



Vom Grossen Stadtrat
genehmigt am
6. September 2018

Protokoll Nr. 21

über die Verhandlungen
des Grossen Stadtrates von Luzern
Donnerstag, 17. Mai 2018, 8.15–12.30 Uhr
im Rathaus am Kornmarkt

Vorsitz:

Ratspräsident András Özvegyi

Präsenz:

Anwesend sind 45 bzw. 46 Ratsmitglieder.

Entschuldigt:

Peter Gmür und Lisa Zanolla für die ganze Sitzung,
Peter With bis 8.50 Uhr

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen.

Protokoll:

Franz Lienhard

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	2
2. Bericht und Antrag 3/2018 vom 7. März 2018: Fernwärmeerschliessung Littau Zustimmung zum Konzessionsvertrag	3
3. Bericht und Antrag 4/2018 vom 21. März 2018: Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau <ul style="list-style-type: none">▪ Projektierungskredit▪ Baukredit für Provisorien	9
4. Postulat 147, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 15. November 2017: Reglementskonforme Nutzung privater Parkierflächen überprüfen und durchsetzen	20
5. Interpellation 173, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 16. Januar 2018: Wurde die Spange Nord bereits rechts überholt?	23

6.	Interpellation 176, Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 29. Januar 2018: Wie weiter mit der Spange Nord?	43
7.	Interpellation 199, Marcel Lingg und Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion vom 23. April 2018: Den Kanton vor den Kopf gestossen!	43
8.	Postulat 143, Marco Müller und Irina Studhalter namens der G/JG-Fraktion vom 6. November 2017: Strasse als Lebensraum für alle: Schaffung von Begegnungszonen in den Quartieren	43
9.	Postulat 152, Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 17. November 2017: Übernahme des «Berner Modells» zur Umsetzung von Begegnungszonen in Wohnquartieren	49
10.	Postulat 153, Mario Stübi und Claudio Soldati namens der SP/JUSO-Fraktion vom 20. November 2017: Verkehrsregime rund ums ewl-Stammareal den städtischen Mobilitätszielen anpassen	49
11.	Postulat 146, Mario Stübi vom 15. November 2017: Fahrausweislosigkeit soll sich lohnen	Aus zeitlichen Gründen nicht behandelt

Beratung der Traktanden

1 Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident András Özvegyi heisst die Anwesenden zur 21. Sitzung des Grossen Stadtrates willkommen. Unter den Gästen begrüsst er speziell Stephan Marty, den CEO der ewl, der die Diskussion bei Traktandum 2 mitverfolgen will.

Wie immer beginnt der Sprechende mit einem Zitat. Da es 50 Jahre seit der 68er-Bewegung her ist, suchte er einen Spruch aus dieser Bewegung, der auch zum Grossen Stadtrat passt: «Alle, die jetzt aufgestanden sind, sollen sich widersetzen.» Das passt auch zu den Ratsmitgliedern, sie stehen ja jeweils auf, wenn sie sprechen; je nachdem, widersetzen sie sich, auf alle Fälle trifft es zu, dass sie sich wieder setzen.

Der Sprechende gibt die Entschuldigungen bekannt (siehe Seite 1)

Zum **Dringlichen Postulat 200, Gianluca Pardini und Simon Roth namens der SP/JUSO-Fraktion vom 26. April 2018: «Kein Denkmal für überholtes Weltbild auf dem Kornmarkt»:** Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit, ist aber bereit, den Vorstoss bald zu behandeln.

Gianluca Pardini erklärt, dass die Postulanten nicht an der Dringlichkeit festhalten, und zieht den Antrag auf dringliche Behandlung zurück.

Zur Traktandenliste

Roger Sonderegger würde beliebt machen, die drei Interpellationen zur Spange Nord gleichzeitig zu diskutieren, weil sie inhaltlich sehr eng zusammenhängen. Dasselbe gilt für die beiden Postulate zu den Begegnungszonen, auch da wäre es sinnvoll, die Diskussion gleich zu beiden zu führen.

Ratspräsident Andrés Özvegyi stellt fest, dass aus dem Grossen Stadtrat keine Opposition zu diesem Vorschlag entsteht.

Marco Müller will noch etwas richtigstellen, was er an der letzten Ratssitzung sagte. Es betrifft das Thema des Eintrittspreises beim Hallenbad. Er sagte in seinem Votum, die KulturLegi werde im Hallenbad nicht akzeptiert. Nachträglich stellte er fest, dass er diesbezüglich eine falsche Information erhalten hatte. Die KulturLegi ist im Hallenbad gültig.

2 Bericht und Antrag 3/2018 vom 7. März 2018: Fernwärmeerschliessung Littau Zustimmung zum Konzessionsvertrag

Roger Sonderegger tritt in den Ausstand.

EINTRETEN

GPK-Präsidentin Luzia Vetterli: Die GPK behandelte diesen B+A an der Sitzung vom 19. April. Nachdem das Parlament bereits einen Investitionsbeitrag von 3 Mio. Franken an die Fernwärmeerschliessung Emmen und Littau gutgeheissen hatte, folgte nun als zweite Tranche der entsprechende Konzessionsvertrag, welcher es der Fernwärme Luzern AG ermöglichen soll, Leitungen im öffentlichen Grund zu erstellen und zu betreiben. Aufgrund des grossen ökologischen Nutzens für die Öffentlichkeit wird auf das Erheben einer Konzessionsgebühr verzichtet. Die GPK hat den B+A beraten und gutgeheissen. Dass die Fernwärmeerschliessung eine gute Sache ist, war praktisch unumstritten. Zu reden gaben einerseits die Unentgeltlichkeit der Konzession, andererseits die Tatsache, dass ewl offenbar mit anderen Gemeinden keinen entsprechenden Konzessionsvertrag hat und daher – so die Befürchtung der GPK – rechtlich nicht überall gleich gut abgesichert ist. Ein weiteres Diskussionsthema war der Wunsch nach einem raschen Rückbau des parallelen Gasnetzes. Offene Fragen gab es schliesslich noch betreffend die Liefersicherheit der entsprechenden Wärme. Die Kommission trat jedoch mit 8 : 2 Stimmen auf den B+A ein und hiess den Konzessionsvertrag dann mit 10 : 0 Stimmen gut, ebenso wie den Verzicht auf die Konzessionsgebühren.

Mirjam Fries: Die 2000-Watt-Gesellschaft ist ein Ziel unserer Stadt. Die Nutzung der Abwärme der Kehrichtverbrennungsanlage Renergia und von SwissSteel ist ökologisch sinnvoll und führt die Stadt näher an dieses Ziel heran. Deshalb war auch der Investitionsbeitrag von 3 Mio. Franken an die Fernwärme Luzern AG für die Erweiterung des Fernwärmenetzes respektive die Erschliessung des Stadtteils Littau im Grossen Stadtrat unbestritten. Im aktuellen B+A geht es jetzt konkret um einen Konzessionsvertrag. Dieser Vertrag wurde zwischen der Stadt und der Fernwärme Luzern AG ausgehandelt. Gemäss B+A waren es fünf Verhandlungsrunden. Das zeigt, dass intensiv verhandelt wurde. Die CVP-Fraktion ist mit dem Ergebnis zufrieden und kann dem vorgeschlagenen Vertrag zustimmen. Er regelt einerseits die wichtigsten Eckpunkte wie Rechte und Pflichten des Konzessionärs, Laufzeit und Heimfall sowie den Energiemix. Andererseits hat er auch finanzielle Folgen. Die Stadt verzichtet auf Einnahmen von rund 800'000 Franken für die Konzessionsgebühren. Sie argumentiert dabei mit dem öffentlichen Interesse und auch damit, dass das neue Energiegesetz keine Konzessionsgebühren für Leitungen thermischer Netze mehr vorsieht. Die CVP-Fraktion geht davon aus, dass das Energiegesetz das Referendum übersteht. Sie sieht zudem auch das öffentliche Interesse, dass Littau an dieses Netz angeschlossen wird. Dieser Punkt ist aus Sicht der Fraktion unbestritten. Als Laufzeit wurden 35 Jahre festgelegt, einfach weil diese Dauer auch damals im Business-Case angenommen wurde. 35 Jahre scheinen allenfalls relativ lang, sie gewähren aber Sicherheit für beide Seiten. Was die Energiequellen, insbesondere den Abfall betrifft, geht die CVP-Fraktion nicht davon aus, dass sie in den nächsten 35 Jahren versiegen. Wichtig ist für die Fraktion, dass jetzt alles geklärt ist und es schnell vorwärtsgehen kann. Die Fraktion stimmt dem Konzessionsvertrag und dem Verzicht auf die Konzessionsgebühren zu.

Sonja Döbeli Stirnemann: Fernwärme zu nutzen ist äusserst sinnvoll, denn diese Energie ist vorhanden; sie nicht zu nutzen wäre eine pure Verschwendung. Die FDP-Fraktion unterstützt die Stadt in der Umsetzung der Energieziele. Der Grosse Stadtrat stimmte dem Investitionsbeitrag von 3 Mio. Franken zu; die Zustimmung zum Konzessionsvertrag, wie er jetzt ausgehandelt wurde, ist eine logische Folge davon. Bei den weiteren Details kann sich die Sprechende der Vorrednerin anschliessen, sie muss nicht mehr näher darauf eingehen. Die FDP-Fraktion geht auch davon aus, dass das Energiegesetz angenommen wird. Es ist daher eine logische Folge, dass die Stadt auf die Konzessionsgebühren verzichtet. Vonseiten der FDP-Fraktion gibt es eine einstimmige Zustimmung zu diesem B+A.

Gianluca Pardini: Die SP/JUSO-Fraktion ist der Ansicht, dass die Nutzung vorhandener Abwärme und die zentrale Wärmeerzeugung im breiten öffentlichen Interesse liegen. Statt dass die Abwärme bei der industriellen Produktion oder bei der Verarbeitung von Abfall verpufft, kann sie im Sinn des Umbaus des Stromnetzes auf erneuerbare Energieträger effizient genutzt werden. Mit dem Ausbau des Fernwärmenetzes kann ein wichtiger Stadtteil von Luzern zukünftig vermehrt mit diesem Energieträger versorgt werden, mit Energie, die andernfalls in Form von Abwärme verloren gehen würde und so unbrauchbar wäre. Die SP/JUSO-Fraktion hat bereits dem im B+A 33/2017 beantragten Investitionsbeitrag zugestimmt und wird nun dem für die Umsetzung der Planungsarbeiten nötigen Konzessionsvertrag und dem Verzicht auf die Konzessionsgebühren ebenfalls zustimmen.

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion stimmte im letzten Herbst bereits dem B+A 33/2017 zu. Sie ist also mit der Fernwärmeerschliessung des Stadtteils Littau völlig einverstanden. Sie ist auch beim vorliegenden B+A grundsätzlich für Eintreten und Zustimmung. Die Nutzung der Abwärme von Rennergia und von SwissSteel ist eine gute Sache und findet, wie man bereits aus den vorangegangenen Voten hörte, viel Zustimmung. Dass sich die Kosten gegenüber dem B+A des letzten Jahres durch den Verzicht auf Konzessionsgebühren noch einmal erhöhen, ist für die GLP-Fraktion in Ordnung, das zeichnete sich auch bereits im letzten Herbst ab. Der Verzicht auf die Konzessionsgebühren hat eigentlich nichts mit dem Energiegesetz zu tun, sondern, wie es Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula in der Kommission ausführte, mit dem Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes. Unter diesem Aspekt hat die Abstimmung über das Energiegesetz keinen Einfluss auf das vorliegende Geschäft. Die GLP-Fraktion befürwortet den Verzicht auf die Konzessionsgebühren, denn das Fernwärmenetz ist im Sinn aller Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt. Dass im Konzessionsvertrag die Schulhäuser im betroffenen Gebiet namentlich erwähnt werden, ist für die Fraktion kein Problem, sie dürfen genannt werden. Erstaunt ist die Fraktion darüber, dass die Fernwärme Luzern AG nur mit der Stadt Luzern einen Konzessionsvertrag hat, mit den anderen Gemeinden offenbar nicht. Der Grund liegt letztlich darin, dass wegen des heftigen Zeitdrucks ein pragmatisches Vorgehen gewählt wurde. So musste man sich einfach sagen: «Augen zu und durch», wobei man sich den Kopf aber tatsächlich noch anstossen könnte. Wo nach Ansicht der GLP-Fraktion auch, wie man so sagt, ein Hund begraben sein könnte, ist das parallel verlaufende Gasnetz. Dazu ist keine annähernd glaubwürdige Einordnung vorhanden, auch nicht eine halbwegs verbindliche Aussage, was damit geschehen soll oder diesbezüglich geplant ist. Der Sprechende verweist auf die Massnahme M01 im Richtplan Energie, welche verlangt, dass beim Ausbau von Fernwärme und bei der vermehrten Nutzung von erneuerbaren Energien Aussagen über die zukünftige Entwicklung des Erdgasabsatzes und die Folgen auf das Erdgasnetz gemacht werden sollen. Zu diesem Thema wird die GLP-Fraktion wie bereits in der GPK eine Protokollbemerkung beantragen. Der Sprechende möchte auch noch einen kleinen Hinweis geben, nämlich dass Fernwärme nicht erneuerbare Energie ist, sondern eine sinnvolle Nutzung bestehender, verbrauchter Energie. In diesem Sinn ist das Fernwärmenetz eine gute Sache und findet die Zustimmung der GLP-Fraktion.

Thomas Gfeller: Die SVP-Fraktion ist mit dem vorliegenden B+A einverstanden. Sollte jedoch an der Protokollbemerkung «ewl erarbeitet zusammen mit der Stadt einen Rückbaufahrplan für das Gasnetz im städtischen Teil des Perimeters des Fernwärmenetzes der Fernwärme Luzern AG» festgehalten werden, wird die Fraktion den B+A vollständig ablehnen.

Christian Hochstrasser kann nicht ganz in die Lobpreisung des Berichts und Antrags einstimmen, wie sie in einigen der vorangegangenen Voten ertönte, sondern muss wie Stefan Sägesser auch ein paar kritische Worte anbringen. Der Grosse Stadtrat hat einen Investitionsbeitrag von 3 Mio. Franken gesprochen; das ist ein Beitrag à fonds perdu. Schon dort war die G/JG-Fraktion kritisch. Zum jetzt vorliegenden B+A heisst es, das sei ein Folgegeschäft davon. Dass die Stadt keine Konzessionsgebühr erhebt, wird damit begründet, dass es um ein öffentliches Interesse gehe. Man muss sich das Argument mit dem öffentlichen Interesse einfach noch einen Moment überlegen. Es

geht um einen Kanal, in welchen Wärme eingespiessen wird. Erneuerbar ist das nur, wenn erneuerbare Energie zur Verfügung steht; der Kanal selber, den man erstellt, ist noch nicht erneuerbare Energie. Im Vertrag steht, dass die erneuerbare Energie 75 % ausmachen soll. Das ist an sich gut. Es wird aber sicher Spitzenmomente geben, in welchen das nicht ganz eingehalten werden kann. Damit hat die G/JG-Fraktion jedoch im Moment noch kein Problem. Aber sie stellt sich die Frage, was geschieht, falls die Renergia, wenn es im Kehrichtverbrennungsbereich eine Überkapazität geben würde, oder SwissSteel irgendwann in den nächsten 35 Jahren – das ist eine doch relativ lange Zeitspanne – nicht mehr so viel Wärme einspeisen könnten. Der Sprechende staunt über den Standpunkt, den Thomas Gfeller soeben vertreten hat. Im Zusammenhang mit dem Richtplan Energie wurde ja beschlossen, dass bei einem Ausbau der Fernwärme und bei einer vermehrten Nutzung von erneuerbaren Energien Aussagen über die zukünftige Entwicklung des Erdgasabsatzes gemacht werden müssen. Das ist eine Verpflichtung. Im aktuellen Fall ist es klar: ewl betreibt in Littau ein Gasnetz. Jetzt kommt ein Fernwärmenetz in dieses Gebiet. Also ist es naheliegend und zwingend, dass man Aussagen macht und eine Strategie hat, wie man das Gasnetz in diesem Stadtgebiet stilllegt und durch die geplante Fernwärme ersetzt. Da erhofft sich die G/JG-Fraktion eine Aussage und unterstützt deshalb die Protokollbemerkung der GLP-Fraktion. Ein heikler Punkt ist auch die rechtliche Sicherheit der Fernwärme Luzern AG auf dem Gebiet der anderen Gemeinden. Mit der Stadt schliesst sie jetzt einen Konzessionsvertrag ab. Wie sieht es aus, wenn es in einer anderen Gemeinde plötzlich Schwierigkeiten gibt und das Netz nicht mehr vollständig eingesetzt werden kann? Die Renergia und Littau befinden sich ja schliesslich in ziemlich entgegengesetzten Ecken dieses Gebiets, und dazwischen liegen ein paar Gemeinden, welche die Leitung durchlassen müssen. Grundsätzlich sind diese Fragen für die G/JG-Fraktion jedoch kein Grund, den B+A abzulehnen. Die Fraktion tritt auf den B+A ein und wird ihm voraussichtlich zustimmen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula dankt für die weitgehend positive Aufnahme des Berichts und Antrags. Alle Rednerinnen und Redner waren einer Meinung, dass die Nutzung von Abwärme, die nach dem Transport zu Fernwärme wird, sehr sinnvoll ist, und zwar vor allem die Nutzung derjenigen Abwärme, die sich nicht vermeiden lässt. Es gibt Produktionsprozesse, für welche ein hoher Energieaufwand nötig ist. Viel von dieser Energie, sei es bei SwissSteel oder bei der Renergia, würde einfach verpuffen, wenn man sie nicht nutzt, oder müsste verstromt werden. Selbstverständlich muss man sich auch bei den Produktionsprozessen überlegen, ob der Einsatz von so viel Energie noch zweckmässig ist, aber Stahl schmilzt einfach erst bei etwa 1500 Grad; dazu braucht es extrem viel Energie. Kehricht ist ein Stoff, den man verschieden verwerten kann, aber auch wenn man versucht, möglichst gut zu trennen, bleibt immer noch ein Rest. Das Ziel muss natürlich sein, dass durch einen vernünftigeren Umgang mit Verpackungen usw. die Abfallmengen in Zukunft abnehmen. Es ist aber nicht anzunehmen, dass es in der Abfallwirtschaft in den nächsten 35 Jahren einen radikalen Wechsel geben wird. Das Bestreben muss sein, die Abfallmengen zu reduzieren, um die Umwelt nicht zusätzlich zu belasten, aber man wird sie vermutlich nicht ganz herunterbringen. Es wurden ja Befürchtungen geäussert, die Konzessionsdauer sei einerseits zu lange oder die Quellen für die Abwärme seien andererseits eventuell nicht in der Lage, für die ganze Dauer die nötige Menge an Abwärme zu liefern. Der Ausbau des Fernwärmenetzes ist auch Teil der Strategie, die vorhandene Abwärme in grösserem Ausmass nutzen zu können. Im

Moment versorgt die Renergia hauptsächlich die Perlen Papier AG. Diese ist zurzeit die letzte Papierproduktionsanlage in der Schweiz in dieser Dimension, sie wurde neu ausgebaut, sodass man davon ausgehen kann, dass sie noch über einen längeren Zeitraum produzieren wird. Sie nimmt etwa 80–90 % der Fernwärme ab. Wenn sie ausfallen oder ihre Produktion einstellen würde – was der Sprechende natürlich nicht hofft –, stünde noch sehr viel mehr Abwärme zur Verfügung, die aus der Renergia stammt. Und auch wenn andererseits z. B. aufgrund von rückläufigen Abfallmengen der Anfall von Abwärme reduziert würde, bliebe immer noch sehr viel, um ein Fernwärmenetz zu betreiben. Es ist sicher klug, mehrere Möglichkeiten für die Nutzung dieser Abwärme vorzubereiten. Die Verstromung, für welche man die Abwärme, die nicht von der Perlen Papier und vom bestehenden Fernwärmenetz im Rontal gebraucht wird, zurzeit einsetzt, ist ökonomisch nicht sehr rentabel, aber sie bringt doch ein bisschen etwas ein. Die Lösung, einen zusätzlichen Ast für das Fernwärmenetz zu realisieren, ist jedoch sicher zweckmässiger und zukunftsträchtiger. Das war der Treiber, um diesen Fernwärmeast auszubauen. Dazu kommt, dass die Stadt schon lange mit SwissSteel verhandelt, ob man nicht die Abwärme, die mehrheitlich einfach verpufft, sinnvoll nutzen könnte. Jetzt ergibt sich die Möglichkeit, sowohl den Fernwärmeast von der Renergia her wie auch einen Teil der Abwärme aus dem Produktionsprozess von SwissSteel in die Energiezentrale im Littauerboden einzuspeisen. Für die Spitzenabdeckung ist weiterhin der Einsatz von Gas möglich, denn SwissSteel macht z. B. gerade dann Ferien, wenn es am kältesten ist, nämlich im Winter, und auch bei der Renergia wird ab und zu eine Revision nötig, sodass sie als Quelle ausfällt. Es braucht also eine zweckmässige Spitzenabdeckung. Man könnte von der Energiezentrale her auch in Zukunft, wenn sich das System grundlegend ändern würde, wieder mit Holz eine Ergänzung machen. Änderungen sind aber auch auf der anderen Seite, beim Bedarf, zu erwarten, indem die zukünftigen Häuser weniger Energie brauchen werden. Die Sanierungsrate ist jedoch zu tief, um schnell so weit zu kommen, dass praktisch alle Häuser Nullenergiehäuser wären. Das wird auch in Zukunft nicht vollständig möglich sein. Es gibt also verschiedene Trends, und der Stadtrat, aber auch die Fernwärme Luzern AG zusammen mit ewl sind der Ansicht, dass man versuchen muss, zu diversifizieren und die fossile Energie möglichst schnell abzulösen. Das gehört auch zum Auftrag der 2000-Watt-Gesellschaft. In der Kommission wurde der Einwand vorgebracht, man habe keine verbindlichen Aussagen zur Erdgasstrategie, wie es die Massnahme M01 im Energierichtplan verlangt. Die Stadt wird diesen Punkt zusammen mit ewl angehen. Natürlich muss jetzt aber zuerst die Alternative aufgebaut werden, bevor man definieren kann, wie eine Ausstiegsstrategie aus dem Erdgas und ein Rückbau des Erdgasnetzes aussehen könnten. Man muss sich in diesem Zusammenhang auch überlegen, was für zukünftige Technologien denkbar sind, z. B. eine Power-to-Gas-Technologie, oder ob ein Erdgasnetz, das stillgelegt wird, auch für andere Zwecke eingesetzt werden könnte.

Dass andere Gemeinden mit der Fernwärme Luzern AG keinen Konzessionsvertrag haben, ist eigentlich nicht das Problem der Stadt Luzern. Der Sprechende hat diesbezüglich keine Befürchtungen, denn alle Leitungen sind ja auch mit Baubewilligungsverfahren und mit Grabenaufbruchsverfahren sichergestellt. Diese Gemeinden haben selbstverständlich kein Interesse daran, der Fernwärme Luzern AG irgendwann aufgrund eines fehlenden Konzessionsvertrags Schwierigkeiten in den Weg zu legen, denn ihre eigenen Bewohnerinnen und Bewohner sind ja an dieses Fernwärmenetz angeschlossen. Die Stadt hat mit der Fernwärme Luzern AG intensiv diskutiert, es gab fünf Verhandlungsrunden. Beide Seiten haben hart verhandelt, beide haben vor- und nachgegeben.

Das Resultat der Verhandlungen ist zweckmässig und gut. Deshalb hofft der Stadtrat jetzt auf die Unterstützung des Grossen Stadtrates und auf seine Zustimmung zum B+A.

Somit ist der Grosse Stadtrat auf den B+A 3/2018: «Fernwärmeerschliessung Littau. Zustimmung zum Konzessionsvertrag» eingetreten.

DETAIL

Seite 7 f. 2.5 Versorgungsgebiet Littau

Stefan Sägesser beantragt, analog zum Antrag in der GPK, folgende Protokollbemerkung:

ewl erarbeitet zusammen mit der Stadt einen Rückbaufahrplan für das Gasnetz im städtischen Teil des Perimeters des Fernwärmenetzes der Fernwärme Luzern AG.
--

GPK-Präsidentin Luzia Vetterli: Diese Protokollbemerkung wurde in der GPK mit 3 : 6 : 1 Stimmen abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung mit 23 : 19 Stimmen zu.

