



Protokoll Nr: 11

**über die Verhandlungen des Grossen
Stadtrates von Luzern vom
Donnerstag, 10. Mai 2001, 14.00 Uhr
Rathaus am Kornmarkt**

Vorsitz:

Ratspräsident Peter Brauchli

Präsenz:

Anwesend sind 45 Ratsmitglieder.

Entschuldigt abwesend sind die Ratsmitglieder

Christoph Brun, Madeleine Meier und Gaby Schmidt.

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	11/7
2. Genehmigung des Protokolls 6 vom 14. Dezember 2000 und Anhang zu Protokoll 7 vom 25. Januar 2001	11/7
3. Bericht und Antrag 9/2001 Neuwahl Urnenbüros für die Amtsdauer 2001-2005 vom 28. März 2001 Eintreten und Detail gemeinsam	11/8
4. Bericht und Antrag 8/2001 Schweizerhofquai. Provisorische Massnahmen. Wettbewerbskredit vom 14. März 2001 Eintreten und Detail getrennt	11/9
5.1 Interpellation 8 Christoph Portmann vom 19. September 2001 Demonstration in Luzern vom 16. September 2000 (Sicherheitsdirektion)	11/23
5.2 Interpellation 17 Christoph Portmann vom 17. Oktober 2000 Krawallnacht in Luzern (Sicherheitsdirektion)	11/28

- | | | |
|-----|---|-------|
| 6. | Postulat 13 Romy Tschopp vom 28. September 2000
Wer vertritt die städtischen Interessen in welchen Institutionen - und zu welchen Bedingungen?
(Bildungsdirektion+) | 11/37 |
| 7.1 | Postulat 18 Cony Grünenfelder / Hans Stutz vom 18. Oktober 2000
Keine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen (folgt)
(Sicherheitsdirektion) | 11/39 |
| 7.2 | Interpellation 19 Cony Grünenfelder / Hans Stutz vom 18. Oktober 2000
Zur zivilen Nutzung des Flugplatzes Emmen (folgt)
(Sicherheitsdirektion) | 11/42 |
| 8.1 | Interpellation 34 Ruedi Schmidig und Cony Grünenfelder vom 24. November 2000
Wie kann der Grosse Stadtrat seine Oberaufsicht bei Projekten mit gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften besser wahrnehmen?
(Finanzdirektion) | 11/47 |
| 8.2 | Postulat 35 Ruedi Schmidig vom 24. November 2000
Neue Instrumente für den Grossen Stadtrat zur Wahrnehmung seiner Oberaufsicht über die Stadtverwaltung im Bereich der verselbstständigten Betriebe im Mehrheitsbesitz der Stadt Luzern
(Finanzdirektion) | 11/48 |
| 9. | Interpellation 52 Christoph Portmann vom 4. Januar 2001
Kampfhunde in der Stadt Luzern
(Sicherheitsdirektion) | 11/53 |
| 10. | Motion 59 Hildegard Bitzi vom 23. Januar 2001
Leitbild Soziale Aufgaben
(Sozialdirektion) | 11/56 |
| 11. | Interpellation 70 Christa Stocker und Peter Henauer vom 8. Februar 2001
Signalisation für VelofahrerInnen bei Bauarbeiten
(Sicherheitsdirektion) | 11/58 |

Eingänge

1. Bericht und Antrag 8/2001 vom 14. März 2001, Schweizerhofquai
2. Bericht und Antrag 9/2001 vom 28. März 2001, Neuwahl der Urnenbüros

für die Amtsdauer 1. Juli 2001 - 30. Juni 2005

3. Bericht und Antrag 11/2001 vom 11. April 2001, KKL Baurealisierung und Kreditabrechnung
4. Bericht und Antrag 12/2001 vom 11. April 2001, Abschreibung von Motionen und Postulaten
5. Bericht und Antrag 13/2001 VOM 25. April 2001, Reglement über die Zusatzleistungen an Familien und Alleinerziehende
6. Bericht und Antrag 16/2001 vom 2. Mai 2001, Schulpflegen der Stadt Luzern IV, Wahl Schulpflegemitglieder
7. Interpellation 93, Louis L. Schumacher, Rita Misteli und Christoph Portmann, vom 3. April 2001: "Uni-Standort Rotsee"
8. Interpellation 95, Marcel Lingg namens der SVP-Fraktion, vom 9. April 2001:
"Medienzentrum im Stadtzentrum ... oder in der Agglomeration"
9. Interpellation 19, Cony Grünenfelder und Hans Stutz namens der GB-Fraktion, vom 18. Oktober 2000: "Zur zivilen Nutzung des Flugplatzes Emmen"
10. Dringliche Interpellation 97, Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion, vom 26. April 2001: "Militante palästinensische Ex-Terroristin Leila Khaled in Luzern"
11. Interpellation 98, Hans Stutz namens der GB-Fraktion und Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion, vom 27. April 2001: "Leistungsabbau für Pensionierte bei der VBL"
12. Motion 94, Christa Stocker namens der GB-Fraktion und Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion, vom 6. April 2001: "Angemessene Entlastungslektionen für Schulhausleitungen"
13. Motion 96, Claudia Portmann-de Simoni und Andreas Moser namens der FDP-Fraktion, vom 10. April 2001: "Ausbau der Krippenplätze für Vorschulkinder in der Stadt Luzern"
14. Motion 99, Hans Stutz, Felicitas Zopfi-Gassner, Rita Meyer-Facius, Dorothée Kipfer, Agathe Fausch Wespe, Giorgio Pardini, vom 2. Mai 2001: "Für ein Bericht über die Heimgewerbesteuer"

15. Antwort auf die Interpellation 8, Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion, vom 19. September 2000: "Demonstration in Luzern vom 16. September 2000"
16. Antwort auf die Interpellation 17, Christoph Brun namens der FDP-Fraktion, vom 17. Oktober 2000: "Krawallnacht in Luzern"
17. Stellungnahme zu Postulat 18, Cony Grünenfelder und Hans Stutz namens der GB-Fraktion, vom 18. Oktober 2000: "Keine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen"
18. Antwort auf die Interpellation 34, Ruedi Schmidig und Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion, vom 24. November 2000: "Wie kann der Grosse Stadtrat seine Oberaufsicht bei Projekten mit gemischt-wirtschaftlichen Trägerschaften besser wahrnehmen?"
19. Antwort auf die Rektifizierte Interpellation 52, Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion, vom 4. Januar 2001, "Kampfhunde in der Stadt Luzern"
20. Antwort auf die Interpellation 70, Christa Stocker namens der GB-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 8. Februar 2001: "über die Signalisation für Velofahrerinnen bei Bauarbeiten"
21. Stellungnahme zu Postulat 13, Romy Tschopp namens der SP-Fraktion, vom 28. September 2000: "Wer vertritt die städtischen Interessen in welchen Institutionen - und zu welchen Bedingungen?"
22. Stellungnahme zu Postulat 35, Ruedi Schmidig namens der GB-Fraktion, vom 24. November 2000: "Neue Instrumente für den Grossen Stadtrat zur Wahrnehmung seiner Oberaufsicht über die Stadtverwaltung im Bereich der verselbständigten Betriebe im Mehrheitsbesitz der Stadt Luzern"
23. Stellungnahme zur Motion 59, Hildegard Bitzi namens der CVZ/CSP-Fraktion, vom 23. Januar 2001: "Leitbild Soziale Aufgaben"
24. StB 438, Institutionen Stadt
25. StB 439, Delegationen, Entschädigungen
26. Verwaltungsbericht des Bürgerrates für die Dauer vom 1. Januar 2000 bis 31. August 2000
27. EWLE Jahresbericht 2000

28. VBL Jahresbericht 2000
29. Rechnung 2000
30. Geschäftsbericht 2000
31. Jahresrechnung 2000 der Bürgergemeinde
32. Behördenmitglieder-Verzeichnis Stand April 2001 und Schreiben
33. Schreiben Geheime Beratungen
34. Protokoll Nr. 8 über die Verhandlungen der Geschäftsprüfungskommission vom 22. März 2001 mit den Beilagen 1 bis 3
35. Protokoll Nr. 6 der Baukommission vom 12. April 2001
36. Protokoll Nr. 6 über die Verhandlungen des Grossen Stadtrates vom 14. Dezember 2000 und vertraulicher Anhang
37. Anhang zu Protokoll Nr. 7 über die Verhandlungen des Grossen Stadtrates vom 25. Januar 2001
38. Protokoll Nr. 9 über die Verhandlungen des Grossen Stadtrates vom 15. März 2001
39. Protokoll Nr. 3 der Spezialkommission Bourbaki vom 3. April 2001
40. Einladung zur Einweihung der St.-Karli-Brücke vom Samstag, 12. Mai 2001

— — — — —

Zur Traktandenliste:

Ratspräsident Peter Brauchli: Der Stadtrat opponiert aufgrund der Dringlichkeitskriterien der Dringlichkeit der Interpellation 93 Louis L. Schumacher, Rita Misteli und Christoph Portmann: UNI-Standort Rotsee.

Christoph Portmann hält aus Aktualitätsgründen an der Dringlichkeit der vorliegenden Interpellation fest.

Ratspräsident Peter Brauchli stellt fest, dass Peter Muheim bei der allfälligen Behandlung dieser Interpellation in den Ausstand treten würde.

Baudirektor Kurt Bieder: Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit aus folgenden Überlegungen: All die gestellten Fragen sind vergangenheitsbezogen und somit bereits Geschichtsschreibung. Selbstverständlich beantwortet der Stadtrat die gestellten Fragen gerne, sieht aber absolut keinen Grund für die Dringlichkeit.

Ruedi Schmidig: Die Begründung des stadträtlichen Sprechers ist zwar richtig. Andererseits hat der Sprechende wenig Verständnis, wenn die Interpellationsfragen erst dann beantwortet werden, wenn alles Geschichte und der Entscheid bezüglich Standort der UNI bekannt ist. Es hätte daher einem guten Entgegenkommen entsprochen, wenn der Stadtrat seine Kriterien bezüglich Dringlichkeit etwas grosszügiger ausgelegt hätte. Der Votant ersucht daher, die Dringlichkeit zu unterstützen und die Fragen heute beantworten zu lassen.

Christoph Portmann: Die Interpellanten postulieren nicht, dass der zukünftige Standort der UNI unter allen Umständen am Rotsee sein soll. Die Art und Weise des Umgangs mit Projekten, gerade auch im Zusammenhang mit der Kommission für Wirtschaftsfragen ist der Grund, warum heute die Fragen diskutiert werden möchten.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Dringlichkeit der Interpellation 93 grossmehrheitlich ab.

Ratspräsident Peter Brauchli: Der Stadtrat opponiert auch der Dringlichkeit der Interpellation 97 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion: Militante palästinensische Ex-Terroristin Leila Khaled in Luzern, da das Ereignis bereits stattgefunden hat.

Christoph Portmann hält an der Dringlichkeit fest. Eine gewisse Vergangenheitsbewältigung, aber auch die Art und Weise der Aussagen des betroffenen Stadtrates haben den Sprechenden dazu veranlasst, die Interpellation zu diesem Zeitpunkt als dringlich einzureichen.

Der Rat lehnt die Dringlichkeit der Interpellation 97 mit grossem Mehr ab.

Ratspräsident Peter Brauchli verweist darauf, dass die unter Traktandum 5.2. aufgeführte Interpellation 17 nicht von Christoph Portmann, sondern von Christoph Brun eingereicht worden ist.

Nachdem das Wort zur Traktandenliste nicht verlangt wird, erklärt der Ratsvorsitzende diese als genehmigt.

— — — — —

Beratung der Traktanden

1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

Keine

— — — — —

2. Genehmigung des Protokolls 6 vom 14. Dezember 2000 und Anhang zu Protokoll 7 vom 25. Januar 2001

Rolf Krummenacher reicht folgende schriftliche Protokollberichtigung zu Protokoll 6 vom 14.12.2000, Seite 6, Absatz 2, 3. Satz, ein: "Obwohl es auf der Basis der heutigen Daten für Verurteilungen und Ratschläge zu früh ist, sind im Lauf der Geschichte zwei wunde Punkte hervorgetreten: die Wahrnehmung der Verantwortung sowie der offene, zeitgerechte Umgang mit Information...."

Thomas Rothenbühler reicht zu Protokoll 6, Seite 27, 1. Absatz, 5.unterste Linie, folgende Berichtigung ein. "...Die SP-Fraktion verlangt aber nicht einfach eine liberale Einbürgerungspraxis (liberal nicht im Sinne der FDP gemeint). Sie verlangt sicher auch nicht eine restriktive Einbürgerungspraxis. Sie möchte, dass in der Stadt Luzern über die Einbürgerungsgesuche ohne jegliche Willkür entschieden wird, und dass alle Personen, die die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen, auch eingebürgert werden. Die SP-Fraktion ist für Eintreten und wird allen Gesuchen zustimmen."

Rolf Hilber bezieht sich auf sein Votum ebenfalls auf Seite 27 dieses Protokolls und ersucht, den Satz in der 4.untersten Linie "..Grosse Diskussionen hat die Sprache in der CVP/CSP-Fraktion ausgelöst..." zu streichen.

Weitere Berichtigungen erfolgen nicht; somit ist das Protokoll 6 vom 14. Dezember 2000 stillschweigend genehmigt.

Ruedi Schmidig bezieht sich auf den Anhang zu Protokoll 7 und stellt fest, dass zwei Protokollanhänge Nr. 7 bestehen. Der Sprechende ersucht, zukünftig die überarbeiteten Versionen zur Klarheit mit "rektifiziert" zu bezeichnen.

Der Anhang zu Protokoll 7 vom 25. Januar 2001 ist stillschweigend genehmigt.

— — — — —

**3. Bericht und Antrag 9/2001:
Neuwahl Urnenbüros für die Amtsdauer 2001 - 2005 vom 28. März 2001**

Eintreten und Detailberatung gemeinsam

Helen Haas-Peter: Die CVP/CSP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und wird ihr zustimmen. Es fällt auf, dass die SVP-Fraktion als einzige Partei die Sollzahlen massiv unterschreitet, währenddem alle anderen Parteien ihre Mitglieder für den Urnenbürodienst rekrutieren konnten.

Louis L. Schumacher: Die FDP-Fraktion dankt allen Mitgliedern der Urnenbüros für ihren Einsatz. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und wird den Anträgen des Stadtrates einstimmig zustimmen.

Stadträtin Ursula Stämmer: Der Bericht und Antrag zeigt einen Rückgang in der Besetzung der Urnenbüros. Es wird weniger Personal benötigt. Die stadträtliche Sprecherin bedankt sich bei allen, die sich für diese freiwillige Arbeit zur Verfügung stellen. Als kleine Anerkennung hat der Stadtrat beschlossen, die Entschädigung bescheiden zu erhöhen, was kostenneutral erfolgt..

Der Grosse Stadtrat stimmt der Wahl der vorgeschlagenen Personen einstimmig zu.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 9/2001 vom 28. März 2001 betreffend
Neuwahl der Urnenbüros für die Amtsdauer 1. Juli 2001–30. Juni 2005,
in Anwendung von Art. 26. lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar
1999,

beschliesst:

Die im Verzeichnis von Wahlen und Abstimmungen vom 20. März 2001 vorgeschlagenen
Personen werden für die Amtsdauer vom 1. Juli 2001 bis 30 Juni 2005 als
Urnenbüropräsidentin oder Urnenbüropräsident bzw. als Urnenbüromitglied gewählt.

— — — — —

4. Bericht und Antrag 8/2001: Schweizerhofquai. Provisorische Massnahmen. Wettbewerbskredit vom 14. März 2001

Eintreten

Kommissionspräsidentin Lotti Marti-Schindler: Die Baukommission war sich einig, dass der Kredit für den Wettbewerb, also die Fr. 500'000.--, zu sprechen seien und erhofft sich davon gute Resultate.

Länger zu reden gaben die provisorischen Massnahmen. Die Baukommission diskutierte ausführlich, ob eine Verbesserung für die Velos nicht zu realisieren sei, ohne dafür Bäume opfern zu müssen. Sie liess sich aber mit 8 zu 1 Stimmen überzeugen, dass die Sicherheit mit einer von einem Kommissionsmitglied vorgeschlagenen Variante eher verschlechtert würde als das Festhalten am heutigen Zustand. In der Kommission wurde über die Art des Velostreifens auf dem Quai diskutiert, über die Rahmenbedingungen des Wettbewerbes und über einen zweiten Fussgängerstreifen. Da der Grosse Stadtrat aber nur Kenntnis nehmen kann von den Sofortmassnahmen, wurden keine Anträge gestellt und diskutiert. Mit 7 zu 1 Stimme bei einer Enthaltung empfiehlt die Kommission den B+A dem Parlament zur Annahme.

Andreas Moser: Der vorliegende Bericht und Antrag ist die Reaktion des Stadtrates und des Parlamentes auf die ablehnende Abstimmung vom Mai 2000. Die argumentativ stärksten Einwände gegen die damalige Vorlage waren vorwiegend städtebaulicher Natur. Darum ist der jetzt vorgeschlagene Weg, die beste Lösung über einen Wettbewerb zu suchen, auch die Konsequenz auf die ablehnende Volksabstimmung. Damit wird der Wählerwille für eine ganzheitliche Problemlösung klar respektiert und ernst genommen. Die vorgeschlagenen provisorischen Sofortmassnahmen bis zur Umsetzung der besten Wettbewerbslösung setzen den auch dem Parlament erteilten Auftrag um, wenigstens die mittlere Velospur durchgehend von der Seebrücke bis zum Luzernerhof zu realisieren, um die Sicherheit der Velofahrenden zu verbessern. Der zentrale Punkt der Vorlage ist klar der Wettbewerb. Zusammen mit dem Kanton soll dieser durchgeführt werden. Der Schweizerhofquai ist einer der prägenden städtebaulichen Anlagen der Stadt Luzern, wird aber heute nicht mehr wie bei seinem Bau am Ende des 19. Jahrhunderts mit Pferdekutschen begangen, sondern sehr stark von den Realitäten der Mobilität geprägt. Der Schweizerhof des 21. Jahrhunderts muss unzählige Ansprüche erfüllen. Es handelt sich zweifelsohne um eine sehr anspruchsvolle Aufgabe, die es zu lösen gilt. Die FDP-Fraktion begrüsst dieses Vorgehen. Es geht darum, eine neue Lösung zu finden, die den gewandelten Rahmenbedingungen Rechnung trägt, ohne die städtebaulichen Qualitäten der ursprünglichen Anlage zu verlieren. Dass man dabei keine technokratische, sondern im wahrsten Sinne bestmögliche Lösung anstrebt, versteht sich von selbst. Ziel der provisorischen Massnahmen ist die Verbesserung der Sicherheit der Velofahrer insbesondere im Bereich der Schwanenplatz-Haltestelle am Ende der Seebrücke. Die Realisierung der durchgehenden mittleren Velospur hat dabei oberste Priorität. Umstrittene Massnahme ist das Fällen der Bäume im Bereich Schwanenplatz. Man hat versucht, Lösungen zu finden, die diese Massnahme unnötig machen. Aber auch nach mehrmaligen Versuchen ist

bis heute keine befriedigende Lösung gefunden worden, die letztlich nicht auf Kosten der Sicherheit der Velofahrer geht. Auch die alten Velospuren und die Verkehrsspuren sind zu kurz, als dass sich die Verkehrsteilnehmer darauf bewegen können ohne andere zu gefährden oder selbst gefährdet zu werden. Für die FDP-Fraktion ist es letztlich eine Wiederwägung, die man für sich selbst ehrlich beantworten muss. Wertet man die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bis zur Umsetzung des Wettbewerbsresultates höher oder stellt man die Erhaltung der fünf Bäume darüber? Dies hat nichts mit Schwarzweissmalen zu tun, sondern vielmehr mit einem ehrlichen Umgang mit den Realitäten, die zu ernst sind, um für andere Zwecke missbraucht zu werden. Zusammenfassend steht die FDP-Fraktion hinter dem vorliegenden B+A. Sie befürwortet einen Wettbewerb, der eine langfristige gute Lösung bringt, die Beweis für eine wandelbare Stadt ist und auch neue qualitätsvolle Lösungen hervorbringen kann. Bei den provisorischen Massnahmen wertet die FDP-Fraktion die Sicherheit der Velofahrer klar höher und steht damit hinter der vorgeschlagenen Lösung.

