern diejenigen, welche nicht in der Politik stehen und sich zur Verfügung gestellt haben für so etwas? Bis heute wissen wir nämlich nicht, ob das Stadtparlament, die Stossrichtung, welche man gehabt hat, auch geteilt hätte. Man wollte nur einen Planungsbericht diskutieren, nicht einen B+A. Wir wissen bis heute nicht, ob die Idee der Uhrenmarken vom Stadtrat überhaupt akzeptiert worden ist. Die private Initiative hat sich nicht ausbezahlt. Zurück bleibt bei den Beteiligten eine grosse Enttäuschung. Wenn wir das jetzt noch aufarbeiten, können wir die Rolle der IG Grendel und der Uhrenfirmen auch nicht ganz auslassen, das ist auch kein Ruhmesblatt. Sie haben nämlich bei der ganzen Planung mitgemacht. Ihretwegen hat man noch eine, zwei Schlaufen eingebaut und nachher plötzlich ziehen sie sich zurück.

Die einzige Entschuldigung, die der Sprechende akzeptieren kann, wenn es bei der Planung so lange geht, ist, dass diese Generation, die es einmal machen wollte, gar nicht mehr da ist. Der

Vater hat sein Geschäft übergeben, aber der Sohn hat eben nicht mehr die gleichen Interessen. Dann kommt es so hinaus. Aber es bleibt gleichwohl ein schlechtes Gefühl zurück: Die Uhrenfirmen wollen jetzt plötzlich nichts mehr geben, aber wenn sie etwas von uns wollen – Stichwort Caranhalteplatz – dann hingegen haben sie das Gefühl, wir müssten eigentlich für ihre Wertschöpfung alles machen und kosten sollte es auch nicht allzu viel.

Die ganze Planung Grendel/Löwengraben ist für den Sprechenden zusammenfassend ein Lehrstück. Nicht nur hat es ihm zu sehr vielen Vorstössen verholfen. Die Schlussforderung ist: So etwas darf sich nie mehr wiederholen!

Monika Senn muss nicht weiter ausholen, Albert Schwarzenbach hat erzählt, wie viele Vorstösse im Parlament schon behandelt worden sind und nichts ist geschehen. Die G/JG-Fraktion ist zwar froh, dass der Granitplattenboden als Laufsteg für die Uhrenfirmen vom Tisch ist. Aber trotzdem, die Enttäuschung vieler Leute, und vor allem auch die Kosten, welche die Stadt mit der Planung des Vorprojekts und der Beantwortung der diversen Vorstösse aufgewendet hat, berechtigen dazu, das noch einmal anzuschauen. Die Sprechende möchte nicht alles wiederholen, was Albert Schwarzenbach gesagt hat. Der Fraktion der Grünen und Jungen Grünen liegt vor allem die Veloparkierung am Herzen. Schon im Jahr 2008 ist die Motion zur Erstellung eines Planungsberichts in der Altstadt überwiesen worden. Wir hoffen jetzt wirklich, dass der Stadtrat seinen Worten endlich Taten folgen lässt und noch in diesem Jahr ein solches Konzept vorlegt, das hoffentlich konkrete Aussagen beinhaltet und nicht nur Zahlen zum Bedarf für die Jahre 2020 oder 2035.

UVS-Direktor Adrian Borgula möchte die Geschichte nicht beurteilen. Die Grendel-Geschichte ist sicher kein Ruhmesblatt für die städtische Politik, dass es so lange geht. Der Sprechende möchte für die Zukunft lernen. Da lernt er vor allem zwei Sachen: Die Wichtigkeit und die Chance von kombinierten Projekten zu ergreifen, wie wir das heute im Beispiel Hirschmatt gesehen haben: Werkleitungssanierungen zu koppeln mit der Oberflächengestaltung. Als zweiter Punkt sind die Rahmenbedingungen und Verantwortlichkeiten bei PPP-Projekten (Public-Private-Partnership) sehr klar und frühzeitig zu regeln. Zum Thema Veloparkierung Altstadt: Hier wurde der Perimeter ausgewertet. Man hat gemerkt, dass es nicht genügt, wenn man die Situation in der Altstadt studiert, sondern der Perimeter wird auf die Innenstadt ausgedehnt. Der Auftrag ist erteilt, das Büro ist daran, den Perimeter neu zu definieren. Das Veloparkierungskonzept wird bald vorliegen.

Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst: Der Frust ist nicht neu und auch verständlich. Es ist wirklich kein Ruhmesblatt und auch kein Gesellenstück des Stadtrates. Trotzdem – wenn man eine historische Aufarbeitung macht, möchte die Sprechende zwei, drei Sachen dazu erwähnen: Dass das Projekt Grendel schon einen schweren Start gehabt hat, nachdem es an der Urne abgelehnt wurde, ist leider so. Da ist vielleicht der Frust auf der anderen Seite relativ gross gewesen. Was aber die Entwicklung des Projekts betrifft, hat die private Initiative mit der Idee der Uhrenstrasse das Projekt beschleunigt. Das hat aber auch Abklärungen notwendig gemacht. Es war wirklich so, dass man im Jahr 2010 mit Engagement das Projekt angepackt hat. Vielleicht trotzdem noch ein Wort zu der Rolle der Privaten: Die Sprechende war damals in der Verantwortung und musste feststellen, dass noch gar nichts vorhanden war. Sie haben noch mit gar niemandem geredet und ein Konzept lag überhaupt nicht vor, wie sie das anpacken wollen. Wenn man das rückblickend anschaut, war für die Sprechende die erste Frage wichtig, ob das Parlament eigent-

lich ein PPP-Projekt will. Es wäre ja nicht sinnvoll, ein solches Projekt auszuarbeiten, wenn das politisch nicht getragen wird. Wenn man jetzt sagt, der Stadtrat habe damals an der letzten Sitzung den Planungsbericht versenkt, möchte die Sprechende daran erinnern, dass man zu dieser Zeit sehr intensiv an Diskussionen war im Hinblick auf eine Steuererhöhung und man halt auch Prioritäten setzen musste. Wie gesagt, es ist kein Ruhmesblatt, kein Gesellenstück. Das gibt doch dem Parlament zwischendurch auch die Gelegenheit, dem Stadtrat wieder einmal auf die Finger zu klopfen.

Somit ist die Interpellation 90 beantwortet.

**25. Motion 58, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion,
vom 4. April 2013:
Planungsbericht über die städtische Wirtschaftspolitik**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt?

Christian Hochstrasser stellt keinen Ablehnungsantrag; er möchte einen Antrag auf Diskussion stellen, falls es keinen anderslautenden Antrag gibt.

Ratspräsident Thomas Gmür: Wenn kein anderer Antrag besteht, ist die Motion überwiesen.

Der Rat stimmt der Diskussion zu.

Christian Hochstrasser ist es ein Anliegen, zu diesem Thema noch etwas zu sagen. Denn es ist wichtig, im Hinblick auf die Ausarbeitung des Planungsberichts. Der Sprechende möchte vorausschicken, dass die G/JG-Fraktion einverstanden ist mit den Forderungen in der Motion der CVP. Die aufgenommenen Punkte sind vielleicht nicht ganz vollständig, aber aus unserer Sicht nachvollziehbar. Wir sind auch einverstanden, dass die städtische Wirtschaftspolitik breiter diskutiert werden soll. Aber mit gewissen Überlegungen in der Antwort des Stadtrates sind wir gar nicht einverstanden. Darum möchten wir das zuhänden des zuständigen Stadtrates, zuhänden des Protokolls und auch zuhänden des hier anwesenden Wirtschaftsförderers festhalten.

1. Zum Verständnis der Wirtschaft

Das Ziel einer gut funktionierenden Regionalwirtschaft ist, dass die Leute aus der Region Arbeitsplätze haben, dass sie die Chance haben nach einem Studium hier arbeiten zu können, eine Stelle zu finden, ein Einkommen zu haben, leben zu können – gut leben zu können. Eine starke Wirtschaft ist uns wichtig. Aber auch eine nachhaltige Wirtschaft – auch für die nächste Generation, und zwar zum Nutzen für die Leute, welche hier wohnen.

2. Das Ziel der Wirtschaftspolitik

Der Stadtrat schreibt, dass eine Stützung der wirtschaftlichen Dynamik wünschenswert sei, um die Ertragskraft der Stadt zu stärken. Meine Damen und Herren, es darf doch nicht das Ziel der Wirtschaftspolitik sein, allein den Staatshaushalt zu finanzieren. Die Stadt hat mit der Wirt-

schaftspolitik eine viel breitere Aufgabe, und zwar im Rahmen ihrer Möglichkeiten, eine Wirtschaftsstruktur zu unterstützen, dass Luzern nicht zum Schlafdorf, sondern zu einem Ort wird, wo man arbeiten kann, wo man leben kann, wo man gut leben kann. Die Steuererträge von juristischen und natürlichen Personen sind allenfalls die Folge einer gut funktionierenden Wirtschaft, aber das ist sicher nicht das erste und einzige Ziel.