Seite 14 f. Antrag

I. Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag gemäss Ziffer I mit 38 : 5 : 0 Stimmen zu.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 3 vom 7. März 2018 betreffend

**Fernwärmeerschliessung Littau
Zustimmung zum Konzessionsvertrag,**

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von § 13 Abs. 2 lit. d des Gemeindegesetzes vom 4. Mai 2004, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 2, Art. 68 lit. b Ziff. 6 und Art. 69 lit. b Ziff. 14 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. 1. Dem Konzessionsvertrag zwischen der Stadt Luzern und der Fernwärme Luzern AG betreffend Fernwärmeerschliessung Littau (Entwurf vom 19. Januar 2018) wird zugestimmt. Der Stadtrat wird ermächtigt, den Vertrag zu unterzeichnen.
 2. Für den Verzicht auf Konzessionsgebühren wird ein Kredit von Fr. 792'600.– bewilligt und gleichzeitig dessen Abrechnung genehmigt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

**3 Bericht und Antrag 4/2018 vom 21. März 2018:
Schulanlage St. Karli:
Sanierung und Erweiterungsneubau**

- **Projektierungskredit**
- **Baukredit für Provisorien**

EINTRETEN

Bildungskommissionsvizepräsidentin Sandra Felder-Estermann: Die Bildungskommission hat an ihrer Sitzung vom 19. April den B+A 4/2018: «Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau. Projektierungskredit. Baukredit für Provisorien» beraten und verabschiedet. Der dringliche Sanierungsbedarf der Schulanlage ist unbestritten. Alle Mitglieder der Bildungskommission begrüßen die geplante Sanierung und Erweiterung der Schulanlage, um einen zeitgemässen Schulunterricht zu ermöglichen. Die neuen, aktuellen Raumvorgaben in diesem schützenswerten Schulhaus umzusetzen wird zur Herausforderung. Der Garderobetrakt soll rückgebaut werden und hinter dem Schulhaus ein Ersatz zu stehen kommen. Die Schulräume werden angepasst, die Turnhalle behält jedoch die Grösse von heute. Ein verhältnismässig kleiner Ergänzungsbau soll voraussichtlich links neben der Schulanlage geplant und gebaut werden.

Anlass zur Diskussion gab der Umstand, dass das künftige schulergänzende Betreuungsangebot lediglich für 40 % der Lernenden gewährleistet werden soll. Entsprechend der Nutzungsnachfrage urbaner Zentren überwies die Bildungskommission einstimmig eine Protokollbemerkung, dass ein Betreuungsangebot für 60 % der Lernenden angestrebt werden soll. Weiter wurde im Zusammenhang mit dem Baukredit für die Provisorien die strategische Raumreserve für spätere Schulhausanierungen kritisch diskutiert. Offene Fragen dazu wurden beantwortet. Der Bildungskommission wurde erklärt, dass der jetzt beantragte Kredit der Baudirektion den nötigen Spielraum gewähre, um schnell reagieren zu können, wenn geeignete Occasionen auf dem Markt wären. Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten wurden ihr sehr gut erklärt.

Die Bildungskommission empfiehlt dem Grossen Stadtrat einstimmig, dem Projektierungskredit von 1,1 Mio. Franken, und grossmehrheitlich bei einer Enthaltung, dem Baukredit von 8,3 Mio. Franken für die Provisorien, Modulbauten in Holz, zuzustimmen.

Christov Rolla: Die G/JG-Fraktion dankt für den B+A. Einerseits braucht ein so markantes und stadtbildprägendes Ensemble natürlich eine besondere Umsicht, andererseits stellt das Schulhaus selber in seiner inneren Gestaltung grosse Herausforderungen an die Sanierung und insbesondere an die künftige Nutzung, sprich die räumliche Gestaltung und Einteilung. Da scheinen schon sehr umsichtige Vorabklärungen gemacht worden zu sein. Das findet die G/JG-Fraktion sehr löblich, ebenso dass die Denkmalpflege schon jetzt ins planerische Verfahren involviert ist. Das ist vielleicht eine Selbstverständlichkeit, aber der Sprechende findet, dass man auch einmal für etwas Merci sagen kann, das selbstverständlich scheint. Der B+A ist ausführlich, gründlich und nachvollziehbar. Gerade das Raumprogramm ist sehr differenziert dargelegt. Nur der Erweiterungsneubau bleibt beim Lesen ein bisschen vage, aber es handelt sich ja auch erst um den Projektierungskredit. Da muss man als Mitglied des Grossen Stadtrates vielleicht auch einmal ein bisschen geduldig sein und die eigene Neugier zügeln. Der Sprechende will sein Eintretensvotum nicht länger als nötig machen, bei fast jedem B+A, in welchem es um Schulhäuser und schulische Infrastruktur geht, könnte und möchte man ja betonen, wie wichtig Bildung und Ausbildung ist, gerade in einem Land, in welchem diese beiden fast der einzige Rohstoff sind. Trotzdem will er hier einmal mehr sagen, dass sich die Stadt gut um ihre Schülerinnen und Schüler und damit indirekt um ihre Zukunft kümmert. Aus diesem Grund ist die G/JG-Fraktion auch ausserordentlich froh, dass man von der Provisoriumslösung neben der Parkhauseinfahrt wieder abkam. Der Sprechende ist noch jetzt ein bisschen bleich bei der Vorstellung, dass Kinder viermal täglich, sprich 20-mal wöchentlich durch dieses Nadelöhr in die Schule hätten gehen müssen. Von der Holzmodulbaulösung als Provisorium ist der Sprechende persönlich sehr angetan. Die Idee, diese Holzmodule anschliessend lückenlos für die nach und nach anstehenden Schulhaussanierungen weiterzuverwenden, ist zwar naheliegend, aber trotzdem schlau, sinnvoll und vor allem nachhaltig. Lange Rede, kurzer Sinn: Die G/JG-Fraktion dankt für den B+A, sie nimmt ihn zustimmend zur Kenntnis, sie stimmt der Protokollbemerkung aus der Kommission selbstverständlich zu und wird dem Antrag des Stadtrates entsprechen.

Reto Kessler: Seit 1911 prägt das Schulhaus St. Karli mit seiner enormen Ausstrahlung das ganze Quartier. Die jetzige St. Karli-Kirche daneben wurde erst 1934 gebaut und verleiht dem ganzen Quartier einen schönen und attraktiven Charakter. Doch das fortgeschrittene Alter des über 100-jährigen Schulhauses ist immer mehr sichtbar, spürbar und, wenn man sich im Innern des Schulhauses bewegt, auch riechbar: Die WC-Anlagen stammen noch aus der Bauzeit und stinken richtiggehend. Das ist nicht sehr angenehm und zeigt klar, dass etwas gemacht werden muss. Natürlich wurde bereits früher etwas unternommen, man hat versucht, den Bau in Etappen ein bisschen zu sanieren und aufzuwerten. Der Garderobenanbau von 1964 ist heute jedoch auch nicht mehr so, wie man eigentlich Garderoben bräuchte. So gibt es z. B. eine Dusche, die von zwei Seiten her zugänglich ist. Das bedeutet, dass Mädchen und Buben nacheinander duschen müssen, wenn das Turnen fertig ist.

In den letzten Jahren wurden viele Gebrechen des alten Schulhauses immer schlimmer. Die Verwaltung hat sich sehr bemüht und grosse Anstrengungen unternommen. Vonseiten der Schulleitung und der Eltern wurden viele Wünsche angebracht. Es war ein sehr beschwerlicher Weg, denn gewisse Vorstellungen liessen sich einfach nicht umsetzen, sei es, weil es die Substanz nicht zulässt, oder weil, sobald man irgendwo etwas umzubauen beginnt und ein bisschen an den Wänden

kratzt, meistens dann noch mehr hervorkommt, was die ganze Arbeit noch viel grösser macht. Die FDP-Fraktion ist sich jedoch einig, dass es höchste Zeit ist: Es muss jetzt schnell vorwärtsgehen. Der Garderobetrakt von 1964 soll rückgebaut und ein Ersatzbau an der Rückseite des Gebäudes erstellt werden. Das ist eine gute Sache. Der Ergänzungsbau für die Betreuung soll voraussichtlich links von der Turnhalle neu gebaut werden. Viele Sanierungsmassnahmen sind dringendst notwendig, unter anderem für die bröckelnde Fassade, für die Fenster, die veraltete Ölheizung, die elektrischen Anlagen, die in die Jahre kamen und ein gewisses Gefährdungsrisiko mit sich bringen. Die Wärme- und Schalldämmung ist nicht mehr zeitgerecht, da muss unbedingt etwas gemacht werden. Die sanitären Installationen – der Sprechende hat es vorhin schon angetönt –, die WC-Anlagen und Duschen müssen unbedingt auf den heutigen Standard gebracht werden. Und natürlich sind die Schulräume den Bedürfnissen der heutigen Zeit anzupassen.

Die Betreuung auf nur gerade 40 % der Lernenden auszurichten, wie der Stadtrat es im B+A vorsieht, ist zu knapp und sehr kurzfristig gedacht. Aus diesem Grund unterstützt die FDP-Fraktion die Protokollbemerkung der Bildungskommission, dass man die Zahl von 40 % auf 60 % der Lernenden erhöht. Mit 60 % wird man das steigende Bedürfnis gut und ausreichend abdecken können. Die FDP-Fraktion würde dem Projektierungskredit gern mit gutem Gewissen zustimmen, wäre da nicht der fahle Beigeschmack wegen der mangelnden Kommunikation mit den Fachgremien, mit den Architekten- und Planerverbänden. Die Stadt Luzern braucht gute, nein sogar die besten Architekten und Fachleute, und sie braucht deren Vertrauen, damit diese Fachleute ihr gute Arbeiten liefern, die über lange Zeit halten. Es gilt, das Vertrauen wieder aufzubauen und zurückzugewinnen, sodass man miteinander ein gutes Projekt ausarbeiten kann. Ein konstruktiver Einbezug dieser Fachleute ist der FDP-Fraktion sehr wichtig, er ist unabdingbar. Ebenso wichtig ist, dass die Planung vorwärtsgeht. Aus diesem Grund stimmt die Fraktion dem Projektierungskredit von 1,1 Mio. Franken mit einem etwas komischen Bauchgefühl zu. Sie hofft auf eine gute Lösung für alle; sie hofft, dass die Baudirektorin das verlorene Vertrauen der Architekten und der weiteren Fachgremien so schnell wie möglich wiederherstellen kann. Zielführend für das Schulhaus St. Karli müsste sein, dass man bei der Planung und dann bei der Umsetzung der Sanierung möglichst keine Zeit verliert.

Der Baukredit für die Provisorien, Modulbauten aus Holz, die man wie Legohäuser zusammensetzen kann, mit einer Lebensdauer von rund 20 Jahren, ist sinnvoll und für die FDP-Fraktion nachvollziehbar. Es kann nicht sein, dass man irgendetwas in Betracht ziehen würde, was nach zwei Jahren schon wieder ersetzt oder mit grossen Kosten angepasst werden müsste. Unter diesem Aspekt sind die Modulbauten optimal: Man kann sie abbauen und überall wieder aufbauen. Das Schulhaus St. Karli ist ja nicht das einzige Schulhaus, das in den nächsten Jahren saniert werden muss. Darum sind Modulbauten sinnvoll, weil man sie am nächsten Ort bereits wieder einsetzen kann. Weil im Verlauf von 20 Jahren sicher auch Unterhaltsbedarf für diese Modulbauten aufkommen wird, kann man den Unterhalt jeweils gleich vornehmen, wenn man sie abgebaut hat, sodass sie wieder voll einsatzfähig sind, wenn sie am neuen Ort gebraucht werden.

Die FDP-Fraktion tritt auf den B+A ein und wird die beiden Kredite bewilligen.

Judith Wyrsch: Die GLP-Fraktion hat sich immer dafür eingesetzt, dass der Investitionsplafond für die Schulhaussanierungen erhöht werden soll. Dementsprechend hat sie jetzt total Freude am vorliegenden B+A. Das grosse und repräsentative Schulhaus, vom damaligen Stadtbaumeister Karl

Moosdorf erbaut, hat für alle Schüler und Lehrer gut 100 Jahre später eine zeitgemässe und qualifizierte Sanierung nötig und auch verdient. An die Räumlichkeiten werden heute andere Anforderungen gestellt. Das Raumprogramm ist eingeschränkt, nichtsdestotrotz ist eine Motion der GLP-Fraktion zu den Tagesschulstrukturen hängig. Die jetzigen Räumlichkeiten bieten nicht die nötigen Voraussetzungen. Die GLP-Fraktion hofft deshalb, dass sich in Bezug auf das Raumprogramm noch etwas entwickelt. Sie unterstützt natürlich der Protokollbemerkung, das Betreuungsangebot von 40 % auf 60 % zu erhöhen. Für sie hätte die Zahl auch noch höher sein können. Die jetzt angedachte Lösung für den provisorischen Schulbetrieb während der Sanierung erachtet die Fraktion als gute Lösung. Der Schulweg und die Sicherheit der Kinder sind gewährleistet. Die Modulbauten haben ein ganz gutes Raumklima, viel besser als Containerlösungen. Da jetzt Schulhäuser in Serie renoviert werden müssen, ist diese Investition auch mehrfach einsetzbar und absolut angebracht. Noch etwas zum Planerverfahren, das die Stadt gewählt hat und das zu einem Aufruhr vonseiten des SIA und der Planerverbände führte. Grundsätzlich erachtet die GLP-Fraktion das Wettbewerbsverfahren immer als bestes Mittel für Bauaufgaben. Ein Wettbewerb generiert immer einen Mehrwert. Zudem geht es beim St. Karli-Schulhaus um Baukultur; somit ist die Stadt der Öffentlichkeit verpflichtet. Die GLP-Fraktion kann in diesem Fall zwar das Vorgehen der Stadt nachvollziehen, denn die Denkmalpflege wurde wirklich frühzeitig einbezogen. Die Fraktion möchte jedoch auch beliebt machen, beim ausschliesslichen Auswahlverfahren, auch für den kleinen Anbau, mehrere auswärtige und unabhängige Fachleute für die Beurteilung der Projekte einzubeziehen. Die GLP-Fraktion tritt auf den B+A ein und wird dem Projektierungskredit und dem Kredit für die Provisorien zustimmen.

Adrian Albisser: Es ist sehr schön, dass in diesem Rat grosse Einigkeit herrscht. Nicht allein beim vorliegenden Beispiel lässt sich nachweisen, dass der Grosse Stadtrat bei Schulraumbauten sehr schnell bereit ist, etwas für die kommende Generation zu tun und entsprechend zu investieren. Es gibt aber einen Tolggen im Reinheit: Am 7. Mai war in der Zeitung zu lesen: «Erneut Streit um ein Schulhaus in der Stadt». Dabei ging es um das Schulhaus St. Karli, auch da sind die Planerverbände nicht ganz einverstanden. Nach Ansicht des Sprechenden ist es hauptsächlich eine Frage der Kommunikation; die Verwaltung muss versuchen, diese wieder zu intensivieren. Es ist aber wahrscheinlich auch ein allgemeiner Groll der Planerverbände im Raum, wenn man bedenkt, was mit dem Gebäude Tribtschenstrasse 51 oder dem Schulhaus Grenzhof passiert ist. Die Spannungen haben sich nicht erst jetzt mit dem Schulhaus St. Karli ergeben. Immerhin ist es ein schützenswertes Objekt, immerhin ist die Denkmalpflege in die ganze Planung und Ausführung involviert. Das heisst, dass die Sorgfalt der Stadt sicher gewährleistet ist. Aber es ist auch eine Frage des Umgangs, wie die Planerverbände mitreden dürfen. Das St. Karli-Schulhaus ist zusammen mit der Kirche das Gesicht und der Ausstrahlungspunkt des ganzen St. Karli-Quartiers. Die Fassade des Schulhauses hat eine klare Ausstrahlung und holt die Leute ab. Der Schulbau bildet natürlich die Schulkultur des Anfangs des letzten Jahrhunderts ab. Es ist eine relativ mächtige Schulkultur; man wollte die Bedeutung des Schulhauses demonstrieren. Das St. Karli-Schulhaus steht heute in einem sehr heterogenen Quartier; es hat es schon in den 80er- und 90er-Jahren geschafft, mit dieser Heterogenität umzugehen, und strahlt positiv aus. Im Firmenbereich spricht man immer von internationaler Ausrichtung; das St. Karli-Schulhaus ist tatsächlich eine international ausgerichtete

Schule. Sie braucht entsprechend auch ein pädagogisch sinnvolles Raumkonzept mit Gruppenräumen, mit einem Singsaal oder einer Aula, wo Veranstaltungen stattfinden können. Das ist alles nicht vorhanden, aber das alles braucht es; es geht nicht um etwas, was «nice to have» wäre, sondern um absolut zwingende Vorgaben, damit man dort pädagogisch sinnvoll arbeiten kann. Die Grösse der Schulzimmer wird auch nach der Sanierung ein bisschen unter dem Schnitt liegen, weil die Denkmalpflege auch im Innenbereich klare Auflagen machen wird. Es sind 68 m² statt 80 m². Das erscheint jedoch zusammen mit allen anderen ergänzenden Räumen, den Fachräumen, welche ins Raumprogramm hineingeschrieben werden, als genügend. Weiterhin werden es zwölf Klassen sein, es wird also nicht aufgestockt. Mit der Sanierung muss man schlicht und einfach vollziehen, was nötig ist.

Die Protokollbemerkung wurde bereits angesprochen. Aktuell sind 33 % der Schülerinnen und Schüler in der Betreuung. Dass man auf 60 % erhöht, ist nicht etwa ein Wunschkonzert, sondern sehr realistisch. Die Entwicklung der Tagesschule ist zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer absehbar, aber dazu wird der Grosse Stadtrat sicher noch Diskussionen führen. Die SP/JUSO-Fraktion hat das Gefühl, dass die Stadt mit diesem Schritt, mit der Erhöhung auf 60 %, in vier, fünf Jahren, wenn das Schulhaus den Betrieb aufnehmen kann, auf dem richtigen Stand sein wird und die Schülerinnen und Schüler, die tatsächlich Betreuung suchen, wird abholen können.

Die SP/JUSO-Fraktion wird dem Projektierungskredit von 1,1 Mio. Franken zustimmen. Sie wird jedoch, wenn nachher ein ausgearbeitetes Projekt vorliegt, ganz genau hinschauen, ob die pädagogischen Raumvorgaben sinnvoll enthalten sind, denn es ist tatsächlich ein Knackpunkt, der auch in der Kommission thematisiert wurde, ob ein eingeschossiger Anbau im hinteren Teil des Schulhauses genügt, um allen Ansprüchen des Raumprogramms gerecht zu werden.

Ein bisschen erschreckend in diesem B+A sind die Zahlen für die Provisorien. Die Stadt zahlt über 8 Mio. Franken für – böse gesagt – ein paar Holzpavillons. Die Stadt befindet sich jedoch seit ein paar Jahren in einer sogenannten Schulraumoffensive. In Zahlen ausgedrückt bedeutet das, dass in den nächsten 15 bis 20 Jahren zehn Schulhäuser saniert werden. Da ist die Frage berechtigt, wieso die Stadt dafür nicht schon jetzt modulare und immer wieder einsetzbare Schulräume anschafft und der Grosse Stadtrat den entsprechenden Kredit bewilligt. Das dürfte schlicht und einfach eine Frage der Dringlichkeit und der Notwendigkeit sein. Der Markt, wo man diese Modulbauten findet, ist relativ beschränkt. Die Verwaltung muss daher einen gewissen Handlungsspielraum haben, um sie kaufen zu können. Man muss bedenken, dass mit den 8,3 Mio. Franken dann schon zwei Provisorien bezahlt sind. Sie werden beim St. Karli-Schulhaus aufgebaut, genutzt, abgebaut, und dann ist der Aufbau beim Schulhaus Littau Dorf angedacht, man hat auch dort wieder die Nutzung und den Abbau. Es werden, wenn man die Provisorien weiterverwendet, jeweils Kosten für die Vorbereitung des Platzes und für die Anschlüsse auf dem Platz anfallen, damit man sie aufbauen kann, und natürlich auch Kosten für den Transport. Nichtsdestotrotz wird die SP/JUSO-Fraktion dem Kredit zustimmen und der Verwaltung diesen Handlungsspielraum geben.

Die SP/JUSO-Fraktion dankt für den B+A, welcher der Schulraumthematik gut auf den Grund geht und sie sauber aufarbeitet. Sie freut sich auf das Projekt. Sie tritt auf den B+A ein und stimmt ihm zu, wie auch der Protokollbemerkung der Bildungskommission.

Marcel Lingg gliedert sein Eintretensvotum in zwei Teile: Der erste Teil bezieht sich auf Ziffer I im Beschlusstext, der zweite auf Ziffer II, auf die Frage der Provisorien. Entsprechend ist auch das

Abstimmungsverhalten der SVP-Fraktion unterschiedlich, sie steht dem Kauf der Provisorien zum jetzigen Zeitpunkt kritisch gegenüber.

Zum Sanierungsteil: Der Sprechende nahm 2011, aus Anlass des 100-Jahr-Jubiläums des St. Karli-Schulhauses, an einer Führung durch dieses Gebäude teil. Bereits dort wurde den Teilnehmenden aufgezeigt, und es war auch deutlich zu sehen, dass der Sanierungsbedarf auch politisch aktuell werden würde und der Grosse Stadtrat in nicht allzu langer Zeit einen Sanierungskredit zu sprechen hätte. Fakt ist, dass seither wieder einige Jahre ins Land gezogen sind; die damaligen Erstklässler haben das Schulhaus St. Karli unterdessen bereits wieder verlassen. Der Sanierungsbedarf wuchs weiter. Man muss heute eigentlich nur vor die Fassade stehen und an ihr emporschauen, um zu sehen, dass etwas gemacht werden muss, auch wenn dort in der Zwischenzeit versucht wurde, mit ein paar kleinen Renovationen und Sicherungsmassnahmen die schlimmsten Mängel zu beheben. In diesem Sinn ist für die SVP-Fraktion die Tatsache, dass das Schulhaus saniert werden muss, unbestritten, und somit ist auch Ziffer I unbestritten.

Nach der Sitzung der Bildungskommission wurde der Zwist zwischen Stadtrat oder Baudirektion mit den Planerverbänden medial kommuniziert. Dazu will der Sprechende nicht allzu viel sagen, denn in den vorangegangenen Voten wurde zum Teil schon in seinem Sinn darauf eingegangen. Es geht jetzt nicht darum, einen Schuldigen zu suchen. Fakt ist vermutlich, dass beide Seiten ein bisschen stur sind, beide Seiten sich enerviert haben. Bei zukünftigen Projekten muss man wieder eine einvernehmliche Lösung und eine kommunikativere Lösung finden. Eines haben jedoch die Planerverbände trotz allem aufgezeigt: Es geht bei dieser «Sanierung» eben nicht nur um eine eigentliche Sanierung, man stellt nicht nur die Fassade wieder instand, man ersetzt nicht einfach die Elektro- und Sanitäranlagen, sondern es ist mehr, es ist eben ein Anbau, ein Neubau inbegriffen, und ein Anbau oder Neubau stellen natürlich von der Planung her eine grössere Herausforderung dar, denn sie müssen einerseits gestalterisch an das bestehende Schulhaus angepasst und andererseits betrieblich so geplant und konstruiert werden, dass sie dem Schulbetrieb nützen. Der eine Anbau, der Anbau West, ist zweigeschossig auf dem jetzigen Pausenplatz geplant. Der Turnhallen-anbau wird zwar beseitigt, aber man muss sich bewusst sein, dass der Anbau West einen grossen Teil der heutigen Pausenplatzfläche wegnimmt. Unter diesem Aspekt ist das nicht positiv, aber man kommt einfach nicht darum herum, den Pausenplatz zu verkleinern, um die Raumbedürfnisse zu befriedigen. Der Sprechende sagt das auch im Hinblick auf ein anderes Schulhaus, das Schulhaus Maihof, wo ja bereits Opposition im Quartier entsteht, weil man einen kleinen Spickel des Pausenplatzes für die Realisierung und Verbreiterung eines Velowegs und Fussgängerwegs hergeben muss.

Der zweite Neubau oder Anbau im hinteren Teil des Schulhauses ist im B+A als eingeschossig eingetragen. Die SVP-Fraktion hat sich Gedanken dazu gemacht, wieso er nur eingeschossig gebaut wird. Könnte man da gestalterisch nicht etwas anderes machen? Der Sprechende ist hingegangen und hat sich die Fläche hinter dem Schulhaus angeschaut; sie ist relativ schmal. Die Grundfläche dieses Anbaus oder Neubaus wird jedoch gebraucht, ob es nun ein ein-, zwei- oder dreigeschossiges Gebäude sein wird. Der schöne Baumbestand wird wahrscheinlich auch bei einem eingeschossigen Neubau gefällt werden müssen, diese Bäume sind zu nahe am Grundstücksrand, als dass man sie auch bei einem eingeschossigen Anbau behalten könnte. Es geht der SVP-Fraktion darum, dass man, wenn man diesen An- und Neubau macht, die Platzbedürfnisse von Anfang an

richtig bemisst, gerade auch im Hinblick auf die Protokollbemerkung, die heute einstimmig überwiesen wird, nämlich das Angebot für Betreuung auf 60 % auszulegen. Man soll so bauen, dass man nicht irgendwann, wenn das sanierte Schulhaus zwei, drei Jahre in Betrieb ist, konsterniert feststellen muss, man hätte damals auf dem Anbau ein zusätzliches Geschoss machen sollen, sei es für die Betreuung oder für Aufenthalts- oder Schulungsräume oder für welche Nutzung auch immer. In diesem Sinn will die SVP-Fraktion die Mitarbeitenden in der Stadtverwaltung, die jetzt dann an die Planung gehen, motivieren, sich zu überlegen, ob es nicht doch möglich ist, den Anbau hinten mehrgeschossig zu bauen. Der Sprechende möchte sogar noch einen Schritt weitergehen: Vielleicht muss man sogar auch den Anbau West statt zwei- dreigeschossig machen, damit die Protokollbemerkung erfüllt werden kann.