Bruno Heutschy: Die SVP-Fraktion ist für Eintreten und beantragt bei Ziff. 1 ablehnende Kenntnisnahme. Noch kein Jahr ist vergangen, seit die Stimmberechtigten der Stadt Luzern entschieden haben, dass beim Schweizerhofquai keine Bäume gefällt werden sollen, keine Seeaufschüttung vorzunehmen sei und keine Velofahrenden auf dem Quai gewünscht seien. Die SVP-Fraktion ist empört, dass der Stadtrat im vorliegenden B+A provisorische Massnahmen vorschlägt, die dem Willen der Stimmberechtigten krass widersprechen. Vier Bäume sind bereits gefällt. Mit einem Provisorium wollen nun fünf weitere Bäume geopfert werden, womit praktisch die ganze strassenseitige Baumreihe abgeholzt wird. Aber genau das wollten die Stimmberechtigten mit ihrem Entscheid nicht. Die provisorisch auf dem Quai zugelassenen Velos führen mit Bestimmtheit zu einem Dauerzustand, der nur sehr schwierig wieder rückgängig gemacht werden könnte. Der Quai soll den Fussgängern, den Touristen und alten Leuten zur Verfügung stehen, jedoch sicher nicht den Velofahrenden. Im Postulat 14 wird die Möglichkeit eines kostengünstigen Provisoriums aufgezeigt, wobei zwei Velospuren eingerechnet sind. Wenn der Wettbewerb, den die SVP-Fraktion befürwortet, eine noch bessere Lösung ermöglicht, wird der Sprechende mit Sicherheit für ein gutes Projekt, das alle Beteiligten zufrieden stellt, Hand bieten. Der Votant wird beantragen, die nachfolgende Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen.

Markus Boyer: Der Schweizerhofquai ist für Luzern einer der wichtigsten und prägendsten öffentlichen Räume von nationaler Bedeutung und ein städtebaulicher Bereich höchster Sensibilität. Gleichzeitig ist er aber auch ein verkehrstechnisches Ärgernis, ein fast unlösbarer gordischer Verkehrsknoten, aber auch ein politisches Schaufenster. Was hier passiert, wird von der Bevölkerung genauestens verfolgt, beeinflusst die öffentliche Meinung und das politische Klima in der Stadt Luzern. Der Schweizerhofquai ist daher politisch ausserordentlich heikel und zerbrechlich, bietet aber auch die Chance für einen grossen Wurf, der vielleicht wieder einmal von nationaler Bedeutung sein kann. Die CVP/CSP-Fraktion ist mit Kapitel 4, städtebaulicher Wettbewerb, voll und ganz einverstanden und wähnt sich glücklich, dass ihr Postulat für eine ganzheitliche städtebauliche Lösung erfüllt und von Baukommission und Stadtrat überzeugt mitgetragen wird. Für den Wettbewerb sind drei Faktoren entscheidend:

1. Der Wettbewerb muss ohne Verzögerung lanciert werden. Er soll nicht auf die lange Bank geschoben werden, auch wenn jetzt provisorische Massnahmen beschlossen

werden.

2. Beim Wettbewerb soll die Priorität Städtebau sowohl bei der Formulierung der Zielsetzung als auch bei der Zusammensetzung der Jury klar an erster Stelle stehen.
3. Der Wettbewerb soll über ein offenes Wettbewerbsprogramm verfügen, ohne Sachzwänge und Einschränkungen.

Als Verfasser des Wettbewerbspostulats ist es dem Sprechenden ein Anliegen, dass dieser Wettbewerb gelingt. Die Abklärungen beim Stadtarchitekten stimmen zuversichtlich. Wenn die drei erwähnten Faktoren zutreffen, kann ein gutes Resultat erreicht werden. Die CVP/CSP-Fraktion ist bei diesem Kapitel für Eintreten und stimmt zu.

Mit dem Kapitel 3 des B+A sind der Sprechende und die Fraktion nur teilweise einverstanden. Mit dem "Was" ist man einverstanden. Die CVP/CSP-Fraktion steht zu den Beschlüssen, die der Grosse Stadtrat am 25.1.2001 gefällt hat. Die Fraktion ist demnach

- für die provisorischen Massnahmen
- für mehr Sicherheit für Velofahrer
- für die durchgehende mittlere Velospur stadtauswärts
- für einen provisorischen Velostreifen auf dem Quai
- für die Begradigung des Trottoirs auf der Seite des Hotels Schweizerhof
- für die Belagserneuerung
- und selbstverständlich auch dafür, dass die Kosten durch den Kanton übernommen werden.

Mit dem "Wie" ist die CVP/CSP-Fraktion hingegen nicht einverstanden und ist

- gegen die Eingriffe bei der seeseitigen Bushaltestelle am Schwanenplatz
- gegen das Fällen von 5 Bäumen
- gegen Massnahmen, die über ein Provisorium hinausgehen
- gegen eine leichtfertige Herausforderung und Provokation der öffentlichen Meinung.

Weil diese 4 negativen Positionen politisch entscheidend sind, kann den provisorischen Massnahmen nicht zugestimmt werden. Sie sollen aber nicht nur abgelehnt und keine bessere Lösung geboten werden. Erst vor einem Jahr fand die Volksabstimmung statt. Die damalige Vorlage scheiterte, weil es sich um eine reine Verkehrslösung ohne Rücksichtnahme auf städtebauliche Aspekte handelte, ohne Sinn für den öffentlichen Raum, mit Baumfällungen und vor allem ohne Gespür für die nationale Volksseele. Die heutigen provisorischen Massnahmen stellen eine rein pragmatische Lösung dar. Wieder hat der Verkehr Vorrang. Der Umgang mit dem öffentlichen Raum ist unsensibel. Die Strassenverbreiterung ist nur auf der Seeseite zulasten des Quais vorgesehen. Es müssen wiederum Bäume gefällt werden. Der einzige Unterschied zu damaligen Vorlage ist, dass es sich jetzt um provisorische Massnahmen handelt. Die CVP/CSP-Fraktion ist überzeugt, dass diese an diesem Standort nicht sein dürfen. Es fehlt die politische Sensibilität und das politische Fingerspitzengefühl. Der Stadtrat weiss dies auch, müsste er doch diese Sofortmassnahmen dem Parlament gar nicht zum Beschluss unterbreiten. Er tut dies trotzdem, weil er sich absichern möchte. Alle im Rat haben sich verpflichtet, sich für das Wohlwollen der Stadt einzusetzen. Es darf sich aber nicht nur um das physische Wohl und die Sicherheit der Velofahrer handeln. Es gibt auch ein psychisches und emotionales Wohl dieser Stadt, ein politisches Klima, das gepflegt werden muss. Der Sprechende hat aufgrund dieser Aspekte nach einer anderen Lösung gesucht. Obwohl alle an einer solchen Vermittlungslösung interessiert sein sollten, ist diese Lösung bereits in der Baukommission gescheitert. Begründet wurde der Entscheid damit, dass die Schwächen dieses

Vorschläge auf einer Verschmälerung der Fahrbahnen beruhten, was zu verkehrstechnischen Bedenken führte. Gemäss Aussage des Verkehrsingenieurs sei damit die Verkehrssicherheit nicht mehr optimal gewährleistet. Die damals geäusserte Überzeugung des Sprechenden, dass eine Lösung immer gefunden werden kann, wenn der entsprechende Wille vorhanden ist, verhallte ungehört. Schliesslich war man überzeugt, dass nur ein Entweder-Oder möglich sei: Verbesserungen für die Velofahrer mit den entsprechenden Konsequenzen am Schwanenplatz, oder der Status quo. Man hat sich für das erste entschieden. Ein nochmaliges Gespräch mit dem Verkehrsingenieur und das Studium der Pläne brachten den Votanten zur Überzeugung, dass nicht nur ein Entweder-Oder, sondern auch ein Sowohl als auch möglich ist. Es gibt einen dritten Weg, indem das Verkehrskonzept des B+A und die Spurbreiten beibehalten werden. Die zusätzlich nötigen 1,5 m für die Velospur werden nicht nur auf der Seeseite entnommen, sondern auf beide Strassenseiten verteilt. Das bedeutet ca. 50 cm auf der Seeseite, womit die Bäume belassen werden können. Auf der Schwanenseite werden 1 m Fläche benötigt. Die Kosten für diese Lösung wären etwas höher, da bei den Carinseln die Trottoirrandsteine versetzt werden müssten. Das Kandelaber müsste zudem versetzt oder provisorisch entfernt werden, ohne dass die Carparkplätze aufgehoben würden. Der Sprechende stellt daher namens der CVP/CSP-Fraktion folgenden Antrag:

1. Unter Beibehaltung des im B+A vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes sind die Fahrspuren so gegen den Schwanenplatz zu verschieben, dass auf der Seeseite keine Bäume gefällt und keine bleibenden Eingriffe getätigt werden müssen.
2. Da es sich ausdrücklich um ein Provisorium handeln soll, sind bei den baulichen Anpassarbeiten einfache, kostengünstige Ausführungslösungen zu wählen, so dass die Mehrkosten gegenüber der B+A-Lösung möglichst minimal ausfallen.

Nebst wesentlichen Vorteilen hat diese Lösung als einzigen Nachteil etwas höhere Kosten. Mit der Zustimmung zu dieser Lösung setzt der Rat ein Zeichen für politische Sensibilität und Fingerspitzengefühl, damit beim heiklen Schweizerhofquai Ruhe einkehren kann und die Unterstützung der Bevölkerung gewährleistet ist.

Ratspräsident Peter Brauchli verweist darauf, dass keine Anträge gestellt werden können, sondern einzig Protokollbemerkungen. Der Vorsitzende schlägt daher vor, bei Ziff. 3, provisorische Massnahmen, über die beiden Protokollbemerkungen abzustimmen.

Beat Züsli: Es ist unbestritten, dass am Schweizerhofquai und Schwanenplatz grosser Handlungsbedarf vorhanden ist. Verschiedenste Gründe waren für die Ablehnung der damaligen Vorlage durch das Stimmvolk massgebend. Einer der wichtigsten Gründe war, dass eine Gesamtplanung unter städtebaulichem Aspekt vermisst wurde. Da diesem Aspekt in der heute zur Beratung stehenden Vorlage Rechnung getragen wird, ist es verantwortbar, nach relativ kurzer Zeit wieder eine Vorlage zu behandeln. Die SP-Fraktion betrachtet dies auch als politisch korrekt. Das Vorgehen ist aber auch nicht der politischen Unkorrektheit des Stadtrates zuzuschreiben, hat doch der Grosse Stadtrat mit drei überwiesenen Vorstössen diese Richtung selber beschlossen. Der Rat hat daher auch die entsprechende Verantwortung zu tragen. Die SP-Fraktion stimmt den Sofortmassnahmen zu. Die Sicherheit der Velofahrenden muss dringend verbessert werden. Dabei ist die Mittelspur stadtauswärts ebenso wie die Velospur stadteinwärts von grosser Bedeutung. Hiefür ist heute ungenügend Platz vorhanden. Eine Velospur auf dem Quai erachtet der Sprechende nicht als ideal. Als

Provisorium ist sie aber für eine beschränkte Zeit ohne weiteres verantwortbar, weil damit den Velofahrenden ein klar zugewiesener Bereich geboten werden kann. Auch den Fussgängern gegenüber ist es durchaus vertretbar, für einen beschränkten Zeitraum deren Bereich einzuschränken, zumal diese Vorlage geringe Kosten auslöst und ohnehin Belagssanierungen nötig sind. Wenn diese Verbesserungen ohne das Fällen der fünf Bäume möglich wäre, wäre der Sprechende sehr erfreut. Es wurde nach zahlreichen Variantenstudien und mit Überzeugung dargelegt, dass im Bereich Schwanenplatz vermehrte Fläche benötigt wird, um die Sicherheit der Velofahrenden zu gewährleisten. Dies ist aber nur möglich, wenn gleichzeitig die fünf Bäume gefällt werden. Es nützt auch nichts, wenn jetzt im Nachhinein Gegenvarianten unterbreitet werden, die aber in ähnlicher Art schon früher diskutiert wurden. Es muss zur Kenntnis genommen werden, dass sehr umfassende Abklärungen und Planungen durchgeführt worden sind. Der Sprechende betrachtet es als relativ heikel, wenn jetzt hier von Ratsseite Einmischungen ins operative Geschäft des Stadtrates erfolgen.

Folgender Aspekt ist dem Sprechenden äusserst wichtig: Die Fussgänger sind in der provisorischen Phase diejenigen Verkehrsteilnehmer, welche die grössten Einschränkungen zu akzeptieren haben. Da die provisorischen Massnahmen durch den Kanton ausgeführt und finanziert werden, kann die Stadt nur den Wunsch anbringen, einen zusätzlichen Fussgängerstreifen zwischen Schweizerhofquai und Schwanenplatz zu prüfen. Die bereits bestehende und äusserst wichtige Fussgängerbeziehung erfährt damit eine Aufwertung. Die Fussgänger erhalten damit einen Teil des erlittenen Verlustes durch den Radstreifen kompensiert. Zudem würden die engen Verhältnisse bei der Bushaltestelle entschärft, indem sich die Fussgängerströme auf zwei Fussgängerübergänge verteilen können.

Die Durchführung des Wettbewerbes ist sinnvoll und das richtige Vorgehen. Es besteht aber eine gewisse Gefahr, indem damit relativ hohe Erwartungen verbunden sind. Der Gestaltungsspielraum soll möglichst gross sein, damit überhaupt Veränderungen und Verbesserungen möglich sind. Die Frage der Verkehrsfläche und der Anzahl Fahrspuren steht nicht zur Diskussion. Es müsste aber heute schon gefordert werden, dass die Anzahl Fahrspuren reduziert werden. Möglich soll auch sein, dass die Carparkplätze am Schwanenplatz im Rahmen des Wettbewerbs zur Disposition stehen, damit entsprechender Gestaltungsspielraum in diesem Bereich vorhanden ist. Wenn der Spielraum nicht ausgeweitet werden kann, besteht die Gefahr, dass trotz Wettbewerb letztlich nur kosmetische Massnahmen realisiert werden können.

Die SP-Fraktion nimmt von den provisorischen Massnahmen zustimmend Kenntnis und stimmt auch der Durchführung des Wettbewerbes zu.

Ruedi Bürgi: Der Rat hat sich heute klar darüber zu werden, was unter "provisorisch" verstanden werden kann. Ein Blick in den Duden zeigt "vorläufige Einrichtung, behelfsmässig". Der Stadtrat will also am Schweizerhofquai solche provisorische Massnahmen ergreifen. Der Sprechende stellt sich als Gärtner die Frage, wie fünf Bäume vorläufig und behelfsmässig gefällt werden wollen. Er fragt auch, wie die für die Automobilisten geplante Verbreiterung der Fahrbahn später wieder rückgängig gemacht werden soll. Falls nicht, bedeutet dies eine Seeaufschüttung, um den nötigen Raum für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu schaffen. Fahrbahnerweiterung, Baumfällaktionen, Seeaufschüttung: Genau wegen diesen drei Massnahmen hat das Stimmvolk die Vorlage abgelehnt. Der Stadtrat begründet die Notwendigkeit dieser Massnahmen mit den unhaltbaren Zuständen entlang

des Quais. Es trifft zu: aus der Sicht der Velofahrenden ist die Situation am Schweizerhofquai nicht gerade gemütlich. Wenn aber die Situation beim Schweizerhofquai als unzumutbar beurteilt wird, ist dies auch an anderen Standorten der Fall. Der Stadtrat müsste daher überall und nicht nur punktuell hier Massnahmen ergreifen. Tatsache ist aber auch, dass die Situation mit den geplanten Massnahmen noch gefährlicher wird. Die Haltestelle des Busses wird nicht nur sehr ausgebuchtet, sondern der Bus muss nach dem Stop wieder in den Verkehr einfädeln. Direkt vor diesen abfahrenden Bussen entsteht ein Chaos mit den Velofahrern, die auf einer Rampe auf dem Quai fahren und nach wenigen Metern wieder zurück im Strassenverkehr fahren. Noch andere Varianten wurden geprüft, z.B. eine andere Spurverteilung mit einer minimalen Ausdehnung in der Kurve auf der Seite der Carparkplätze. Die eine wie die andere Lösung wäre durchaus provisorisch und würde absolut keine Präjudizien für den Wettbewerb schaffen. Bei der Planung eines neuen Schweizerhofquais muss die Quaianlage oberste Priorität haben. Luzernerinnen und Luzerner haben jeweils denjenigen Vorlagen, die zu Mehrverkehr geführt haben, eine Absage erteilt. Diesem unmissverständlichen Willen des Stimmbürgers muss Rechnung getragen werden. In diesem Sinne vermisst der Sprechende beim Wettbewerb eine klare Prioritätensetzung. Es handelt sich in erster Linie um einen städtebaulichen Wettbewerb.

Peter Muheim: Das Problem am Schweizerhofquai besteht nach dem knappen Abstimmungsausgang vor einem Jahr nach wie vor. Gut 48 % Der Stimmbürgerinnen waren damals dafür, 52 % dagegen. Nichts desto trotz zeigt dieses knappe Resultat, dass für das Stimmvolk an der Vorlage nicht alles stimmte. Hauptargument für die Absage war der städtebauliche Aspekt. Er wird mit dem Wettbewerb aufgenommen. Unter dieser Prämisse hätte die damalige Vorlage vor dem Volk bestehen können. Die weiteren Argumente, welche zur Ablehnung allenfalls geführt haben, waren teilweise sehr widersprüchlich. Einerseits wurde gefordert, der Quai dürfe überhaupt nicht in Anspruch genommen werden. Andererseits wurde verlangt, die Velos auf den Quai zu führen, um die Bäume nicht abholzen zu müssen. Unbestritten war aber von beiden Seiten, dass für die Velofahrenden an diesem Standort grosse Probleme bestehen, die gelöst werden müssen. Die Probleme sind aber nicht vergleichbar mit anderen Standorten. Am Schweizerhofquai besteht im Gegensatz zu anderen Standorten der Zwang, dass durchgefahren werden muss. Eine Umfahrung ist hier nicht möglich. Daher kommt dem Schweizerhofquai im Radroutennetz eine herausragende Stellung zu, weshalb es gerechtfertigt, Sofortmassnahmen zu ergreifen. Vor einigen Monaten wurden hier im Rat drei Vorstösse ist einhellig an den Stadtrat überwiesen, u.a. auch ein solcher für Sofortmassnahmen, wo explizit die Inanspruchnahme des Quais enthalten war. Langfristig ist mit städtebaulichen Wettbewerben das Problem gelöst, und die Bedenken werden ernst genommen. Nach Durchführung des Wettbewerbes und der nachfolgenden Realisierung spricht in zehn Jahren niemand mehr von den provisorischen Massnahmen. Kurzfristig sind sie aber von sehr grosser Bedeutung. Der Stadtrat hat damit den vom Rat erhaltenen Auftrag erfüllt. Der Eingriff beim Schwanenplatz seeseits ist nötig und verantwortbar, wenn die Sicherheit der Velofahrenden ernst genommen werden will. Wenn sich aber eine Variante als lösbar zeigt, die diese Inanspruchnahme des Quais weniger erfordert, würde sich der Sprechende auch einer solchen Lösung nicht verschliessen. Eine solche Variante wird aber sicher von der Verwaltung geprüft und realisiert. Der Sprechende hat hingegen wenig Verständnis für die Haltung der SVP-Fraktion bezüglich der Veloführung

auf dem Quai. Der Votant dankt dem Stadtrat, dass dieser trotz der widrigen Umstände sowohl an seiner velofreundlichen Politik festhält und kurzfristig mehr Sicherheit schaffen will, als auch langfristig städtebauliche Perspektiven konsequent verfolgt. Die GB-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und wird zustimmen.

Roland Habermacher: Am 25.1.2001 hat sich der Rat über provisorische Massnahmen am Schweizerhofquai zur Erhöhung der Sicherheit der Velofahrer unterhalten. Dabei war von Markierung von je einer Velospur auf der Fahrbahn seeseits und vor dem Schweizerhof die Rede. Nachdem der Strassenbelag ohnehin ersetzt werden muss, ist diese zusätzliche Markierung kein grosser Aufwand. Das vom Rat überwiesene Postulat 14 Bruno Heutschy hatte diesen Inhalt. Es war nie die Rede davon, auf dem Quai Radstreifen zu markieren, weil schlicht der Platz fehlt. Es war die ausgesprochene Meinung des Sprechenden, von einer Benutzung der Trottoirs durch die Velofahrenden abzusehen bis das Resultat des geschlossenen Wettbewerbsverfahrens vorliegt. Heute präsentiert der Stadtrat genau das Gegenteil. Gemäss seinem provisorischen Projekt müssen fünf Bäume gefällt werden und der Veloverkehr soll vierspurig auf dem Trottoir geführt werden. Damit wird erst noch der Beschluss des grossen Stadtrates vom 25.1.2001 ins Gegenteil gedreht, indem zusätzlich neue Tatsachen geschaffen werden, die im Nachhinein nicht mehr oder nur noch schwer zu korrigieren sind. Damit wird aber auch der klare Volkswille missachtet, welcher der Vorlage des Stadtrats vor rund einem Jahr eine Abfuhr erteilt hat. Der Sprechende wünscht nicht, dass Bäume gefällt werden und auch nicht, dass mit den Velos auf dem Quai gefahren werden darf. Dies muss der Stadtrat zur Kenntnis nehmen. Am 9.4.2001 hat der Stadtgenieur die provisorischen Massnahmen am Schweizerhofquai dem Quartierverein persönlich präsentiert. In der nachfolgenden Abstimmung hat sich der Vorstand des betreffenden Quartiervereins Altstadt geschlossen und einstimmig gegen die geplanten Massnahmen ausgesprochen. Auch der Quartierverein Altstadt, welcher über 1'200 Mitglieder aufweist, will ausdrücklich nicht, dass am Quai Bäume gefällt werden und auf dem Trottoir auf der Quaiseite Velo gefahren werden darf. Die Markierung von zwei Radstreifen auf der Strassenfläche des Schweizerhofquais ist als provisorische Massnahme vollkommen genügend. Alles andere widerspricht dem Volkswillen. Angesichts des von der Stadtregierung angelegten Verhaltens verwundert es nicht, dass bei der Bevölkerung die Staatsverdrossenheit wächst und man nicht mehr an die Urne geht, wenn das Resultat einer Volksabstimmung derart krass missachtet wird. Der Sprechende ist für Eintreten auf die Vorlage, jedoch für ablehnende Kenntnisnahme.