In der Motion der CVP ist das durchaus breiter abgestützt. Dort ist es als letzter Punkt aufgenommen. Das finden wir in diesem Sinne auch richtig. Wir wehren uns dagegen – das sagt der Sprechende vorausschauend –, dass man die Wirtschaftspolitik der Stadt Luzern – wie es kürzlich zu lesen war, und das auch vom Stadtpräsidenten auf den Punkt gebracht wurde – mit Ladenöffnungszeiten erneut diskutiert und die Diskussion auf Unternehmensansiedlungen reduziert. Was wir brauchen, ist eine starke, stabile und nachhaltige Wirtschaft zum Nutzen derer, die hier wohnen. Wir sind immer noch der Meinung, dass die Wirtschaft in der Gesamtplanung, die der Stadtrat uns vorgeschlagen hat, nach wie vor eine prominente Rolle einnimmt.

3. Zu den Vertretern der Wirtschaft

In der Antwort des Stadtrates steht, dass sich der Stadtrat mit den Wirtschaftsvertretern austauscht und das aufgleist. Meine Damen und Herren; Vertreter der Wirtschaft. Das greift zu kurz, wenn man da den Gewerbeverband und den Wirtschaftsverband einlädt. Die Wirtschaft ist viel breiter, da gehören KMU dazu, es gehört das Kleingewerbe, es gehören Start-up-Firmen, es gehören Hochschulen dazu. Auch Arbeitnehmervertreter würden eigentlich zu einer Wirtschaft gehören. Das heisst, zusammengefasst – deshalb möchte der Sprechende das deutlich festgehalten haben: Wir sind für den Planungsbericht für eine städtische Wirtschaftspolitik, aber wir sind gegen eine Wirtschaftspolitik, welche der Wirtschaftsförderer zusammen mit dem Gewerbeverband und dem sogenannten Wirtschaftsverband zusammenschnürt und uns dann vorlegt. Weil, die Sozialhilfepolitik wird auch nicht von den Sozialhilfeempfängern gemacht und die Asylpolitik auch nicht von den Asylbewerbern. Darum braucht es auch in der Wirtschaftspolitik eine breite Abstützung.

Laura Kopp: Christian Hochstrasser hat vor allem zum Schluss etwas erwähnt, was auch der GLP-Fraktion ein sehr grosses Anliegen ist. Deshalb möchte sich die Sprechende auch noch melden. Auch wir legen grossen Wert darauf, dass unter Wirtschaft nicht einfach grosse Unternehmen und Verbände berücksichtigt werden. Sondern, dass die kleinen und mittleren Unternehmen auch einbezogen werden. Zu denen gehört halt – die Sprechende sagt es trotzdem, obwohl das Wort nicht so beliebt in diesem Rat – auch die Kreativwirtschaft. Auch diese bringt ihren Teil zur Wertschöpfung unserer Stadt Luzern.

Stadtpräsident Stefan Roth dankt, dass auch von der Grünen Seite erkannt wird, dass die Stadt Luzern eine starke Wirtschaft braucht. Das ist auch die Meinung des Stadtrates. Das hat er auch in der ersten Fassung der Gesamtplanung so zum Ausdruck gebracht. Dort reden wir explizit von der KMU-Stärke in der Stadt Luzern. Sie können sich also vorstellen, dass wir in diesem Wirtschaftsbericht, dem ersten Wirtschaftsbericht seit 2003, nicht davon abweichen werden. Wir werden dort an prominenter Stelle unseren Branchenmix, unsere heutige Stärke auch als Standort für mittlere Unternehmen zum Ausdruck bringen.

Der Stadtrat versteht die Aufregung zum heutigen Zeitpunkt nicht ganz. Es ist dem Stadtrat bewusst, dass eine Auslegeordnung gemacht wird. Notabene nicht nur ausschliesslich mit den Wirt-

schaftsvertretern. Uns interessiert auch, was die Bildung beispielsweise zum Wirtschaftsbereich denkt. Uns interessiert auch, was es für Auswirkungen hat im Sozialbereich usw.