Der Sprechende kommt zum zweiten Teil, zur Provisoriumslösung. Für die SVP-Fraktion ist das Vorgehen eigenartig: Der Grosse Stadtrat beschliesst heute einen Kredit für den Kauf. Das bedeutet, dass der Stadtrat, sobald die Referendumsfrist in zwei Monaten abgelaufen ist, diese Provisorien bereits bestellen und kaufen kann. Auf der anderen Seite steht im Bericht ganz klar, dass eine Studie zur zukünftigen Nutzung dieser Provisorien erstellt werden soll, oder einfacher gesagt, der Stadtrat wird dem Parlament voraussichtlich im nächsten Frühling einen Planungsbericht unterbreiten, wie er weitere Schulhaussanierungen in der Stadt Luzern anzugehen gedenkt. Für die SVP-Fraktion ist das zeitliche Vorgehen nicht logisch. Es kann ihrer Ansicht nach nicht sein, dass die Stadt jetzt etwas kauft, was sie eventuell nur einmal oder zweimal – falls man die Provisorien auch beim Schulhaus Littau einsetzen kann – nutzt, während für die weitere Nutzung noch keine Planung besteht. Die Stadt würde sich erst, wenn sie die Provisorien gekauft hat, Gedanken machen, wie sie sie noch weiter nutzen könnte. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass es verfrüht ist, den Kredit für die Holzmodulbauten bereits zu genehmigen und die entsprechenden Käufe zu tätigen. Diesen Kredit kann der Grosse Stadtrat allerfrühestens sprechen, wenn ihm der Planungsbericht zur Schulraumplanung Stadtgebiet Luzern vorliegt und er ganz klare Fakten und Angaben hat. Dann kann der Grosse Stadtrat entscheiden, ob die vorgeschlagene Modullösung oder eventuell eine andere Lösung die bessere ist. Zeitlich ist es für die Stadt kein Problem, wenn dieser Kredit erst im nächsten Frühling gesprochen wird: Es ist weiterhin möglich, die Käufe rechtzeitig auf die anstehende Sanierung des St. Karli-Schulhauses hin zu tätigen. Es würde sogar noch reichen, den Kredit für die Modulbauten erst dann zu sprechen, wenn der Ausführungskredit zum St. Karli-Schulhaus beantragt wird. Da aber wie erwähnt der Planungsbericht dem Parlament bereits im nächsten Frühling vorliegt, muss man nicht so lange warten. Die SVP-Fraktion schlägt deshalb vor, Ziffer II jetzt abzulehnen, nicht im Sinn einer grundsätzlichen Ablehnung, sondern im Sinn einer Verschiebung der Abstimmung oder einer Rückweisung zur Überarbeitung, wie immer man das betrachten will. Die Fraktion möchte beliebt machen, diesen Kredit erst dann zu sprechen, wenn der Bericht zur Schulraumplanung im nächsten Frühling vorgelegt wird. Die SVP-Fraktion ist für Eintreten; sie stimmt Ziffer I zu und **beantragt Ablehnung der Ziffer II.**

Michael Zeier-Rast: Der letzte Redner hat immer das grosse Los, dass er sich kurz halten kann, denn er kann sich in vielem dem anschliessen, was bereits gesagt wurde. Schulhäuser sind markante Gebäude, sie sind Denkmäler in unserer Stadt, zu welchen wir Sorge tragen wollen, die wir erhalten wollen. Es gilt, so viel zu erhalten, wie sinnvoll ist. Die Infrastruktur nützt sich natürlich mit der Zeit ab, auch die Anforderungen an die Infrastruktur ändern sich. Ganz entscheidend ist, dass

dem pädagogischen Teil Rechnung getragen wird, denn die pädagogischen Ansprüche haben sich weiterentwickelt. Im St. Karli-Schulhaus, das ein Schmelztiegel ist, müssen Räume zur Verfügung stehen, damit die tolle Arbeit, die bisher geleistet wurde, auch in Zukunft noch besser weitergeführt werden kann. Damit ist zum Projektierungskredit von 1,1 Mio. Franken nicht mehr viel zu sagen; die Stadt soll an die Arbeit gehen und dabei bitte auch das einbeziehen, was die Kommission in Bezug auf die Grösse der Anbauten mitgedacht hat, dass man nämlich genug weit vorausdenkt, wenn man die Planung nun in Angriff nimmt. Selbstverständlich unterstützt auch die CVP-Fraktion die Protokollbemerkung im Zusammenhang mit dem Angebot der Betreuung.

Zu den Provisorien haben die Anwesenden vorhin die Ausführungen von Marcel Lingg gehört. Man erschrickt vielleicht zuerst ein bisschen über die Höhe von 8,3 Mio. Franken. Die CVP-Fraktion ist jedoch der Ansicht, dass der Stadtrat da vorausschauend vorgeht. Sie unterstützt diesen Kredit, denn die Situation, die auf die Stadt zukommt – dies bemerkt der Sprechende zu Marcel Lingg –, ist jetzt schon absehbar, egal ob der B+A zur Schulraumplanung nun vorliegt oder nicht. Alle wissen, dass diese Sanierungen anstehen, und somit ist es sinnvoll, dem Stadtrat jetzt die Möglichkeit zu geben, ein gutes Geschäft zu machen und sofort zu reagieren, um diese Modulbauten anschaffen zu können. In diesem Sinn wird die CVP-Fraktion auch den Kredit für die Provisorien unterstützen.

Die CVP-Fraktion tritt auf den B+A ein.

Baudirektorin Manuela Jost dankt für die Eintretensvoten und das grundsätzliche Einverständnis damit, dass die Stadt mit der Projektierung der Sanierung des St. Karli-Schulhauses vorwärtsmacht. Die Ausgangslage ist ausgesprochen anspruchsvoll. Der dringliche Sanierungsbedarf ist unbestritten, es brauchte viel Geduld vonseiten der Lehrpersonen, der Schülerinnen und Schüler sowie der Eltern, um quasi den Leidensweg durchzustehen, bis es jetzt dann endlich mit der Sanierung losgehen kann. Der Stadtrat hätte die Sanierung dort gern schon früher gehabt, man musste immer wieder vertrösten, und darum ist er jetzt froh, wenn der Grosse Stadtrat den Projektierungskredit genehmigt.

Es wurden sehr viele Abklärungen getroffen, auch mit der Denkmalpflege. Die Qualität des Neu- und Umbaus ist dem Stadtrat sehr wichtig. Die Abklärungen waren sehr detailliert. Die Sprechende glaubt, dass die Stadt die Ziele des Projekts, wie es jetzt aufgegleist ist, wird erreichen können, nämlich den Schulraumbedarf im Quartier langfristig zu sichern, aber auch ganz grundsätzlich einen attraktiven Ort für Schülerinnen und Schüler und für die Lehrpersonen zu schaffen. Auch soll die Gestaltung des Pausenplatzes dem Quartier einen Mehrwert bringen, indem dort ein neuer Begegnungsort entsteht. Der langfristige Erhalt und die Weiterentwicklung der Bausubstanz ist der Stadt sehr wichtig. Darum ist es gut, dass die Südfassade wiederhergestellt werden kann, indem das alte Garderobengebäude rückgebaut wird und ein Anbau gegen Norden entsteht. Die Sprechende hat den Wunsch gehört, man solle noch einmal prüfen, inwiefern dort eine Aufstockung möglich wäre. Das wird man in die nächsten Planungsschritte mitnehmen. Wichtig ist selbstverständlich das Urteil der Denkmalpflege. Bezüglich Behindertengerechtigkeit weist das Schulhaus grosse Mängel auf, da besteht dringender Bedarf, die nötigen Anpassungen vorzunehmen. Weitere Punkte, die eine wichtige Rolle spielen, sind die Infrastruktur, die Erdbebensicherheit, die energetische Optimierung usw. Der Spielraum für die Erweiterung, den der Neubau bietet, wurde in der Machbarkeitsstudie seriös abgeklärt, die Rahmenbedingungen wurden sorgfältig definiert. Dieser

Spielraum ist nicht sehr gross. Das hat die Stadt dazu gebracht, auf das Planwahlverfahren und nicht auf den Wettbewerb zu setzen. In diesem Zusammenhang will sich die Sprechende zur Zusammenarbeit mit den Planerverbänden äussern. Es ist dem Stadtrat selbstverständlich wichtig, mit ihnen einen guten Dialog zu führen. Daher bedauert er, dass die Planerverbände es so empfunden haben, als würde man sie nicht ernst nehmen. Er ist auf dem Weg, die Gespräche weiterzuführen, aber er führt das Gespräch lieber direkt mit den Ansprechpartnern als über die Medien. Er ist den Planerverbänden auch dankbar, wenn sie konstruktiv auf die Stadt zukommen. Für die Zukunft muss man einen Modus finden, wie mit relevanten und wichtigen Themen umzugehen ist, welche auch die Planerverbände interessieren. Letztlich liegt aber der Entscheid, wie die Stadt vorgehen und welches Projekt sie umsetzen soll, beim Grosse Stadtrat.

Zu den Provisorien: Die Anschaffung ist tatsächlich teuer. Aber die Investition wird dadurch rentabilisiert, dass sich die Modullösung an verschiedenen Orten verwenden lässt, gemäss dem Ablauf der Schulhaussanierungen, wie er geplant wird. Die Sprechende möchte den Mitgliedern des Grosse Stadtrates beliebt machen, auch diesen Kredit zu genehmigen. Marcel Lingg hat beantragt, man solle zuerst auf die Schulraumplanung warten, welche im nächsten Jahr vorgelegt wird. Doch dann ist es für die Stadt zu spät, um diese Provisorien anzuschaffen. Sie braucht einen zeitlichen Spielraum, um auch gewisse Risiken, Bewilligungsrisiken, Projektrisiken, abzuklären und in Varianten weiterzudenken. Der Stadtrat nimmt die Schulraumplanung sehr ernst, sie läuft bereits, sie startet nicht erst, wenn die Stadt diese Provisorien hat. Als Nächstes wird das Schulhaus Littau Dorf in Angriff genommen. Der Stadtrat wäre sehr froh, wenn heute beide Kredite genehmigt würden, der Projektierungskredit und auch der Kredit für die Beschaffung der Provisorien.

Somit ist der Grosse Stadtrat auf den B+A 4/2018: «Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau. Projektierungskredit. Baukredit für Provisorien» eingetreten.

DETAIL

Seite 16 3.2.2 Weiterer Ausbau des Betreuungsangebots

Bildungskommissionsvizepräsidentin Sandra Felder-Estermann: Zum Betreuungsangebot hat die Bildungskommission einstimmig folgende Protokollbemerkung überwiesen:

Anstelle von 40 % wird das Betreuungsangebot neu für bis zu 60 % der Lernenden angestrebt.

Marco Müller hat im Zusammenhang mit der Erhöhung des Betreuungsangebots von 40 % auf 60 % eine Frage an Stadtpräsident und Bildungsdirektor Beat Züsli. In der Eintretensdebatte sagte die Sprecherin der GLP-Fraktion, die GLP-Fraktion könne sich auch einen noch höheren Prozentsatz vorstellen. Der Sprechende kennt sich bei diesem Thema nicht so aus. Wie kam man auf die Prozentzahl? Hielt man einfach den Finger in die Luft? Welche Haltung hat der Stadtrat zu dieser Thematik? Vor allem geht es darum, mit welcher Entwicklung man rechnen muss: Sind nicht sogar 60 % zu kurzfristig gedacht, sodass es nachher teurer wird, wenn man nochmals erhöhen muss? Der Sprechende möchte dazu eine Einschätzung hören.

Stadtpräsident Beat Züsli: Die Fragen in diesem Zusammenhang sind in der Tat nicht ganz einfach zu beantworten. Man muss sich ja auch überlegen, wovon man 40 % oder 60 % rechnet. In bestimmten Quartieren lässt sich eine Veränderung der Bevölkerungsstruktur feststellen. So führten z. B. zum Teil auch demografische Veränderungen dazu, dass es beim Schulhaus Wartegg zusätzliche Kindergärten braucht. Der Prozentsatz ist eine Steuerungsgrösse. Sie basiert auf den bisherigen Berichten und Anträgen, bei welchen das Parlament entschied, wie es den schrittweisen Ausbau im Betreuungsbereich sieht. Daran orientiert sich der Stadtrat. Es gibt aber immer wieder Rückmeldungen – das wurde im Grossen Stadtrat aufgrund von Vorstössen auch schon diskutiert –, dass es an gewissen Orten und zu gewissen Zeiten zu Engpässen kommt. Die Stadt kann zurzeit nicht immer alle Anfragen im Betreuungsbereich zu 100 % abdecken. Wenn man in die Zukunft schaut, ist es nicht einfach, eine genaue Prognose zu machen, wie die Entwicklung weitergeht. Da spielen einerseits wie gesagt demografische Veränderungen eine Rolle, andererseits die Nachfrage vonseiten der Familien mit Kindern, welche ein Betreuungsangebot nutzen möchten. Es ist anzunehmen, dass dieser Anteil in Zukunft sicher noch zunehmen wird. Wie schnell er jedoch zunehmen wird, ist schwierig abzuschätzen. Der Stadtrat kann mit dieser Protokollbemerkung sehr gut leben, er wird diese Forderung in die Projektierung aufnehmen. Wie man sie umsetzt, muss man noch prüfen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, z. B. eine Raumreserve zu bauen oder einen Spielraum für spätere Entwicklungen und für einen späteren Ausbau von Anfang an einzuplanen. Der Stadtrat betrachtet die Angabe der Protokollbemerkung als Richtgrösse, denn was definitiv die richtige Grösse ist, lässt sich noch nicht so ganz genau bestimmen.

Bildungskommissionsvizepräsidentin Sandra Felder-Estermann: In der Bildungskommission wurde dieses Thema sehr eingehend diskutiert. Es gibt Berichte und Anträge, in welchen davon die Rede ist, das Betreuungsangebot auf 40 % auszurichten. Im Moment steht die Stadt bei 33 %, 40 % sind das kurzfristige Ziel, das beschlossen wurde. In der Bildungskommission wurde dann aber gesagt, dass sich die Stadt Luzern an den urbanen Städten orientieren soll, die jetzt schon gegen 60 % haben. Darum wollte die Bildungskommission, dass sich die Stadt Luzern dieser Richtgrösse annähert. Dass es irgendeinmal zu einer Tagesschule kommen sollte, wurde in diesem Rat noch überhaupt nicht beschlossen. Deshalb hat die Bildungskommission davon abgesehen, spekulativ noch weiter hinaus Entwicklungen vorwegnehmen zu wollen. 60 % stellen einen Kompromiss dar, der dann einstimmig überwiesen wurde.

Jules Gut denkt, dass dieses Thema zu einer epischen Diskussion führen könnte. In der Stadt Zürich wird jetzt ganz auf die Tagesschule umgestellt; dafür hat sich eine politische Mehrheit gefunden. Die GLP-Fraktion hat in diesem Rat schon mehrmals gesagt, sie sei sehr daran interessiert, dass auch die Stadt Luzern ihre Schulen so schnell wie möglich in eine richtige Tagesschule umbaut. Es läge jetzt an der G/JG-Fraktion und der SP/JUSO-Fraktion, dass sich im Grossen Stadtrat dafür eine Mehrheit bildet. Konkret würde das für das St. Karli-Schulhaus bedeuten, dass man die Planung noch einmal stoppen müsste. Da ist auch der Sprechende der Ansicht, dass das nicht richtig wäre. Darum soll die Stadt so weiterarbeiten. Aber nochmals: Selbstverständlich wäre die GLP-Fraktion sehr daran interessiert, dass auch die Stadt Luzern Richtung Tagesschule geht, auch wenn das die Bildungsdirektion heute noch nicht will.

Adrian Albisser: Man muss sich die Situation im St. Karli vor Augen führen: Die Betreuung findet nicht ausschliesslich auf dem Schulareal statt, schon jetzt mietet die Schule beträchtliche Gebäude um das St. Karli-Schulhaus herum. Auf dem Areal, auf dem jetzt die Sanierung ansteht, eine Betreuung für 80 % oder 100 % der Schülerinnen und Schüler bewerkstelligen zu wollen, würde zu einer Schulanlage führen, die niemand mehr gern anschauen möchte. Dann würde man dort wirklich die Fassaden hinaufziehen und die Schotten dicht machen. Jetzt liegt ein Sanierungsprojekt vor und es gibt, wie der Sprechende glaubt, eine Einigkeit, wo es dabei durchgehen könnte. Aber in Bezug auf das Betreuungsangebot ist auch noch viel Diskussionsbedarf vorhanden. Die Stadtschule müsste reagieren, wenn im St. Karli-Schulhaus tatsächlich 95 % der Eltern ihre Kinder in die Betreuung bringen wollten. Dann ist die Stadtschule gefordert, und sie wird dieses Problem nicht auf dem Areal lösen können. Der Sprechende möchte beliebt machen, die Einigkeit, die in der Bildungskommission erzielt wurde, so durchzuziehen und damit auch ein Signal nach aussen zu geben. Weitere Diskussionen zur Tagesschule und zu anderen Betreuungsformen wird der Grosse Stadtrat dann führen müssen, wenn die Geschäfte wirklich vorliegen.

Ratspräsident András Özvegyi stellt fest, dass es keinen Ablehnungsantrag zur Protokollbemerkung der Bildungskommission gibt. **Die Protokollbemerkung ist somit überwiesen.**

Seite 28 f. Antrag

- I. Der Grosse Stadtrat bewilligt den Projektierungskredit von 1,1 Mio. Franken.**
- II. Der Grosse Stadtrat bewilligt den Kredit von 8,3 Mio. Franken für die Provisorien mit 39 : 6 : 0 Stimmen.**

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 4 vom 21. März 2018 betreffend

Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau

- **Projektierungskredit**
- **Baukredit für Provisorien,**

gestützt auf den Bericht der Bildungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Planung eines Sanierungsprojekts sowie für die Projektierung eines Erweiterungsneubaus der Schulanlage St. Karli wird ein Projektierungskredit von 1,1 Mio. Franken bewilligt.
- II. Für das Erstellen von Provisorien für künftige Schulhaussanierungen wird ein Kredit von 8,3 Mio. Franken bewilligt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

**4 Postulat 147, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 15. November 2017:
Reglements-konforme Nutzung privater Parkierflächen überprüfen und durchsetzen**

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Mario Stübi: Die SP/JUSO-Fraktion ärgert weniger, dass der Stadtrat das Postulat ablehnt, sondern warum er es ablehnt. Seine simple Begründung: Die Stadt habe zu wenig Leute dafür. Da fragt sich der Sprechende, weshalb die Stadt denn überhaupt ein Reglement hat, wenn es gar nicht durchgesetzt werden kann. Die Postulanten müssen deshalb am Postulat festhalten und bitten die anderen Fraktionen um Unterstützung. Sie haben für den Stadtrat auch schon einen kleinen Tipp, wie er den Vorstoss zu ihrer Zufriedenheit umsetzen könnte: Er soll qualitativ vorgehen, ein kluges Stichprobensystem aufstellen und Verdachtsmomenten nachgehen, wie er es ja mit den Hinweisen aus der Bevölkerung schon selber vorschlägt. Es ist wie bei den öffentlichen Parkplätzen: Die Polizei geht nicht jeden Tag dreimal alle Strassen kontrollieren, ob jemand die Parkzeit überschritten hat. Sie macht das stichprobenartig, nach einem eigenen Raster. Darum muss man als Automobilist jederzeit damit rechnen, eine Busse zu riskieren, wenn man zu lange parkiert. So werden Gesetze durchgesetzt.

Urs Zimmermann: Die SVP-Fraktion ist im Gegensatz zu den Postulanten mit der Antwort des Stadtrates sehr einverstanden. Sie wird das Postulat ablehnen. Es ginge zu weit, wenn die Stadt das Reglement lückenlos durchsetzen müsste. Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis zueinander. Der Stadtrat führt aus, dass die Stadt zu wenig Ressourcen dafür hat. Das sieht die SVP-Fraktion auch so. Diese Ressourcen können besser und für Wichtigeres genutzt werden. Erfassen, überprüfen und durchsetzen ist eine sehr grosse Aufgabe, die eben nicht nur mit Stichproben erfüllt werden kann. Die SVP-Fraktion folgt den Aussagen des Stadtrates und lehnt das Postulat ab.

Irina Studhalter musste schmunzeln, als im letzten November im gleichen Couvert zuerst das Postulat zur reglements-konformen Nutzung von Privatparkplätzen lag und dann als nächstes die

Motion 148 zu klaren Rahmenbedingungen für Parkplatzsharing. Sie findet es schade, dass die Motion 148 noch nicht behandelt wird, es sind ja beides Lösungsvorschläge für das gleiche Problem. Der G/JG-Fraktion ist es wichtig, dass Parkplätze effizient genutzt werden und nicht einfach sinnlos Freiraum rauben; dass wenn immer möglich auf ein Verkehrsmittel gesetzt wird, das nachhaltig und effizient ist; dass es in der Stadt Luzern möglichst wenig Suchverkehr gibt, und dass die Quartiere verkehrsberuhigt sind und dadurch eine hohe Lebensqualität aufweisen. Darum teilt die Fraktion grundsätzlich das Anliegen der Postulanten, dass die Parkplätze reglementskonform genutzt werden sollen. Sie ist sich bei diesem Postulat aber uneinig. Ein Teil der Fraktion unterstützt das Anliegen, dass das Parkplatzreglement umgesetzt werden soll. Es gibt dieses Reglement ja nicht einfach nur, damit man es hat. Ein anderer Teil der Fraktion betrachtet die Überweisung eines Postulats, wenn es gar nicht umgesetzt werden kann, nicht als sinnvoll. Es besteht auch die Befürchtung, dass es zu Mehrverkehr führt, wenn die heutige Praxis alternativlos gestrichen wird. Darum ist die Fraktion entsprechend gespannt auf die Stellungnahme zur Motion 148.

Jules Gut: Die GLP-Fraktion dankt für dieses Postulat und den nun vorliegenden Überblick zur Lage der Parkierfläche in unserer Stadt. Die Mitglieder der GLP-Fraktion stehen für Selbstverantwortung ein. Dazu gehört aber selbstverständlich auch die Kontrolle, denn eine funktionierende freie und starke Wirtschaft braucht ein entsprechendes Pendant, das heisst einen starken Staat. Klar: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Gleichzeitig will die Fraktion aber nicht, dass jetzt ein Parkplatzüberwachungsstaat aufgebaut wird. Es ist, wie so oft im Vollzug, eine Abwägung nötig: Wie viel Staat ist zwingend notwendig, damit unser System funktioniert und die Bevölkerung Vertrauen hat? Dazu braucht es einen effizienten und schlanken Staat. Man könnte sagen, es ist fast die Suche nach dem heiligen Parkplatzkontroll-Gral. Die GLP-Fraktion stützt das vorliegende Parkierungskonzept des Stadtrates, sie schliesst sich seinen Ausführungen in der Antwort an und lehnt das Postulat ab.

Laura Grüter Bachmann: Auch die FDP-Fraktion stützt die Ausführungen des Stadtrates zur Parkierungssituation. Sie ist gespannt auf die Beantwortung der Motion 148 bezüglich der Rahmenbedingungen. Vorläufig teilt sie die Meinung, dass die Prioritäten anders zu setzen sind. Die Baubewilligungen sind der FDP-Fraktion ein sehr grosses Anliegen, sie sind ihr viel wichtiger als die Kontrolle der Nutzung der Parkplätze. Diese Überprüfung wird ja kommen, der Stadtrat ist ja bereit, die gesetzlichen Grundlagen anzupassen. Der Grosse Stadtrat wird das Thema also noch einmal diskutieren. In diesem Sinn schliesst sich die FDP-Fraktion der Ansicht des Stadtrates an und lehnt das Postulat ab.