Rita Meyer bezieht sich auf das Votum von Bruno Heutschy: Wer ist das Volk? Es sind diejenigen, welche Nein gesagt haben, aber auch diejenigen welche Ja gesagt haben. Gemäss dem neuen statistischen Jahrbuch ist der grösste Anteil der stimmenden Bevölkerung über 55 Jahre alt. Wenn nun mehr als die Hälfte dieser älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger für ein Projekt sind, kann nicht gesagt werden, die Bevölkerung sei dagegen. Die Ablehnung war knapp. Wenn Bäume und Fussgänger, aber auch die Velofahrer geschont werden wollen, gibt es nur eine Variante: Auf das Auto verzichten und das Velo benützen.

Christa Stocker: Es wird zurzeit von drei Velostreifen gesprochen. Jeweils bei den Kreuzungen ist die Situation heute für die Velofahrenden gefährlich. Wenn nun das Velo seeseitig geführt

und bei der Kreuzung über zwei Spuren an den Autos vorbei gefahren werden muss, nur um auf die andere Strassenseite zu gelangen, ist dies sehr gefährlich. Es ist daher dringend notwendig, in der Mitte und anschliessend am Rand eine Velospur zu markieren. Vorübergehend könnte noch eine zusätzliche Spur auf dem Quai erstellt werden. Die Sprechende ist jederzeit dafür, Bäume zu schützen, aber grundsätzlich dann, wenn ein anderes Verkehrsregime besteht und man den Mut hat, ökologisch etwas zu verbessern. Hier geht es um Kastanien, die am Wurzelwerk schon beschädigt sind. Wenn Bäume wirklich geschützt werden wollen, muss man auch ehrlich sein und den Mut aufweisen, zu den provisorischen Massnahmen für die Sicherheit all der Leute, die mit der Benützung des Fahrrades wesentlich dazu beitragen, dass nicht noch ein grösseres Verkehrschaos besteht in der Stadt Luzern, Ja zu sagen. Die provisorischen Massnahmen zeigen die richtige Richtung. Das Abstimmungsresultat muss ernst genommen werden. Die Bedenken, warum das Projekt vor einem Jahr abgelehnt wurde, werden mit dem Wettbewerb berücksichtigt. Ebenfalls werden die städtebaulichen Aspekte mit dem Wettbewerb berücksichtigt.

Louis L. Schumacher: Was ist eine krasse Missachtung des Volkswillens, wenn 48 % der Stimmenden zu einem Projekt Ja sagen und 52 % Nein?

Peter Henauer: Der Wettbewerb ist sinnvoll und unumstritten, ebenso die provisorischen Massnahmen. Schlussendlich geht es um eine Güterabwägung: Sicherheit für die Velofahrenden oder das Velo gegen fünf Strassenbäume. Die Situation am Schweizerhofquai ist für die Velofahrenden eindeutig eine Zumutung. Der Schweizerhofquai ist für alle Verkehrsteilnehmenden ein Herzstück. Die zur Diskussion stehenden Sofortmassnahmen sind verantwortbar, jedoch auch für die Velofahrenden nicht optimal. Als Provisorium lösen sie aber die Sicherheitsfragen. Es gibt tatsächlich eine Lösung, welche weder die Fussgängerbereiche, noch die Bäume, noch die Velofahrenden tangiert, nämlich die Reduktion der bestehenden Verkehrsfläche auf zwei Busspuren und zwei Kombi-Bus-Velospuren. Wem die Sicherheit der Velofahrenden ein tatsächliches Anliegen ist, muss auch zur Halbierung des MIV am Schweizerhofquai stehen. Beim Vorschlag von Markus Boyer fragt sich, wo am Schweizerhof die 50 cm hergenommen werden sollen, ohne die Alleebäume zu schädigen. Wenn Wurzelwerk eines Baumes an einer solch exponierten Lage massiv beschnitten wird, hat dieser Baum keine reelle Überlebenschance.

Markus Boyer: In der Baukommission war feststellbar, dass die Mehrheit einer solchen Kompromisslösung durchaus nicht abgeneigt wäre, sofern der Nachweis der Realisierbarkeit erbracht werden kann. Es sollte nicht sein, dass aufgrund des Zeitproblems, indem der Antrag vom Sprechenden heute sehr kurzfristig eingereicht wurde, eine Lösung zum vornherein abgelehnt wird, die eigentlich eine Mehrheit finden könnte. Ein mögliches Vorgehen sieht der Sprechende, dass diese Variante vom Stadtrat zur Prüfung entgegengenommen wird.

Beat Züsli: Die SP-Fraktion ist nicht gegen eine Lösung, welche ermöglicht, die Bäume stehen zu lassen, aber gleichzeitig die Sicherheit der Velofahrenden gewährleisten kann. Es kann aber nicht jetzt eine Lösung, die nur ansatzweise in der Baukommission diskutiert wurde, beschlossen werden. Der Sprechende verweist dabei auf den von Peter Muheim angesprochenen vorhandenen Spielraum. Anlässlich der Volksabstimmung wurden als

Argumente die See-Aufschüttung, das Fällen der Bäume, ungenügende städtebauliche Planung und gesamtheitliche Planung und die zu hohen Kosten aufgeführt. Auf drei dieser Positionen wird nun verzichtet, nämlich die Seeaufschüttung, die ungenügende städtebauliche Planung wird mit dem Wettbewerb verbessert und die Kosten sind minimiert worden. Somit bleibt noch das Fällen der Bäume. Das Abstimmungsresultat wird also mit dem heutigen Projekt berücksichtigt. Es sind provisorische Massnahmen geplant und keine definitive Lösung festgeschrieben.

Peter Muheim gibt seiner Meinung bezüglich der von Markus Boyer vorgeschlagenen Lösung dahingehend Ausdruck, dass solche Lösungen wenn möglich und sinnvoll vom Stadtrat ergriffen werden sollen, jedoch ohne dass die Sicherheitsbedürfnisse der Velofahrenden tangiert werden. Wenn aber eine solche Lösung nur möglich ist mit einer Verschlechterung für die Velofahrenden, ist sie auch nicht sinnvoll und darf nicht realisiert werden.

Rolf Hermetschweiler: Auch die SVP-Fraktion ist dafür, dass auf die Sicherheit der Velofahrenden geachtet wird. Dannzumal wurde ein sogenannte Light-Version kreiert, indem kein Busbahnhof realisiert werden soll, sondern links und rechts der Fahrbahnen zwei Velowege vorgesehen werden. Durch die jetzt gehörten Diskussionen und auch aufgrund seiner Erfahrungen auf diesem Streckenabschnitt ist aber der Sprechende zur Ansicht gekommen, dass es besser wäre, in der Mitte eine Velofahrspur zu erstellen. Die heutige Situation zeigt bereits, dass der grösste Teil aller Velofahrenden in der Mitte fährt. Dadurch müssten keine Bäume gefällt werden und der Busbahnhof würde sich ebenfalls erübrigen.

Rolf Hilber: Das Resultat der Volksabstimmung muss akzeptiert werden. Die Bäume am Quai sind ein "Heiligtum". Eine Fällaktion ein Jahr nach der Volksabstimmung würde vom Volk nicht verstanden. Der Sprechende könnte einer Lösung, welche die Fällung der Bäume zum jetzigen Zeitpunkt beinhaltet, nicht zustimmen. Mit der von Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion vorgeschlagenen Lösung erhält man den Fünfer und das Weggli. In diesem Sinn ersucht der Sprechende seine Ratskolleginnen und -kollegen, dieser Lösung zuzustimmen.

Bruno Heutschy: Markus Boyer liest das Postulat der SVP-Fraktion vor und präsentiert an sich den Postulatsgedanken als seine persönliche Idee.

Baudirektor Kurt Bieder: Das eigentliche Problem beim Schweizerhofquai besteht darin, dass nur zu häufig nicht rational, sondern äusserst emotional diskutiert wird. Verkehrstechnisch ist der Schweizerhofquai seit vielen Jahren ein grosses Problem. Dass die Situation insbesondere auch im Hinblick auf den Fahrradverkehr verbessert werden muss, ist unbestritten. Wichtig ist auch, dass ein solches Projekt städtebaulich sorgfältig angegangen wird. Im Gegensatz zur Behauptung von Markus Boyer wurde die Vorlage, welche vor einem Jahr zur Abstimmung gelangte, sehr wohl auch städtebaulich begleitet. Der BSA wurde eingebunden und hat bei der Projektierung mitgewirkt, um insbesondere auch die städtebaulichen Aspekte zu berücksichtigen. Es ist falsch, wenn festgestellt wird, es sei eine reine verkehrstechnische Vorlage gewesen. Die ständigen Fehlinformationen, die auch von verantwortungsvollen Parlamentariern immer wieder präsentiert werden, machen es so schwer, die

Schweizerhofvorlage auf die rationale Ebene zu bringen. Es ist eine Tatsache, dass die Abstimmung vor einem Jahr verloren ging. Die Interpretationen aber, welches die Gründe für das negative Resultat waren, sind äusserst subjektiv. Der Stadtrat hat seinerseits aus dieser Abstimmung die Lehren gezogen und gibt die eigentliche Antwort mit dem vorgesehenen Wettbewerb. Es war für alle von Anfang an ersichtlich, dass der Weg dieses Wettbewerbes einige Jahre in Anspruch nehmen werde. Im Idealfall wird mit fünf Jahren gerechnet. Sowohl der Stadtrat als auch das Parlament sind daher der Meinung, dass provisorische Massnahmen ergriffen werden müssen. Entsprechende Vorstösse wurden eingereicht und vom Stadtrat entgegengenommen. Die provisorischen Massnahmen wurden immer ganz klar als Grund dargelegt, um die fehlende Verkehrssicherheit für den Moment beheben zu können. Zu Recht hat niemand verlangt, dass jetzt provisorisch eine städtebaulich gute Lösung kreiert werde. Es ging immer darum, eine provisorische Massnahme im Hinblick auf die Verkehrssicherheit anzustreben. Das hat der Stadtrat getan und nimmt überhaupt nicht in Anspruch, diese provisorischen Massnahmen seien städtebaulich befriedigend. Die Stadtbaukommission tut sich aber schwer mit den provisorischen Massnahmen, stellt aber fest, dass sie das Ganze einzig und allein unter dem städtebaulichen Aspekt beurteile und es ihre Aufgabe sei, hiefür einzustehen. Es ist eine Güterabwägung vorzunehmen: Wenn die heutige städtebauliche Situation nicht tangiert werden soll, muss die jetzige Situation so belassen werden. Wenn die Verkehrssicherheit für die Radfahrer höher bewertet wird als die städtebauliche Situation, müssen die vom Parlament verlangten und vom Stadtrat mitgetragenen provisorischen Massnahmen ergriffen werden. Die Verkehrsplaner im Tiefbauamt haben sich mit dem Problem intensiv auseinandergesetzt und zudem Fachleute der Stadtgärtnerei zugezogen. Nicht weniger als 15 Varianten mit entsprechenden Untervarianten wurden geprüft. Auch der Vorschlag von Markus Boyer wurde bereits geprüft. Das wurde dem Antragsteller auch in aller Klarheit an der Baukommissionssitzung erläutert und gleichzeitig betont, dass auch durch einen nur massvollen Eingriff die Bäume nicht erhalten werden könnten. Der Stadtrat weiss um all diese Konsequenzen und darum, dass fünf Bäume gefällt werden müssen. Dies will er dem Parlament nicht verheimlichen, sondern klar zur Sprache bringen. Der Stadtrat weiss auch, dass es sich um ein sensibles Vorgehen handelt und die Baumfrage bereits vor einem Jahr intensiv diskutiert wurde. Gerade aus diesem Grund legt der Stadtrat die vom Parlament geforderten provisorischen Massnahmen dem Grossen Stadtrat vor, obwohl sie in seiner eigenen Kompetenz liegen. Bei einer zustimmenden Kenntnisnahme verpflichtet sich der Stadtrat für die Durchführung dieser Massnahmen. Bei einer ablehnenden Kenntnisnahme verpflichtet er sich aber zugleich auch, darauf zu verzichten. Der stadträtliche Sprecher ersucht alle Anwesenden, ehrlich zu sein und heute deutlich Stellung zu beziehen, damit der Stadtrat Klarheit über das weitere Vorgehen hat.

Der Sprechende macht zum Schluss noch einen kleinen Rückblick auf die ursprüngliche Situation am Schweizerhofquai und stellt fest, dass die heute zu so intensiven Diskussionen Anlass gebenden Bäume ursprünglich gar noch nicht bestanden.

Markus Boyer stellt fest, dass er erst nach Gesprächen mit der Verwaltung zu seinem heute dargebotenen Vorschlag gekommen ist. Der Votant versucht ebenfalls, das Projekt auf der rationalen Ebene zu diskutieren und mit konstruktiven Vorschlägen einen Scherbenhaufen zu verhindern. An der letztjährigen Lösung war zudem der BSA nicht als offizieller Verein eingebunden, sondern nur einzelne Mitglieder. Der Sprechende möchte eine Lösung

anbieten, die zum Ziel führt. Die vorgeschlagene Lösung ist auch nicht mit einer der zahlreichen durch die Verwaltung geprüften Varianten identisch. Der Vorschlag Peter Muheim ist durchaus unterstützenswürdig, indem die vom Sprechenden vorgeschlagene Lösung wenn möglich und sinnvoll ausgeführt werden kann.

Bruno Heutschy verweist auf das von der SVP-Fraktion eingereichte Postulat. Was wird an diesem Postulat bemängelt?

Rolf Hermetschweiler: Es dürfen nicht sämtliche Emotionen auf die Baumfällaktion konzentriert werden. Die Argumente der SVP-Fraktion für die damalige Volksabstimmung waren:

- Keine Bäume fällen
- Keine Velos auf dem Quai
- Keine See-Aufschüttung
- Kein Busbahnhof

Die einfachste Lösung ist die Erstellung eines mittleren Veloweges. Diese Kompromisslösung ist für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Beat Züsli: Der zusätzliche Fussgängerstreifen zwischen Schweizerhofquai und Schwanenplatz hätte eine Verbesserung gegenüber der abgelehnten Version bringen sollen. In der damaligen Vorlage war dieser Fussgängerstreifen nicht enthalten. Der Sprechende ersucht den Stadtrat, eine entsprechende Zusicherung abzugeben, dass ein solcher zusätzlicher Fussgängerstreifen im Rahmen der provisorischen Massnahmen als Versuch nochmals geprüft wird.

Stadtrat Ruedi Meier: Im Zusammenhang mit der Variante Volksabstimmung wurde die Frage der engeren Kurve am Schwanenplatz überprüft (Variante Andi Räber). Wenn auf der Schwanenplatzseite mehrere lange Busse stehen, gibt es vor allem zu Stosszeiten Probleme, weil eine breitere Spur benötigt wird. Dieses Problem hat dazu geführt, dass die Variante mit engerer Kurve am Schwanenplatz verworfen wurde. Es kann also nicht in den Raum gestellt werden, es gebe eine "Sowohl-als-auch-Lösung". In dieser Frage muss man sich dazu bekennen, ob man für die Übergangsmassnahmen mit der damit verbundenen Fällung von fünf Bäumen ist, oder ob man diese ablehnt.

Christoph Portmann: Seinerzeit bei der Präsentation der stadträtlichen Vorlage forderte die SVP-Fraktion die Beibehaltung des Status quo. Die SVP hat das Referendum gegen die Vorlage ergriffen und schlussendlich den Abstimmungskampf gegen alle anderen Parteien gewonnen. Die Hauptmotivation neben den Bäumen waren auch, dass keine Velospuren auf dem Quai gewünscht und die Kosten zu hoch waren. Dem Vorwurf, die SVP-Fraktion biete nach gewonnenem Abstimmungskampf keinen konstruktiven Vorschlag, begegnete man mit dem Postulat Heutschy, das einen Kompromissvorschlag aus Sicht des Gewinners aus der Abstimmungskampagne darstellt. Dieses Postulat ist eine Alternativlösung, die bereits bei der Baudirektion bestanden hat und nicht allein von der SVP-Fraktion stammt. Die SVP-Fraktion hält an ihrem Vorschlag fest.

Markus Boyer: Die Diskussion bezüglich Schleppkurve am Schwanenplatz hat in der Baukommission gezeigt, dass sie zur Gefahr wird, wenn die Spuren nicht verschmälert werden können. Daher hat der Sprechende den Vorschlag entsprechend verändert, was zu einer Begradigung der Kurve für den Bus führt. An den Busspuren wird nichts geändert, wodurch die Sicherheit bezüglich Schleppkurve gewährleistet wäre. Die gesamte Radiusverengung beträgt damit noch ca. 1 m auf einen sehr grossen Radius.

Baudirektor Kurt Bieder: Im Postulat der SVP-Fraktion wird zur Diskussion gestellt, zwischen Seebrücke und Luzernerhof stadtauswärts und stadteinwärts in der Randlage je einen Radstreifen à 1,2 m Breite zu markieren. Im Rat wurde einhellig erkannt, dass dieser Lösungsansatz falsch ist und der dringendste Handlungsbedarf bei der mittleren Fahrspur stadtauswärts liegt. Alle anderen Möglichkeiten sind mit der Verschmälerung der übrigen Fahrstreifen verbunden, womit für die anderen dazu führt, dass die nötige Fahrbahnbreite zur Verfügung steht.

Rolf Hermetschweiler gibt dem stadträtlichen Sprecher recht: Die SVP-Fraktion liess sich entgegen ihrem ursprünglichen Vorschlag überzeugen, wonach die Ideallösung mit einer mittleren Velospur besteht. Wenn in der Mitte für die Velospur 1,5 m und beim Schweizerhofquai 1,2 m berechnet werden, ergibt sich eine Differenz von 30 cm und somit eine Inkonsequenz. Die als Aufschüttung geplante Fläche ist ohnehin nicht notwendig. Die Kosten wären tiefer und die gesamte zukünftige Planung würde mit diesen provisorischen Massnahmen nicht tangiert.

Peter Muheim widerspricht dem Vorredner: Der Anhang 1 zum B+A zeigt, dass bei den in Frage kommenden Bäumen ein einzelner Radstreifen besteht, nämlich von der Seebrücke bis zum Löwenplatz. Der eine Radstreifen à 1,5 m hat zur Folge, dass die 5 Bäume abgeholzt werden müssen. Die Velofahrenden wünschen sich vier Radstreifen. Es besteht aber ein einziger, der ist aber umso wichtiger und auch zwingend nötig, weil man dadurch als Velofahrer in der Mitte bleiben kann und nicht nach rechts aussen die Spur wechseln muss. Alle anderen Beziehungen müssen ohnehin einmal wechseln.

Der Grosse Stadtrat tritt stillschweigend auf die Vorlage ein.

Detailberatung

Ziff. 3: Provisorische Massnahmen

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Den Antrag 1 Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion als Protokollbemerkung gemäss Art. 55 der Geschäftsordnung lehnt der Grosse Stadtrat mit 22:11 Stimmen ab.

Markus Boyer: Nach diesem Abstimmungsergebnis erübrigt sich eine Abstimmung über Antrag 2. Der Sprechende zieht diesen somit zurück.

Abstimmungen:

- Ziff. I

Der Antrag Bruno Heutschy, die Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen, wird mit der Erreichung der notwendigen 15 Jastimmen gutgeheissen.