Die Ladenöffnungszeiten, lieber Christian Hochstrasser, die werden im Wirtschaftsbericht angesprochen. Ein Journalist hat den Sprechenden in einem Interview zu den Ladenöffnungszeiten befragt. Wenn dieser Journalist den Sprechenden wieder ansprechen würde, bekäme er die gleiche Antwort zu den Ladenöffnungszeiten. Dazu werden wir in diesem Wirtschaftsbericht unmissverständlich Antwort geben. Die Position, welche der Sprechende in dieser Antwort gegeben hat, ist die stadträtliche Position und an dieser hat sich nichts geändert.

In diesem Sinn freut sich der Sprechende auf ein konstruktives Mitmachen. Es ist auch verwaltungsintern breit abgestützt. Es ist nicht ein Bericht aus der Finanzdirektion, sondern ein Bericht des Gesamtstadtrates. Wir werden es aufzeigen und versuchen, dass es zeitgerecht im Rat debattiert werden kann. Damit zu dieser Grundlage für die Gesamtplanung zur Dimension Wirtschaft, welche eine der drei gleichgewichtigen Dimensionen ist, Stellung genommen werden kann.

Damit ist Traktandum 25 geschlossen und die Motion überwiesen.

**26. Interpellation 73, Laura Kopp namens der GLP-Fraktion,
vom 31. Mai 2013:
Positive und negative Auswirkungen der Fusion**

Laura Kopp wünscht eine kurze Erklärung.

Die Grünliberale Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung ihrer Fragen. Wir sind der Meinung, dass die Fusionen zum Glück zu einer Homogenisierung der Stadt oder der Stadtteile führen. Denn gerade die Unterschiedlichkeit und die Lebendigkeit unserer Quartiere und Stadtteile machen unsere Stadt so lebensfroh, mit einer grossen Lebensqualität. Wir sind aber der Meinung, dass die unterschiedlichen Identitäten der Stadtteile weder bei der Bevölkerung, noch hier im Rat, missbraucht werden sollen. Gerade wenn es um Spardebatten geht. Wir sollten doch eher auf diesen Unterschiedlichkeiten aufbauen und gemeinsam eine nachhaltige Entwicklung unserer Stadt fördern. Was wir in der Antwort bedauern, ist, dass der Stadtrat sich noch nicht festlegen kann, wann der Analysenbericht vorliegen soll. Es ist uns bewusst, dass es im Moment eigentlich keine Fusionen mehr geben wird, aber es wäre für uns trotzdem spannend zu wissen, welche Auswirkungen eine solche Funktion hat.

Somit ist die Interpellation 73 beantwortet.

Ratspräsident Thomas Gmür: Es sind noch ein paar Traktanden offen. Traktandum 27 dürfte sicher länger zu diskutieren geben. Zum Traktandum 28 gibt es einen Ablehnungsantrag.

**29. Postulat 119, Simon Roth und Theres Vinatzer namens der
SP/JUSO-Fraktion, vom 24. September 2013:
Humanitäre Hilfe für syrische Flüchtlinge in Jordanien**

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat beantragt teilweise Entgegennahme und gleichzeitige Abschreibung.

Die Postulanten sind mit der teilweisen Entgegennahme und gleichzeitigen Abschreibung einverstanden.

Der Rat stimmt der teilweisen Entgegennahme und gleichzeitigen Abschreibung zu.

**30. Postulat 132, Ali R. Celik, Christian Hochstrasser und Katharina Hubacher
namens der G/JG-Fraktion, vom 11. November 2013:
Bessere Transparenz beim politischen Controlling bei stadteigenen
Unternehmungen**

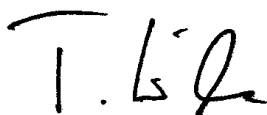
Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat beantragt teilweise Entgegennahme.

Christian Hochstrasser: Wir halten an der vollständigen Entgegennahme fest.

Ratspräsident Thomas Gmür: Das Geschäft wird an der nächsten Ratssitzung traktandiert. Es sind noch einige Geschäfte offen, welche auf die nächste Ratssitzung verschoben werden. Je nach dem, wie viele Dringliche Vorstösse eingehen, wird es eine Nachmittagssitzung geben. Der Sprechende schliesst die Sitzung mit dem nochmaligen Hinweis, dass im Anschluss die Verleihung der Luzerner Ehrennadel stattfindet.

Schluss der Sitzung: 17.00 Uhr
Luzern, 26. Februar 2014

Eingesehen von:



Toni Göpfert, Stadtschreiber



Hans Büchli,
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat

Der Protokollführer:



Franz Meyer