Roger Sonderegger: Für die CVP-Fraktion ist klar, dass ein gewisses Mass an Missbrauch möglich ist. Das ist ja auch der Grund, weshalb das Postulat eingereicht wurde. Eine systematische Kontrolle geht der Fraktion aber zu weit. Sie ist froh, vom Stadtrat zu hören, wie er heute mit dem Thema umgeht, nämlich dass er im Verdachtsfall reagiert und dann das Reglement mit der nötigen Härte durchsetzt, auch auf dem gerichtlichen Weg und strafrechtlich. Die CVP-Fraktion möchte keine flächendeckende Kontrolle. Der Vergleich mit dem Fehlparkieren hinkt, denn beim Fehlparkieren ist der Ablauf relativ einfach: Die Polizei kontrolliert, ob bezahlt ist oder nicht, und kann sofort reagieren. Das Beispiel vom Buddelehof in der Antwort des Stadtrates zeigt, wie unglaublich

viel aufwendiger es ist, wenn man kontrollieren muss, wer täglich auf einem privaten Parkplatz parkiert und wer nicht. Das bedingt immer wieder Begehungen, es bedingt eine Überwachung. Ähnlich wie die GLP-Fraktion hat die CVP-Fraktion das Gefühl, die Ressourcen des Staates müssten effizient eingesetzt werden und nicht flächendeckend. Die Fraktion ist also froh darüber, wie es heute läuft. Sie sieht zwar einen kleinen Missbrauch, aber sie lehnt die Forderung nach einem flächendeckenden oder systematischen Kontrollmechanismus ab.

Peter With: Es ist bezeichnend, dass genau die gleichen Personen, die bei einer gesetzeswidrigen Hausbesetzung Verständnis verlangen und fordern, der Stadtrat solle mit den Hausbesetzern Gespräche führen und nach alternativen Lösungen suchen, jetzt auf einer wortgetreuen Umsetzung des Gesetzes beharren. Letztlich ist der Unterschied ja vor allem der, dass beim einen Fall, bei einer Hausbesetzung, ein fremder Grundeigentümer geschädigt wird, während bei der Zurverfügungstellung eines Parkplatzes niemand geschädigt wird, im Gegenteil: Es ist eine ressourcenschonende Art, wie man den knappen Platz in der Stadt Luzern zur Verfügung stellen könnte. Mit modernen, cleveren Lösungen über Apps kann Suchverkehr vermieden und vielleicht auch die Parkplatznot in der Stadt Luzern unter Kontrolle gehalten werden. Kontrollen sind, wie bereits andere Redner ausführten, mit einem enormen Aufwand und entsprechenden Kosten verbunden. Nachher jammert man wieder, wenn das nächste Sparpaket nötig wird. Dieses Verhalten ist einfach nicht nachvollziehbar. Aus diesem Grund bittet der Sprechende den Stadtrat, bei der Ausarbeitung des Parkplatzreglements darauf zu achten, diese Möglichkeit sogar aktiv einzubeziehen, wie man sie in der Stadt Luzern nutzen könnte, statt einfach konsequent zu verbieten, wie ein Grundeigentümer sein eigenes Grundstück nutzen darf.

Baudirektorin Manuela Jost dankt für die Voten, die mehrheitlich in die Richtung des Stadtrates gehen. Sie dankt Mario Stübi für den Tipp zur Umsetzung, aber genau das macht der Stadtrat ja. In seiner Stellungnahme hat der Stadtrat ausgeführt, dass die Stadt schlichtweg keine systematische Kontrolltätigkeit wahrnehmen kann, sie hat andere Prioritäten. Aber die Tipps, die Mario Stübi gab, ein kluges Stichprobensystem anzuwenden und den Meldungen aus der Bevölkerung nachzugehen, befolgt die Stadt bereits: Sie macht Stichproben – die Sprechende verrät jetzt nicht, wie diese genau ablaufen – und sie geht Meldungen aus der Bevölkerung nach. Die Bevölkerung ist in diesem Punkt relativ aufmerksam. Selbstverständlich nimmt die Stadt auch die normale Kontrolle bei den Bauabnahmen wahr. Die Stadt übt also eine gewisse Kontrolltätigkeit aus, aber sie kann es sich schlichtweg nicht leisten, flächendeckend systematische Kontrollen durchzuführen.

Der Grosse Stadtrat lehnt das Postulat 147 ab.

**5 Interpellation 173, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 16. Januar 2018:
Wurde die Spange Nord bereits rechts überholt?**

Die Traktanden 5 bis 7 werden zusammen behandelt.

Korintha Bärtsch verlangt Diskussion.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Diskussion zu.

Korintha Bärtsch spricht gleich zu allen drei Interpellationen. Sie dankt dem Stadtrat für die Antworten auf die vielen Fragen. Es waren viele Fragen, insbesondere in der Interpellation der Sprechenden. Sie wurde deswegen auch ein wenig hochgenommen. Aber die vielen Fragen hatten natürlich einen Zweck: Die Sprechende möchte hier mit dem Stadtparlament über die Spange Nord diskutieren. Ist denn der Stadtrat wirklich so unzuverlässig, wie es ihm die SVP-Fraktion in ihrem Vorstoss vorwirft, obwohl doch die Gesamtplanung, die sie von A bis Z zitiert, in der Kompetenz und Verantwortung des Parlaments liegt? Das Projekt Nordtangente, auf welches die Sprechende in ihrer Interpellation auch hinweist, ist ein Projekt aus den 70er-Jahren und wurde in den 90er-Jahren schon einmal von der städtischen Bevölkerung abgelehnt. Seit 2009 plant der Kanton jetzt wieder an der Spange Nord, und seit der ersten Auflage des Agglomerationsprogramms ist die Spange Nord darin enthalten. Seither schreien die Linken und Grünen: «Igit, dieses Strassenbauprojekt müssen wir bekämpfen!» Auf der anderen Seite stehen die Bürgerlichen und sagen, dieser Strassenausbau sei genau das, was die Stadt braucht. Um was es im Projekt Gesamtverkehrssystem Bypass inklusive Spange Nord eigentlich geht, haben lange weder Linksgrün noch die Bürgerlichen wirklich wahrgenommen und gewusst. In der Zwischenzeit war der Kanton an der Arbeit, er präsentierte ein Vorprojekt, und jetzt soll gemäss dem Auftrag des Kantonsrats die konkrete Planung angegangen werden. Die Fakten liegen seit gut einem Jahr auf dem Tisch, man sieht jetzt, um was es wirklich geht. Erst wenn man sich tatsächlich mit dem Projekt Gesamtverkehrssystem Bypass inklusive Spange Nord beschäftigt und nicht einfach den politischen Parolen nachhängt, wird klar, dass nicht nur der Schaden, den die Spange Nord verursacht, gross, sondern auch der Nutzen sehr bescheiden, ja viel zu klein ist, auch wenn man die viel genannte Tunnellösung vom Schlossberg bis zum Lochhof realisieren würde. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre immer noch negativ.

Die Innenstadt wird entlastet, so der Slogan der Befürworter der Spange Nord. Der Regierungsrat hält stur an dieser Aussage fest, er stützt sich dabei aber auf alte Wachstumsprognosen: Der Verkehr nehme linear zu, er wachse genau gleich wie die Bevölkerung. Wie alle wissen, zeigen die Verkehrszählungen auf der Seebücke, die notabene der Kanton selber durchführt, dass die Realität anders aussieht. Die Annahmen, auf denen das Projekt Spange Nord basiert, sind schlichtweg veraltet. Natürlich bleiben Prognosen immer Prognosen, sie sind mit Unsicherheiten behaftet, es kann immer anders kommen. Im Würzenbach hat sich ja jetzt auch der Fall ergeben, dass die Schülerzahlen plötzlich höher liegen, als sie prognostiziert wurden. Das ist an sich kein Problem; als politischer Verantwortungsträger muss man einfach darauf reagieren können und vor allem darauf reagieren wollen. Der Regierungsrat versprach im Zusammenhang mit einer kantonsrätlichen

Anfrage im letzten Sommer für Ende 2017 aktualisierte Verkehrsprognosen. Mit einer kleinen Internetrecherche kann man herausfinden, wer den Auftrag für ein neues, aktualisiertes Verkehrsmodell erhielt, ein Verkehrsmodell, das laut Homepage des beauftragten Unternehmens Simulationen mit Mobility Pricing und generell Verkehrsmanagementmassnahmen zulassen soll. Veröffentlicht hat der Regierungsrat das Modell oder erste Erkenntnisse und Ansätze daraus bis heute noch nicht. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Die Sprechende ist froh, dass der Stadtrat die Auswirkungen der Spange Nord genau studiert hat. Sie rechnet es ihm hoch an, dass er nicht nur mit dem Finger auf die wunden Punkte zeigt, sondern Verantwortung übernimmt und darauf aufmerksam macht, wenn sich jemand auf dem Holzweg befindet, statt das Gegenüber einfach auflaufen zu lassen. Das nennt sie einen zuverlässigen Partner, eine Exekutive, die für ihre Bevölkerung sorgt. Dafür muss der Stadtrat jetzt aber ziemlich Haue einstecken. Andere machen es sich in diesem Fall jedoch ein bisschen einfacher. Die Mitglieder des Grossen Stadtrates sollen doch einmal mit einem Gemeinderatsmitglied aus der Agglomeration sprechen, am besten einem bürgerlichen Gemeinderatsmitglied aus dem Rontal. Sie sollen dieses Gemeinderatsmitglied fragen, ob er oder sie bereit ist, in der eigenen Gemeinde für eine vierspurige Strasse einzustehen, für eine vierspurige Strasse mitten durch Siedlungsgebiet, mitten durch die Wohnquartiere, mit fast 30'000 Fahrzeugen pro Tag. Da werden alle sagen, das gehe auf keinen Fall, das mache man doch heute nicht mehr. In der Stadt Luzern soll das aber möglich sein, eine vierspurige Strasse mit fast 30'000 Fahrzeugen mitten durch ein Quartier? Nein, sicher nicht! Die Sprechende glaubt, dass das mittlerweile ziemlich unbestritten ist. Eine grosse Mehrheit im Kantonsrat sprach letzte Woche 7 Mio. Franken, damit am Projekt Spange Nord weitergeplant werden kann. Niemand wollte das Gesicht verlieren. Schade um die 7 Mio. Franken. Die Zeit ist leider noch nicht reif, die Diskussionen müssen noch weitergeführt werden, der Bewusstseinsprozess muss noch weitergehen. Die Sprechende hat noch ein bisschen Geduld, aber sie ist überzeugt, dass im Rahmen dieses Prozesses auch eine Mehrheit der Bürgerlichen zum Schluss kommen wird, dass das Projekt Spange Nord eine Fehlplanung ist, die Hunderte Millionen Steuerfranken in den Sand setzt, ein Projekt, mit dem man nur kaputt machen und nichts gewinnen würde. Um diese Erkenntnis zu erlangen, muss man in der Stadt und im Kanton noch lange miteinander diskutieren, wirklich diskutieren. Eine Initiative oder rechtliche Schritte sind dabei die Ultima Ratio. Der Weg muss über den Dialog und über die Auseinandersetzung führen, nur so kommt man weiter.

Die Sprechende hat den Stadtrat jetzt ziemlich in den Himmel hinauf gelobt. Sie findet die Antworten, die der Stadtrat gab, gut, mit den meisten ist sie einverstanden. Aber es gibt doch eine ziemliche Ungereimtheit in der Argumentation des Stadtrates, welche die Sprechende nicht unkommentiert lassen kann. Der Stadtrat argumentiert insbesondere in der Antwort auf die Frage 8 der Interpellation der Sprechenden, es sei eine Selbstregulation im Verkehr erkennbar; ein grösseres Angebot führe zu mehr Konsum, mehr Strassen generierten mehr Verkehr, während volle Strassen, also eine Sättigung, tendenziell zu Umlagerungen und einer Verkehrsabnahme führen würden. Die Sprechende ist damit absolut einverstanden. Wenn neben dieser Erkenntnis jetzt aber auch der Bund sagt, mit einem allfälligen Mobility Pricing sei eine Glättung der Morgen- und Abendspitzenstunden möglich – so schreibt der Stadtrat es in der Antwort auf die Frage 2 –, wie kann dann der Stadtrat das Projekt Bypass noch unterstützen? Auch auf der Autobahn gibt es höchstens während vier Stunden am Tag Stau, und auch auf der Autobahn führen Strassen zu mehr Verkehr. Da geht die stadträtliche Argumentation überhaupt nicht auf und ist aus Sicht der G/JG-Fraktion ziemlich

widersprüchlich. Die Sprechende fordert die Mitglieder des Grossen Stadtrates auf, das Projekt Bypass doch einmal genau anzuschauen, lieber früher als später: Ist eine zehnspurige Autobahn durch die Stadt Luzern wirklich das, was wir für die Zukunft brauchen? Oder wäre es nicht doch interessanter, den Bypassstunnel mit sechs Spuren statt vier auszustatten und dafür den Lebensraum am Kasernenplatz und an der Reuss zurückzugewinnen? Die G/JG-Fraktion ist überzeugt, dass jetzt die Zeit für eine neue Auslegung der Strassenbaupolitik da ist. Vielleicht haben die Anwesenden es gemerkt: Der Vorschlag der G/JG-Fraktion ist keine Verhinderungspolitik.

Judith Wyrsch: Der Kantonsrat hat dem Projektierungskredit für die Spange Nord zugestimmt. Die Grünliberalen sprachen sich in der Debatte wiederholt gegen diesen Kredit aus. Warum jetzt ein Kredit für ein Projekt gesprochen wurde, das am Reissbrett entstand, ohne Verankerung in der Örtlichkeit, fernab von Realitäten, vorbei an Bedürfnissen von Stadt und Bevölkerung, ist nicht verständlich. Offenbar haben der Kantonsrat und die Regierung immer noch den Eindruck, man könne eine vierspurige Strasse durch die Wohnquartiere ein bisschen verhübschen. Die GLP-Fraktion sieht das anders. Sie versteht deshalb auch den Kredit nur dahingehend, dass der Kanton endlich seine Hausaufgaben macht. Die hätte er schon längststens machen sollen. Der jetzige Vorschlag ist nicht wirklich ein Vorschlag. Die Verkehrsbelastung für die betroffenen Quartiere ist einfach viel zu hoch, sie ist unzumutbar. Korintha Bärtsch hat schon darauf hingewiesen: Der motorisierte Verkehr nimmt nicht in dem Mass zu, wie man es der Stadtbevölkerung weismachen will, im Gegenteil. Ausserdem wäre die Anwendung von Lärmschutzmassnahmen zu gross und würde zu einer ästhetischen Beeinträchtigung der Quartiere führen, zur Entwertung der Grundstücke. Wurde der Kanton vor den Kopf gestossen? Oder wer wurde da ganz genau vor den Kopf gestossen? Zu kritisieren ist ebenfalls das Vorgehen: Die Anwohner der betroffenen Quartiere wurden nicht in den Prozess einbezogen, was auch im Vorfeld der Kantonsratsdebatte zu grossem Widerstand bei der Stadtbevölkerung führte. Ohne Miteinbezug der Bevölkerung hat ein solches Projekt überhaupt keine Aussicht auf Erfolg. Die Grünliberalen fordern den Kantonsrat und die Regierung dazu auf, mit der Bevölkerung Kontakt aufzunehmen und wirklich in einen Dialog einzutreten. Die kantonale GLP hat ein Verkehrskonzept bereits einmal angetönt und als Grundlage vorgelegt. Die jetzt lancierte Metro-Initiative zeigt, dass sich die GLP klar für eine andere Verkehrspolitik einsetzt, als der Kantonsrat und die Regierung sie umsetzen wollen. Die Spange Nord lehnt die GLP-Fraktion klar ab, den Bypass – hmm ... Mit Blick auf die internationale Route Hamburg–Bari lässt er sich vielleicht nicht ganz umgehen, da ist die GLP-Fraktion mit dem Stadtrat einig, aber auch an diesem Projekt muss noch einiges anders geplant werden.

Marcel Lingg: Es ist doch wieder einiges passiert in der Diskussion um die Spange Nord und den Bypass, seit der Stadtrat am 16. April mit einer Medienmitteilung seine «Abschottungspolitik» in der Verkehrspolitik bekannt gegeben hat, was dann auch der Auslöser für die Interpellation der SVP-Fraktion war. Den Ausdruck «Abschottungspolitik» würde der Sprechende nicht verwenden, wäre er ihm nicht gestern an der Delegiertenversammlung des Gewerbeverbandes zu Ohren gekommen. So wird es eben ausserhalb der Stadt Luzern aufgenommen: Der Stadtrat, die Stadt Luzern verabschiedet sich von den Verkehrsproblemen, man baut quasi eine imaginäre Schranke oder eine Mauer um Luzern und meint, so könne man die Verkehrsprobleme lösen.

Als Erstes kritisiert die SVP-Fraktion, dass es grundsätzlich das falsche Vorgehen ist, wenn sich die Stadt Luzern aus dieser Diskussion ausklammert. Die Stadt hätte die Chance nutzen müssen mitzureden, damit die immer geforderte sogenannte stadtverträgliche Lösung erreicht werden kann. Die Politik, welche die Stadt Luzern jetzt betreibt, führt letztlich nur dazu, dass sie nicht mehr Verhandlungspartner des Kantons Luzern ist und mehr oder weniger über sie beschlossen wird. Bei diesem Thema will der Stadtrat von Luzern jetzt also die Diskussion mit dem Kanton Luzern beenden, aber bei anderen Themen wie z. B. beim VLG will der gleiche Stadtrat die Mitglieder des Grossen Stadtrates dann wieder überzeugen, die Stadt müsse mit dem Kanton zusammenarbeiten. Das ist nach Ansicht der SVP-Fraktion ein gewisser Widerspruch. Der grössere Widerspruch liegt aber darin, wie man das Verkehrsvolumen in der Zukunft einschätzt. Wenn man nichts unternimmt, wird es nicht so sein, wie es sich vielleicht der eine oder andere hier drin vorstellt, dass der Verkehr nämlich einfach abnimmt. Es mag zwar sein, dass statistisch gesehen der motorisierte Individualverkehr im Verhältnis zur Anzahl der Personen um ein paar Prozentpünktchen abnehmen wird. Aber man darf einfach nicht vergessen, dass es in und um Luzern ein riesiges Bevölkerungswachstum geben wird. Der Sprechende erinnert an die Diskussion, welche dem Grossen Stadtrat im Zusammenhang mit dem Raumentwicklungskonzept bevorsteht: Da wird nur schon für die Stadt Luzern ein relativ intensives Bevölkerungswachstum prognostiziert, geschweige denn für den Raum um die Stadt herum. Allein durch dieses Bevölkerungswachstum wird die Stadt eine sehr grosse Zunahme des Verkehrsvolumens verkraften müssen, und diese Zunahme wird nicht ausschliesslich über den ÖV abgewickelt werden können.

Die Möglichkeit, die sich jetzt zeigt, wenn man ein bisschen grossräumig denken würde, liegt im Projekt Bypass und Spange Nord. Die Sprecherin der GLP-Fraktion hat recht: Es geht auch um ein Grossraumparking am Stadtrand. Das ist eventuell das Metro-Projekt, eventuell auch das Parkhaus Musegg. Das sind zwei Projekte, die einen Weg bieten würden, damit der Verkehr nicht mehr ins Stadtzentrum hineinfahren muss. Wenn man wirklich das Ziel hat, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr und vom Parkplatzsuchverkehr zu befreien, müsste man sich einfach offen zeigen, die drei Projekte, welche der Sprechende erwähnte, also zumindest eines der Grossraumparkingprojekte und das Umfahrungsprojekt Bypass und Spange Nord, proaktiv anzugehen und die damit verbundenen Chancen zu nutzen.

Der Sprechende möchte bei der Interpellation seiner Fraktion nur auf eine Frage eingehen, nämlich auf die Frage 8, wo es darum geht, dass die Erweiterung des Strassenraums bei der Spange Nord auch der Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs zugutekommt. Für die SVP-Fraktion ist die Aussage des Stadtrates völlig widersprüchlich. Fakt ist, dass etwa die Hälfte der zusätzlich zum heutigen Bestand vorgesehenen Fläche, also rund 6'000 m², allein für den ÖV und den Langsamverkehr bestimmt sind. Wenn man in der Stadt Luzern immer von Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs spricht, muss man jetzt die Chance nutzen, die man mit diesem Projekt erhält. Der Sprechende bittet die Anwesenden, doch einmal die ganze Studie zum Bypass und zur Spange Nord zu lesen. Dieses Projekt ist die einzige realistische Chance der Stadt Luzern, die Vision – wohlgermerkt die linke Vision – von durchgehenden Busspuren, eventuell sogar über die Seebrücke, dereinst realisieren zu können. Das wird nur möglich sein, wenn die Stadt über den Bypass und die Spange Nord umfahren wird. Der Sprechende findet es – dies zu Korintha Bärtsch – nicht richtig, wenn man immer so salopp sagt, es sei ein Projekt aus den 70er-Jahren. Logisch, dass man ein Projekt aus den 70er-Jahren heute nicht mehr eins zu eins umsetzen kann. Aber das

bedeutet nicht, dass alle Projekte aus den 70er-Jahren heute einfach gecancelt werden müssen. Es gibt andere Projekte, welche auch die G/JG-Fraktion unterstützt, z. B. die Vision eines Tief- oder Durchgangsbahnhofs. Auch das ist ein Projekt aus den 70er-Jahren, das wurde damals zum ersten Mal diskutiert. Projekte aus den 70er-Jahren können also sehr wohl auch heute noch aktuell sein. Natürlich müssen die Pläne angepasst werden, sie lassen sich wie gesagt nicht eins zu eins umsetzen. Eigentlich sollte man den Personen, die in den 70er-Jahren visionär dachten und initiativ waren, eher auf die Schultern klopfen, sofern sie noch leben und das noch wahrnehmen können. Hätten sie sich damals mit ihren Ideen durchsetzen können, hätte die Stadt Luzern heute vermutlich wesentlich weniger Verkehrsprobleme. Der Sprechende hofft, dass in Zukunft ein Umdenken stattfindet und man in der Stadt Luzern bereit ist, mit dem Kanton an einer Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt mitzuarbeiten, damit die Innenstadt irgendeinmal vom Verkehr entlastet und all die schönen Wünsche und Visionen, welche die Linke immer postuliert, wirklich umgesetzt werden können.

Roger Sonderegger staunt über die Metro-Gläubigkeit, die offenbar in der SVP-Fraktion herrscht. Er kann sich noch nicht so ganz vorstellen, dass die Leute der SVP dann nicht mehr mit dem Auto in die Stadt hineinfahren, sondern im Ibach parkieren und die Metro zum Schwanenplatz nehmen, um dann zu Fuss oder mit dem ÖV weiterzukommen. Die SVP der Stadt könnte ja einmal an einer ihrer Parteiversammlungen eine Umfrage dazu machen.

An den Suggestivfragen der SVP-Interpellation merkt man, dass es nicht um eine Interpellation geht, nicht darum, Fragen zu stellen, sondern um eine Verarbeitung dessen, was der Stadtrat öffentlich kommunizierte. Man muss dem Stadtrat zugutehalten, dass er dem Projekt gegenüber schon immer eine kritische Haltung einnahm. Er vollzog also nicht eine 180-Grad-Wendung, wie das manchmal auch beim Sprechenden deponiert wurde.

Die G/JG-Fraktion hat eine fünfseitige Interpellation mit 21 langen Fragen eingereicht. Das kann man zwar nachvollziehen für den Stand Januar, aber dann musste die Stadtverwaltung eben doch neun Seiten Antworten liefern, obwohl die Kommunikation vonseiten des Stadtrates stattfand. Vielleicht hätte die Hälfte auch gereicht. Es geht dabei auch um das Thema Effizienz in der Stadtverwaltung.

Für die Interpellation der SP/JUSO-Fraktion hat der Sprechende selbstverständlich aus Sicht dieser Partei Verständnis. Er ist gespannt auf den Text der Volksinitiative, welche die Partei angekündigt hat.

Die Antworten des Stadtrates, insgesamt 18 Seiten, sind fachlich nachvollziehbar. Die politischen Meinungen zur Spange Nord gehen hingegen weit auseinander. Der Sprechende will die Chance nutzen, die Haltung der CVP noch einmal zu erklären. Diese Haltung ist von einem gewissen Interesse, da die CVP im Kantonsrat die stärkste Fraktion bildet und es ja um ein kantonales Projekt geht. Die CVP versteht sich zudem als Partei, welche möglichst verhindern möchte, dass sich Stadt-Land-Gräben öffnen.