Abstimmung unter Namensaufruf:

Baume Louis	Nein
Birnstiel Matthias	Nein
Bissig-Kenel Trudi	Ja
Bitzi Hildegard	Nein
Boyer Markus	Nein
Bucher-Schaad Emerentia	Nein
Bürgi Rudolf	Nein
Burri Daniel	Ja
Durrer Guido	Ja
Fausch Wespe Agatha	Ja
Gmür Thomas	Nein
Grünenfelder Cony	Ja
Haas-Peter Helen	Nein
Habermacher Roland	Nein
Henauer Peter	Ja
Hermetschweiler Rolf	Nein
Heutschy Bruno	Nein
Hilber Rolf	Nein
Kipfer Dorothée	Ja
Kissel Walter	Ja
Krummenacher Rolf	Ja
Lingg Marcel	Nein
Mächler Markus	Ja
Maire René	Ja
Marti-Schindler Lotti	Ja
Meyer-Facius Rita	Ja
Misteli Rita	Ja
Moser Andreas	Ja
Muheim Peter	Ja
Pardini Giorgio	Ja
Portmann Christoph	Nein
Portmann-de Simoni Claudia	Ja
Rothenbühler Thomas	Ja
Schmid Markus T.	Ja
Schmidig Ruedi	Ja
Schumacher Louis L.	Ja
Soldati Marco G.	Nein

Stutz Hans	Ja
Stocker Odermatt Corista	Ja
Tschopp-Weibel Romy	Ja
Überschlag Rita	Ja
Vogel Max	Nein
Zopfi-Gassner Felicitas	Ja
Züsli Beat	Ja

Mit 28:16 Stimmen heisst somit der Grosse Stadtrat Ziff. I gut.

- Ziff. II wird vom Grossen Stadtrat grossmehrheitlich beschlossen.
- Ziff. III wird vom Grossen Stadtrat ebenfalls grossmehrheitlich beschlossen.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 8/2001 vom 14. März 2001 betreffend Wettbewerb für die Neugestaltung des Schweizerhofquais, gestützt auf den Bericht der Baukommission, in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 lit b und Art. 69 lit. a Ziff. 4 der Gemeindeordnung vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

I.

Von der Realisierung der provisorischen Massnahmen, insbesondere der Einrichtung des Radweges auf dem Quai, wird zustimmend Kenntnis genommen.

II.

Für die Durchführung eines Wettbewerbes für die Neugestaltung des Schweizerhofquais wird ein Kredit von Fr. 500'000.00 bewilligt (4/5 für den Kanton wie Stadt zu gleichen Teilen betreffenden Bereich Seebrücke–Luzernerhof, 1/5 für ausschliesslich städtische Bereiche wie die Umgebung des Musikpavillons), vorbehältlich der Zustimmung des Kantons zur Übernahme von 50 % der Kosten für den Bereich Seebrücke–Luzernerhof.

III.

Die Aufwendungen für den Wettbewerb gemäss Ziffer II sind im Vermögensnachweis unter dem Abschnitt Verwaltungsvermögen einzusetzen und ordentlich abzuschreiben.

— — — — —

5.1. Interpellation 8 Christoph Portmann vom 19. September 2001: Demonstration in Luzern vom 16. September 2000

Im Zusammenhang mit der vom Stadtrat und anderen Gemeinden bewilligten Demonstration vom 16. September 2000 von Emmenbrücke in die Stadt Luzern und den damit verbundenen Vorfällen, wird der Stadtrat angefragt zu folgenden Fragen Antwort zu geben:

Bei der Beantwortung der Interpellation Nr. 68 (1996/2000 Autonome Bewegungen in der Stadt Luzern) vom Schreibenden, konnte der Stadtrat nicht bestätigen, dass in Luzern kleinere autonome Gruppierungen existieren. Zudem konnte er keinen Zusammenhang zu den Häuserbesetzern am Kauffmannweg machen.

1. Haben sich diesbezüglich neue Erkenntnisse ergeben?
2. Im Umfeld der illegalen Häuserbesetzung auf einer Privatliegenschaft am Kauffmannweg 16, kam es nach Ende der Kundgebung zu einem Grossaufmarsch von ca. 100 linksradikalen, autonomen Personen. Kontrollierte die Polizei dieses besorgniserregende Geschehen?
3. Wurden Personenkontrollen vorgenommen?
4. Handelte es sich bei den Demonstranten um Innerschweizer oder waren allenfalls auch sogenannte Berufsdemonstranten aus anderen Kantonen (Zürich) oder dem Ausland anwesend?
5. Wann wurde letztmals ein Polizist von gewalttätigen Demonstranten in Luzern verletzt?
6. Wie kann der Einsatz der Stadtpolizei, bezogen auf die personellen Kapazitäten beziffert werden? Handelt es sich um einen Grosseinsatz?
7. Wieviele solcher Einsätze gab es in der Geschichte der Stadtpolizei?
8. Durch die Mithilfe von ausserkantonalen Polizeieinheiten entstanden der Stadt sicherlich enorme Kosten. Wie hoch sind diese, bzw. wieviel davon muss an andere Gemeinden und Kantone bezahlt werden?
9. Durch den besonnen Einsatz der Polizei konnte Schlimmeres verhindert werden. Wäre die Polizei in der Lage gewesen, eine mögliche «illegale Demonstration» zu kontrollieren und den Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten? (Dies in der Annahme, dass keine genaue Route bekannt gewesen wäre).
10. Gedenkt der Stadtrat inskünftig weitere Demonstrationen im Vorfeld von Abstimmungen zu bewilligen? Falls ja, betrachtet der Stadtrat eine Demonstration, als quasi Werbemittel einer politischen Haltung, für geeignet?
11. Wie lange wurde der Verkehr für die Öffentlichkeit in der Stadt lahmgelegt, bzw. konnten die öffentlichen Verkehrsmittel (Baselstrasse) nicht fahren?
12. Betrachtet der Stadtrat die Negativpropaganda einer Demonstration als förderlich für das Image von Luzern?

Antwort des Stadtrates

Frage 1: „Bei der Beantwortung der Interpellation Nr. 68 (1996/2000 Autonome Bewegungen in der Stadt Luzern) konnte der Stadtrat nicht bestätigen, dass in Luzern kleinere autonome

Gruppierungen existieren. Zudem konnte er keinen Zusammenhang zu den Hausbesetzern am Kauffmannweg machen. Haben sich diesbezüglich neue Erkenntnisse ergeben?"

In der Antwort auf die Interpellation Nr. 68 vom 19. November 1997 wurde erwähnt, dass nach Erkenntnissen der Polizei durchaus die Möglichkeit besteht, dass auch im Raum Luzern kleinere autonome Gruppierungen existieren, wobei ein Zusammenhang mit Hausbesetzungen weder bejaht noch verneint werden kann. Dies hat sich bis heute nur unwesentlich verändert. Wohl ist im Zusammenhang mit einer Gegenkundgebung zum Europa-Forum 2000 im KKL erstmals eine Organisation namens „Phase 1“ an die Öffentlichkeit getreten, die nach eigenen Angaben als Organisation mit antikapitalistischer Zielsetzung Teil der internationalen Bewegung gegen Globalisierung, Neoliberalismus und Militarismus ist. Gegründet im Januar 2000 in Luzern, kämpft die „Phase 1“ nach eigenen Aussagen für eine solidarische Gesellschaft, in der alle Platz haben. Nach Meinung der Polizei ist die „Phase 1“ eher als ad hoc Organisation zu bezeichnen, die vor allem als Veranstalterin von Kundgebungen und Demonstrationen mit Themen ihres Gedankenguts in Erscheinung tritt, so z.B. als Organisatorin der zur Diskussion stehenden Demonstration vom 16. September 2000. Die genannte Gruppierung hat bisher weder Gewalt ausgeübt, noch hat sie zu Gewalt aufgerufen. Polizeilich verfügte Auflagen im Zusammenhang mit Bewilligungen hat sie stets eingehalten. Hausbesetzerinnen und Hausbesetzer sympathisieren vereinzelt sicher auch mit der Gesinnungsrichtung autonomer Gruppierungen, weshalb gelegentliche und lose Kontakte, vorab bei entsprechenden Veranstaltungen, gegeben sind. Ob ein direkter Zusammenhang zwischen autonomen Organisationen und der Hausbesetzer-Szene besteht, kann weder ausgeschlossen noch bestätigt werden. Die Rechtslage bzw. die bundesrätlichen Weisungen über die Durchführung des Staatsschutzes und das kantonale Gesetz über den Schutz von Personendaten (Datenschutzgesetz) lassen nachrichtendienstliche Ermittlungen gegen bestimmte Gruppierungen oder Personen nicht zu, da nach bisherigen polizeilichen Erkenntnissen keine konkrete Gefährdungslage vorliegt.

Frage 2: „Im Umfeld der illegalen Häuserbesetzung auf einer Privatliegenschaft am Kauffmannweg 16, kam es nach Ende der Kundgebung zu einem Grossaufmarsch von ca. 100 linksradikalen, autonomen Personen. Kontrollierte die Polizei dieses besorgniserregende Geschehen?“

Die Polizei überwachte sowohl im Nah- wie auch im Fernbereich die Ansammlung am Kauffmannweg. Es handelte sich bei den anwesenden Personen um Teilnehmerinnen und Teilnehmer der vorausgegangenen Demonstration, die vor dem Antreten der Rückreise oder bis zu Beginn der folgenden Veranstaltung die Besetzerinnen und Besetzer der fraglichen Liegenschaft besuchten.

Frage 3: „Wurden Personenkontrollen durchgeführt?“

Die rechtlichen Voraussetzungen zur Durchführung von Personenkontrollen waren nicht gegeben. Es bestand kein polizeilich relevantes Bedürfnis, die Identität dieser Personen zu kennen.

Frage 4: „Handelte es sich bei den Demonstranten um Innerschweizer oder waren allenfalls auch sogenannte Berufsdemonstranten aus anderen Kantonen (Zürich) oder dem Ausland anwesend?“

An der Demonstration nahmen tausende von Personen teil, darunter auch viele Familien. Über ihre Herkunft kann keine gesicherte Aussage gemacht werden. Zur Hauptsache waren es wohl Leute aus dem Kanton Luzern und der Innerschweiz. Nach polizeilichen Erkenntnissen waren auch, allerdings in der Minderzahl, Demonstrantinnen und Demonstranten von linksextremen, militanten und autonomen Gruppierungen anderer Kantone bzw. Städte anwesend. Linksradikale und autonome Gruppierungen aus dem Ausland waren, soweit polizeilich bekannt, nicht dabei.

Frage 5: „Wann wurde letztmals ein Polizist von gewalttätigen Demonstranten in Luzern verletzt?“

Interventionen bei gewalttätigen Ausschreitungen bergen immer die Gefahr von Verletzungen einzelner Polizeikräfte. Über den Zeitpunkt und den Charakter eines Anlasses, bei dem eine Polizistin oder ein Polizist verletzt worden ist, wird nicht Buch geführt. Solche Vorfälle werden jedoch immer in die Nachbearbeitung des Einsatzes einbezogen, um Schlüsse in Bezug auf Schutzausrüstung, Einsatztaktik etc. zu ziehen.

Frage 6: „Wie kann der Einsatz der Stadtpolizei, bezogen auf die personellen Kapazitäten beziffert werden. Handelte es sich um einen Grosseinsatz?“

Bei der zur Diskussion stehenden Demonstration wurde davon ausgegangen, dass die Demonstration ordnungsgemäss verläuft. Nicht auszuschliessen war jedoch, dass kleinere Gruppierungen teilnehmen, welche die Auflagen und Anordnungen nicht befolgen und eine Konfrontation mit der Polizei suchen. Es musste vor allem damit gerechnet werden, dass sich rechtsextreme Kreise mobilisieren mit dem Ziel, die Demonstration zu stören. Die Grösse und Bedeutung der Demonstration legte einen polizeilichen Grosseinsatz aus präventiven Gründen nahe. Stadt- und Kantonspolizei leisteten diesen Einsatz, verstärkt durch Detachements der übrigen Zentralschweizer Polizeikorps. Aus einsatztaktischen Gründen wird die Zahl der eingesetzten Polizeikräfte von der Polizeiführung nicht bekanntgegeben.

Frage 7: „Wieviele solcher Einsätze gab es in der Geschichte der Stadtpolizei?“

Solche Einsätze sind Ausnahmeereignisse. Der letzte vergleichbare Grosseinsatz war im Jahre 1992 anlässlich des UEFA Cupspieles FC Luzern gegen den Fussball Club Feyenoord Rotterdam nötig. Leicht geringer war der personelle Aufwand von Stadt- und Kantonspolizei beim Europa-Forum im Jahre 2000.

Frage 8: „Durch die Mithilfe von ausserkantonalen Polizeieinheiten entstanden der Stadt sicherlich enorme Kosten, Wie hoch sind diese, bzw. wieviel davon muss an andere Gemeinden oder Kantone bezahlt werden?“

Die Kosten für die Mithilfe der ausserkantonalen Polizeieinheiten erfolgten im Rahmen des Konkordates über die polizeiliche Zusammenarbeit in der Zentralschweiz und wurden vom Kanton übernommen worden. Dem Stadtrat sind diese Kosten nicht bekannt.

Frage 9: „Durch den besonnenen Einsatz der Polizei konnte Schlimmeres verhindert werden. Wäre die Polizei in der Lage gewesen, eine mögliche „illegale Demonstration“ zu kontrollieren und den Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten? (Dies in der Annahme, dass keine genaue Route bekannt gewesen wäre“.

Die polizeiliche Einsatzleitung nahm bei der Einsatzplanung auch eine Eventualplanung vor. Ziel einer solchen Eventualplanung ist, auf unvorhergesehene Ereignisse innert nützlicher Frist effizient zu reagieren. Niemand kann jedoch Krawalle und Ausschreitungen ausschliessen. Die Polizei ist jedoch willens und auch in der Lage, den Schutz der Bevölkerung bei solchen Vorfällen zu gewährleisten. Sowohl die Stadt- wie auch die Kantonspolizei haben schon wiederholt und auch beim fraglichen Anlass bewiesen, dass sie durchaus fähig sind, Ausschreitungen wirkungsvoll zu begegnen. Auch eine gut instruierte und bestens ausgerüstete Polizei kann jedoch Gewalt nicht jederzeit gänzlich verhindern, weder Gewalt in der Ehe, noch Gewalt in der Familie, noch Gewalt auf öffentlichem Grund.

Frage 10: „Gedenkt der Stadtrat inskünftig weitere Demonstrationen im Vorfeld von Abstimmungen zu bewilligen? Falls ja, betrachtet der Stadtrat eine Demonstration, als quasi Werbemittel einer politischen Haltung, für geeignet?“

Bei allen Stellungnahmen und Beantwortungen von Vorstössen zum Thema Bewilligungspraxis von Demonstrationen wird darauf hingewiesen, dass Kundgebungen und Demonstrationen dem Schutzbereich der Meinungsäusserungs- und Versammlungsfreiheit unterstehen. Wie jedes Freiheitsrecht gilt die Meinungsäusserungs- und Versammlungsfreiheit nicht schrankenlos. Demonstrationen auf öffentlichem Grund unterliegen vielmehr den allgemeinen polizeilichen Schranken und überdies den Schranken des öffentlichen Sachenrechts. Es steht aber auch nicht im freien Ermessen der Bewilligungsbehörde, Demonstrationen nicht zu bewilligen. Das Verbot einer Demonstration muss den Grundsätzen der Verhältnismässigkeit und Erforderlichkeit genügen. Ein Verbot ist insbesondere dann nicht zulässig, wenn ein Teilverbotes genügt oder mit dem Erlass von Auflagen die öffentlichen Ruhe und Ordnung hinreichend gewährleistet werden kann. Meinungsvielfalt ist in einem freiheitlichen Staat eine Selbstverständlichkeit. Der Stadtrat übt seit Jahren grosse Toleranz gegenüber politischen Meinungsäusserungen. Nicht massgebend beim Entscheid über ein Demonstrationsgesuch ist, ob die Bewilligungsinstanz die Meinung oder Haltung der Demonstrantinnen und Demonstranten teilt, ob sie ihr mehr oder weniger wertvoll erscheint, mehr oder weniger richtig oder wichtig.

Frage 11: „Wie lange wurde der Verkehr für die Öffentlichkeit in der Stadt lahmgelegt, bzw. konnten die öffentlichen Verkehrsmittel (Baselstrasse) nicht fahren?“

Das Teilstück Kasernenplatz - Kreuzstutz der Baselstrasse war für den Privatverkehr von 15.00 - 16.30 Uhr gesperrt. In der gleichen Zeitspanne musste der Betrieb der VBL-Linien Nr. 2 (Emmenbrücke) und Nr. 14 (Littau) eingestellt werden. Die Verkehrsumleitungen und Hinweise waren signalisiert.

Frage 12: „Betrachtet der Stadtrat die Negativpropaganda einer Demonstration als förderlich für das Image von Luzern?“

Eine friedlich verlaufende Demonstration oder Kundgebung als Zeichen gelebter Meinungstoleranz und personaler Toleranz ist für das Image der Stadt Luzern aus Sicht des Stadtrates förderlicher als das Unterdrücken der Meinungsäusserungs- und Versammlungsfreiheit. Ein Staat, der Kritik nicht wahrnimmt, abwehrt oder gar verbietet, ist nicht nur auf dem Wege hin zum Zwangsstaat - er ist einer geworden. Allerdings trifft es auch zu, dass Demonstrationen einen Teil der Bürgerinnen und Bürger beunruhigen.

Christoph Portmann beantragt Diskussion.

Die Diskussion wird vom Grossen Stadtrat grossmehrheitlich beschlossen.

Christoph Portmann: Organisationen wie die Phase 1 sollten von der Polizei rigoros überprüft werden. Diese Organisation ist im Zusammenhang mit einer Veranstaltung mit einer Ex-Terroristin erneut negativ in den Schlagzeilen aufgefallen. Wie gefährlich letztlich der Linksextremismus ist, geht auch aus dem Staatsschutzbericht des EJPD hervor. Leider wird dieser durch die Regierungsstellen sowie die Medien und die netten Harmoniepolitiker stets verharmlost dargestellt. Bezüglich der Beantwortung der Frage 9 muss unmissverständlich festgehalten werden, dass es Pflicht der Polizei ist, Gewalt auf öffentlichem Grund zu verhindern. Die tolerante Haltung seitens des Stadtrates gegenüber Demonstrationen wird von der SVP-Fraktion nicht geteilt. Der Polizei wird für den undankbaren politischen Einsatz am 16. September 2000 der Dank ausgesprochen.

Guido Durrer: Für die FDP-Fraktion sind die Antworten und Erläuterungen des Stadtrats auf diese Interpellation schlüssig. Dies, trotzdem der Stadtrat gewisse Informationen nicht weitergeben will oder nicht mehr kann. Die FDP-Fraktion teilt die Haltung des Stadtrates, dass bezüglich Demonstrationen als Instrumentarium öffentlicher Meinungsbildung eine massvolle Toleranz anzuwenden ist. In Bezug auf die Möglichkeit der Behörden, Einschränkungen im Bewilligungsverfahren für öffentliche Demonstrationen zu erlassen, ist der Sprechende der Auffassung, dass der Stadtrat alle anderen öffentlichen Interessen in der Stadt Luzern, wie Handel, Gewerbe, Sicherheit und Verkehrsfluss usw. in den Vordergrund stellen muss. Demonstrationen haben sich nach den Mitbürgerinnen und Mitbürgern zu richten, örtlich und zeitlich. Den Behörden, Stadtrat und Polizei wird in dieser sensiblen Problematik viel Fingerspitzengefühl und Führungsverantwortung abverlangt. Die Antwort auf die gestellte Frage 3, ob Personenkontrollen durchgeführt wurden, hat insofern doch sehr erstaunt, als dass zum Beispiel harmlose Skateboarder auf der Anlage Wartegg-Tribtschen sporadisch und nicht selten durch die Stadtpolizei überprüft und zum Teil auch durchsucht werden. Die FDP-Fraktion ist mit den Antworten des Stadtrates einverstanden.

Emerentia Bucher-Schaad äussert sich zu den Interpellationen 8 und 17 gemeinsam: Die Korpsangehörigen der Stadtpolizei erbringen zur Sicherung der Ordnung und der Sicherheit der Bevölkerung eine nicht immer angenehme und unproblematische Aufgabe. Die CVP/CSP-Fraktion dankt den Verantwortlichen nachträglich, dass sie an den zur Diskussion stehenden beiden Anlässen nicht überreagiert haben. Dadurch konnten Auswüchse und Millionenschäden wie in anderen Städten vermieden werden. Zum Teil möchte die Sprechende dem Vorredner zustimmen, indem Demonstrationen nicht bevorzugt, sondern mit Rücksicht auf die Bevölkerung behandelt werden sollen. Die CVP/CSP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die ausführlichen und aufschlussreichen Beantwortungen der beiden Interpellationen.

Thomas Rothenbühler: Dem Stadtrat wird mit der Beantwortung der Interpellationen Gelegenheit geboten, zu zeigen, dass die Stadtpolizei im allgemeinen sehr gute Arbeit leistet.

Bei polizeilichen Fragen ist der Rat nicht zuständig. Das richtige Vorgehen ist der Stadtpolizei zu überlassen.

Hans Stutz: Die Antwort des Stadtrates auf die Fragestellung des SVP-Vertreters gefällt durch ihre Ruhe. Wenn von besorgniserregenden Geschehen gesprochen wird, kann man nur den Kopf schütteln. Verschiedene unfriedliche Ordnungseinsätze musste die Stadtpolizei in den vergangenen Jahren leisten. Diese standen meistens im Zusammenhang mit Fussballspielen. Besonders aufgefallen ist, dass die SVP den Anschein erweckt, sie möchte die Meinungsäusserungsfreiheit einschränken, sei dies vor Wahlen oder vor Abstimmungen.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer: Es ist richtig, dass die Interpellationen eine Gelegenheit für den Stadtrat geben, hier vor dem Parlament Stellung zu Demonstrationen zu nehmen. Zentrales Anliegen der Polizei ist, die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten. Daher ist das Echo des Rates für den Stadtrat wichtig. Der Stadtrat versucht aber auch, in Kontakt mit Organisatoren einen möglichst optimalen Ablauf einer Demonstration zu gewährleisten. In Situationen, wo allenfalls Ausschreitungen entstehen können, ist die Stadtpolizei in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei, der Feuerwehr und dem Zivilschutz bereit, den Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten. Die Meinungsäusserung ist eine wichtige Freiheit, welche auch der an einer Demonstration teilnehmenden Bevölkerung zugestanden werden muss.

Die Interpellation 8 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 19. September 2000: Demonstration in Luzern vom 16. September 2000, ist damit erledigt.

— — — — —

5.2. Interpellation 17 Christoph Brun vom 17. Oktober 2000: Krawallnacht in Luzern

Mit Erstaunen musste die Bevölkerung der Stadt Luzern am 14. Oktober zur Kenntnis nehmen, dass das Chaotikum auch vor unserer Stadt nicht Halt macht. Aus den Medieninformationen zur Krawallnacht vom letzten Samstag muss geschlossen werden, dass die Ordnungskräfte von der Zahl und Militanz der Chaoten völlig überrascht wurden. Offensichtlich reichte das für den Fussballmatch FCL – FCB gewählte Polizeidispositiv zur Bewältigung der Ereignisse nicht aus.

Auf dem Boden der Stadt Luzern ist bekannterweise die Stadtpolizei für die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung zuständig. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Chronologie der Ereignisse aus Sicht der Stadtpolizei?
2. Wer war für die gesamte Einsatzleitung der Ordnungskräfte in der Stadt Luzern zuständig?
3. Wie erfolgte die Zusammenarbeit Stadt- Kantonspolizei und hat sich diese aus Sicht des Stadtrates bewährt?

4. Auf welcher Bedrohungsannahme beruhte das Dispositiv für den Match FCL –FCB?
5. Wie konnten die Einsatzkräfte im Verlaufe der Ausschreitungen verstärkt werden und erfolgten die Verstärkungen in genügender Stärke und rechtzeitig?
6. Wie funktionierte die Informationskette Polizei – Strafverfolgungsbehörden – Regierung?
7. Wieso wurden nur drei Festnahmen gemacht? Warum wurden die vorläufig Festgenommenen schon nach wenigen Stunden wieder auf freien Fuss gesetzt und wer hat dies angeordnet?
8. Wie konnten sich 50 – 70 gewaltbereite Chaoten unbemerkt von der Polizei im Raume des Bahnhofes zusammenrotten?
9. Genügen der Bestand und die Ausrüstung der Stadtpolizei den Anforderungen des unfriedlichen Ordnungsdienstes unter Berücksichtigung der heute von Chaoten eingesetzten Mittel?
10. Können die Verursacher der Krawalle als organisierte Gruppe bezeichnet werden? Sind dem Stadtrat gewaltbereite, möglicherweise nach ethnischen Kriterien zusammengesetzte organisierte Gruppierungen in der Stadt Luzern bekannt?
11. Besteht ein Zusammenhang der Vorfälle mit der Mäas auf dem Inseli?
12. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen um in Zukunft derartige Ereignisse zu verhindern und die Ruhe und Ordnung in der Stadt Luzern sicherzustellen?

Antwort des Stadtrates

Einleitend ist festzuhalten, dass die Einsatzleiter von Stadt- und Kantonspolizei beim Vorfall vom 14. Oktober hervorragende Arbeit leisteten. Der Einsatz schwerer Mittel erfolgte in Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit. Ein ebenso gutes Zeugnis legten alle beteiligten Einsatzkräfte der beiden Polizeikorps ab, die in genügender Anzahl von allem Anfang an im Einsatz standen. Das von der Polizeiführung gewählte Einsatzdispositiv hat sich taktisch wie auch personell bewährt.

Sowohl der Stadtrat wie auch die Stadtpolizei haben wiederholt darauf hingewiesen, dass weder von politischer noch von polizeilicher Seite garantiert werden kann, dass Luzern von solchen Vorfällen verschont bleibt. Den Gewaltausbruch in der Nacht vom 14. Oktober 2000 hat der Stadtrat mit Bedauern und Besorgnis zur Kenntnis genommen. Zur Kenntnis genommen hat er aber auch, dass die Stadt - wie auch die Kantonspolizei bewiesen haben, dass sie taktisch, technisch wie auch personell in der Lage sind, solchen Gewaltakten wirkungsvoll zu begegnen.

Die in der Interpellation gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1: „Chronologie der Ereignisse aus Sicht der Stadtpolizei?“

Am fraglichen Samstagabend wurde im Fussballstadion Allmend ein NLA-Spiel zwischen dem FC Luzern und dem FC Basel ausgetragen. Nach Schluss des Fussballspiels stellten die im Bahnhof stationierten Polizeikräfte fest, dass ca. 50 - 70 ausländische Jugendliche gruppenweise vom Gelände der Luzerner Messe her auf dem Stirnperron des Bahnhofes eintrafen und sich dort versammelten. Als die Basler Fans um 21.30 Uhr mit Bussen der Verkehrsbetriebe eintrafen, stellte sich die Polizei vor die Gruppe Jugendlicher, um den Fussballfans den Weg zum Zug nach Basel auf dem Geleise 6 freizuhalten und sie vor

eventuellen Angriffen zu schützen. Zugleich verlangte der Einsatzleiter der Kantonspolizei im Bahnhofinnern zur Verstärkung Ordnungsdienstkräfte der Stadtpolizei. Um 21.45 Uhr, nach ersten gegenseitigen Provokationen, begannen die ausländischen Jugendlichen die Basler Fans und die Polizei mit Flaschen, Schotter-Steinen - deren sie sich bei den Geleisen behändigten - und Eisenstangen zu bewerfen. Zugleich versuchten die Angreifer, die Polizeisperre zu durchbrechen, was ihnen auch vereinzelt gelang. In der Folge kam es zu einigen Handgreiflichkeiten zwischen den Angreifern und Basler Fans, wobei es der Polizei gelang, zu verhindern, dass sich die Basler Fans vereint aktiv wehrten. Als Reaktion wurden vom Einsatzleiter der Stadtpolizei sämtliche für das Fussballspiel im Dienst stehenden Ordnungsdienstkräfte zur Unterstützung zum Bahnhof befohlen. Zu dieser Zeit wurden die im Bahnhof eintreffenden und im Bahnhof bereits agierenden Polizeikräfte mit einem „Hagel“ von Wurfgeschossen wie Flaschen, Steinen und Eisenstangen angegriffen. Nach relativ kurzer Zeit gelang es, die angreifenden jugendlichen Ausländer durch den westlichen Ausgang des Bahnhofes auf die Zentralstrasse zu drängen. Dieser Einsatz wurde durch die Anwesenheit unbeteiligter Passanten erschwert. In der Zwischenzeit war der grösste Teil der Basler Fans um 21.54 Uhr mit dem Zug abgereist; zurück blieb eine kleinere Gruppe, die sich im Rücken der Polizeikräfte aufhielt. An der Zentralstrasse formierte sich die Angreifergruppe, die inzwischen auf gegen 100 Personen angewachsen war, neu und begab sich vor den Haupteingang des Bahnhofes. Von dort warfen sie Flaschen einer Altglas-Deponie gegen den Bahnhof. Da erhebliche Gefahr für die anwesenden unbeteiligten Passanten bestand, rückte die Polizei ihrerseits auf den Bahnhofplatz vor, gefolgt von der Gruppe noch anwesender Anhänger des FC Basel, die zum Teil Wurfgegenstände gegen die Randalierer zurückwarfen. Um nicht in einen „Zweifrontenkrieg“ zu geraten, vertrieb die Polizei die Randalierer mit Gummischrot. Auch in dieser Phase war der Einsatz der Polizei wegen der Anwesenheit von vielen unbeteiligten Passanten, teilweise mit Kindern (Schluss der Herbstmesse), erheblich erschwert. Vom Busperron 2 aus griffen die Krawallmacher erneut die Polizei und nun auch unbeteiligte Passanten an. Zudem begannen sie mit der hemmungslosen Beschädigung von Autos, Motorrädern, Mofas und Velos, Schaufensterscheiben, Telefonkabinen und VBL Bussen. Um Verletzungen der vielen Passanten auf dem Bahnhofplatz unter allen Umständen zu verhindern und die Sachschäden zu begrenzen, wurde auf Befehl des Einsatzleiters der Stadtpolizei die Masse der Randalierer unter Einsatz von Gummischrot und dem Wasserwerfer vom Bahnhofplatz abgedrängt und die aktivierte Menge von Jugendlichen aufgelöst. Um eine erneute Formierung der Randalierer zu verhindern, wurden die aufgelösten Gruppen mit mobilen Einsatztrupps zerstreut. Bei dieser Zerstreung wichen einige gegen die Altstadt aus, begleitet von Polizeikräften. In der Altstadt konnten die gewalttätigen Jugendlichen nur noch minimalen Schaden anrichten. Nach einiger Zeit hatten sich sämtliche Randalierer voneinander getrennt und entfernt. Die Polizei hielt sicherheitshalber bis 00.30 Uhr die massive und dichte Präsenz aufrecht.

Zu Frage 2: Wer war für die gesamte Einsatzleitung der Ordnungskräfte in der Stadt Luzern zuständig?

Die Zuständigkeiten sind im Vertrag zwischen dem Regierungsrat des Kantons Luzern und dem Stadtrat über die Stadtpolizei von Luzern vom 24. Mai 2000 geregelt: Die Einsatzleitung bzw. Führungsverantwortung bei gemeinsamen Einsätzen der Stadt- und Kantonspolizei auf

dem Gebiet der Stadt Luzern liegt bei der Stadtpolizei; ausgenommen sind kriminalpolizeiliche Einsätze. Während die Kantonspolizei im Bahnhofinnern zuständig ist, ist dies die Stadtpolizei ausserhalb des Bahnhofes und auf dem übrigen Stadtgebiet. Da es sich beim unfriedlichen Ordnungsdienst um eine sicherheitspolizeiliche Aufgabe handelt, lag die Gesamteinsatzleitung im Bahnhof bei der Kantonspolizei und wechselte bei der Verschiebung des Einsatzes ausserhalb des Bahnhofes zur Stadtpolizei. Im Interesse einer effizienten Führung bleiben die beiden Einsatzleiter bei derartigen Einsätzen zusammen und bilden gemeinsam die Gesamteinsatzleitung, wobei je nach Einsatzort die gesamte Führungsverantwortung zur Stadt- oder Kantonspolizei wechselt.

Zu Frage 3: Wie erfolgte die Zusammenarbeit Stadt- Kantonspolizei und hat sich diese aus Sicht des Stadtrates bewährt?

Die Zusammenarbeit funktionierte - übrigens wie immer - auch bei diesem Einsatz sehr gut, das heisst, partnerschaftlich und eng vernetzt. Beide Polizeikorps, sowohl die Mannschaft wie auch die Gruppen-, Zugführer und Einsatzleiter, absolvieren gemeinsame Ausbildungskurse und sind identisch ausgerüstet. Die Stadtpolizei unterstützte im Bahnhofinnern die Kantonspolizei, die Kantonspolizei tat dies ausserhalb des Bahnhofes zugunsten der Stadtpolizei. Im gemeinsamen Einsatz wird nicht zwischen Polizeiangehörigen der Stadt- oder Kantonspolizei unterschieden. Massgebend sind das Einsatzgebiet sowie nur und ausschliesslich die gemeinsam und in einer Einheit zu lösende Aufgabe. Die vom Stadtrat seit Jahren nicht nur gutgeheissene, sondern auch geförderte sehr gute und eng vernetzte Zusammenarbeit der Stadt- und Kantonspolizei hat sich nicht nur bei diesem Einsatz, sondern allgemein sehr gut bewährt. Beide Polizeikorps haben schon mehrmals bewiesen, dass sie in enger Zusammenarbeit auch heikle und schwierige Polizeieinsätze meistern können.

Zu Frage 4: Auf welcher Bedrohungsannahme beruhte das Dispositiv für den Match FCL - FCB? Alle Fussballspiele werden von der Polizei seit Jahren bezüglich Gefährdungslage analysiert. So wurde auch im vorliegenden Fall via Kantonspolizei mit spezialisierten Szenenkennern der Basler Polizei frühzeitig Kontakt aufgenommen und ein genügend grosses Ordnungsdienst-Aufgebot erlassen. Dieses Spiel ist nach der Analyse der Lagebeurteilung in den höchsten Gefährdungsgrad eingestuft worden. Im Sinne dieser Gefährdungsstufe handelte es sich um ein Spiel mit konkretem Risiko, das heisst, Probleme mit den Fans waren zu erwarten.

Zu Frage 5: Wie konnten die Einsatzkräfte im Verlaufe der Ausschreitungen verstärkt werden und erfolgten die Verstärkungen in genügender Stärke und rechtzeitig?

Das für den Ordnungsdienst zur Verfügung stehende und voll ausgerüstete Detachement musste nicht verstärkt werden, es war von allem Anfang an personell genügend gross. Die verschiedenen Einsatzzüge der Stadtpolizei mussten lediglich vom Stadion Allmend und der Achse Bahnhofplatz - Allmend nach dem Bahnhofplatz bzw. in der ersten Phase in den Bahnhof, verschoben werden.

Zu Frage 6: Wie funktionierte die Informationskette Polizei - Strafverfolgungsbehörden - Regierung?

Für die Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden gelten die Bestimmungen der Strafprozessordnung (StPO), für die Information der Regierungs- und Stadtbehörden interne

Richtlinien.

Die Bestimmungen in § 49 der Strafprozessordnung verpflichten in Absatz 1 die Polizei, die ersten Erhebungen vorzunehmen, die Spuren einer strafbaren Handlung festzustellen und zu sichern sowie alle dringenden Massnahmen zu treffen, um den Täter zu ermitteln und zu ergreifen und das entfremdete Gut sicherzustellen. In Absatz 2 ist festgehalten, dass die Polizei den Amtsstatthalter unverzüglich über die Tat und die getroffenen Massnahmen zu unterrichten hat. Absatz 3 legt fest, dass der Amtsstatthalter der Polizei für ihr weiteres Vorgehen Weisungen erteilen kann. Die vorgesetzte politische Behörde, konkret die Vorsteherinnen oder der Vorsteher des für die Polizei zuständigen Departements oder der Direktion, werden immer dann orientiert, wenn ein Ereignis grösseres Ausmass hat oder politisch von Bedeutung ist. Am folgenden Tag war der zuständige Amtsstatthalter über alle polizeilichen Aktionen orientiert und hat dazu auch die Bewilligung und weitere Weisungen erteilt. Die Vorsteherin der Sicherheitsdirektion wurde bereits in der Ereignisnacht orientiert.

Zu Frage 7: Wieso wurden nur drei Festnahmen gemacht? Warum wurden die vorläufig Festgenommenen schon nach wenigen Stunden wieder auf freien Fuss gesetzt und wer hat dies angeordnet?

Bezüglich der Festnahmen ist klarzustellen, dass es sich dabei lediglich um die Einvernahme von drei Jugendlichen in den Räumen des Polizeigebäudes handelte, die nach der Befragung und Beendigung der Ausschreitungen auf Weisung des Einsatzleiters entlassen wurden. Von einer Verhaftung kann hier nicht die Rede sein. Die Jugendlichen wurden nach dem Polizeigebäude geführt, um unter geordneten Verhältnissen und an einem ruhigen Ort die Identitätsabklärung und eine Befragung vornehmen zu können. Bei Gewaltakten in dieser Grössenordnung gehen im operativen Einsatz stets taktische Überlegungen vor. Die Polizeikräfte hatten primär unbeteiligte Dritte geschützt und versucht, die Sachbeschädigungen zu begrenzen sowie mittels Videoaufnahmen Beweise zu sichern, um der Kriminalpolizei eine Nachbearbeitung zur Eruierung der Täter zu ermöglichen. Da die Polizei über gute Kenntnisse der Jugendszene verfügt, hätte sich die Taktik der Festnahmen negativ auswirken können, da durch Festnahmen erfahrungsgemäss gewaltbereite Gruppen noch aggressiver werden und damit die Situation völlig eskaliert wäre. Die Ermittlungshandlungen zeigten, dass die von der Gesamteinsatzleitung angewandte Strategie richtig und verhältnismässig war. Im Nachgang konnten durch die Ermittlungsarbeit der Kriminalpolizei die Namen von 106 am Krawall aktiv beteiligten Personen festgestellt und der Strafverfolgungsbehörde übermittelt werden. Viele dieser Täter waren in Untersuchungshaft gesetzt worden. Das noch laufende Strafverfahren wird durch das Amtsstatthalteramt Luzern geführt, weshalb in dieser Sache keine weiteren Auskünfte erteilt werden dürfen.

Zu Frage 8: Wie konnten sich 50 - 70 gewaltbereite Chaoten unbemerkt von der Polizei im Raum des Bahnhofes zusammenrotten?

Es handelte sich bei den Randalierern um normal aussehende und in der ersten Phase sich ruhig verhaltende ausländische Jugendliche. Es gab keine Anzeichen dafür, dass es von ihnen ausgehend zu derart massiven und hemmungslosen Gewalttaten kommen kann. Ebenso kann von einer Zusammenrottung keine Rede sein, denn die späteren Randalierer trafen vereinzelt oder gruppenweise im Bahnhof ein, wo sie sich innert kürzester Zeit auf dem Stirnperron zu

einer Menge von 50 - 70 Personen formierten. Für die sich im Raum Inseliquali aufhaltenden Polizeikräfte war die Absicht der Jugendlichen nicht erkennbar. Im Gegenteil, die einzeln oder in kleinen Gruppen vorgenommene Abwanderung vom Inseliquali musste zuerst als Heimkehr interpretiert werden. Bei der beginnenden Massierung im Bahnhofinnern stellte die Polizei sofort fest, dass irgend eine Aktion geplant war, weshalb richtigerweise unverzüglich Verstärkung angefordert wurde. Wie die bisherigen Befragungen ergeben haben, hatten junge ausländische Leute, die sich zum Teil aus Jugend-Gangs der Luzerner Landschaft rekrutierten, beschlossen, die „Nazis“ und „Skins“, wie sie die Basler Fussballfans pauschalisierend bezeichnen, anzugreifen. Sie hatten weitere dazu bewegt, sich ihnen anzuschliessen. Anzeichen sprechen dafür, dass mit Beginn der Ausschreitungen in der unter jugendlichen Leuten üblichen Art, nämlich mit SMS-Meldungen via Natel, weitere Personen bewegt werden konnten, an den gewalttätigen Randalen mitzumachen. Dafür spricht die Tatsache, dass sich die Zahl der Krawallmacher innert wenigen Minuten von rund 50 bis 70 auf gut 100 Personen erhöht hat.

Zu Frage 9: Genügen der Bestand und die Ausrüstung der Stadtpolizei den Anforderungen des unfriedlichen Ordnungsdienstes unter Berücksichtigung der heute von Chaoten eingesetzten Mittel?

Die Stadtpolizei ist im Bereiche der Ausbildung hinreichend für solche Ereignisse vorbereitet. Sie verfügt für die Bewältigung der Aufgaben im unfriedlichen Ordnungsdienst über zeitgemässe, praktikable und sehr gute Mittel und Ausrüstungen. Als stärkstes Mittel hat sich der im Jahr 1999 als Ersatz angeschaffte und erstmals eingesetzte mobile Wasserwerfer (Reizstoff-Fahrzeug) erwiesen. Die Mittel und Ausrüstungen werden laufend geprüft und innerhalb der zur Verfügung stehenden Finanzen ersetzt oder zusätzlich angeschafft. Der personelle Korpsbestand der Stadtpolizei ist den Aufgaben angepasst und auch für die Bewältigung von kurzfristigen Grossereignissen - unter Berücksichtigung einer dafür speziell festgelegten Einsatzdisposition - genügend. Reichen die eigenen Polizeikräfte nicht aus, wird die Stadtpolizei von der Kantonspolizei unterstützt. Bei länger andauernden Krawallen oder einer in Aussicht stehenden unbewilligten Grossdemonstration mit hohem Gewaltpotenzial kann der Stadtrat im Rahmen des Polizeikonkordates die Innerschweizer Polizeikorps um Unterstützung ersuchen.