Die CVP Stadt Luzern begrüsst den Entscheid des Stadtrates, das Projekt Bypass zu unterstützen, sie ist froh um diese Klarstellung. Der Verzicht des Stadtrates auf die Planung der Spange Nord ist jedoch eine überstürzte Haltung. Die CVP Stadt Luzern fordert eine stadtverträglichere Variante als diejenige, die der Regierungsrat vorgelegt hat, aber sie will die Planung jetzt nicht abbrechen. Sie nimmt die Stimmen aus der Bevölkerung ernst, denn auch sie ist besorgt um die Lebensqualität in den

betroffenen Quartieren. Sie kann zum Projekt, wie es jetzt vorliegt, nicht Ja sagen. Sie verlangt darum vom Regierungsrat, dass er mit den Stakeholdern in Kontakt tritt, und zwar mit allen, nicht nur mit der Bevölkerung im Quartier, und dass er eine echte Partizipation startet. Sie fordert, dass die Vor- und Nachteile verschiedener Varianten geprüft werden und das Projekt optimiert wird, und zwar so, dass es deutlich stadtverträglicher wird. Sie hat denn auch mit Freude zur Kenntnis genommen, dass der Kantonsrat eine sehr ähnliche Haltung einnahm wie diejenige, die sie hat und auch in der Medienmitteilung vom 16. April schon kommunizierte. Der Kantonsrat hat den Kredit zwar bewilligt, aber er hat sehr deutlich, mit bemerkenswertem Nachdruck, Anpassungen gefordert, z. B. eine Untertunnelung oder den Verzicht auf die Fluhmühlebrücke. Sogar die Möglichkeit eines totalen Verzichts auf das Projekt schrieb der Kantonsrat in den Beschluss hinein, sowie eine deutlich verbesserte Kommunikation, also einen partizipativen Prozess. Die CVP-Fraktion interpretiert das als sehr deutliches Zeichen des Kantonsrates gegenüber der Stadt, aber auch gegenüber der Kantonsregierung, dass die Richtung ändern muss und dass es tatsächlich Anpassungen braucht. Darum ist es für die Fraktion im Moment zu früh, um die Planung abzubrechen. Sie will der Regierung und den involvierten Planern eine zweite Chance geben, das Projekt und die Kommunikation anzupassen. Sie erwartet vom zuständigen Regierungsrat, von der kantonalen Verwaltung und vom Kantonsingenieur, dass jetzt die Anliegen der Stadt ernsthaft aufgenommen werden. Ob die angekündigte Volksinitiative der SP angenommen wird oder nicht, wird man sehen. Unabhängig von der Spange Nord wird sich die CVP-Fraktion dafür einsetzen, dass das Bypass-Projekt nicht gefährdet wird. Sie will dieses Projekt und wird die entsprechenden Massnahmen ergreifen.

Reto Kessler dankt seinen Vorrednerinnen und Vorrednern für die Voten, die sie gehalten haben. Er findet es extrem wichtig, dass es nicht um eine Verhinderungspolitik geht. Man muss miteinander am gleichen Strick ziehen, auch wenn man politisch nicht die gleiche Meinung hat. Er dankt auch dem Stadtrat für die korrekt ausgeführten, guten Antworten, die er lieferte. Es ist klar, dass politisch nicht alle der gleichen Meinung sind.

Die Spange Nord bewegt die Gemüter. Der Sprechende räumt ein, dass im jetzigen Vorprojekt der eine oder andere Punkt noch nicht so gut ist. Darum ist es auch wichtig, dass man weiterplanen kann. Der Kantonsrat hat den Kredit für die Planung gesprochen, wohlverstanden mit 80 : 23 Stimmen. Das bedeutet für den Sprechenden klar, dass nicht nur Bürgerliche dem Kredit zugestimmt haben, sondern auch von der linken Seite unterstützt wurde, dass man planen kann. Der Sprechende betont, dass im Kantonsrat von bürgerlicher Seite eine komplette Auslegeordnung gefordert wurde, dass man z. B. auch aufzeigt, ob die Pausenplatzverkleinerung im Maihof wirklich nötig ist oder es einen anderen Weg gibt, ob eine Untertunnelung bis in den Maihof hinauf möglich ist, wie viel mehr sie kosten würde, wie sie realisiert werden könnte, ob das einfach eine Überdachung wäre mit einer Begrünung oder ob auch ein Velo- und Fussgängerweg eine Möglichkeit wäre. Weiter soll geprüft werden, ob man auf irgendwelche Punkte ganz verzichten könnte. Diese Fakten müssen jetzt endlich einmal auf den Tisch, die muss man klären. Darum ist auch gut, dass der Kanton den Planungskredit gesprochen hat, und dann wird man über das Projekt befinden können. Natürlich hat man schon in den 70er- und 80er-Jahren über die Spange Nord und mögliche Massnahmen der Erschliessung und Verkehrsbewältigung gesprochen, aber das Projekt sieht längstens nicht mehr so aus wie in den 70er-Jahren. Es gab neue Erkenntnisse, es wurden x-mal x Varianten überdacht und wieder bearbeitet, und was der Kanton jetzt vorlegte, ist die momentane Sicht des

Kantons, die Variante, die nach Meinung des Kantons die Probleme lösen würde. Da es sich um einen Planungskredit handelt, erwartet der Sprechende, dass die Fakten noch einmal geprüft werden, ob die Zahlen, die man zur Verfügung hat, wirklich stimmen, und ob man an alles gedacht hat. Es wurde gesagt, die Anzahl der Fahrzeuge, die heute über die Seebrücke fahren, sei leicht sinkend. Ein Stück weit vergisst man jedoch immer, was für Auswirkungen es haben wird, wenn das Bevölkerungswachstum in der Stadt, aber auch in der Agglomeration zunimmt, wie es die Prognosen annehmen. Das sind Fakten, die man auch mitberücksichtigen muss. Wird dann der Verkehr wirklich kleiner, stagniert er oder vergrössert er sich? Diese Aspekte muss man prüfen können. Das ganze Projekt ist sehr gut verankert und in allen Programmen enthalten, denn man spricht schon sehr lange darüber: In den Agglomerationsprogrammen 1 bis 3 wird immer von der Spange Nord gesprochen, sie ist ebenfalls in «Luzern macht mobil» aus dem Jahr 2003 verankert, sie wird in der Mobilitätsstrategie 2014–2018 der Stadt genannt sowie im Gesamtverkehrskonzept 2016. Der Stadtrat hat sich mehrfach geäussert, man solle das Projekt prüfen und irgendeinmal in Richtung Planung vorankommen. Das ist nach Ansicht des Sprechenden wichtig. Wenn man noch die Parkierung hinzunehmen und den Zusammenhang zwischen der Parkierung und dem Verkehr berücksichtigen will, auch dem Verkehr, den ein Parkhaus Musegg angeblich erzeugen soll, muss man sich bewusst machen, wie man die freien Parkplätze zählt. In der Stadt wurden zweimal vier Stunden lang Zählungen von freien Parkplätzen durchgeführt. Der Kanton hat das jedoch irgendwo an 365 Tagen 24 Stunden lang gemacht. Stadt und Kanton sollten diesbezüglich in Zukunft gemeinsam die Ressourcen besser nutzen.

Natürlich ist das Vorgehen des Kantons in Bezug auf die Kommunikation überhaupt nicht gut. Man kann nicht irgendein Projekt in ein Wohnquartier legen und davon ausgehen, dass das gut sei so und gut gehen werde. Das zeigt die Notwendigkeit, dass man miteinander vorwärtsgehen muss. Für den Sprechenden ist sehr wichtig, dass sich der Stadtrat jetzt nicht verschliesst. Natürlich ist es sein gutes Recht, seine momentane Haltung klar zu äussern, aber er muss jetzt einen Schritt auf den Kanton zugehen und der Kanton muss auf die Stadt zugehen. Stadt und Kanton müssen miteinander nach Lösungen suchen, wie sie den Verkehr in den Griff bekommen. Nur so kann die Planung zu einem guten Resultat führen. Es wäre nicht zielführend, wenn sich die Stadt einfach auf den Standpunkt stellen würde, das gehe sie nichts mehr an, weil sie eine andere politische Meinung vertritt, und alles rundherum interessiert sie nicht. Es muss die Stadt interessieren, was in Ebikon, Kriens, Horw usw. los ist, es muss sie ebenso interessieren, was bei ihrer Bevölkerung los ist. Stadt und Kanton müssen aufeinander zugehen, die Fakten zusammen erarbeiten und gegenseitig voneinander profitieren. Es wird in Bezug auf den Verkehr immer unterschiedliche Meinungen geben, aber Tatsache ist, dass beide Seiten Bedürfnisse haben, die man auch auf beiden Seiten ernst nehmen muss.

Noch ein paar Aussagen zum Langsamverkehr; dieser wird ja in den drei Interpellationen auch angesprochen. Der Langsamverkehr würde 6'000 m² gewinnen, die er neu erhält. Man darf also nicht vergessen, dass auch für den Langsamverkehr etwas gemacht wird. Ob das wirklich die Lösung ist und ob diese Lösung so gut ist, darüber soll man diskutieren. Für den Sprechenden ist das Miteinander wichtig. In diesem Sinn dankt er seinen Vorrednern, dass sie sich nicht einfach verschliessen, sondern dass man aufeinander zugeht und miteinander die Bedürfnisse aller Seiten abklärt. Dann wird man auch irgendwie zu einem Resultat gelangen.

Nico van der Heiden ist bei der Vorbereitung dieses Votums zur Spange Nord wie immer vorgegangen: Er hat die Argumente aufgelistet, wieso die Spange Nord aus Sicht der SP/JUSO-Fraktion ein absoluter Unsinn ist, er hat sich aufgeschrieben, dass der Stadtrat in seiner klaren Haltung zu bestärken sei, und dann noch den Hinweis notiert, die SP werde gemeinsam mit vielen weiteren Verbänden und Parteien bald eine städtische Initiative lancieren, damit die direkt betroffene Bevölkerung sich endlich einmal zu diesem Projekt äussern kann. Der Sprechende hat natürlich die Antworten des Stadtrates auf die Interpellationen gelesen, die Pläne zur Spange Nord zum gefühlten hundertsten Mal studiert und auch die Voten im Kantonsrat, welche in der Debatte letzte Woche gehalten wurden, noch einmal angeschaut. Irgendwann hielt er kurz inne und dachte plötzlich, dass er im falschen Film sei. Ist es wirklich so, dass er im Jahre 2018 in diesem Ratssaal ernsthaft über eine vierspurige Strasse mitten durch die Stadt Luzern diskutieren soll, als wäre es ein Geschäft unter vielen anderen? Soll er, wie er es von seinen zwei bürgerlichen Vorrednern gehört hat, seelenruhig eine Auslegeordnung machen und Vor- und Nachteile einander gegenüberstellen? Das kann doch nicht wirklich so sein! Denn letztlich geht es eben doch, auch wenn man das nicht gern hört, um ein Strassenbauprojekt aus den 70er-Jahren. Bis in die 70er-Jahre galt das Credo, wenn es irgendwo zu viel Verkehr hat, baut man einfach eine zusätzliche Strasse. Dieses Credo gilt heute eben nicht mehr, die Verkehrspolitik funktioniert heute nicht mehr so. Sehr viele Städte und Regionen haben das verstanden, nur im Kanton Luzern hat man das Gefühl, das Prinzip von immer mehr Strassen könne irgendwie noch funktionieren.

Der Sprechende muss den geschätzten bürgerlichen Kolleginnen und Kollegen im Kantonsrat auch danken: Es ist wirklich im Sinn der ökologischen Parteien hier im Stadtparlament, dass die Spange Nord weitergeplant wird. Denn das macht den Wahlkampf 2020 für sie unendlich viel leichter. Dem Sprechenden ist die SVP fast am liebsten, die ganz ehrlich sagt, dass sie dieses Projekt will. Er hat es befürchtet: Die FDP-Fraktion und die CVP-Fraktion winden sich: Ja, irgendwie wollen sie das Projekt, aber vielleicht doch nicht so. Nach Ansicht des Sprechenden muss man sich einfach irgendwann entscheiden, ob man dieses Projekt will oder ob man es nicht will. Die Befürworter sollen in die Quartiere hinausgehen und den Leuten dort erklären, dass der Maihofspielplatz teilweise durch eine Strasse ersetzt werden müsse, damit der Autofahrer von Ebikon her statt über den Rontalzubringer neu über die Spange Nord auf die Autobahn fahren kann. Sie sollen den Leuten erklären, wieso eine vierspurige Strasse durch ihre Gärten gelegt wird, damit die Autofahrerin vom Würzenbach via Spange Nord zum Pilatusmarkt fahren kann, um einzukaufen. Die Befürworter sollen ehrlich sein und sagen, dass sie das wollen, dass sie bereit sind, für neue Strassen Quartiere, öffentlichen Raum, Raum unserer Kinder und Lebensqualität zu opfern. Das ist eine Haltung, die man politisch vertreten darf. Der Sprechende ist aber sehr zuversichtlich, dass das auf lange Sicht in der städtischen Bevölkerung eine Minderheitsposition sein wird.

Für die SP/JUSO-Fraktion ist seit eh und je klar: Das Projekt Spange Nord gehört auf den Schrottplatz dummer Betonideen und ist so schnell wie möglich zu entsorgen.

Die SP/JUSO-Fraktion wird zusammen mit allen vernünftigen Kräften in der Stadt Luzern alles unternehmen, was sie nur kann, um die Spange Nord zu verhindern. Der nächste Schritt wird die bereits erwähnte städtische Volksinitiative sein. Der Kanton, sowohl die Exekutive wie auch die Legislative, sind ja höchst unzufrieden mit der städtischen Exekutive und nach der heutigen Ratsdebatte wohl auch mit dem Stadtparlament. Darum ist es eben aus Sicht der SP/JUSO-Fraktion richtig und

wichtig, dass die Bevölkerung endlich einmal etwas dazu sagen kann. Vielleicht nimmt man ja dann dieses Signal endlich einmal ernst oder ernster.

Der Sprechende dankt dem Stadtrat für die Antworten auf die Interpellation der SP/JUSO-Fraktion zu den rechtlichen Möglichkeiten gegen die Spange Nord. Er ist absolut einverstanden mit dem, was der Stadtrat vorschlägt: Selbstverständlich muss man wie immer zuerst politisch versuchen, gegen die Spange Nord zu kämpfen. Man muss im Dialog mit dem Kanton aufzeigen, wieso die Spange Nord wirklich sinnlos ist. Aber danach muss man sich im Sinn einer langfristigen Planung auch überlegen, welche rechtlichen Möglichkeiten in Betracht zu ziehen sind.

Bei der Interpellation der G/JG-Fraktion fiel dem Sprechenden sehr positiv auf, dass man erkannte, dass sich der Verkehr auch lenken lässt, indem die Strassenkapazität verringert statt erhöht wird. Das wenden sehr viele Städte im Aus- und Inland erfolgreich an. Häufig bricht, wenn man irgendwo eine Autospur abbaut, der Verkehr zuerst einmal kurzfristig zusammen, aber langfristig pendelt er sich wieder ein. Der Automobilist und die Automobilistin sind eben viel intelligenter, als man aufgrund der Voten gewisser Fraktionen in diesem Stadtparlament manchmal den Eindruck erhalten könnte. Der Sprechende wiederholt, was er hier drin auch schon sagte: Wenn man die durchgängige Busspur in der Innenstadt morgen will, kann man sie morgen realisieren, man muss auf gar nichts warten, das könnte man sofort an die Hand nehmen.

Zur Interpellation der SVP-Fraktion: Wenn man ernsthaft behaupten will, die Spange Nord sei ein Projekt für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr, ist das etwa so, wie wenn man im McDonald's einen Hamburger bestellt und dann behauptet, man esse da einen gesunden Hamburger, weil die Tomate im Burger eine Bio-Tomate ist. Die Spange Nord ist und bleibt ein Autobahnprojekt. Der Langsamverkehr braucht die erwähnten 6'000 m² schlicht und einfach nicht; das sind Flächen, die es nur braucht, weil man gigantische Strassen baut und dann irgendwie schauen muss, dass man den Fuss- und Veloverkehr noch an ihnen vorbeibringt.

Zum Argument der CVP-Fraktion und der FDP-Fraktion, welche die Ansicht vertreten, es sei grossartig, wie der Kantonsrat jetzt den Fächer wieder geöffnet habe, indem er drei verschiedene Varianten des Projekts Spange Nord prüfen lassen will: Interessanterweise hat er den Planungskredit um 0 Franken erhöht. Der ursprüngliche Kredit von 6,5 Mio. Franken wurde beantragt, um das Projekt genau so zu planen, wie es der Regierungsrat wollte. An diesem Kredit hat sich überhaupt nichts geändert, aber jetzt muss man damit drei Varianten prüfen. Das ist doch nicht ehrlich!

Peter With: «Der Stadtrat erhofft sich vom Bypass und vor allem von der Spange Nord eine deutliche Entlastung der Innenstadt.» So sagte es Stadtrat Adrian Borgula Ende 2015. Heute, zweieinhalb Jahre später, tönt es vonseiten des Stadtrates ganz anders, man kann schon sagen, dass der Stadtrat Fundamentalopposition macht: Egal, in welcher Form, welche Änderungen es geben würde, er will die Spange Nord nicht. Er schreibt sogar, er erwarte, dass man auf politischer Ebene auf die Spange Nord verzichtet. Der Sprechende fragt sich, wie realistisch diese Erwartung ist angesichts der Mehrheiten im Kantonsrat und angesichts des Resultats, mit welchem der Planungskredit beschlossen wurde. Der Stadtrat sollte erkennen, wie es in Zukunft weitergehen wird, und sich wieder einbringen. Vorhin wurde gesagt, es werde eine vierspurige Strasse gebaut. Das tönt fast so, als ob man eine grüne Wiese hätte, die jetzt mit vier Spuren überteert würde. Das ist natürlich nicht so, und das wissen auch diejenigen, die solches behaupten. Wahr ist, dass die Strassenfläche insgesamt um rund einen Drittel vergrössert wird. Allerdings muss man dabei ehrlicherweise

auch sagen, dass von diesem Drittel ein sehr grosser Teil auf die Brücke entfällt, die nicht direkt im Quartier drin ist. Wenn man noch ehrlicher ist, muss man zugeben, dass die Hälfte der zusätzlichen Strassenfläche für den ÖV und für den Langsamverkehr vorgesehen wird. Wenn man auf den Ausbau für den ÖV und den Langsamverkehr verzichten wollte, würde die Fläche in einem Mass reduziert, dass man etwa bei der gleichen Fläche wäre, die heute schon gebraucht wird. In diesem Saal hörte der Sprechende sehr oft vom Stadtrat, man müsse Flächeneffizienz fördern und der Bus sei ein sehr viel flächeneffizienteres Verkehrsmittel als das Auto. Dabei wurden natürlich die Busspuren nicht in die Betrachtung eingerechnet. In der Beantwortung der Interpellation der SVP-Fraktion heisst es jetzt plötzlich, die Flächen des ÖV, des Langsamverkehrs und des MIV müsse man hier nicht miteinander vergleichen, das sei schon okay. Wenn man die Flächeneffizienz vergleicht, muss man das immer tun. Und bei der Spange Nord würde man dann feststellen, dass dieser Ausbau auch ein deutlicher Ausbau für den ÖV und den Langsamverkehr ist. Auch das sollte der Stadtrat zur Kenntnis nehmen. Mit der Fundamentalopposition, die er im Moment an den Tag legt, erweist er der Stadt und den Quartierbewohnern ganz sicher keinen Gefallen. Der Sprechende kann diese Haltung, wenn eine Partei sie einnimmt, zwar noch verstehen, aber als Regierung müsste der Stadtrat doch erkennen, dass eine gewisse Möglichkeit besteht, dass die Spange Nord gebaut wird. Und wenn sie gebaut wird, so erachtet es der Sprechende als Pflicht des Stadtrates, dass er sich für eine möglichst stadtverträgliche Umsetzung engagiert. Wie will der Stadtrat das aber glaubwürdig tun, wenn er sagt, egal, was der Kanton macht, die Stadt will es sowieso nicht? Der Stadtrat ist kein glaubwürdiger Verhandlungspartner mehr. Der Regierungsrat weiss, egal, wie weit er der Stadt entgegenkommt, egal, wie viel Geld der Kanton zusätzlich spricht, damit es stadtverträglicher wird, der Stadtrat ist sowieso dagegen. Also wird der Kanton es doch einfach so planen, wie er es für am besten hält, und die ganze Diskussion wird an der Stadt vorbeilaufen. Es ist kein Quartierprojekt, sondern ein Projekt, das die gesamte Agglomeration mitbetrifft. Die Stadt hat zweifellos viel Verkehr, aber sie hat nicht immer mehr Verkehr. Das liegt auch daran, dass die Strassen ständig verstopft sind. Darum kann man gar nicht feststellen, was sich im Moment entwickelt. Es ist nicht so, dass der Verkehr jetzt auf dem aktuellen Stand stagniert. Im Gegenteil: Die Stadt Luzern stellt einfach an den Gemeindegrenzen die Ampeln auf Rot. Es gibt massiv mehr Verkehr, aber dieser steht in den Agglomerationsgemeinden. Es sind letztlich die Agglomerationsgemeinden, die vom Verkehrsregime der Stadt betroffen sind. Natürlich steigert sich auf diese Weise der Verkehr in der Stadt nicht, aber in den Agglomerationsgemeinden ist das durchaus der Fall. Deshalb müsste man mit ihnen zusammen auch eine Lösung erarbeiten. Sie sind massiv betroffen von der Situation, und für sie wäre die Spange Nord ein grosser Vorteil; die Spange Nord würde zu einer deutlichen Entlastung führen. Aus diesem Grund ist der Sprechende überzeugt, dass der Kantonsrat und vor allem der Regierungsrat das Projekt weiterverfolgen werden; es wird sicher keinen Abbruch geben, die Fluhmühlebrücke wird kommen. Die Spange Nord, wie sie als Bestandteil des Systems Bypass entwickelt wurde, ist wichtig. Deshalb verlangt der Sprechende vom Stadtrat, dass er sich für die Stadt einsetzt und nicht einfach Nein sagt. Der Stadtrat muss sich darum bemühen, dass er eine glaubwürdige Haltung vertreten kann, damit die Spange Nord möglichst stadtverträglich umgesetzt wird; er muss daher seine fundamentaloppositionelle Ablehnung aufgeben.

Fabian Reinhard will sich nicht inhaltlich zum Projekt äussern, sondern zum demokratiepolitischen Aspekt. Wir haben in diesem Land drei Staatsebenen; das ist richtig so. Für die demokratische Mitbestimmung ist es wichtig, dass die Diskussion auf der richtigen Staatsebene stattfindet. Der Sprechende kann sehr gut nachvollziehen, dass dieses Strassenprojekt die Stadt sehr stark betrifft und deshalb in der Stadt intensiv diskutiert wird. Es ist auch absolut richtig, dass es in diesem Parlament diskutiert wird und dass sich der Stadtrat beim Kanton für eine wirklich stadtverträgliche Lösung engagiert einsetzt. Aber es ist und bleibt ein Problem, dass die politische Diskussion in diesem Fall in erster Linie auf der Ebene des Kantonsrats stattfindet. Der Sprechende hat grosse Mühe damit, dass die SP eine städtische Initiative lanciert. Er vermutete schon vorher, dass das politische Themenbewirtschaftung sei, und vorhin wurde das von Nico van der Heiden sogar bestätigt. Der Sprechende findet es sehr zynisch, wenn man einfach nur eine politische Themenbewirtschaftung macht. Die SP, die Grünen und die GLP sagten hier drin und sagten es auch im Kantonsrat, dass sie die Spange Nord ganz grundsätzlich ablehnen. Wenn sie sie ganz grundsätzlich ablehnen, wenn sie nicht mehr machen wollen als einfach nur zynische politische Themenbewirtschaftung, müssen sie auf der richtigen Staatsebene agieren. Dafür steht ihnen ein demokratisches Mittel zur Verfügung; dieses sollen sie anwenden. Das heisst, die SP, die Grünen und die GLP sollen kantonal das Referendum gegen den Planungskredit ergreifen. Wenn sie das tun, findet die Diskussion am richtigen Ort statt, dann wird über den Planungskredit diskutiert. Im Planungskredit steht, man solle auch Alternativen ohne zusätzliche Infrastruktur prüfen. Wird der Planungskredit abgelehnt, ist die Spange Nord wirklich vom Tisch, und sie dient nicht weiter zur politischen Themenbewirtschaftung in der Stadt. Der Sprechende fordert die SP, die Grünen und die GLP auf, ihre Ablehnung auf dem richtigen Weg zum Ausdruck zu bringen, sie demokratisch sauber zum Ausdruck zu bringen.

Katharina Hubacher bemerkt zu Peter With, dass die G/JG-Fraktion die Spange Nord wirklich nicht will. Das stimmt, das hat er richtig erkannt. Bei Marcel Lingg hat sie nichts vom Quartier gehört, er hat die Stimmen aus dem Quartier überhört oder nicht hören wollen. Auch wenn man es staatspolitisch vielleicht hinterfragen kann, ob es richtig ist, in der Stadt diese Initiative zu lancieren, so gibt es doch ein Recht der Betroffenen, sich zu einem Projekt zu äussern, das sie in Zukunft jeden Tag massiv betreffen wird. Das wurde in der Stadt auch schon bei anderen Themen so gehandhabt, z. B. bei der Zentralbibliothek.