Zu Frage 10: Können die Verursacher der Krawalle als organisierte Gruppe bezeichnet werden?

Sind dem Stadtrat gewaltbereite, möglicherweise nach ethnischen Kriterien zusammengesetzte organisierte Gruppierungen in der Stadt Luzern bekannt?

Anzeichen und die bisherigen Ermittlungen sprechen dafür, dass es sich bei den damaligen Randalierern vorwiegend um junge ausländische Jugendliche handelte, die sich zum Teil aus bestehenden Jugend-Gangs rekrutierten. Wahrscheinlich ist, dass mit SMS-Meldungen und Mund-zu-Mund-Propaganda Personen aus verschiedenen Jugend-Gangs kurzfristig dazu bewegt werden konnten, bei dieser Aktion sofort mitzumachen.

Die Polizei hat Kenntnis davon, dass sich mehrere Jugend-Gangs gebildet haben. Nach Erkenntnissen der Kriminalpolizei wird von neun Gangs ausgegangen, die im Kanton Luzern aktiv sind, vornehmlich in der Stadt und der Agglomeration, aber auch in regionalen Zentren wie Sursee und Wolhusen. Sie bestehen aus 10 bis 30 Mitgliedern, ein grosser Teil von ihnen

sind Jugendliche aus den Ländern des Balkans. Gesicherte Angaben, dass die Gangs nach ethnischen Kriterien zusammengesetzt sind, fehlen, da die Informationsbeschaffung schwierig ist. Wahrscheinlicher ist eine interkulturelle Zusammensetzung. Derartige Jugend-Gangs können in kurzer Zeit sehr viele Leute mobilisieren und treten als eine geeinte Menge mit hohem Gewaltpotenzial auf. Wo diese Gangs auftauchen, kommt es häufig zu Nötigungen, Tötlichkeiten und Sachbeschädigungen. Die Opfer der Übergriffe, meistens andere Jugendliche, kennen die Täter, hüten sich aber in vielen Fällen aus Angst vor Vergeltungsaktionen, diese anzuzeigen. Daher weiss die Polizei längst nicht über alle Vorfälle Bescheid.

Zu Frage 11: Besteht ein Zusammenhang der Vorfälle mit der Mäas auf dem Inseli?

Bekannt ist, dass Luna-Parks ein beliebter Treffpunkt jugendlicher Ausländer sind, wo sie oftmals geschlossen als Gang auftreten. Ob ein direkter Zusammenhang mit der Mäas am Inseli und den Ausschreitungen besteht ist ungewiss; bestätigt werden kann nur dieser Ort als Treffpunkt.

Zu Frage 12: Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um in Zukunft derartige Ereignisse zu verhindern und die Ruhe und Ordnung in der Stadt Luzern sicherzustellen?

Der Vorfall vom 14. Oktober 2000 beweist, dass die Polizei auch bei Spontanereignissen in der Lage ist, die Sicherheit und Ordnung herzustellen. Provokationen, Aggressionen und Gewalt, die von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ausgehen, die ihre Freizeit in der Stadt Luzern verbringen, beeinträchtigen die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl eines Teils der Luzerner Bevölkerung. Gehäuft haben sich vor allem Vorkommnisse mit jugendlichen Ausländern, vorwiegend aus dem Balkan stammend. Es handelt sich vielfach um Jugendliche der Region und dem übrigen Kantonsgebiet, aber auch aus dem Raum Olten, Bern und Aargau, die im Rahmen des Familiennachzugs als Jugendliche in die Schweiz kamen. Sie haben Mühe, sich schulisch und gesellschaftlich zu integrieren. Es scheint, dass gerade jugendliche Ausländer mit ihrer Lebenssituation nicht zufrieden sind und deshalb dazu neigen, sich in geschlossenen Gruppen zu bewegen. Diese Tatsache wiederum erschwert den Integrations- und Sozialisierungsprozess und fördert das Gefühl als Aussenseiter. Kommen zu dieser Situation schlechte Zukunftsaussichten wie Stellenlosigkeit, keine Berufslehre usw. dazu, können daraus bekannterweise aggressive Verhaltensformen entstehen. Nach Meinung des Stadtrates genügen polizeiliche Massnahmen alleine nicht, um die Sicherheit zu gewährleisten. Es ist sehr wichtig und notwendig, dem Gewaltpotenzial präventiv zu begegnen. Um einen Ansatz zur Begegnung der Gewalt von Jugendlichen, auch ausländischen, zu finden, hat der Stadtrat im Januar 2001 eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Diese Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bildungs-, der Sozial- und der Sicherheitsdirektion sowie der Kantonspolizei, hat den Auftrag, kurz- und mittelfristig wirkende Massnahmen zur Verhinderung der Gewalt im öffentlichen Raum vorzuschlagen.

Guido Durrer beantragt Diskussion.

Die Diskussion wird vom Rat grossmehrheitlich beschlossen.

Guido Durrer: Die negative Entwicklung von friedlichen Veranstaltungen oder auch

Demonstrationen zu fast professionellem Chaotentum geben der FDP-Fraktion schwer zu denken. Im Unterschied zu angemeldeten Demonstrationen, wie am Beispiel der Interpellation 8, war für die Behörden der Überraschungseffekt die grosse Herausforderung. Aufgrund der Berichterstattung in den Medien einerseits und der aufschlussreichen und umfassenden Antworten auf die Interpellation von Christoph Brun andererseits kann festgestellt werden, dass die Polizeiorgane hervorragende Arbeit geleistet haben. Die Lage wurde rechtzeitig und richtig beurteilt, es wurde rasch am richtigen Ort konsequent reagiert und agiert. Andererseits beschäftigt die FDP-Fraktion aber auch die Frage, wo der Polizei personell und ausbildungsmässig Grenzen gesetzt sind. Im diskutierten Fall reichten die personellen Mittel dank kooperativer Unterstützung der Kapo aus. Ist jedoch ein Sicherheits- oder Einsatzdispositiv vorhanden, wenn ein Chaotenkrawall wie am 14. Oktober 2000 weiter eskaliert? Zur Antwort des Stadtrats auf die Interpellation möchte der Sprechende zu den Ausführungen bei Frage 6 folgendes festhalten: Der Informationsfluss gibt zu denken, wenn bei einem solchen gravierenden Vorfall der zuständige Amtsstatthalter im Bett weiter von besseren Zeiten träumt. Der zuständige Untersuchungsrichter gehört auf den Platz. Wann die Polizeidirektorin informiert wurde und ob diese vor Ort anwesend war, geht aus den Erläuterungen des Stadtrats leider nicht hervor. Erleichtert nimmt die FDP-Fraktion von der Offenheit der Auskunft bezüglich der Fragen 11 und 12 Kenntnis. Es ist richtig, dass der Stadtrat bekannt gibt, wie sich die Chaotenszene zusammensetzt. Auch wenn es sich um ausländische Schläger und Steinwerfer handelte. Diese Informationen sind nicht nur für die Behörden wichtig, sie sensibilisieren auch die Bevölkerung der Stadt Luzern. Jetzt wurde endlich offen dargestellt, dass das organisierte Bändertum in Form von Gangs omnipräsent ist. Der Stadtrat weiss offensichtlich, was die Bevölkerung schon seit langer Zeit vermutet. Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Ausführungen und ist mit den Antworten einverstanden.

Max Vogel: Der Stadtrat muss alles in seiner Macht stehende unternehmen, um gewalttätigen Jugendgangs entgegenzutreten. Präventionsarbeit allein genügt nicht. Es braucht auch Repressionen. Die verantwortlichen Chaoten sind konsequent zur Rechenschaft zu ziehen. Es geht auch nicht an, dass die Allgemeinheit für Schäden einiger weniger Chaoten aufkommen muss. Sollten die Schuldigen mit einem blauen Auge davonkommen, wäre auch die hervorragende Arbeit der Polizei zunichte gemacht. Der Sprechende ist überzeugt, dass mit einem harten Durchgreifen ein Zeichen gesetzt wird. Die Sorgen und Ängste der Mitbürger müssen wahrgenommen und ein Präjudiz geschaffen werden, damit in Zukunft Gewalttäter jeglicher Gruppierungen abgeschreckt werden.

Hans Stutz: Die Fraktion Grünes Bündnis ist mit der ruhigen und sachlichen Art der Beantwortung einverstanden. In einem Fall scheint es aber nötig, wenn ein oder zwei Sätze mehr ausgesagt worden wären. Bei Frage 8 spricht der Stadtrat von ausländischen Leuten, von Nazis und Skins und bezeichnet damit die Basler Fussballfans pauschalierend. Gerade im Umfeld mit Fussballspielen des FC Basel war in der Vergangenheit immer höchste Einsatzstufe der Stadtpolizei gegeben. Auch bei anderen Fussballclubs ist bekannt, dass gewalttätige Fans erscheinen. Wenn nun diffamierend von Chaoten gesprochen wird, sagt der Stadtrat zu recht, dass Leute ausländischer Nationalität, die unauffällig an der Messe teilgenommen haben, nun als ausländische Chaoten und organisierte Banden diffamiert werden. Es ist eine Frage der

Integrationsarbeit. Der Stadtrat hat richtigerweise darauf hingewiesen, dass Integration stattfinden muss, gerade auch in jenen sozialen Schichten am unteren Ende der Gesellschaft. Dies sind leider meistens ausländische Jugendliche. Der Stadtrat ist aufzufordern und zu unterstützen, dass diese Integrationsarbeit vorangetrieben wird.

Giorgio Pardini: Die SP-Fraktion dankt für die Antworten. Der Sprechende bezieht sich auf die Präventivmassnahmen bezüglich Gewalt und teilt die Ansicht der SVP-Fraktion in keiner Art und Weise, wenn sich hier nun Gewalt und Probleme mit der Jugend, die durchaus gängig sind, mit aggressiver Repression entgegen will. Es ist sehr wichtig, dass der Stadtrat bei den Präventivmassnahmen das Augenmerk setzt, können doch dort Probleme verhindert werden.

Christoph Portmann: Das Votum von Hans Stutz erstaunt doch sehr, stellt sich doch danach das Grüne Bündnis hinter Chaoten, Hausbesetzer, extreme Gruppierungen, Autonome militante Organisationen usw.

Hans Stutz: In der zur Diskussion stehenden Interpellation 17 steht kein Wort von Phase 1, von Autonomen, von Linken usw.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer: Man muss sich bewusst sein, dass die angesprochene Situation durchaus aussergewöhnlich, einmalig und nicht voraussehbar war. Die Zusammenarbeit der Stadtpolizei mit der Kantonspolizei geschieht nicht ad hoc, sondern sie beruht auf Dispositiven. Zudem kann beim zentralschweizerischen Polizeikonkordat auf Hilfe zurückgegriffen werden. Für die Stadt Luzern ist diese Ausgangslage optimal. Die stadträtliche Sprecherin war bei den Krawallen nicht auf dem Platz und sieht auch diese Notwendigkeit nicht ein. Sie war aber direkt nach den Ereignissen informiert worden. Wenn man Repression als die richtige Lösung dieser Probleme erachtet, irrt man nach Meinung der stadträtlichen Vertreterin. Hier handelt es sich um eine Situation, wo sich eine Zusammenarbeit verschiedener Institutionen aufdrängte. Es ist eine aus der Sozial-, der Bildungs- und der Sicherheitsdirektion zusammengesetzte Arbeitsgruppe gebildet worden, die sich mit der Frage auseinandersetzt, wie präventiv gegen die Gewalt vorgegangen werden kann. Es muss berücksichtigt werden, dass es nicht um ein stadtinternes, sondern um ein Problem der gesamten Region geht, da es sich um Involvierte handelt, die teils von auswärts kommen. Auch aus diesem Grund ist die Zusammenarbeit mit den Kantonen sehr wichtig.

Guido Durrer: Der Hinweis auf das professionelle Chaotikum war nicht nur auf die Stadt Luzern bezogen, sondern allgemein zu verstehen. Auch die Demonstrationen im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsforum in Davos geben nicht nur der FDP-Fraktion, sondern vermutlich allen Anwesenden sehr zu denken. Dies ist ein Problem, das europaweit und schweizweit gelöst werden muss. Bezüglich der Polizeimöglichkeiten in der Stadt Luzern hat sich die FDP-Fraktion die Frage gestellt, ob die Stadtpolizei zusammen mit der Kantonspolizei die Möglichkeiten hat, innert nützlicher Frist die nötige Präsenz zu markieren, wenn ein Anlass wie derjenige am Bahnhof noch weiter eskalieren würde.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer: Für den normalen Alltagsablauf sind die Polizeikräfte

in der Stadt Luzern durchaus genügend. Bei speziellen Situationen ist aber Hilfe nötig. Mit dem KKL, AAL gibt einen Zuwachs an Kongressen, die auch zu politischen Auseinandersetzungen führen können. Die Polizei ist beauftragt, dies zu planen und dem Stadtrat die Unterlagen zu geben, um entscheiden zu können, ob die Polizeikräfte genügend sind. Der Stadtrat hat genügend Vertrauen in die Stadtpolizei, dass diese die jeweilige Situation richtig beurteilt und wenn nötig Hilfe anbegehrt.

Die Interpellation 17 Christoph Brun namens der FDP-Fraktion vom 17. Oktober 2000: Krawallnacht in Luzern, ist damit erledigt.

6. Postulat 13 Romy Tschopp vom 28. September 2000: Wer vertritt die städtischen Interessen in welchen Institutionen und zu welchen Bedingungen?

Die Stadt Luzern ist in zahlreichen Institutionen vertreten. Die jeweilige Vertretung wird entweder durch die Direktionsvorsteherin / den Direktionsvorsteher oder durch Chefbedienstete (Kadermitglieder) wahrgenommen.

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Grossen Stadtrat in einem Bericht zu folgenden Fragen Auskunft zu geben:

1. Übersicht:

In welchen Institutionen (Vereinen, Verbänden, Verwaltungsräten von Aktiengesellschaften oder Holdings, Stiftungsräten und Genossenschaften) ist die Stadt vertreten? Welche Mandate nehmen die Mitglieder des Stadtrates ein? Nach welchen Gesichtspunkten wurde dabei entschieden? Welche Mandate werden von Chefbediensteten vertreten? Welche Richtlinien gelten für die Vertretung der Stadt in diesen Gremien?

2. Entschädigung:

In welchen Institutionen erhalten die Mandatsträgerinnen und Mandatsträger finanzielle (oder andere) Entschädigungen? Wie gross sind die Entschädigungen? Berechnungsbasis: Sitzung bzw. Geschäftsjahr. Wenn die Dienstleistungen eines Mandatsträgers / einer Mandatsträgerin während der üblichen Arbeitszeit (Blockzeit) erfolgt, kann sie / er die Entschädigung zusätzlich zu ihrem / seinem Lohn behalten oder muss sie / er die Entschädigung der Stadt abliefern, da das Mandat während der ordentlichen Dienstzeit geleistet wurde? Eine detaillierte, konkrete Auflistung aller Mandate ist erwünscht - keine verallgemeinernde Darstellung.

Die Beantwortung der Fragen ist u.a. deshalb auch wichtig, weil durch den Volksentscheid über die Zukunft der Trägerschaft der Städtischen Werke und der Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern sich neue Verhältnisse ergeben.

Stellungnahme des Stadtrates

Die Postulantin bittet den Stadtrat erstens Auskunft zu geben, in welchen Institutionen die Stadt durch ein Mitglied des Stadtrates oder durch Chefbedienstete vertreten ist. Zweitens fragt sie nach der Höhe einer allfälligen Entschädigung und danach, ob diese der Stadtkasse abgeliefert werden muss oder nicht.

1. Übersicht:

Der Stadtrat hat am 15. November 2000 die ständigen Delegationen von städtischen Vertreterinnen und Vertretern in Institutionen neu festgelegt. Die diesbezügliche Liste wird von der Stadtkanzlei laufend nachgeführt und umfasst zur Zeit 119 Positionen. In 62 Fällen wird ein Mitglied des Stadtrates delegiert. Die Liste findet sich zur Information im Anhang zu dieser Stellungnahme.

2. Entschädigung:

Die Entschädigungen, die die Mitglieder des Stadtrates sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Tätigkeit in einer Institution erhalten, wurden anfangs dieses Jahres in einer Umfrage erhoben. Gleichzeitig musste von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch die für die Institution aufgewendete Zeit, während oder ausserhalb der Arbeitszeit, angeführt werden. Das Ergebnis der Umfrage ist Folgendes: In verschiedenen Fällen wird eine Entschädigung in Form von Naturalgaben (Gratisintritte, Spesen, Verpflegung) ausgerichtet. In 28 Fällen ist die Entschädigung finanzieller Art. 17 davon betreffen auch Mitglieder des Stadtrates. Insgesamt 14 Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter erhalten eine finanzielle Entschädigung für ihre Tätigkeit in einer Institution, in welche sie vom Stadtrat delegiert worden sind. 7 mitarbeitende Personen beziehen Entschädigungen von zusammengezählt mehr als Fr. 1000.--, 4 solche von Fr. 10000.-- bis Fr. 24'000.--. Für die Mitglieder des Stadtrates ist festgelegt, was mit derartigen Entschädigungen geschieht. Nach Paragraph 4 des Reglements über die Besoldung der Mitglieder des Stadtrates von Luzern vom 26. Oktober 1989 fliessen Entschädigungen, die ein Mitglied des Stadtrates für seine Tätigkeit in Behörden, Vorständen oder Verwaltungsräten erhält, in die es von der Stadt direkt oder indirekt abgeordnet wurde, in die Stadtkasse. Davon ausgenommen ist ein Freibetrag von Fr. 2000.-- je Mandat. Eine Regelung für die MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung gibt es nicht. Der Stadtrat hat deshalb mit StB 439 vom 11. April 2001 folgendes festgelegt und die städtische Personalverordnung entsprechend angepasst: Die mitarbeitende Person, die vom Stadtrat in eine Institution delegiert ist, kann eine Entschädigung bis Fr. 1000.-- pro Mandat und Jahr behalten, auch wenn die Tätigkeit für die Institution ganz oder zum Teil während der Arbeitszeit ausgeführt wird. Entschädigungen von mehr als Fr. 1000.-- pro Mandat müssen der Stadtkasse abgeliefert werden, wenn die Tätigkeit während der Arbeitszeit erfolgt. Erfolgt die Tätigkeit ausserhalb der Arbeitszeit, kann die Entschädigung von der mitarbeitenden Person behalten werden. Zur Kontrolle hat diese jeweils dem Personalamt zu Beginn eines Jahres zu erklären, ob sie die Tätigkeit während oder ausserhalb der Arbeitszeit ausführen wird. Erfolgt sie ausserhalb der Arbeitszeit, ist dies am Ende des Jahres nachzuweisen. Entschädigungen in Form von Naturalgaben (Gratisintritte, Spesen, Verpflegung) sind nicht Gegenstand dieser Regelung und verbleiben bei der mitarbeitenden Person. Der Stadtrat hat damit eine klare Regelung getroffen. Aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes verzichtet er darauf, eine detaillierte Auflistung der MitarbeiterInnen, die eine finanzielle Entschädigung erhalten, und der Entschädigungshöhe vorzulegen.

Mit dieser Stellungnahme sind die von der Postulantin aufgeworfenen Fragen soweit rechtlich möglich beantwortet. Der Stadtrat nimmt daher das Postulat entgegen und beantragt gleichzeitig dessen Abschreibung.

Das Postulat wird stillschweigend an den Stadtrat überwiesen.

Romy Tschopp erklärt sich mit der Abschreibung des Postulates einverstanden.

Der Rat stimmt stillschweigend der Abschreibung des Postulates zu.

Das Postulat Nr. 13 Romy Tschopp namens der SP-Fraktion vom 28. September 2000: Wer vertritt die städtischen Interessen in welchen Institutionen - und zu welchen Bedingungen? ist somit an den Stadtrat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.

— — — — —

Ratspräsident Peter Brauchli schlägt vor, die beiden folgenden Traktanden 7.1 und 7.2 gemeinsam zu behandeln.

Der Rat beschliesst die gemeinsame Behandlung von Traktandum 7.1 und 7.2 stillschweigend.