Die Bürgerlichen sagen zwar, man müsse prüfen, ob die Spange Nord nicht ein bisschen stadtverträglicher gemacht werden könnte, z. B. mit einem längeren Tunnel. Letztlich wird sich aber nichts daran ändern, dass sie mehr Verkehr mitten in die Stadt hineinführt. Wo geht dieser Verkehr nachher hin, wenn er am Schlossberg ist? Es wird Verstopfungen geben auf den Strassen nach Ebikon, ins Würzenbachquartier, in die Stadt hinunter. Es ist ja nicht so, dass der Verkehr dort wunderbar weiterfliesst. Die Sprechende versteht nicht, wie man eine Autobahn oder eine breite Strasse mitten in ein Quartier hineinführen und dabei behaupten kann, das sei eine Lösung. Man müsste doch aufzeigen können, wo dieser Verkehr nachher durchgeht. Er geht einfach in die nächsten Quartiere und steht dann wieder still. Daher ist die Spange Nord, auch wenn man sie noch ein bisschen grüner und noch ein bisschen schöner ausgestalten würde, einfach keine Lösung.

Noch etwas zu den angrenzenden Gemeinden: Es ist richtig, die Verkehrsplanung muss man miteinander angehen, und man muss eine kluge Verkehrsplanung machen, damit der ÖV, der Langsamverkehr und der MIV gut nebeneinander funktionieren und fliessen können. Dazu ist die Zusammenarbeit aller Betroffenen nötig. In einer gemeinsamen Erarbeitung der Verkehrsplanung liegt viel Potenzial. Sie darf aber nicht auf Kosten eines ganzen Quartiers oder mehrerer Quartiere gehen, die ihren Boden hergeben sollen, damit eine neue Strasse entsteht, von welcher man schon weiss, dass sie keine gute Lösung ist.

Stefan Sägesser macht zur Diskussion, die jetzt stattfindet, folgende Bemerkungen: Der Profi in fundamentaler Ablehnung ist die SVP, aber ausgerechnet sie versteht das Nein des Stadtrates nicht. Der Profi in politischer Agendaführung hier drin ist Fabian Reinhard mit seinem dauernden Bashing nach allen Seiten, aber ausgerechnet er hält einen Vortrag über die drei Ebenen der Staatspolitik, wobei er jedoch das Volk vergisst. Das Volk ist das oberste Gremium, das wir haben, die oberste Ebene. Das müsste für eine liberale Partei eigentlich selbstverständlich sein, aber nein, man hat noch nie daran gedacht, das Volk zu fragen. Das ist überhaupt das Grundanliegen der GLP-Fraktion bei der ganzen Diskussion um die Spange Nord. Man hätte die Bevölkerung von Anfang an miteinbeziehen sollen. Der Stadt ist die Agglomeration nicht egal, im Gegenteil. Die Stadtbevölkerung hat Ja dazu gesagt, Fusionsverhandlungen aufzunehmen. Hat irgendjemand aus der Agglomeration jemals mit dem Stadtrat darüber gesprochen, was das Problem der Spange Nord ist? Wenn man demokratiepolitisch und vom grossen Ganzen her denkt, hätten die Parteien, die staatstragend sind und hier mit ihrer Mehrheitsdominanz im Kantonsrat angeben, sich dort einbringen können. Es hat dort auch Stadtpolitiker dabei, welche sich für die Stadt einsetzen müssten, egal von welcher Couleur sie sind. Dort hat der Sprechende aber nichts gehört. Er betrachtet es als Zynismus, wenn die gleichen Leute, die sich hier im Stadtparlament darüber auslassen, dass es im St. Karli-Schulhaus stinkt und man unbedingt etwas unternehmen müsse, es in Kauf nehmen, dass ein ganzes Quartier durch die Spange Nord belastet wird. Das geht für den Sprechenden nicht auf. Vielleicht ist tatsächlich die kantonale Ebene die richtige, um die Diskussion zu führen. Aber das ist dem Sprechenden im Moment egal. Der GLP-Fraktion geht es seit Jahren darum, dass man die Bedürfnisse der Leute abholt, die hier wohnen. Die Aufgabe der Mitglieder des Grossen Stadtrates besteht in erster Linie darin, sich für die Stadt einzusetzen, in Kooperation mit den Gemeinden.

Albert Schwarzenbach war in den letzten Wochen und Tagen an verschiedenen Anlässen, wo er Kantonsräte, Nationalräte und Politiker aus der Agglomeration traf: bei der Luga-Eröffnung, bei LuzernPlus, gestern sowohl bei einem Panel des IFU als auch am Abend an der Generalversammlung des Gewerbeverbands. Überall – er betont: überall – war die Spange Nord ein Thema. Überall begegnete man der Position der Stadt mit viel Unverständnis. Er hat sich Folgendes aufgeschrieben, was er von seinen Gesprächspartnern hörte: Das Stadt-Land-Verhältnis sei gestört, es sei eine Gesprächsverweigerung, es sei eine Abschottungspolitik, die Stadt sei isoliert, sie ist ja nicht einmal mehr im VLG dabei, die Stadt habe gar keine Gesprächspartner mehr. Der Wind ist, wie der Sprechende solchen Aussagen entnahm, rauer geworden.

Jetzt liegen die ausformulierten Antworten auf diese Interpellationen vor. Die Stadt weiss, was sie will. Sie hat den Anspruch zu sagen, sie habe eine Vision. Aber, und das ist für den Sprechenden der entscheidende Punkt, sie kann es eben trotzdem nicht allein machen. Unsere Welt ist zu klein.

Sie hört nicht in der Allmend auf. Wenn die Stadt ein Carkonzept entwickeln will, muss sie mit den Agglomerationsgemeinden ins Gespräch kommen wollen. Sie muss erfahren wollen, was diese denken. Wenn die Stadt eine Verkehrspolitik machen will, die über ihre Grenzen hinausgeht, muss sie mit den Leuten zusammenarbeiten, die es jetzt eben einmal gibt, und wenn diese so denken, wie es der Sprechende zu Beginn schilderte, dann muss er davon ausgehen, dass das Verhältnis zerrüttet ist. Da muss die Stadt etwas unternehmen. Wenn sie mit dem Kanton über ein neues Theater verhandeln will, wie offen sind dann die Türen? Wenn sie mit dem Kanton über finanzielle Abgeltungsmodelle für die Volksschule verhandeln will, wie offen ist dann die Bereitschaft? Man kann mit jedem reden, aber man hat vielleicht nicht mehr Lust, mit jedem zu reden. Vielleicht wird man dann nicht mehr zum Kaffee eingeladen, vielleicht reden die anderen über einen selber und man nicht mehr mit ihnen. So erhält die Spange Nord noch eine ganz andere Bedeutung. Sie ist nämlich Ausdruck von etwas, das die Stadt ernst nehmen muss, auch wenn sie es vielleicht nicht so gern ernst nimmt. Es ist nämlich das, dass sehr viele Leute in den Gremien, welche die Stadt braucht, die Stadt gar nicht mehr so toll finden, und die Stadt langsam aufs Abstellgleis gerät. Man kann immer recht haben, aber manchmal hat man dann eben doch nicht recht.

Korintha Bärtsch will etwas zur Weiterbildung in Staatspolitik, welche Fabian Reinhard bot, präzisieren: Die städtischen Grünen und die kantonalen Grünen haben keine Initiative angekündigt; es war die SP, die sagte, sie werde eine Initiative lancieren, die Grünen haben sich zu dieser Frage noch nicht öffentlich geäußert.

Zu Peter With muss die Sprechende eine Gegenposition einnehmen. Er wirft dem Stadtrat vor, er sei nicht glaubwürdig. Vielleicht muss man einmal die Glaubwürdigkeit des Regierungsrates unter die Lupe nehmen. Auf was für Daten stützt sich denn der Regierungsrat? Was steckt hinter den Behauptungen, welche der zuständige Regierungsrat Robert Küng vor den Medien macht? Wie gross ist die Entlastung der Innenstadt? Was alles ist möglich, wenn die Spange Nord realisiert wird, was alles ist nachher besser und was alles ist schlechter? Die Glaubwürdigkeit der Aussagen, die Robert Küng und seine Entourage machen, und die Projektunterlagen, die sie haben, muss man wirklich noch einmal genauer anschauen. Das Gleiche gilt für die Agglomeration: Wo profitiert die Agglomeration vom Projekt Spange Nord? Die Sprechende bittet Peter With, ihr diesen Aspekt nachher auch noch auszuführen. Nico van der Heiden hat schon auf den Rontalzubringer hingewiesen. Dieser wurde gebaut, damit die Agglomeration im Rontal schneller auf die Autobahn kommt. Die linksgrünen Parteien fanden es falsch, den Rontalzubringer zu bauen, weil er trotz allem, was die Befürworter sagten, zu Mehrverkehr führen würde, weil er es attraktiver machte, auf die Autobahn zu kommen. Sie haben vorausgesehen, dass man dann an einem anderen Ort die Autobahn ausbauen muss. «Nein, nein, das müssen wir nicht, das ist alles so vorgesehen, das wird funktionieren», hiess es damals. Jetzt argumentiert LuzernPlus, der Rontalzubringer sei voll, es brauche eine neue Autobahnauffahrt, und dazu würde man gern zuerst durch die Stadt Luzern fahren, bevor man auf die Autobahn gelangt. Darum brauche es die Spange Nord. Die Spange Nord ist aber eigentlich überhaupt nicht für das Rontal vorgesehen. Es gibt ja auch kein Rotlicht an der Grenze zum Rontal, der Verkehr fliesst dort relativ gut hinein. Die SVP-Fraktion hat in ihrer Interpellation interessante Fragen gestellt, z. B. die Frage mit dem Durchgangsverkehr, der eben nur 8 % ausmacht, während Fahrten von ausserhalb der Stadt in die Stadt hinein, also z. B. Kriens–

Stadt oder Ebikon–Stadt, die ziemlich sicher nicht über die Spange Nord gehen werden, 50 % ausmachen. Auch andere Fragen in der Interpellation der SVP-Fraktion sind interessant, aber die Sprecher der SVP-Fraktion stützten sich jetzt eigentlich nur auf die Antwort mit dem komischen Flächenvergleich, bei welcher die Sprechende nicht ganz durchblickt, was diese überhaupt soll und wie sie zu interpretieren ist. Sie fordert die SVP-Fraktion auf, auch die anderen Antworten noch einmal anzuschauen und zu überlegen, ob diese eher die Glaubwürdigkeit des Regierungsrates unterstützen oder eben die Glaubwürdigkeit des Stadtrates.

Noch zur Aussage, dass es um ein Projekt aus den 70er-Jahren geht: Natürlich kann man ein Projekt aus den 70er-Jahren immer noch als ein gutes Projekt betrachten, natürlich ist es ein Wachstumsprojekt, denn der Automobilverkehr stieg damals stark und man wollte mehr Strassen bauen. Man hätte das damals auch machen können; dann wäre man heute einfach noch viel autodominiert und müsste in den nächsten Jahrzehnten einen noch viel stärkeren Rückbau angehen. Vielleicht wäre das Projekt visionär gewesen, vielleicht auch nicht, da kann man zu einem unterschiedlichen Schluss kommen. Wenn man aber das Projekt Nordtangente wieder aus der Schublade nehmen würde, das aus zwei Teilen besteht, wäre dieses durchaus interessanter als das heutige Projekt Spange Nord. Der interessantere Teil des Projekts Nordtangente wäre gewesen, dass die Probleme der Zürichstrasse und der Haldenstrasse mit einem Tunnel gelöst worden wären, der jetzt nicht mehr vorgesehen ist. Jetzt hat man die Spange Nord, die einfach ein komisches Überbleibsel des Nordtangenteprojekts ist, aber einen viel geringeren Nutzen hat. Darum wäre es vielleicht interessant, wenn die SVP-Fraktion wieder für das ursprüngliche Projekt eintreten würde, das verkehrsplanerisch mehr Sinn macht. Es würde natürlich auch mehr kosten als die 300 Mio. Franken, die man für die Spange Nord mindestens rechnen muss.

Die CVP-Fraktion und die FDP-Fraktion haben sich sehr unbestimmt geäußert. Wenn sie noch Zeit brauchen, um das Projekt näher anzuschauen und die Grundlagen besser zu studieren, damit sie dann zu einem besseren Schluss kommen, ist das für die Sprechende in Ordnung, die G/JG-Fraktion wird diese Geduld aufbringen. Aber es wäre dann doch gut, wenn sich diese Fraktionen in Zukunft einmal positionieren.

Jules Gut will als Raum- und Verkehrsplaner einen fachlichen Input zum Thema Mehrverkehr einbringen. Er hat jetzt mehrmals gehört, dass es sehr viel Mehrverkehr gibt und dass dieser Mehrverkehr unbedingt auf den Strassen abgewickelt werden muss. Wodurch entsteht denn der Mehrverkehr genau? Er entsteht durch das Wohnen auf der grünen Wiese im Einfamilienhaus mit einer Doppelgarage. Gemäss Bundesamt für Statistik beträgt der Freizeitverkehr 44 %. Rund die Hälfte aller Fahrzeuge auf unseren Strassen ist reiner Spassverkehr, ist nicht wirtschaftlich notwendiger Verkehr, ist nicht Pendlerverkehr, sondern reines Vergnügen. Das sind keine Phantasiezahlen, sondern das ist die heutige Realität. Der Sprechende fragt die Mitglieder des Grossen Stadtrates, besonders alle Quartierkräfte unter ihnen: Müssen die Städte, die eben bewusst nicht aufs Land zogen, ihre Quartiere, wo sie wohnen, dem überbordenden, hedonistischen Freizeitwahn der Bevölkerung opfern? Die GLP-Fraktion antwortet auf diese Frage mit einem klaren Nein; die Quartiere und die Schulhausplätze der Stadt gehören den Bewohnerinnen und Bewohnern.

Fabian Reinhard: Das Volk soll entscheiden, und zwar möglichst bald. Der Weg dorthin ist ganz einfach, denn es gibt dafür ein demokratisches Mittel, das Referendum. Der Sprechende fordert die

Gegner der Spange Nord auf, das Referendum gegen den Planungskredit zu ergreifen. Die SP hat eine städtische Initiative angekündigt – der Sprechende entschuldigt sich bei der G/JG-Fraktion und der GLP-Fraktion, dass er sie schon mit der SP ins gleiche Boot setzte; die Initiative geht offenbar nur von der SP aus. Nico van der Heiden hat vorhin direkt gezeigt, dass es politische Themenbewirtschaftung ist, und hat sich bei den bürgerlichen Parteien bedankt. Das findet der Sprechende äusserst zynisch. Es waren die Kantonsräte der bürgerlichen Parteien, es waren ihre städtischen Kantonsräte, die sich im Kantonsrat dafür einsetzten, dass in den Beschlusstext aufgenommen wurde, Alternativen seien zu prüfen, sogar die Alternative, komplett auf die Spange Nord zu verzichten. Politische Entscheide sollen gefällt werden, politische Volksentscheide sollen aber auch umgesetzt werden. Das ist ganz zentral. Wenn das Volk etwas sagt, muss man es nachher auch umsetzen können. Wenn in der Stadt jetzt eine solche «Konsultativabstimmung» durchgeführt werden soll – mehr als eine Konsultativabstimmung wird es nicht sein können –, wird man sie nicht umsetzen können. Es ergäbe sich dann die komische Situation, dass die städtische Stimmbevölkerung etwas entscheidet, was nachher gar nicht richtig umgesetzt werden kann. Das ist für die Demokratie gar nicht gut. Volksentscheide sollen auf der richtigen Staatsebene gefällt werden. Das ist nicht einfach ein theoretisches Argument, sondern es geht um die praktischen Auswirkungen. Wenn Volksentscheide gefällt sind, soll man sie auch umsetzen können. Nur das ist ehrlich, und das ist es, was die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger völlig zu Recht erwarten.

Simon Roth lebt selber am Schlossberg und wohnt unmittelbar an der Strasse. Er weiss nicht, wie viele Kantonsräte, die dem Planungskredit zugestimmt haben, an einer ähnlich verkehrsbelasteten Strasse wohnen. Er nimmt auch an, dass Albert Schwarzenbach an einer weniger belasteten Strasse wohnt. Albert Schwarzenbach hat das Unverständnis geschildert, das in verschiedenen Gremien der Stadt Luzern gegenüber herrscht; er hat quasi auch argumentiert, die Stadt müsste doch jetzt die Spange Nord zulassen, damit sie dann irgendwann ein Theater bauen kann. Der Sprechende ist nicht bereit, für einige Sympathiepunkte beim Gewerbeverband ein Quartier zu opfern. Das ist nicht die Aufgabe des Grossen Stadtrates. Dieses Tauschgeschäft würde einem, der selber davon betroffen ist, nicht einmal im Traum in den Sinn kommen. Vom Stadtrat zu verlangen, er solle eine stadtverträgliche Lösung finden, ist absurd; der Sprechende wohnt dort oben, er kennt die Situation. Die Ziele, welche der Nordzubringer hat, lassen sich nicht stadtverträglich umsetzen. Die Forderung, die man an den Stadtrat stellt, ist gar nicht erfüllbar. Die einzige Aufgabe, die der Stadtrat haben kann, ist, die Spange Nord zu verhindern. Das ist sein Auftrag, alles andere wäre aus Sicht des Sprechenden ein Versagen der Stadtregierung, welche die Interessen der Stadtbevölkerung zu wahren hat.

Zu Fabian Reinhard bemerkt der Sprechende, dass es eine Volksabstimmung zur Spange Nord geben wird, wenn sie realisiert werden soll: Am Schluss wird ein obligatorisches Referendum stattfinden. Die Frage ist einfach, ob es auch eine Möglichkeit gibt, dass die restliche Kantonsbevölkerung, bevor sie darüber entscheidet, weiss, welche Haltung die Stadtbevölkerung hat. Die Initiative ist genau eine solche Möglichkeit, dass die Stadtbevölkerung eigenständig ihre Position zu diesem Projekt festlegt, damit die Kantonsbevölkerung danach im Wissen, wie die Stadtbevölkerung dazu steht, ihren Entscheid fällen kann. Zu den Vorwürfen, die Fabian Reinhard der SP/JUSO-Fraktion machte – Zynismus, Unehrlichkeit, mangelndes Demokratieverständnis –, will der Sprechende keinen Kommentar geben.

Nico van der Heiden kann ein Stück weit verstehen, wieso Fabian Reinhard wegen der angekündigten Initiative so schäumt: Sie wird nämlich die beiden Parteien, die sich jetzt hier drin nicht so klar geäußert haben, dazu zwingen, Stellung zu beziehen. So ist es eben in einer Demokratie: Bei einer Volksinitiative können die Parteien nur die Ja- oder die Neinparole fassen. Der Sprechende persönlich freut sich ganz unzynisch auf die Auseinandersetzung, die dann stattfinden wird. Wie Albert Schwarzenbach scheint auch dem Sprechenden das Verhältnis mit dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden ein bisschen schwieriger zu sein als vielleicht noch vor ein paar Jahren, wenn er auch nicht gleich sagen würde, es sei «zerrüttet». Er möchte wissen, was für ein Bild die Exekutive diesbezüglich hat. Er hatte, als er die Kantonsratsdebatte verfolgte, den Eindruck, es gehe doch auch darum, der Stadt wieder einmal den Tarif durchzugeben und zu zeigen, wer eigentlich das Sagen hat. Auch wenn man jetzt selbstverständlich ganz ergebnisoffen verschiedene Varianten plant, sagt doch der Kanton, wo es verkehrspolitisch durchgeht, und die linksgrüne oder ökologisch denkende Stadt muss eben wieder einmal ein bisschen zurechtgewiesen werden. Da findet der Sprechende es sehr schwierig, wenn die Gegenseite sagt, man solle einen Schritt aufeinander zugehen. Es braucht von beiden Seiten einen Schritt aufeinander zu. Die Rontalgemeinden fordern vehement, die Stadt solle die Spange Nord unterstützen, sie solle diese vierspurige Strasse bauen, und gleichzeitig setzt sich die Gemeinde Ebikon zu Recht stark dafür ein, ihre vierspurige Strasse auf zwei Spuren zu reduzieren, damit es wieder lebenswerter wird. Das geht irgendwie nicht auf, damit hat der Sprechende grosse Mühe. Die anderen sollen für mich Strassen bauen, aber ich will in meiner Gemeinde das Gleiche nicht zulassen: Das ist eine schwierige Haltung und auch keine einfache Basis für eine gute Auseinandersetzung mit den umliegenden Gemeinden.

Judith Wyrsch bemerkt zu Fabian Reinhard, dass sie seine belehrenden Worte, wie man richtig Politik macht, selbstverständlich entgegennimmt und auch sehr ernst nimmt. Aber jetzt liegt dieses Traktandum heute eben auf dem Tisch, und es steht auch den Politikerinnen und Politikern hier drin, die eine andere Meinung vertreten, zu, diese zu äussern, in der Form, wie es eben jetzt möglich ist.

Auch **Cyrill Studer Korevaar** möchte auf das Votum von Fabian Reinhard eine Replik geben. Politik hat auch mit Minderheiten zu tun, dass man Minderheiten anhört. Die Quartiervereine z. B. entwickeln ihre Meinungen, sie bringen ihre Meinungen ein. Oftmals können sie nicht selber entscheiden, sondern der Grosse Stadtrat oder auch die Stadtregierung entscheidet über ihre Anliegen. Trotzdem ist das kein Grund, die Quartiervereine abzuschaffen. Wenn jetzt diese Initiative zustande kommt und darüber abgestimmt wird, erwartet der Sprechende einen Ja-Stimmenanteil von mindestens 60 %. Dann könnte man wahrscheinlich von bürgerlicher Seite her noch sagen, es sei trotzdem eine Kantonsangelegenheit und die kantonale Abstimmung sei ausschlaggebend. Was passiert aber, wenn der Anteil der Ja-Stimmen 70 % oder 80 % beträgt? Sagen dann die bürgerlichen Stadtparteien immer noch, es sei staatspolitisch nun einmal so, dass diese Minderheit im Kanton nichts gilt, es gehe um 300 Mio. Franken, über welche der Gesamtkanton diskutieren und entscheiden müsse? Wo ist für die bürgerlichen Stadtparteien die Schmerzgrenze, bei welcher sie von ihrer jetzigen Haltung abrücken und nicht mehr an der Spange Nord festhalten, weil sie ein so

deutliches Votum einer Minderheit im Kanton, aber einer sehr grossen Mehrheit in der grössten Gemeinde dieses Kantons nicht einfach übergehen können?

Reto Kessler dankt Cyrill Studer Korevaar für diesen Steilpass: Die bürgerliche Minderheit in diesem Rat muss man eben auch anhören. Zu Nico van der Heiden bemerkt er, dass er persönlich sich nie von irgendjemandem zwingen lässt, wie er sich und wann er sich entscheidet. Da kann Nico van der Heiden noch lange sagen, die anderen Parteien, die sich jetzt noch nicht so klar geäussert hätten, könne man dann zwingen, Stellung zu nehmen. Die FDP-Fraktion wird dann Stellung nehmen, wenn der Zeitpunkt reif ist. Für den Sprechenden sind im Moment einfach zu wenig Fakten vorhanden, um eine Auslegeordnung machen und seriös und offen entscheiden zu können, ob die Spange Nord ein gutes Projekt ist oder nicht. Solange die Voraussetzungen für einen Entscheid nicht vorhanden sind, wird sich der Sprechende zu nichts zwingen lassen.

Der Sprechende fragt Jules Gut, wie man Spassverkehr misst. Wenn jemand mit dem Auto ins Shoppingcenter fährt, weil er vier oder fünf Einkaufstaschen heimbringen muss, ist das dann Spassverkehr? Oder wenn jemand am Morgen mit dem Auto zur Arbeit fährt, obwohl er durchaus auch den ÖV benutzen könnte, aber er hat am Abend irgendwo einen Termin und möchte direkt vom Geschäft dorthin fahren, um den Weg kurz zu halten: Ist das dann auch Spassverkehr? Der Sprechende denkt, die Mitglieder des Grossen Stadtrates müssten sich wieder beruhigen und darum bemühen, fair miteinander umzugehen und auch andere Meinungen anzuhören. Er hat es schon in seinem früheren Votum gesagt: Sie müssen miteinander darauf hinarbeiten, dass am Schluss etwas Gescheites daraus wird.