7.1. Postulat 18 Cony Grünenfelder / Hans Stutz vom 18. Oktober 2000: Keine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen

Eine IG Aviatik Emmen unter Führung der Luzerner Handelskammer strebt die Öffnung des Flugplatzes Emmen für die zivile Nutzung an. Ein Regionalflugplatz mit Linienverkehr in europäische Städte und mit Charterverkehr soll nach dem Willen der IG Aviatik entstehen. Vor kurzem wurden die Ergebnisse einer Nationalfonds-Studie bekannt, welche klar festhält, dass das aktuelle Wachstum des Flugverkehrs die Ziele der Luftreinhalte- und Klimapolitik untergräbt und entsprechend eine Flugverkehrsstrategie notwendig wird. Die Erschliessung der Stadt Luzern mit dem Luftverkehr über den Flughafen Zürich (63 Zugsminuten zum Flughafenbahnhof) ist sehr gut. Ein ziviler Flugplatz Emmen würde keine im Verhältnis stehenden Zeitersparnisse bringen und gleichzeitig die Verkehrssituation in der Region durch Zubringerverkehr zusätzlich belasten. Die Pläne der IG Aviatik widersprechen einer im Sinne der Luftreinhalte- und Klimapolitik notwendigen Flugverkehrsstrategie, welche den Regionalflugverkehr durch attraktive Bahnverbindungen substituieren will. Die Region und insbesondere die mit Strukturproblemen kämpfende Gemeinde Emmen würden ohne Zweifel mit Nachteilen bezüglich der Wohnqualität belastet. Insbesondere die Lärmbelastung in Tagesrand- und Nachtzeiten und die Luftverschmutzung durch das absehbare Wachstum des Verkehrsaufkommens nach Oeffnung des Flugplatzes sind unzumutbar.

Wir bitten den Stadtrat deshalb:

- sich mit geeigneten Mitteln gegen die Pläne der IG Aviatik für eine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen zu engagieren. Teil dieses Engagements kann ein Beitritt zum "Schutzverband Flugplatz Emmen" sein.
- sich dafür einzusetzen, dass die Pläne der IG Aviatik nicht gegen den Willen der Bevölkerung der betroffenen Region realisiert werden. Insbesondere soll er sich im Rahmen des Regionalplanungsverbandes für eine Befragung der Bevölkerung zu einer Öffnung eines Regionalflugplatzes einsetzen.

Stellungnahme des Stadtrates

Die Öffnung des Militärflugplatzes Emmen für eine zivile Nutzung ist seit längerer Zeit Gegenstand von Diskussionen. Noch im Sommer 2000 standen zivile Wartungs- und allenfalls eine limitierte Zahl von Geschäftsflügen im Vordergrund. Im Herbst dann gelangte die Interessengemeinschaft Aviatik Emmen an die Öffentlichkeit. Sie präsentierte ambitionöse Pläne für einen zivilen Regionalflugplatz ("Airport Luzern-Emmen") mit Linien- und Charterverkehr sowie einer Ausweitung der Flugbetriebszeiten. Einer der wichtigsten Trümpfe der Region Luzern im nationalen und internationalen Standortwettbewerb ist die hohe Lebensqualität. Sie macht die Region zu einer äusserst beliebten Wohnadresse und Tourismusdestination. Wird diese Lebensqualität mit Fluglärm beeinträchtigt, so bedeutet dies eine Abwertung der Region Luzern als Wohnort und Reisedestination. Die hohe Lebensqualität ist mitentscheidend bei Standortentscheiden im Rahmen von Firmengründungen. So kam eine im Jahre 2000 im Auftrag einer Grossbank und unter Beizug der Zentralschweizerischen Handelskammer verfasste regionale Analyse der Zentralschweiz zum Ergebnis, dass die Zentralschweiz ein "Wohn- und Arbeitsraum mit hoher Lebensqualität" sei, in dem "im Vergleich zum Gesamtbestand der Unternehmen so viele neue Firmen entstanden" seien wie in keiner anderen Region. Und weiter stellt die Studie fest, dass die Nähe des Flughafens Zürich einen wichtigen Standortvorteil der Region Zentralschweiz darstelle.

Tatsächlich bestehen schon heute sehr gute ÖV-Verbindungen zu den Flughäfen Zürich-Kloten und Basel-Mulhouse. Der Stadtrat hat in seiner Antwort auf das Postulat 160 Guerino Riva vom 6. Juni 1998 im Detail dargelegt, dank welcher Massnahmen die heute schon sehr gute Anbindung der Region Luzern an die erwähnten internationalen Flughäfen im Laufe der kommenden Jahre weiter verbessert wird. Es ist unbestritten, dass die Erschliessung der Region Luzern einem internationalen Vergleich standhalten kann. Schon heute sind viele Menschen in Stadt und Agglomeration Luzern mehr oder weniger dauernd unfreiwillig übermässigen Lärmbelastungen ausgesetzt. Die verschiedenen Lärmquellen weisen eine sehr unterschiedliche Charakteristik auf. Während der Lärm stark befahrener Strassen als dauerndes Rauschen empfunden wird, ist Fluglärm in der Umgebung eines Flugplatzes ein markantes Geräuscheignis, das während einer kurzen Zeit von 10 bis 60 Sekunden die sprachliche Kommunikation erschwert oder gar unterbindet. Vor allem startende Flugzeuge erzeugen eine sehr grosse Schallleistung. Ihr Frequenzspektrum zeichnet sich überdies durch einen hohen Anteil tiefer Frequenzen aus, was eine wirksame Schalldämmung durch die Gebäudehülle erschwert. Kommt hinzu, dass Fluglärm nicht nur von einer Seite, sondern von oben über das Dach, und damit über den aus Sicht des Schallschutzes schwächsten Teil der Gebäudehülle einwirkt. Landende Flugzeuge sind vergleichsweise leise, führen aber

trotzdem, infolge starker tonaler Anteile im Spektrum, zu erheblichen Belästigungen. Bei einer zivilen Nutzung des Flugplatzes würde die Lärmbelastung in der Umgebung im Vergleich zu heute zwar nicht erhöht, die Flugbetriebszeiten würden jedoch verschoben. Beim militärischen Flugbetrieb beschränken sich die Flugzeiten auf die Arbeitszeiten, abends und an Wochenenden wird nur im Ausnahmefall geflogen. Zivile Linien- und Charterflüge würden dagegen in erster Linie morgens ab 6.15 Uhr und am Abend von 18 Uhr bis etwa 22.30 Uhr sowie am Wochenende erfolgen. Damit wären deutlich sensiblere Zeitabschnitte von Fluglärm betroffen. Der Bund hat im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die Grundsätze der schweizerischen Luftverkehrspolitik als Teil der koordinierten Verkehrspolitik festgelegt. Dabei formuliert er unter anderem das Ziel, die Kurzstreckenflüge insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes auf die Bahn zu verlagern. Bei Kurzstreckenflügen ist der spezifische Treibstoffverbrauch (Liter Kerosin pro 100 Reisekilometer) mehr als dreimal so hoch wie bei der Bahn. Selbst die vergleichsweise "sparsamen" Mittelstreckenflüge haben einen mehr als doppelt so hohen spezifischen Treibstoffverbrauch als die energieintensiven Hochgeschwindigkeitszüge. Die rapide Zunahme des Flugverkehrs der vergangenen Jahre schlägt sich in den Verbrauchsstatistiken nieder. So nahm der gesamte Treibstoffverbrauch in der Schweiz zwischen 1990 und 2000 um 17% zu (Diesel: +12%, Benzin: +9%). Der Verbrauch an Flugtreibstoffen stieg im selben Zeitraum um satte 45%. Das vor kurzem abgeschlossene Nationale Forschungsprogramm NFP 41 "Verkehr und Umwelt" stellt fest, dass der Flugverkehr beträchtliche Umweltprobleme verursacht, wobei die CO₂-Emissionen der SchweizerInnen bisher deutlich unterschätzt wurden. Heute schon ist der Flugverkehr für rund 15 Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich. In den kommenden 20 Jahren wird der Anteil möglicherweise auf bis zu einem Drittel steigen. Schon seit Mitte der 80er Jahre betreibt die Stadt Luzern eine eigenständige und konsequente Energie- und Klimapolitik. Seit 1993 ist Luzern Mitglied der Klimabündnis-Städte Schweiz. Im Jahre 1999 erhielt die Stadt Luzern für ihre Bemühungen im Energiebereich das Label Energiestadt. Die Mitgliedschaft beim Klimabündnis und das Label verpflichten die Stadt, auch in Zukunft eine nachhaltige und klimaschonende Energiepolitik zu betreiben. Das Stadtparlament hat diese Politik wiederholt unterstützt, letztmals mit der Verabschiedung des Energiefonds-Reglements und der Kenntnisnahme des kommunalen Energiekonzepts im Jahre 2000. Der Stadtrat verschliesst sich einer bescheidenen Öffnung des Flugplatzes Emmen für zivilen Grossunterhalt nicht, sofern damit die Flugzeiten nicht ausgedehnt und die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht wird. In speziellen Fällen sollen wie bisher Sonderbewilligungen für zivile Flüge möglich sein. Die Pläne der IG Aviatik für eine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen lehnt der Stadtrat klar ab. Er hat jedoch nicht vor, dem "Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen" beizutreten. Es ist für den Stadtrat unbestritten, dass eine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen nicht gegen den Willen der Bevölkerung der betroffenen Region realisiert werden kann. Nachdem aber der Gemeinderat wie auch der Einwohnerrat Emmen eine vermehrte zivile Nutzung des Flughafens Emmen abgelehnt haben und der Gemeinderat Emmen beabsichtigt eine Befragung der Bevölkerung durchzuführen, erübrigt sich nach Auffassung des Stadtrates eine weitere Befragung im Rahmen des Regionalplanungsverbandes.

Gestützt auf diese Ausführungen lehnt der Stadtrat das Postulat ab.

7.2. Interpellation 19 Cony Grünenfelder / Hans Stutz vom 18. Oktober 2000: Zur zivilen Nutzung des Flugplatzes Emmen

Eine IG Aviatik Emmen unter Führung der Luzerner Handelskammer strebt die Oeffnung des Flugplatzes Emmen für die zivile Nutzung an. Ein Regionalflugplatz mit Linienverkehr in europäische Städte und mit Charterverkehr soll nach dem Willen der IG Aviatik entstehen. Vor kurzem wurden die Ergebnisse einer Nationalfonds-Studie bekannt, welche klar festhält, dass das aktuelle Wachstum des Flugverkehrs die Ziele der Luftreinhalte- und Klimapolitik untergräbt und entsprechend eine Flugverkehrsstrategie notwendig wird. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

Ist der Stadtrat auch der Auffassung, dass angesichts der grossen Umweltbelastungen durch den Flugverkehr und deren Widersprüchen zu den Zielen der Luftreinhalte- und Klimapolitik die schienengebundene rasche Anbindung Luzerns an die europäischen Metropolen wie Paris, London, Brüssel, München, Mailand, Rom absoluten Vorrang hat?

Geht der Stadtrat ebenfalls davon aus, dass die Pläne der IG Aviatik einer Flugverkehrsstrategie diametral entgegenlaufen, die primär eine Substitution des Regionalflugverkehrs durch attraktive Bahnverbindungen anstreben muss?

Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dass die Region und insbesondere die mit Strukturproblemen kämpfende Nachbargemeinde Emmen keinesfalls mit weiteren Nachteilen bezüglich der Wohnqualität (Luftverschmutzung, Lärm insbesondere in den Tagesrand- und Nachtzeiten) belastet werden darf?

Antwort des Stadtrates

Der Stadtrat verweist auf die detaillierten Ausführungen zum Postulat 18 Cony Grünenfelder/Hans Stutz vom 18. Oktober 2000 und beantwortet die Interpellation wie folgt:

Frage 1:

Ja. Angesichts des hohen spezifischen Treibstoffverbrauchs von Kurzstreckenflügen und vor dem Hintergrund drohender Klimaänderungen als Folge einer Verstärkung des Treibhauseffekts hat der schienengebundene Verkehr auf europäischer Ebene für den Stadtrat erste Priorität.

Frage 2:

Der Bund hat im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die Grundsätze der schweizerischen Luftverkehrspolitik als Teil der koordinierten Verkehrspolitik festgelegt. Dabei hat er unter anderem das Ziel formuliert, die Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern. In der Begründung wird auch der Klimaschutz genannt. Die Pläne der IG Aviatik für einen Regionalflugplatz stehen tatsächlich im Widerspruch zu dieser Stossrichtung, die vom Stadtrat unterstützt wird.

Frage 3:

Ja. Allerdings steht für den Stadtrat nicht nur die Wohnqualität im Vordergrund, sondern die generell hohe Lebensqualität. Sie ist einer der wichtigsten Trümpfe der Region Luzern im nationalen und internationalen Standortwettbewerb, macht die Region zu einer äusserst beliebten Wohnadresse und Tourismusdestination und ist überdies mitentscheidend bei Standortentscheidungen im Rahmen von Firmengründungen.

Cony Grünenfelder spricht zum Postulat 18 und erklärt sich mit der Antwort des Stadtrates zufrieden, mit Ausnahme der letzten 1 1/2 Abschnitte. Die Postulanten sind wie der Stadtrat der Meinung, dass die hohe Lebens- und Wohlqualität der wichtigste Trumpf der Region Luzern ist. Fluglärm kann diese Lebensqualität massiv einschränken. In diesem Zusammenhang ist die Sprechende sehr gespannt auf die Antwort des Stadtrats zum Vorstoss betr. Fluglärm durch Überflüge. Tatsächlich ist bereits heute die Flugbelastung in Stadt und Region Luzern schon sehr hoch, insbesondere auch nachts. Eine vermehrte zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen würde die Lärmbelastung auf sensible Zeitabschnitte ausdehnen, wie z.B. frühmorgens und abends. Die Situation hat sich seit Einreichung der beiden Vorstösse verändert, haben doch in der Zwischenzeit sowohl der Einwohnerrat als auch der Gemeinderat sich klar gegen eine vermehrte zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen ausgesprochen. Somit erübrigt sich die eine Forderung des Postulates, nämlich die Befragung der Bevölkerung. Die erste Forderung hat sich aber nicht erübrigt. Der Vertreter der Zentralschweizerischen Handelskammer hat kürzlich mit einem Auftritt im Teletell Klartext gesprochen, indem er betonte, dass die Pläne der IG Aviatik nicht vom Tisch seien. Es hätte sich dabei um Maximalvorstellungen gehandelt. Die Postulantin hat daher die Vorstellung, dass auch der Rat wachsam bleiben muss. Insofern hat die Forderung, der Stadtrat hätte sich im Schutzverband Flugplatz Emmen zu engagieren, immer noch seine Berechtigung. Nachdem der Stadtrat ausführt, er stehe nicht hinter den Plänen der IG Aviatik, interessiert es die Sprechende, warum Herr Fridolin Schwitter als Vertreter der Wirtschaftsförderung in der IG Aviatik Einsitz hat. Im Sinn der Ausführungen hält die Sprechende am Postulat fest und ist der Meinung, dass sich der Stadtrat im Schutzverband engagieren solle.

Beat Züsli: Die Antwort des Stadtrates auf das Postulat 18 betrachtet die Problematik einer zivilen Nutzung des Flugplatzes Emmen aus einer umfassenden Sicht. Dies im Gegensatz zur IG Aviatik, welche eine einseitige wirtschaftsorientierte Sicht hat und die Vorteile weniger Firmen und Personen in den Vordergrund stellt. Die umfassende Antwort umfasst auch die wirtschaftlichen, aber auch die Fragen der Verkehrserschliessung, der Ökologie und Wohnqualität. Entscheidend ist, dass eine wirtschaftlich notwendige gute Andockung an einen internationalen Flughafen vorhanden ist. Eine Stunde Weg nach Kloten wird innerhalb von Grossstädten als eine zumutbare Distanz erachtet und kann problemlos akzeptiert werden. Die Entwicklung des Flugverkehrs ist in der Antwort des Postulates sehr anschaulich und objektiv dargestellt. Am Beispiel des Flughafens Kloten ist letztlich sichtbar geworden, dass kein grenzenloses Wachstum möglich ist. Die schon bisher vom Lärm Betroffenen wehren sich gegen eine Ausdehnung von Flugzeugen und Flugbewegungen und die allenfalls neu Betroffenen wehren sich bereits vorsorglich. Bei dieser Konstellation besteht die grosse Gefahr, dass der Flugplatz Emmen zu einer Aussenstation von Kloten wird und ein Teil des

Wachstums in Emmen und in Kloten stattfindet. Wenn die ökologischen Probleme des Flugverkehrs beachtet werden, kann die Strategie nur eine Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Schienen sein. Die Immissionen durch den Flugverkehr sind enorm und nehmen mit der sehr hohen Wachstumsrate zu. Der von Schweizerinnen und Schweizern verursachte Energieverbrauch mit Flugzeug ist bereits höher als derjenige, der durch den gesamten Güterverkehr auf der Strasse verursacht wird. Im Güterverkehr wird mit sehr grossen Anstrengungen versucht, eine umweltverträglichere Form des Transports zu erreichen. Beim Flugverkehr fehlen die Konzepte bis jetzt noch. Bei dieser Konstellation würde ein Ausbau des Flugplatzes Emmen für vermehrte zivile Nutzung ein absolut falsches Signal setzen. Das im Postulat geforderte Engagement gegen den Flugplatz kommt mit der Stellungnahme zum Postulat klar zum Ausdruck. Der Beitritt zum Schutzverband wird begrüsst, die Befragung der Bevölkerung ist hingegen problematisch. Darauf wird verzichtet. Die Situation in Emmen hat die Schwierigkeiten bereits aufgezeigt. In der direkten Demokratie sollen nicht weitere unverbindliche Instrumente zur Anwendung gebracht werden. Wenn es möglich ist, auf einen Teil der Fragen zu verzichten, stimmt die SP-Fraktion zu. Ansonst würde das Postulat in seiner Gesamtheit abgelehnt.

Rolf Hilber: Das Thema hat in Luzern viele Emotionen geweckt. Entsprechend heftig wurde darüber diskutiert. Es gibt zweifellos mehrere Gründe für einen Regionalflughafen Emmen. Fast 1'000 hochwertige Arbeitsplätze hängen mit letzter Konsequenz mit dem Flughafen Emmen zusammen. Mit weiteren 2 - 300 Arbeitsplätzen wäre zu rechnen. Es wundert, wie einfach darüber hinweggegangen und dies in der Antwort kaum erwähnt wird. Die Frage sei erlaubt, was Diskussionen über hochqualifizierte Arbeitsplätze sollen, wenn man kaum in der Lage und willens ist, die bestehenden zu halten. Wie Kloten und der Europort in Basel zeigen, wirkt ein Flughafen als Magnet für die Ansiedlung von neuen Betrieben, aber auch für die bestehende Industrie wäre der Flughafen ein Vorteil. Gemäss einer Umfrage bei den Luzerner Hotels, wäre mit einem nicht zu unterschätzenden Nutzen für die Hotels im Hochpreissegment der Stadt zu rechnen. Die Kongressstadt würde zweifellos davon profitieren. Der Flughafen ist durch die neue Seetalbahn mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und könnte auch direkt mit der Autobahn verknüpft werden. Zusammenfassend stellt der Sprechende fest, dass ein Regionalflughafen Emmen Arbeitsplätze sichern und neue schaffen würde und dies zu einem schönen Teil im Bereich der interessanten hochqualifizierten Berufe. Es gibt aber ebenso gute Gründe gegen einen Regionalflughafen Emmen. Trotzdem ein modernes Flugzeug gegenüber einem FA 18 sehr leise ist, erzeugt es dennoch viel Lärm und zwar über eine lange Zeitspanne. Trotz Seetalbahn ist mit einem massiven Verkehrsaufkommen in der bereits heute stark belasteten Region zu rechnen. Emmen weist zu recht darauf hin, dass die Verminderung der Wohnqualität zu einem Bevölkerungsschwund führen kann. Die Drehscheiben Zürich und Basel sind im internationalen Massstab betrachtet direkt vor der Haustür. Direkt am Flughafen gelegene Ferienorte werden von der zahlungskräftigen Kundschaft gemieden. Es widerspricht dem Ziel, die Qualität des Tourismus zu verbessern. Billige Charterflüge nach Palma oder Alicante bringen der Region ausser Lärm praktisch nichts.

Bei Abwägung aller Vor- und Nachteile kommt die CVP/CSP-Fraktion klar zum Schluss, dass die Nachteile für die Region und die Stadt überwiegen und das Projekt eines Regionalflughafens Emmen abzulehnen ist. Als Hauptproblem kommt dazu, dass gegen den

Willen der betroffenen Bevölkerung ein solches Projekt ohnehin nicht richtig lanciert werden kann. Eine zivile Mitbenutzung in einem beschränkten Rahmen findet seit Jahren statt. Die CVP/CSP-Fraktion ist der Auffassung, dass diese nicht nur fortzuführen ist, sondern dass es möglich sein muss, sie gezielt auszubauen, nach der Prämisse: Qualität und nicht Quantität. Die Region kann sich den Verlust von hunderten von hochqualifizierten Arbeitsplätzen nicht leisten. Es muss daher auf die Bedürfnisse der SF Emmen Rücksicht genommen werden. Dass der Bedarf nach Unterhaltsarbeiten für Militärflugzeuge bei der SF in Zukunft vermehrt abnehmen wird, ist zu befürchten. Es muss daher vermehrt möglich sein, diesen Rückgang durch Zivilaufträge zu kompensieren. In diesem Sinne ist die CVP/CSP-Fraktion für den Erhalt des Flughafens und seiner Arbeitsplätze und lehnt das viel zu weit gehende Postulat ab.