Korintha Bärtsch will an das Votum von Reto Kessler anknüpfen. Sie möchte die bürgerlichen Sprecher auch ein bisschen in Schutz nehmen: Natürlich hätten sich die ökologisch denkenden Parteien bei der Kantonsratsdebatte grössere Schritte gewünscht, wie man das Projekt aufnimmt und neu beurteilt. Aber vielleicht war es einfach das Machbare, was jetzt entschieden wurde: Die Projektierung wurde zwar beschlossen, aber man hat doch gemerkt, dass es Bedenken gibt, man will diesen Bedenken Rechnung tragen und prüfen, ob das Projekt wirklich sinnvoll ist. Natürlich ist es bedauerlich, dass es dafür 7 Mio. Franken und eine lange Zeitspanne braucht, bis man dann vielleicht trotzdem zum Schluss kommt, dass es doch keine so gute Idee ist und andere Lösungen gesucht werden müssen. Die Sprechende glaubt, dass auch die bürgerlichen Stadtkräfte das im Kantonsrat in die Wege zu leiten versuchten. Die Parteien müssen aufeinander zugehen und miteinander diskutieren, mit dem Ziel, im Rahmen der Verkehrspolitik eine wirklich gute Lösung zu finden, statt sich gegenseitig mit Schlamm zu bewerfen. Die Sprechende betont es mit Nachdruck: Das Einzige, was in diesem Dilemma im Moment weiterhilft, ist, miteinander zu diskutieren, ob das das richtige Projekt ist. Die meisten haben sich positioniert, die CVP-Fraktion und die FDP-Fraktion haben gesagt, sie seien immer noch offen, und genau darum braucht es eine Diskussion, was der richtige Weg für die Zukunft ist. Wenn jetzt eben Geduld verlangt wird, dann muss man diese Geduld haben. Die Sprechende ist überzeugt, dass man auf diese Art schliesslich in eine bessere Richtung kommt, als wenn man einander weiterhin bekriegt.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula will nicht auf den Inhalt der Antworten eingehen, die der Stadtrat schriftlich geliefert hat. Sie sind zum Teil sehr lang, aber in der ersten Interpellation

wurden ja auch 21 Fragen gestellt, und zudem ist eine gute sachliche Basis für eine Verkehrsdiskussion immer wertvoll. Der Stadtrat hatte so Gelegenheit, seine Argumente darzulegen, und das ist auch ein Beitrag zur Diskussion und zum Dialog. Der Sprechende weist noch darauf hin, dass alle relevanten Dokumente auf der Website der Stadt Luzern unter der Suchabfrage «Spange Nord» abrufbar sind. Dort sind auch die früheren Stellungnahmen des Stadtrates aufgeführt. Was Reto Kessler sagte, dass das Projekt immer in den entsprechenden Dokumenten aufgeführt worden und so verankert sei, ist richtig. Es war im Agglomerationsprogramm, in der Mobilitätsstrategie, im GVK, in der Gesamtplanung. Im Jahr 2000 hat die Stadtregierung zusammen mit dem Kanton in einem «Letter of Understanding», wie es damals bezeichnet wurde, eine Absichtserklärung abgegeben, dass sie den Bypass mit einem Spangensystem als Möglichkeit sehe. Das war vor 18 Jahren. Seither hat sich das eine oder andere verändert. Man wusste damals natürlich nicht konkret, wie dieses Projekt aussehen könnte. Seit 2012 hat der Stadtrat immer sehr kritisch zur Spange Nord Stellung genommen und immer verlangt, sie müsse stadtverträglich sein. Alle Gemeinden im Kanton Luzern würden, wenn sie sich mit einem Strassenprojekt auf ihrem Gebiet auseinandersetzen müssen, fordern, dass es siedlungsverträglich oder mindestens möglichst siedlungsverträglich ist. Das hat auch der Stadtrat immer ganz klar gefordert. Der Sprechende weist deshalb die Kritik vonseiten der SVP-Fraktion zurück, der Stadtrat habe einen radikalen Richtungswechsel um 180 Grad vollzogen. Das ist nicht so. Der Stadtrat hat seine Haltung akzentuiert. Es ist eine Frage der politischen Verantwortlichkeit, zu einem Projekt, das den Zweck, den es erfüllen sollte, nicht mehr erfüllt, das ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist, das für eine städtische Bevölkerung nicht zumutbar ist, auch irgendeinmal Nein zu sagen. Der Stadtrat hat seine Haltung offen und transparent dargelegt. Es wäre falsch, einfach um ein gutes Einvernehmen aufrechterhalten zu können, vorzugeben, man sei immer noch für dieses Projekt. Jetzt ist die Haltung des Stadtrates auf dem Tisch. Sie wurde im letzten Winter vor allem noch durch drei Faktoren akzentuiert: Einerseits dadurch, dass der Bund den Ausbau Nord, den Bypass, vorgezogen hat, der Bund will dieses Projekt durchziehen. Der Stadtrat geht davon aus, dass der Bund das Projekt Bypass auch realisiert, wenn die Spange Nord nicht umgesetzt wird. Sicher ist das natürlich nicht, aber der Stadtrat schätzt das so ein, er muss seine Politik ja auch einschätzen. Ein zweiter Punkt ist, dass die Stadt über klare zusätzliche Verkehrsdaten verfügt. Es wurde mehrfach auf das Bevölkerungswachstum hingewiesen; die Bevölkerung nehme zu und die Anzahl der Beschäftigten in der Stadt Luzern steige. Das ist richtig, das war aber auch in den letzten zehn Jahren so. In den letzten zehn Jahren entstanden in der Stadt Luzern zwischen 7'000 und 10'000 zusätzliche Arbeitsplätze, notabene Arbeitsplätze für viele Leute auch aus der Agglomeration und aus den umliegenden Kantonen. Es entstanden rund 10'000 zusätzliche Wohnplätze, und zwar nicht nur in den Neubaugebieten, sondern das Einwohnerinnen- und Einwohnerwachstum gerade in der Kernstadt war überdurchschnittlich. In der gleichen Zeit reduzierte sich der Autoverkehr auf der Seebrücke um 7 %, an den Stadträndern blieb er etwa gleich. Das bedeutet doch nichts anderes, als dass die Erreichbarkeit der Stadt sichergestellt ist. Es ist dem Sprechenden auch nicht bekannt, dass die Stadt wegen ihrer Verkehrspolitik wirtschaftlich am Abgrund stände. Die Realität ist anders. Realität ist, dass auf der Seebrücke rund 36'000 Durchfahrten stattfinden. Der Kanton geht in seiner Modellrechnung, die er der Spange Nord zugrunde legt, davon aus, dass es wieder 43'000 Durchfahrten sein werden, wie man es in den 80er-Jahren fast hatte: Damals lag die Zahl der Durchfahrten etwas über 42'000, seither ging sie leicht zurück. Der Kanton nimmt also an, dass die Zahl der

Durchfahrten auf 43'000 steigt, und mit der Spange Nord käme man auf 30'000 herunter. Die Realität ist einfach eine andere. Dieser Realität muss doch der Stadtrat als politisch verantwortliche Behörde in die Augen schauen und sie entsprechend werten. Der dritte Faktor ist, dass der Kanton in der Antwort auf die Interpellation von Daniel Wettstein und Mitunterzeichner skizzierte, was seiner Ansicht nach optimiert werden könnte. Der Kanton sagte ganz klar, dass er zusätzliche bauliche Elemente wie Eindeckungen oder Tunnels als nicht zielführend und als zu teuer betrachte. Der Stadtrat weist in seiner Antwort auf die Interpellation 199 auf diese Aussage vonseiten des Kantons hin. Diese drei Faktoren haben mit dazu beigetragen, dass der Stadtrat im Märzseminar, bei welchem er einen ganzen Tag über die Zukunft der Mobilität diskutierte, entschied, Nein zum Projekt Spange Nord zu sagen, weil es nicht sinnvoll und für die städtische Bevölkerung nicht zumutbar ist. Das ist die Entwicklung, die sich in den letzten Monaten abspielte.

Der Sprechende möchte noch auf ein paar Äusserungen aus den vorangegangenen Voten eingehen, jedoch nicht auf alle. Ein paar Themen will er explizit nicht aufnehmen, wie z. B. Metro, Spassverkehr, die demokratische Dimension. Als er die Debatte im Kantonsrat mitverfolgte, nahm er auch wahr, dass das Klima eher rau war, wie es Albert Schwarzenbach formulierte. Zum Teil fielen harsche Worte, z. B., die Quartiervereine und der Stadtrat seien Extremisten. Das ist aber auch der Hitze des politischen Gefechts geschuldet. Zerrüttet ist das Verhältnis zum Kanton und zu den Agglomerationsgemeinden nicht, aber es ist angespannt, und das macht dem Stadtrat natürlich Sorgen. Die Stadt steht jedoch mit dem Kanton und mit den Agglomerationsgemeinden in einem sehr intensiven Austausch, es ist überhaupt nicht so, dass man nicht mehr miteinander sprechen würde. In der Debatte wurde der Stadt vorgeworfen, sie betreibe eine Abschottungspolitik, sie sei egoistisch, sie stelle die Ampeln an der Stadtgrenze auf Rot. Das ist nicht die Realität. Die Mobilität, welche der Stadtrat in der Stadt sichern und zur Verfügung stellen will, dient notabene auch der ganzen Bevölkerung der Agglomeration und der umliegenden Kantone. Der Bahnhof in der Stadt Luzern muss für den Fernverkehr erreichbar bleiben. Es gibt sehr viele Bildungsangebote, Kulturangebote, Einkaufsangebote in der Stadt. Die Stadt weist etwa ebenso viele Arbeitsplätze wie Einwohnerinnen und Einwohner auf, und bekanntlich arbeiten nicht alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt auch hier. Die Stadt sichert die Erreichbarkeit dieser Arbeitsplätze, und das selbstverständlich nicht nur für die städtische Bevölkerung. Der Sprechende weiss nicht, ob eine andere Gemeinde im Kanton mehr Verkehr auf ihrem Gemeindegebiet hat, der nicht von der eigenen Bevölkerung ausgeht. In der Stadt haben immerhin 44 % der Haushalte kein Auto. Die Stadt unternimmt sehr viel im Bereich Mobilität. Sie arbeitet dabei auch sehr intensiv mit den anderen Gemeinden zusammen. Die Realisierung der Busspur auf der Pilatusstrasse ist nicht primär nur für die städtische Bevölkerung, sondern sie ist für die Krienserinnen und Krienser ebenso wichtig, damit sie gut ins Zentrum gelangen. Es sind jährlich 10 Mio. Passagiere, welche die Linie 1 benutzen. Der Vorwurf der Abschottung ist auch faktisch falsch: Im Moment gibt es nur eine Dosierstelle auf einer Zufahrtsachse, nämlich beim Dietschiberg. Die Busförderungsmassnahme auf der Kantonsstrasse in Ebikon wurde vom Kanton umgesetzt. Das Prinzip des GVK lautet, die städtische Bevölkerung in den Quartieren zurückzuhalten, die Zufahrt auf die Hauptachse zu dosieren, damit die Hauptachse frei bleibt und der Verkehr dort fliessen kann. So sollen Staus verringert und die Mobilität sichergestellt werden. Das GVK wurde vom Grossen Stadtrat unterstützt; die Stadt ist daran, es umzusetzen. Es ist nicht ein Konzept, bei welchem die Stadt egoistisch nur auf ihren Verkehr

schauen würde, im Gegenteil: Die Stadt verlangt sogar, dass die Quartierbevölkerung einen Moment wartet, bis auf der Hauptachse wieder genug Kapazität zur Verfügung steht. Die Hauptachsen führen ja aus der Stadt hinaus oder in die Stadt hinein. In diesem Sinn kann der Stadtrat den Vorwurf der Abschottung oder des städtischen Egoismus nicht akzeptieren.

Roger Sonderegger sagte, man müsse dem Projekt eine zweite Chance geben. Das hält der Sprechende für nicht zutreffend. Wenn schon, wäre es jetzt etwa die vierte Chance. Der Stadtrat hat bereits 2012 Stellung genommen, ebenso 2014. Der Kanton hat das Projekt dann überarbeitet, 2017 hat der Stadtrat wieder Stellung genommen, der Kanton hat das optimierte Projekt noch einmal überarbeitet und geprüft, ob die Gelingensbedingungen und die Anforderungen, die der Stadtrat an das Projekt formulierte, erfüllt werden können. Im letzten Sommer kam der Kanton zum Schluss, dass das nicht möglich ist, auch wenn er die Anliegen der Stadt ernst nimmt. Vielleicht lässt sich mit einem Wettbewerb zur Fluhmühlebrücke noch etwas herausholen, aber die Diskrepanz zwischen dem, was der Stadtrat als siedlungsverträglich beurteilt, und dem, was der Kanton nach allen Diskussionen, die bis jetzt geführt wurden, zu machen bereit ist, ist einfach noch viel zu gross. Peter With hat geäußert, es sei falsch zu erwarten, dass man auf politischer Ebene auf das Projekt verzichtet. Der Stadtrat hat natürlich diese Erwartung. Deshalb hat er das auch in der Antwort noch vor der Kantonsratsdebatte geschrieben. Der Stadtrat erwartet, dass auf politischer Ebene auf die Realisierung der Spange Nord verzichtet wird. Er will ja nicht auf den rechtlichen Weg gehen, sondern im politischen Dialog bleiben, er will politische Lösungen und nicht irgendwelche rechtlichen Lösungen. Das steht hinter diesem Satz, und das ist nach Ansicht des Sprechenden grundsätzlich nicht zu kritisieren. Der Stadtrat wird selbstverständlich im Dialog mit dem Kanton bleiben, es kommt überhaupt nicht zu einer Gesprächsverweigerung, sondern der Stadtrat hat einfach eine klare Haltung zu diesem Projekt. Aber die Verkehrspolitik besteht nicht nur aus diesem Projekt, die Verkehrspolitik ist sehr breit, sie ist eng verknüpft mit den Anliegen der Agglomerationsgemeinden, welche in den entsprechenden Gefässen gemeinsam bearbeitet werden. In der K5-Gruppe wird intensiv diskutiert. Es ist interessant zu sehen, dass die Mobilitätsstrategien der Rontaler Gemeinden und auch von Kriens genau die Elemente enthalten, mit welchen auch die Stadt arbeitet, um die Verkehrsbedürfnisse gut sicherzustellen und zu bewältigen: Flächeneffizienz, Umwelteffizienz, durchgehende gute Verbindungen für Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger, auch Dosierungen. All das wenden auch die Agglomerationsgemeinden an, oder sie denken es zumindest an. Diesbezüglich steht die Stadt mit den Agglomerationsgemeinden in einem sehr guten fachlichen Austausch, und selbstverständlich wird sie auch einen guten Austausch mit dem Kanton aufrechterhalten. Der Stadtrat hat den Kanton von der ersten Stellungnahme an immer dazu aufgefordert, die Bevölkerung, die Betroffenen vor Ort, miteinzubeziehen. Es ist ja nicht ein Projekt der Stadt, also wollte auch nicht der Stadtrat auf die Bevölkerung zugehen, um es zu vertreten. Der Stadtrat hat den Einbezug der Bevölkerung immer eingefordert, aber der Kanton hat diesbezüglich bisher nichts unternommen. Jetzt wurde dieser Einbezug auch mit einem Zusatzantrag im Kantonsrat gefordert.

Ein letzter Punkt: Die Stadt hat die fachlichen Unterlagen sehr gut analysiert. Es ist klar, dass sich bei einer Realisierung der Spange Nord sofort die nächsten Engpässe zeigen würden: Die Zürichstrasse käme an den Anschlag, ebenso der Luzernerhof als ein leistungsbestimmender Knoten, auf der Haldenstrasse und der Bernstrasse würde es nicht besser, die Hünenbergstrasse würde zusätzlichen Verkehr erhalten, wenn ein Teil der Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Südteil

von Ebikon auf diesem Weg auf die Autobahn fahren würde. Ebikon wird wahrscheinlich auch mehr Verkehr ernten. Auch wenn die Spange Nord in einem Tunnel daherkäme, wären die nächsten Engpässe schon quasi vorgespurt. Deshalb erwartet der Stadtrat, dass auf die Spange Nord verzichtet wird, aber er wird selbstverständlich weiterhin in einem intensiven Dialog mit dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden an den Verkehrslösungen weiterarbeiten.

Die Interpellation 173 ist somit erledigt.

**6 Interpellation 176, Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 29. Januar 2018:
Wie weiter mit der Spange Nord?**

Die Diskussion wurde bei Traktandum 5 geführt.

Die Interpellation 176 ist erledigt.

**7 Interpellation 199, Marcel Lingg und Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion vom 23. April 2018:
Den Kanton vor den Kopf gestossen!**

Die Diskussion wurde bei Traktandum 5 geführt.

Die Interpellation 199 ist erledigt.

**8 Postulat 143, Marco Müller und Irina Studhalter namens der G/JG-Fraktion vom 6. November 2017:
Strasse als Lebensraum für alle: Schaffung von Begegnungszonen in den Quartieren**

Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.

Die Traktanden 8 und 9 werden gleichzeitig behandelt.

Marco Müller: Die G/JG-Fraktion hält an der vollständigen Überweisung des Postulats fest. Begegnungszonen sind in der Schweiz seit 2002 möglich, sie dürfen auf Nebenstrassen, in Wohn- oder Geschäftsbereichen eingerichtet werden. In diesen Zonen geniesst der Fussverkehr gegen-

über dem fahrenden Verkehr Vortritt. Dadurch kann die Wohnqualität in den Quartieren erhöht werden. Begegnungszonen machen die Schulwege sicherer; in Geschäftszonen führen sie dazu, dass sich die Verweildauer der Passantinnen und Passanten erhöht. Das alles ist möglich, weil in der Begegnungszone Tempo 20 gilt und die Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse überall queren dürfen, sofern sie die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. In der Stadt Luzern gibt es bereits verschiedene Begegnungszonen: auf der Bahnhofstrasse, der Dorfstrasse, der Steinenstrasse, dem Wesemlinring oder neuerdings auch in der Kleinstadt. In der Vergangenheit wurden mit parlamentarischen Vorstössen immer wieder weitere Begegnungszonen verlangt, die aktuellsten im Hirschmattquartier oder auf der Trüllhof- und Luegetenstrasse. In den Quartieren gibt es weitere Nebenstrassen, die das Potenzial für eine Begegnungszone hätten, so etwa im Bereich des linken Seeufers. Wenn man sich vorstellt, dass das Inseli dereinst carfrei sein wird, wäre dieser Ort aus Sicht der Stadtentwicklung prädestiniert für eine Begegnungszone.

Das Postulat 152, das die Übernahme des «Berner Modells» und eine Adaption auf die Luzerner Verhältnisse verlangt, wird vom Stadtrat entgegengenommen. Das «Berner Modell» bedeutet, dass Begegnungszonen nur eingerichtet werden, wenn die Anwohnerinnen und Anwohner es wünschen. Auch für die G/JG-Fraktion ist absolut unbestritten, dass es bei der Schaffung von solchen Begegnungszonen einen starken Einbezug des Quartiers und der Leute braucht, die dort wohnen und arbeiten. Warum bevorzugt die G/JG-Fraktion aber das Postulat 143, das eine systematische Beurteilung von möglichen Nebenstrassen in den Quartieren verlangt? Es gibt zwei Gründe, weshalb ihr das Postulat 143 als die bessere Variante erscheint:

1. Es ist zielführender, wenn man eine Auslegeordnung vornimmt und die Schaffung von neuen Begegnungszonen ganzheitlich betrachtet. In der Vergangenheit kam es hier im Rat immer wieder zu Diskussionen über einzelne Strassenabschnitte. Jedes Mal fiel das Votum, immer würden einzelne Strassen, da eine und dort eine, für eine Begegnungszone vorgeschlagen, man solle doch diese Frage einmal gesamtheitlich betrachten. Genau das will die G/JG-Fraktion mit ihrem Postulat bewirken: eine gesamtheitliche Auslegeordnung, von welcher ausgehend man das ganze Stadtgebiet anschauen könnte.
2. Nach Ansicht der G/JG-Fraktion sind solche Begegnungszonen ein tolles Instrument. Der Sprechende betont es noch einmal: Sie führen zu einer höheren Lebensqualität in den betreffenden Quartieren, der Schulweg wird sicherer, und wenn es im Quartier Gewerbe hat, führt die Begegnungszone zu einer höheren Verweildauer.

Deshalb wünscht sich die G/JG-Fraktion vom Stadtrat, dass er proaktiv schaut, wo auf den Nebenstrassen auf Stadtgebiet ein Potenzial vorhanden ist. Der Stadtrat soll diesbezüglich eine aktivere Rolle einnehmen.

Abschliessend weist der Sprechende noch auf Folgendes hin: In der Antwort auf das Postulat zum «Berner Modell» schreibt der Stadtrat, die Ressourcen in der Mobilitätsplanung seien begrenzt und deshalb habe die Umsetzung von neuen Begegnungszonen nicht höchste Priorität. Das findet der Sprechende sehr bedauerlich. Muss er sich das konkret so vorstellen: Wenn sich Bewohnerinnen und Bewohner aus einem Quartier an die Stadt wenden und Interesse bekunden, dass ihre Strasse zu einer Begegnungszone wird, dann zieht sich der Prüfprozess, der ja nicht ganz einfach ist, über Jahre hinweg in die Länge, weil die Stadt nicht genug Ressourcen hat? Das stünde dann doch im Widerspruch zur Haltung des Stadtrates, der eigentlich die Einrichtung von zusätzlichen Begegnungszonen begrüsst. Der Sprechende kann sich die Bemerkung nicht verkneifen: Dass in einer

Stadt, in welcher der Stadtrat immer wieder betont, die Quartiere seien sehr wichtig und der Lebensraum dort müsse gestärkt werden, in welcher zudem der Verkehr gemäss Befragung der Bevölkerung das Problem Nummer 1 ist, nicht genug Ressourcen für die Mobilitätsplanung vorhanden sind, findet der Sprechende nicht ideal. Die G/JG-Fraktion hält darum an der vollständigen Überweisung des Postulats 143 fest. Falls dies keine Mehrheit findet, stimmt die Fraktion dem Postulat 152 zu.

Roger Sonderegger findet im Gegensatz zu seinem Vorredner Marco Müller die Haltung der Stadtregierung nachvollziehbar und ehrlich. Sie sagt nämlich, dass die Ressourcen begrenzt sind. Das sind sie immer, und deshalb muss die Stadt sie klug einsetzen. Es ist ähnlich wie bei der Parkplatzdiskussion vorhin: Es geht gar nicht darum, ob man Begegnungszonen etwas Gutes findet oder nicht, sondern es geht darum, wie die Stadt ihre begrenzten Ressourcen – und diese sind immer begrenzt – einsetzt. Der Stadtrat will sie eben effizient einsetzen, und das will auch die CVP-Fraktion. Deshalb stellt sie den **Antrag, das Postulat 143 jetzt eben vollständig abzulehnen**, und unterstützt die ähnlich gelagerte Forderung der GLP-Fraktion im Postulat zum «Berner Modell». Die CVP-Fraktion ist überzeugt, dass Begegnungszonen ein gut geeignetes Instrument sind, um den Verkehr in den innenstädtischen Situationen zu organisieren, wenn auch nicht überall. Die einzige Ausnahme zu den guten Erfahrungen, die es in der Stadt gibt, ist die Bahnhofstrasse, alle anderen Begegnungszonen in der Stadt funktionieren gut. Die Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse funktioniert aus dem Grund nicht gut, weil sie schlecht gestaltet ist. Das wird ja bald geändert. Die Bilanz mit den Begegnungszonen, welche die Stadt heute hat, ist also positiv. Das Beispiel der Kleinstadt zeigt auch, dass das Parlament durchaus gewillt ist, Einfluss zu nehmen. Da gibt es vielleicht auch noch mehr Spielraum. Das Anliegen der beiden Vorstösse kann die CVP-Fraktion nachvollziehen. Sie geht davon aus, dass genug Initiativen aus Quartieren kommen werden, wo es Strassen gibt, die sich für eine Begegnungszone eignen. Die Fraktion möchte aber keine flächendeckende Analyse; das wäre zu teuer und ist ineffizient. Wahrscheinlich würde es sogar noch zu unnötigen Wartezeiten führen, denn der Stadtrat müsste ja dann immer zuerst noch die Analyse abwarten, bevor er eine Begegnungszone einführen könnte. Mit dem «Berner Modell» geht das schnell und unkompliziert. Deshalb bevorzugt die CVP-Fraktion diesen Weg. Sie lehnt wie gesagt das Postulat 143 vollständig ab und wird das Postulat 152 unterstützen.

Mario Willimann: Die SVP-Fraktion hat Mühe damit, wenn man Strassen zu Begegnungszonen umfunktionieren will. Sie ist der Meinung, dass auf Strassen nicht gespielt werden soll, vor allem dort nicht, wo es viel Verkehr hat, wie z. B. im von den Postulanten erwähnten Inselgebiet. Genau dort hat man mit der Ufeschötti, der Kantonsschule und den Sportanlagen bis hinten zur Tribschenthalbinsel rund ums Richard Wagner Museum wirklich genug Begegnungszonen. Dazu kommt dann noch der ganze Carparkplatz, der jetzt auch noch zur Begegnungszone wird. Im gleichen Inselgebiet sind aber auch sehr viele Unternehmen angesiedelt, denen das Leben mit Tempo 30 schon genug schwer gemacht wird. Die SVP-Fraktion staunt immer wieder, was für neue Forderungen da auftauchen. Am liebsten hätte man wohl gar keinen Verkehr mehr in der Stadt Luzern. Aber gehört nicht genau dieser Verkehr zu einer Stadt, die letztlich auch davon lebt, dass die Leute in die Stadt kommen? Wenn es keinen Verkehr mehr gäbe, wäre es vielleicht auch keine richtige Stadt mehr. Der Sprechende räumt ein, dass es Orte gibt, wo Begegnungszonen Sinn machen. Das ist aber

auf die Altstadt beschränkt. Dort und in all den schönen Parks in unserer Stadt soll man sich verweilen können, aber sicher nicht auf der Strasse. Die Stadt hat letztlich nichts davon, wenn sich die Leute auf der Strasse aufhalten und den Verkehr blockieren. Den Vergleich mit Bern findet der Sprechende lustig. Wer Bern kennt – und das ist beim Sprechenden der Fall –, weiss, dass in Bern vor allem die Aussenquartiere doch ein bisschen grösser sind als in der Stadt Luzern. Die SVP-Fraktion ist froh, dass die Realisierung von Begegnungszonen nach Bundesrecht geregelt ist, denn sie erachtet den Gusto des Stadtrates, den Strassenraum als Lebensraum zu fördern, als bedenklich. Es ist eigentlich ein Armutszeugnis, wenn sich die Stadt damit brüstet, dass sie den Verkehr in den letzten Jahren reduzieren konnte, denn das geht zulasten des Gewerbes in der Stadt. Aufgrund der Verkehrsüberlastung, die man mit solchen Massnahmen veranstaltet, will niemand mehr in die Stadt kommen. Die SVP-Fraktion ist auf die weitere Entwicklung gespannt. Sollte nämlich in den nächsten Jahren der Tourismus einmal ausbleiben, der ja von gewissen Parteien auch bekämpft wird, werden viele der Ladenbesitzer in der Stadt Luzern auf der Strasse oder eben in diesen Begegnungszonen hocken. So viel zum Postulat 143.

Im Postulat 152 heisst es: «Für Familien mit Kindern ist das Leben in der Stadt nicht immer einfach.» Es ist auch auf dem Land nicht immer einfach! Der Sprechende will jetzt nicht böse sein und Jules Gut auffordern, er solle doch aufs Land wohnen gehen. Nein, er bittet Jules Gut, in der Stadt zu bleiben. Der Sprechende ist überzeugt, dass die Kinder von Jules Gut so clever sind wie ihr Vater, und der ist tatsächlich clever. Deshalb werden sie auch rund ums Haus Freiräume zum Spielen finden. Wenn Jules Gut auf der Strasse sein Velo putzen oder mit den Nachbarn Kaffee trinken will, kann der Sprechende das nicht ernst nehmen. Aber wenn er das wirklich will – beim Sprechenden gibt es genug Platz, Jules Gut könnte gern zu ihm kommen und das Velo dort putzen, und einen Kaffee oder ein Bier gibt es auch dazu.

Die SVP-Fraktion stellt **zu beiden Postulaten einen Ablehnungsantrag.**

Rieska Dommann: Begegnungszonen haben das Potenzial, dass sie Strassenräume sicherer und attraktiver machen. In verschiedenen Quartieren finden sich Bereiche, die durch die Einführung von Begegnungszonen attraktiviert werden könnten. Die FDP-Fraktion steht darum weiteren Begegnungszonen in den Wohnquartieren grundsätzlich offen gegenüber. Wie der Stadtrat ist die Fraktion aber auch der Ansicht, dass es kaum zweckmässig und viel zu aufwendig ist, jetzt in allen Quartieren nach möglichen Begegnungszonen Ausschau zu halten. Vielmehr soll das Bedürfnis nach einer Begegnungszone aus dem Quartier heraus formuliert werden, oder allenfalls kann man eine Begegnungszone im Rahmen baulicher Massnahmen prüfen, wenn ein Strassenraum sowieso neu gestaltet wird. Die FDP-Fraktion hätte die teilweise Überweisung des Postulats 143 gern unterstützt, die vollständige Überweisung lehnt sie jedoch ab.

Die FDP-Fraktion unterstützt eine einfache und pragmatische Umsetzung von Begegnungszonen, wie sie im Postulat 152 verlangt wird, sehr. Das vorgeschlagene «Berner Modell» scheint in dieser Hinsicht auch für die Stadt Luzern gut geeignet zu sein. Dass der Stadtrat trotzdem noch eigene Grundsätze für die Realisierung von Begegnungszonen erarbeiten will, überrascht die Fraktion nicht wirklich. Sie hofft aber doch, dass er dabei mit Augenmass vorgeht und nicht das Rad neu erfinden will. Man könnte ja auch einmal ganz pragmatisch mit den schon vorhandenen Grundlagen starten und dann aufgrund der Erfahrungen bei Bedarf immer noch die nötigen Anpassungen vornehmen. Die FDP-Fraktion unterstützt die Überweisung des Postulats 152.

Jules Gut: Die GLP-Fraktion teilt bei beiden Vorstössen die Haltung des Stadtrates. Die inhaltliche Forderung aus dem Postulat 143 der G/JG-Fraktion, «Strasse als Lebensraum für alle», unterstützt die GLP-Fraktion vorbehaltlos. Es ist, wie der Sprechende auch vorhin schon betonte, Zeit, dass die Anwohnerinnen und Anwohner ihre Quartierstrassen zurückerobern und nicht kampfflos dem motorisierten Individualverkehr oder, wie man heute eher sagen müsste, dem ausufernden Freizeitverkehr überlassen.

Der Sprechende dankt für die guten Rückmeldungen aus der FDP-Fraktion, der CVP-Fraktion und der G/JG-Fraktion, auch für die Offenheit, den sehr einfachen Ansatz des «Berner Modells» zu unterstützen. Er dankt Mario Willimann für die Einladung: Als GEFA-Genossenschafter kommt er natürlich immer gern in seine Genossenschaft, um gemeinsam auf der schönen Terrasse mit Blick auf das St. Karli-Quartier ein Bier zu trinken und vielleicht auch etwas zu grillieren.

Der Unterschied zwischen der Sicht der G/JG-Fraktion und jener der GLP-Fraktion liegt darin, dass die G/JG-Fraktion gern einen Top-down-Ansatz hätte, ein staatlich organisiertes Vorgehen, während die GLP-Fraktion einen Bottom-up-Ansatz vorsieht, Hilfe zur Selbsthilfe. Der Sprechende unterstützt, was Rieska Dommann sagte: Er appelliert sehr an den Stadtrat, das «Berner Modell» mehr oder weniger eins zu eins zu übernehmen. Es geht wirklich nicht darum, ein eigenes Luzerner Modell zu entwickeln, sodass man erst einmal zwei Jahre warten müsste. Der Stadtrat soll eine schnelle, pragmatische Adaption für die Stadt Luzern vornehmen, wobei vielleicht auch die Trial-and-Error-Methode Anwendung finden darf. Der Sprechende hofft sehr, dass sich die Quartierbevölkerung dabei engagiert.

Claudio Soldati durfte letzte Woche in den Ferien in Berlin erleben, welche grosszügigen Parkanlagen der Bevölkerung zur Verfügung stehen, die an jeder Ecke zu finden sind und von sämtlichen Generationen intensiv genutzt werden. Auch in Luzern haben wir sehr viele schöne Anlagen, aber in der Quantität unterscheiden sie sich massiv. Das ist auch der Grund, wieso sich die SP/JUSO-Fraktion immer für die Bewahrung von bestehenden Anlagen einsetzt, wie z. B. beim Vögeligärtli, und bestehende Anlagen wie z. B. das Inseli erweitern will. Diese Haltung wurde von der Bevölkerung an der Urne immer wieder unterstützt. Die Stadt wird immer dichter, es wird immer enger, und deshalb lassen sich nicht einfach neue Parks aus dem Boden stampfen. Um die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, sind trotzdem weitere Anstrengungen nötig. Die SP/JUSO-Fraktion sieht die Begegnungszonen als sehr geeignetes Mittel zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung, denn in einer Begegnungszone kann der Aussenraum für das tägliche Leben quantitativ wie auch qualitativ besser genutzt werden. Jetzt geht es um zwei Postulate zum Thema Begegnungszonen. Für einmal waren die Bernerinnen und Berner sehr schnell und haben ein erfolgreiches Modell für die Schaffung von Begegnungszonen erarbeitet. Die SP/JUSO-Fraktion hält es für wichtig, dass die Bevölkerung die Verantwortung für ihre Strasse übernimmt und ihr unmittelbares Umfeld gemeinsam gestaltet. Damit können auch Nachbarschaften gestärkt werden. Das Resultat könnte eine Begegnungszone sein. Wie Jules Gut richtig sagte, ist das ein Bottom-up-Prozess. Das Postulat 143 wählte einen anderen Zugang: Es ist, wie Jules Gut sagte, eine Art Top-down-Prozess. Dieser Top-down-Prozess hat den Nachteil, dass er sehr aufwendig ist. Diesbezüglich ist die SP/JUSO-Fraktion mit dem Stadtrat einig. Ein weiterer Nachteil liegt darin, dass Begegnungszonen, die auf diesem Weg geschaffen wurden, von der Bevölkerung vielleicht nicht

so angenommen werden, wie man es sich wünschen würde. Die SP/JUSO-Fraktion hätte das Postulat 143 sehr gern teilweise überwiesen. Da die G/JG-Fraktion jedoch an der vollständigen Überweisung festhält, ist die SP/JUSO-Fraktion gespalten: Ein paar Mitglieder der Fraktion werden die vollständige Überweisung unterstützen, ein paar werden sie ablehnen, und es wird auch Enthaltungen geben. Das «Berner Modell» wird von der SP/JUSO-Fraktion priorisiert.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula kann an dem anknüpfen, was Claudio Soldati sagte: Es geht bei diesen Postulaten nicht um Parks oder um Fussgängerzonen, wie man sie in der Altstadt hat, sondern darum, was die Stadt in ihren engen Verhältnissen tun kann, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Sie hat eben nicht die Möglichkeit, zusätzliche Parks anzulegen, wie sie in Berlin bestehen. Begegnungszonen können jedoch tatsächlich ein Mittel zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Stadt sein. Der Sprechende betont, dass sich die Stadt bisher eng an die bundesrechtlichen Vorgaben gehalten hat, wonach Begegnungszonen vor allem prädestiniert sind für Bereiche, in welchen der Fussverkehr hin und her geht, wo es viele Erdgeschossnutzungen gibt. Deshalb wurden auch auf der Bahnhofstrasse oder auf der Dorfstrasse beim Dorfplatz Begegnungszonen eingerichtet, denn dort bewegen sich die Leute auf der Strasse hin und her, zu den Läden und anderen Einrichtungen hin. Eine Begegnungszone muss auch gestalterisch umgesetzt werden. Der Stadtrat ist jetzt bereit, wenn sich der Grosse Stadtrat für das «Berner Modell» entscheidet, ein bisschen von der bisherigen Praxis abzuweichen, denn auf die Wohnquartiere treffen die Vorgaben des Bundes nicht unbedingt zu. Eine Begegnungszone in einem Wohnquartier bedeutet, dass man den Strassenraum nicht nur als Verkehrsfläche und als Parkierraum nutzt, sondern eben auch als Lebensraum aufwertet. Nicht jeder Vorschlag einer Gruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern oder eines Quartiers, eine Begegnungszone zu schaffen, wird gutgeheissen werden können. Eine Begegnungszone bedingt gute Verhältnisse in Bezug auf die Sichtbarkeit. Eine Strasse mit einer durchgehenden Parkierung am Strassenrand ist wahrscheinlich für eine Begegnungszone nicht geeignet, denn die Kinder, die zwischen den Autos hervorkommen, müssten ja dann den Vortritt haben. Der Stadtrat wird die Normen des Bundes auch in Zukunft weiterhin möglichst gut einhalten, aber er ist bereit, sich ein bisschen zu öffnen. Selbstverständlich wird man das Rad nicht neu erfinden wollen; wie Rieska Dommann und Jules Gut sagten, haben die Berner schon ein gutes Modell entwickelt. Der Stadtrat möchte es einfach an die Luzerner Verhältnisse adaptieren. Vielleicht ist das eins zu eins möglich, wahrscheinlich braucht es jedoch kleine Anpassungen. Es wird aber sicher nicht so sein, dass man jetzt zwei Jahre lang Überlegungen dazu anstellt, sondern es geht darum, die Grundlagen vorzubereiten, damit man die Anliegen, wenn sie in Zukunft aus den Quartieren geäussert werden, schnell beurteilen und auch schnell umsetzen kann. Ein Gutachten wird es auch weiterhin nach bundesrechtlicher Gesetzgebung brauchen.

Der Sprechende kann Mario Willimann beruhigen: Es ist klar, dass der Verkehr zur Stadt gehört, und zwar der Fussverkehr, der Veloverkehr, der Autoverkehr, der öffentliche Verkehr. Darüber braucht es keine Diskussion. Ebenso klar ist, dass die Erreichbarkeit sichergestellt werden muss. Der Sprechende hofft, dass die Kinder der jetzigen Kinder irgendwann wieder auf den Strassen der Stadt schlitteln können. Er selber ist in seiner Jugend auf der Guggistrasse geschlittelt; in Absprache mit dem Strasseninspektorat wurde diese jeweils nicht gepflegt, und so hatten die Kinder eine wunderbare Schlittelstrasse. Ob das je wieder möglich sein wird, ist fraglich, denn natürlich hat es

heute in der Stadt mehr Verkehr als damals, und auch die Winter sind nicht mehr so, wie sie einmal waren. Aber der Stadtrat ist bereit, die Strasse ein Stück weit mehr als Lebensraum für diejenigen, die dort leben, wahrzunehmen und entsprechend zu gestalten und aufzuwerten. Es wäre jedoch unverhältnismässig und nicht zweckmässig, die 220 km Gemeindestrassen der Stadt systematisch auf ihre Eignung als Begegnungszone zu prüfen. Marco Müller hat gestört, dass der Stadtrat schrieb, die Schaffung von Begegnungszonen habe aufgrund der engen finanziellen und personellen Ressourcen gegenwärtig nicht die höchste Priorität. Auch wenn sie nicht die höchste Priorität hat, hat sie trotzdem durchaus eine hohe Priorität.

Der Grosse Stadtrat lehnt das Postulat 143 ab.

**9 Postulat 152, Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 17. November 2017:
Übernahme des «Berner Modells» zur Umsetzung von Begegnungszonen in
Wohnquartieren**

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Die Diskussion fand bei Traktandum 8 statt. Von der SVP-Fraktion wurde ein Ablehnungsantrag gestellt.

Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 152.

**10 Postulat 153, Mario Stübi und Claudio Soldati namens der SP/JUSO-Fraktion vom 20. November 2017:
Verkehrsregime rund ums ewl-Stammareal den städtischen Mobilitäts-
zielen anpassen**

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Reto Kessler: Die FDP-Fraktion stellt einen **Ablehnungsantrag**. Das ewl-Stammareal ist für die Stadt ein wichtiges Gebiet, wirtschaftlich wie auch als Wohnfläche. Die diversen Massnahmen, die im Postulat gefordert werden, sind in der Mobilitätsstrategie und im GVK schon so abgebildet, dass die Stadt alles, was im Postulat steht, eigentlich umsetzen wird. Den ÖV soll man dort fördern und ausbauen, man soll dort in gewissen Bereichen Tempo 30 einführen. Der Sprechende kann das nachvollziehen, denn er ist selber in diesem Gebiet aufgewachsen. Die Parkplätze rund um das ewl-Areal werden so oder so beschränkt sein, denn in der Detailplanung wird es ja auch darum gehen, den Verkehr dort hinten nicht zu gross werden zu lassen. Wie gesagt sind die diversen Massnahmen bereits schon angedacht und werden umgesetzt werden. Man darf dabei aber die wirt-

schaftliche Wichtigkeit des Gebiets nicht ganz vergessen. ewl hat relativ viele Fahrzeuge, mit welchen sie weiterhin von dort aus operieren wird. Der Sprechende denkt aber auch an die Blaulichtorganisationen, die dort stationiert werden sollen; auch sie werden nicht ohne Fahrzeuge sein. Vor allem muss man jedoch bedenken, dass bei einem Feueralarm die Feuerwehrleute mit ihren Autos heranzufahren werden. Der Sprechende ist sich noch nicht ganz sicher, wo diese überall parkieren sollen. Die FDP-Fraktion will, dass der MIV im Gebiet zwischen Steghof und Unterlachen nicht total abgeschottet wird. Das Postulat hat eben diesen Beigeschmack, dass man zuerst einmal schaut, was schon gemacht wird, und dann weiter und weiter drängt. Das will die FDP-Fraktion nicht, sondern sie will, dass das Gebiet rund ums ewl-Stammareal auch ein wirtschaftlich wichtiges Gebiet bleibt, das auch mit dem MIV erreichbar ist. Das ist die Haltung der FDP-Fraktion, und deshalb lehnt sie das Postulat ab.

Mario Stübi: Die SP/JUSO-Fraktion ist erfreut, dass der Stadtrat ihre verkehrsplanerische Einschätzung fürs Tribschenquartier teilt und bereits daran ist, entsprechende Massnahmen in die Wege zu leiten. Einen Aspekt hat die Fraktion aber in der Aufzählung vermisst, darum will der Sprechende das gern nachreichen: Schon heute ist die Industriestrasse auf natürliche Weise eine autoarme Strasse, es gibt kaum Durchgangsverkehr und nur wenige Zu- und Wegfahrten, selbst wenn man die ewl miteinbezieht. Diese Ausgangslage macht den Weg frei, um mit der Entwicklung der beiden Areale links und rechts die Industriestrasse ganz vom Verkehr zu befreien, sie als verbindendes Element zwischen den beiden Baufeldern explizit einzuplanen und den Raum künftig als öffentlichen Platz aufleben zu lassen. Wer schon einmal am Industriestrassefest war, weiss, was der Sprechende meint. Er dankt für die Überweisung des Postulats.

Roger Sonderegger: Für die CVP-Fraktion ist dieser Vorstoss unproblematisch, sie sieht, dass die Stadtregierung und die Stadtverwaltung das Thema erkannt haben und angegangen sind. Die Fraktion wird darum keine Opposition machen, sie ist höchstens der Meinung, es hätte den Vorstoss nicht gebraucht, und empfiehlt ihn zur Abschreibung. Die CVP-Fraktion stellt also den **Antrag auf anschliessende Abschreibung.**

Katharina Hubacher: Für die G/JG-Fraktion ist klar, dass man auch die Mobilität gut planen muss, wenn man ein ganz neues Quartier plant. Es ist selbstverständlich, dass die Feuerwehr und ewl, die ihren Sitz dort haben, in die Planung einbezogen werden. Deshalb versteht die Sprechende den Ablehnungsantrag der FDP-Fraktion nicht. Den Beigeschmack, von welchem Reto Kessler sprach, schmeckt die Sprechende nicht, aber Geschmäcker sind bekanntlich verschieden. Daher ist es für die G/JG-Fraktion unproblematisch, dass der Stadtrat das Postulat entgegennimmt. Die Abschreibung würde die Sprechende im Moment nicht unterstützen, denn der Grosse Stadtrat vertritt ja immer die Haltung, dass er dann abschreibt, wenn etwas erledigt ist. Diese Planung ist noch nicht gemacht, darum ist der Vorstoss auch noch nicht abzuschreiben.

Marcel Lingg: Die Mitglieder der SVP-Fraktion waren hin- und hergerissen, ob sie das Postulat einfach durchschlüpfen lassen sollten, weil es nicht die ganz grosse Dimension hat und, wie schon erwähnt wurde, vom Stadtrat zum Teil ja schon erfüllt wird. Die andere Variante wäre gewesen, einen Ablehnungsantrag zu stellen. Der Ablehnungsantrag kam jetzt von der FDP-Fraktion; die SVP-

Fraktion wird daher diese Variante unterstützen und das Postulat ablehnen. Zur Begründung kann der Sprechende auf die vorangegangene Diskussion über die Begegnungszonen hinweisen. Vorhin wurde beschlossen, übrigens mit der Unterstützung der FDP-Fraktion, dass die Stadt gemäss dem «Berner Modell» Begegnungszonen fördern und realisieren soll. Dazu, dass das ewl-Areal gleich das erste Beispiel sein soll, wo eine Begegnungszone umgesetzt wird, sagt die SVP-Fraktion eher Nein, und darum lehnt sie das Postulat jetzt ab, damit nicht heute schon mit dem ewl-Areal quasi das erste Beispiel für solche Visionen und Ideen gestartet wird, dass die Stadt flächendeckend überall Begegnungszonen einrichten muss.

Judith Wyrsh: Die GLP-Fraktion wird das Postulat unterstützen. Es ist, wie Roger Sonderegger vorhin sagte, unproblematisch. Daher kann die GLP-Fraktion ihm zustimmen, und sie könnte auch die Abschreibung unterstützen.

Roger Sonderegger will noch kurz begründen, warum er den Abschreibungsantrag überhaupt stellte. Im Gegensatz zu Katharina Hubacher betrachtet er die Planung in dem Sinn als erledigt, dass sie eine dauernde Aufgabe des Stadtrates ist. Wenn das Postulat konkret gefordert hätte, man solle vier Parkplätze aufheben oder eine Velopumpe installieren, hätte man überprüfen können, ob das erfüllt wurde oder nicht, aber eine Anpassung an die Ziele der städtischen Mobilitätsstrategie ist eine Daueraufgabe, die weder in zwei Jahren noch in vier Jahren, und wahrscheinlich auch in zehn Jahren noch nicht abgeschlossen ist. Darum kann man sich da natürlich vortrefflich über den richtigen Zeitpunkt der Abschreibung streiten. Der Sprechende hat das Gefühl, dass der richtige Zeitpunkt jetzt ist.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula erschliesst sich der Ablehnungsantrag der FDP-Fraktion nicht ganz, denn Reto Kessler sagte ja, die Fraktion sei inhaltlich mit dem Postulat einverstanden, aber doch nicht so ganz. Der Sprechende wüsste nicht genau, was die Stadt tun müsste, wenn der Vorstoss nicht überwiesen würde. Er will noch kurz ein paar Bemerkungen machen. In der Projektsteuerung sind Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki und der Sprechende dabei. In der Planung ist die Erschliessung des ewl-Areals über den Geissensteinring vorgesehen, der Geissensteinring wird auch in Zukunft eine wichtige übergeordnete Funktion haben. Die Ausfahrten der Blaulichtorganisationen – dieser Punkt ist bereits Bestandteil des Wettbewerbs – erfolgt über die Fruttstrasse; die Fahrzeuge werden dann, je nach Einsatzort, auf den Geissensteinring oder Richtung Langensandbrücke abbiegen. Die Industriestrasse hat keine Erschliessungsfunktion für das ewl-Areal, auch das war eine Vorgabe im Wettbewerb. Das Projekt ewl-Areal muss noch auf das Projekt Industriestrasse abgestimmt werden. Dabei wird auch die Gestaltung des Zwischenraums, der Industriestrasse, die relativ breit ist und durchaus Potenzial enthält, wichtig sein. Zur Befürchtung von Reto Kessler wegen der Zufahrt für die Feuerwehrleute: Nicht alle Feuerwehrleute kommen mit dem Auto, aber viele, das ist richtig, und selbstverständlich wird dieser Aspekt eingerechnet, das gehört zur Funktionalität eines Feuerwehrzentrums. Es wird auch in Zukunft eine Milizabteilung geben, und diese Leute müssen im Notfall zufahren und parkieren können. Das ist eine klare Grundbedingung, welche selbstverständlich berücksichtigt wird.

Mario Stübi: Die SP/JUSO-Fraktion würde den Zeitpunkt der Abschreibung des Postulats gern der Planung des Stadtrates überlassen. Sie lehnt darum den Antrag auf Abschreibung ab.

Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 153.

Der Antrag, das Postulat gleichzeitig abzuschreiben, wird mit 23 : 20 : 1 Stimmen angenommen. Das Postulat 153 ist somit abgeschrieben.

**11 Postulat 146, Mario Stübi vom 15. November 2017:
Fahrausweislosigkeit soll sich lohnen**

Aus zeitlichen Gründen nicht behandelt.

Schluss der Sitzung: 12.30 Uhr

Luzern, 11. Juli 2018

Der Protokollführer:



Franz Lienhard

Eingesehen von:



Dr. Urs Achermann, Stadtschreiber