Daniel Burri: Die FDP-Fraktion stellt fest, dass die Antwort des Stadtrates mit der Haltung der Kantonsregierung und des Gemeinderates von Emmen weitestgehend übereinstimmt und bei der vom Fluglärm direkt betroffenen Bevölkerung auf grosse Resonanz stossen dürfte. Die politische Meinungsbildung zu einem Regionalflugplatz ist bereits weit fortgeschritten, auch wenn das Resultat der Volksbefragung der Gemeinde Emmen noch aussteht. Der von der Interessengemeinschaft Aviatik angestrebte Regionalflugplatz stösst auf eine breite Opposition quer durch die Parteienlandschaft und dürfte in den nächsten Jahren kaum realisiert werden können, und dies vor allem aus zwei Gründen:

1. Es besteht in verkehrspolitischer Sicht kein ausgewiesenes Bedürfnis für einen Flugplatz Zentralschweiz, da die Flugplätze Kloten und Basel-Mulhouse innert rund einer Stunde mit dem öffentlichen oder privaten Verkehrsmittel von Luzern aus erreichbar sind.
2. Die Wohnqualität der städtischen Gebiete (Stadt und Agglomeration) soll nicht durch weitere Immissionen verschlechtert werden

Unter diesem Blickwinkel hat die FDP-Fraktion durchaus Verständnis für die Opposition, die sich besonders bei der Standortgemeinde Emmen heute schon klar abzeichnet. Diese Opposition richtet sich in erster Linie gegen eine Ausdehnung der Flugbetriebszeiten und gegen eine Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen. Es soll aber unter diesen zwei Prämissen nicht gleich das Kind mit dem Bade ausgeschüttet und nicht jede Art von ziviler Mobilität aus dem Luftweg verhindert werden. Die FDP-Fraktion spricht sich deshalb für eine zivile Mitbenutzung des Flugplatzes aus, wie sie in den letzten Jahren bereits erfolgreich praktiziert wurde. Dabei kann im Interesse der wirtschaftlichen Weiterentwicklung der Gemeinde Emmen, aber auch der Stadt und des Kantons, das Angebot durchaus noch optimiert werden. In diesem Sinne kann sich die FDP-Fraktion vorstellen, dass die bisherigen Kontingente für Unterhalts- und Geschäftsflüge noch besser genutzt werden, und - falls das Militär seine Flugbewegungen im Zusammenhang mit der Armee XXI abbauen sollte - die Kontingente im Interesse einer regionalen wirtschaftlichen Weiterentwicklung und zur Sicherung von Arbeitsplätzen sogar erhöht werden. Fest steht jedoch auch, dass das Militär bei einem Kriegsflugplatz Emmen immer Priorität hat, und dass es deswegen für eine Sportfliegerei in Emmen zurzeit keinen Platz hat.

Rolf Hermetschweiler: Die SVP-Fraktion begrüsst die ablehnende Haltung des Stadtrates. Als Wirtschaftspartei ist die SVP offen für die Anliegen der Wirtschaft. Man muss sich aber bewusst sein: jedermann möchte fliegen und der Lärm soll auf Zürich konzentriert sein. Das

einziges Argument, dass unterstützt werden kann, ist, dass der Flugplatz für die zivile Nutzung mit Sonderbewilligung offen bleiben soll. Die Flugzeugwerke müssen die Möglichkeit haben, auszubauen und vermehrte Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen. In allen übrigen Punkten lehnt die SVP-Fraktion das Postulat ab.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer: Der Beauftragte der Wirtschaftsförderung der Stadt Luzern ist nicht in der IG Aviatik. Dabei handelt es sich um eine Zeitungsente. Der Stadtrat als Kollegium kann dem Schutzverband nicht beitreten. Der Beitritt müsste als Gemeinwesen erfolgen. Dies ergaben juristische Abklärungen. Die Ablehnung des Postulats ist an sich zu bedauern, werden doch die eigentlichen Postulatsanliegen unterstützt. Der Stadtrat lehnt die Pläne der IG Aviatik klar ab. Der Stadtrat lehnt auch einen Beitritt zum Schutzverband ab und zeigt damit für sich und das Parlament eine klare Haltung. Ein wichtiges Argument, das Rolf Hilber erwähnt hat, ist der Tourismus. Die stadträtliche Sprecherin versuchte, anlässlich der in Luzern stattfindenden Generalversammlung den einzelnen Hoteliers schmackhaft zu machen, dass die Region Luzern über andere Trümpfe wie z.B. intakte Landschaft, weniger Lärm und Verschmutzung als eine Grossstadt wie Zürich usw. verfügt. Diese Trümpfe müssen ausgebaut und gepflegt werden. In der Nachbarschaft besteht das Biosphärenreservat Entlebuch. Insofern ist die Haltung des Stadtrates konsequent, sagt er doch auch, dass beim Flughafen Emmen Unterhaltsarbeiten, aber auch eine zivile Nutzung mittels Sonderbewilligungen möglich sein sollen. Bezüglich eines Ausbaus des Flughafens Emmen muss man sich durchaus auch wirtschaftlich bewusst sein, dass das Einzugsgebiet Luzern zu klein ist, um allenfalls von Charterflügen nach Mallorca profitieren zu können. Dazu kommt, dass die Arbeitsplätze nicht sehr wertschöpfend wären, da die meisten Arbeitsplätze im unteren Lohnsegment angesiedelt wären. Die Umfrage des Regionalplanungsverbandes steht zurzeit nicht zur Diskussion. Von einem Beitritt zum Schutzverband wird abgesehen. Somit ersucht die Sprechende, das Postulat gemäss Antrag des Stadtrats abzulehnen.

Cony Grünenfelder ist klar, dass der Stadtrat als Gremium nicht dem Schutzverband beitreten kann. Die Gemeinde Luzern kann es aber sehr wohl. Die Formulierung, wie sie im Postulat enthalten ist, schliesst das auch nicht aus. Im Kanton Zürich sind sämtliche umliegenden Gemeinden Mitglied des Schutzverbandes. Wenn es sich um eine rein formelle Diskussion handelt, sieht die Sprechende keine Probleme, dieses Postulat zurückzuziehen und mit neuer Formulierung wieder einzureichen. Die Votantin stellt fest, dass in anderen Zusammenhängen über Vorstösse diskutiert wird, die entgegengenommen und gleichzeitig abgeschrieben werden, obwohl sie inhaltlich nicht vollumfänglich zutreffen. Es stört daher schon, wenn jetzt so haarspalterisch argumentiert wird. Die Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem Flughafen Emmen sind weder im Postulat enthalten noch je in Frage gestellt worden. Die Ist-Situation wird vom Schutzverband auch absolut nicht in Frage gestellt.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer stellt klar, dass der Stadtrat auch nicht dafür ist, dass die Gemeinde Luzern dem Schutzverband beitrifft. Luzern ist nicht Standortgemeinde des regionalen Flughafens. Es wird eine politische Meinung geäussert, aber nicht als wichtig erachtet, aus politischen Gründen sich vermehrt einzumischen. Die Stadt Luzern soll ihre Haltung klar ausdrücken. Das hat der Stadtrat gemacht und stellt sich klar gegen die Pläne der IG Aviatik.

Der Antrag des Stadtrates auf Ablehnung des Postulates wird vom Grossen Stadtrat grossmehrheitlich unterstützt. **Somit ist das Postulat 18 Cony Grünenfelder/Hans Stutz namens der Fraktion Grünes Bündnis vom 18. Oktober 2000: Keine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen, abgelehnt.**

Zur Interpellation 19 wird das Wort nicht mehr verlangt.

Die Interpellation 19 Cony Grünenfelder/Hans Stutz namens der Fraktion Grünes Bündnis vom 18. Oktober 2000: Zur zivilen Nutzung des Flugplatzes Emmen, ist damit erledigt.

Ratspräsident Peter Brauchli schlägt vor, die beiden nachfolgenden Traktanden gemeinsam zu behandeln.

Der Rat stimmt dem Vorschlag stillschweigend zu. Somit erfolgt die Behandlung von Traktandum 8.1 und 8.2 gemeinsam.

8.1 Interpellation 34 Ruedi Schmidig und Cony Grünenfelder vom 24. November 2000: Wie kann der Grosse Stadtrat seine Oberaufsicht bei Projekten mit gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften besser wahrnehmen?

Wie kann der Grosse Stadtrat seine Oberaufsicht bei Projekten mit gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften besser wahrnehmen?

Noch sind die Hintergründe des Bourbaki-Debakels nicht aufgearbeitet, weder die Ursachen der massiven Mehrkosten bekannt noch die Fragen um die viel zu späte Information des Parlamentes beantwortet. Bereits steht mit dem Projekt Kunsteisbahn/Regionales Eiszentrum Luzern ein weiteres Projekt mit einer gemischtwirtschaftlichen Trägerschaft kurz vor der Behandlung im städtischen Parlament. Daneben wird auch das Luzerner Hallenbad als eventueller Kandidat für eine solche Trägerschaft genannt. Ohne dem Ergebnis einer kommenden externen Untersuchung der Vorfälle beim Bourbaki vorgreifen zu wollen, kann bereits heute aufgrund der Medieninformation des Stadtrates festgestellt werden, dass vieles beim Projekt Bourbaki nicht rund gelaufen ist. Der Stadtrat wird deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Mit welchen Massnahmen gedenkt der Stadtrat, bei künftigen Projekten mit gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften für einen sauberen Informationsfluss zu sorgen?
2. Welche Sicherungen werden künftig eingebaut, damit sich Überraschungen wie beim Bourbaki vermeiden lassen?

3. Was hält der Stadtrat von der Idee, mittels eines gezielten Reportings das Parlament, mindestens aber die jeweils zuständige vorbereitende Kommission periodisch über den Stand der Projekte zu informieren?

Antwort des Stadtrates

1. Der Stadtrat erachtet die Installation eines periodischen, mindestens halbjährlichen Reportings als sinnvoll. Die Kadenz hängt von der Planungs- und Realisierungsphase im Einzelfall ab. Bereits bei der Gründung der Trägerschaft sind die Reportingmassnahmen verbindlich zwischen den Organen der Trägerschaft und dem Stadtrat festzulegen. Es gilt zu beachten, dass die Trägerschaften rechtlich selbständig sind. Ein direkter Durchgriff von einzelnen Mitgliedern des Stadtrates über städtische Delegierte mit Organverantwortung ist aus rechtlichen Gründen problematisch. Nach Abschluss der Bauphase soll der Betrieb mit einem standardisierten Reporting verfolgt werden. Das Reporting soll sich beschränken auf Institutionen mit erheblicher finanzieller Beteiligung oder Unterstützung der Stadt, somit auf folgende Anwendungsfälle:

- a) eine Kapitalbeteiligung von mehr als 50 % oder in jedem Fall ab Fr. 500'000.--
- b) ein Investitionsbeitrag von mehr als Fr. 500'000.--
- c) ein Betriebsbeitrag ab Fr. 250'000.-- pro Jahr.

Der Stadtrat hat ein solches Reporting mit StB vom 11. April 2001 für bestimmte Institutionen eingerichtet (siehe Beilage). Er hat dabei das Reporting mittels Formular standardisiert. Dieses ist in der Regel vom städtischen Vertreter/Vertreterin fristgerecht und unaufgefordert auszufüllen und wird allen Mitgliedern des Stadtrates zugestellt. Es hat Auskunft über aktuelle strategische Fragestellungen und die Entwicklung einer Institution zu geben. Die finanzielle Situation ist aufzuzeigen. Es gibt zudem Raum für weitere Bemerkungen und Mitteilungen.

2. Beim im Vorstoss erwähnten Projekt des Regionalen Eiszentrums ist gewährleistet, dass bereits ab dem Zeitpunkt des rechtskräftigen Beschlusses über den städtischen Beitrag das Reporting installiert ist. Eine diesbezügliche Vereinbarung ist abgeschlossen. Die Risiken des Bauens an sich bleiben jedoch unabhängig von der Trägerschaft und der Dichte der Controllingmassnahmen bestehen.
3. Es ist die Aufgabe des Stadtrates, das Parlament in geeigneter Form über den Stand gemischtwirtschaftlicher Projekte zu informieren. Dies gilt insbesondere dann, wenn gewichtige Projektänderungen und/oder relevanten Kostensteigerungen erfolgen, die einen Zusatzkredit erwarten lassen. Für Einzelheiten verweisen wir auf die Antwort zu Postulat 35.

8.2 Postulat 35 Ruedi Schmidig vom 24. November 2000: Neue Instrumente für den Grossen Stadtrat zur Wahrnehmung seiner Oberaufsicht über die Stadtverwaltung im Bereich der verselbständigten Betriebe im Mehrheitsbesitz der Stadt Luzern

Neue Instrumente für den Grossen Stadtrat zur Wahrnehmung seiner Oberaufsicht über die Stadtverwaltung im Bereiche der verselbständigten Betriebe im Mehrheitsbesitz der Stadt Luzern. Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, welche Instrumente es dem Grossen Stadtrat künftig ermöglichen sollen, seine Oberaufsicht in bezug auf die verselbständigten Betriebe im Mehrheitsbesitz der Stadt Luzern wahrzunehmen. Gemäss Artikel 30 der neuen Gemeindeordnung der Stadt Luzern hat der Grosse Stadtrat die Oberaufsicht über die Stadtverwaltung. Zu den neuen Tätigkeiten dieser Stadtverwaltung gilt die Einsitznahme im Verwaltungsrat der „Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL AG)“ und der „Energie Holding Luzern AG“. In dem in der Volksabstimmung vom 24. September 2000 genehmigten Reglement über die politische Führung der Energie-Luzern-Gruppe wird denn auch unter Artikel 3 ausgeführt: „Der Grosse Stadtrat übt die Oberaufsicht über den Stadtrat gemäss Art. 30 GO auch mit Bezug auf dessen Tätigkeiten beim strategischen Controlling über die Energie-Luzern-Gruppe aus.“ Da künftig (mit Ausnahme des Aktienverkaufs bei der VBL AG resp. der Energie Holding Luzern AG) alle wichtigen Entscheide vom neu eingesetzten Verwaltungsrat der Aktiengesellschaften getroffen werden, entfallen für den Grossen Stadtrat die Diskussionen und Entscheide zu Budgets, Jahresrechnungen, Krediten für Investitionen u.v.a. Die dem Parlament zugedachte Oberaufsicht kann also nur wahrgenommen werden, wenn dazu die entsprechenden Instrumente zur Verfügung gestellt werden. Denkbar wäre, dass dem Parlament periodische Rechenschaftsberichte unterbreitet werden, wie dies heute bereits z.B. bei Institutionen mit regionaler Trägerschaft erfolgt. Die Berichte müssten allerdings angesichts der Tatsache, dass es sich bei den neuen Aktiengesellschaften um Institutionen im Alleinbesitz oder mit grosser Mehrheitsbeteiligung der Stadt handelt, entsprechend ausführlicher und umfassender sein und im Parlament zur Diskussion gestellt werden.

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat hat namentlich bei der ÖKK AG, der Energieholding AG sowie bei der VBL AG die Stellung der Generalversammlung. Bei anderen Gesellschaften verfügt er über die Aktienmehrheit. Der Stadtrat kann diese Verantwortung nur dann sachgerecht wahrnehmen, wenn er über die notwendigen Informationen verfügt. Der Stadtrat hat im Hinblick auf die Verselbstständigung von VBL und Werken mit Beschluss 1514 vom 20. Dezember 2000 das Reportingsystem für Aktiengesellschaften, deren Aktien sich mehrheitlich im Eigentum der Stadt befinden, eingeführt. Eine der folgenden Voraussetzungen muss erfüllt sein: Eine Bilanzsumme von mehr als 10 Mio. Franken, ein Umsatzerlös von mehr als 20 Mio. Franken oder eine Belegschaft von mindestens 200 Arbeitnehmenden im Jahresdurchschnitt. Das beschlossene Konzept umfasst ausschliesslich das Reportingsystem zwischen Aktiengesellschaften (kommerzielle Tätigkeiten) und dem Stadtrat.

Bei der Verabschiedung von StB 1514 wurde in Aussicht genommen, ein vergleichbares Reporting einzurichten bei ähnlichen Konstellationen gegenüber Stiftungen und anderen

Organisationen. Dies ist mit StB 438 vom 11. April 2001 geschehen (siehe Beilage). Der Stadtrat wird die Ergebnisse der Controllingberichte standardisiert im Geschäftsbericht zusammenfassen. Der Grosse Stadtrat ist über Kennzahlen zu informieren. In ausserordentlichen Fällen ist es möglich, die ständigen Kommissionen des Grossen Stadtrates auch unter dem Jahr zu informieren oder dem Rat besondere Rechenschaftsberichte vorzulegen. Bei Kreditbedarf wird der Grosse Stadtrat mit Bericht und Antrag oder unter Umständen mit einem Aufnahmebegehren ins Richtlinienprogramm konfrontiert. Die bisher zur Verfügung gestellten Geschäftsberichte grösserer Institutionen werden weiterhin abgegeben. Diese Neuregelung gilt ab dem Geschäftsbericht für das Jahr 2001.

Das Postulat wird entgegen genommen.

Ruedi Schmidig beantragt Diskussion.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag auf Diskussion grossmehrheitlich zu.

Ruedi Schmidig: Anlass für die Dringliche Interpellation vom 24. November 2000 war die aktuelle Vorlage zum regionalen Eiszentrum. Die Dringlichkeit wurde damals vom Rat mit 22:18 Stimmen abgelehnt. Für die GB-Fraktion ist es bei diesen Fragen wichtig, folgende zwei Positionen zu unterscheiden:

- die Projekte, die in einer Aufbauphase sind und die man sehr genau verfolgen muss
- die Projekte, die von Jahr zu Jahr mit ähnlichen Vorzeichen und Umsatzzahlen und Beitragszahlen laufen

Beim Informationsfluss ist zu unterscheiden zwischen demjenigen zwischen den Trägern und dem Stadtrat und der Verwaltung einerseits und demjenigen zwischen Stadtrat und Verwaltung und dem Parlament als Oberaufsicht andererseits.

Die Antwort des Stadtrates befriedigt die Interpellanten nicht in allen Teilen, weil die Informationskanäle zwischen den Trägerschaften und dem Stadtrat gemäss StB 438 vom 11.4.2001 zwar relativ verbindlich definiert sind, jedoch die Aussagen zur Frage der Information des Parlaments (in geeigneter Form) doch noch sehr klärungsbedürftig und vage sind. Es soll nicht nur dann informiert werden, wenn gewichtige Projektänderungen oder relevante Kostensteigerungen einen Zusatzkredit erfordern, sondern es soll auch bei gewichtigen Projektänderungen informiert werden, wenn kein Zusatzkredit nötig ist. Es kann sehr wohl sein, dass eine massive Änderung des Projekts zu Kostenunterschreitungen führen kann. Sehr positiv überrascht ist der Sprechende, dass der Stadtrat gehandelt hat und nicht den Vorstoss hier zur Diskussion stellt und abwartet, wie sich das Parlament dazu äussert und erst nachher entsprechende Massnahmen durchführt. Aufgrund des Vorstosses hat der Stadtrat umgehend Schritte in die Wege geleitet und ist daran, diese umzusetzen.

Markus Mächler: Die CVP/CSP-Fraktion unterstützt den Willen des Stadtrates, neue Kontrollinstrumente einzuführen. Die Oberaufsicht bei gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften kann mit dem bereits beschlossenen Reporting sicher besser wahrgenommen werden. Die CVP/CSP-Fraktion erachtet diese Massnahmen inkl. der dazugehörigen Detailbestimmungen als sinnvoll und verhältnismässig. Gerade bei Bauprojekten mit bestimmten Schwierigkeitsgraden soll die vorberatende Kommission mit in den Informationsfluss einbezogen werden. Damit wäre zumindest ein Teil des Parlaments

rechtzeitig über besondere Entwicklungen informiert. Trotz neuem Controlling und besserer Information macht sich aber die CVP/CSP-Fraktion nichts vor: hinter jedem Projekt stehen Menschen. Menschen werden immer wieder Fehler machen. Es wäre falsch, jetzt zu erwarten, dass ab sofort keine Fehlleistungen mehr bei neuen Projekten geschehen. Immerhin besteht jetzt die Chance, zukünftige Fehler rechtzeitig zu entdecken und zu kommunizieren. Bleibt also die Hoffnung, dass eben diese zukünftigen Fehler nicht mehr so viel Geschirr zerschlagen wie es leider bei aktuellen Beispielen geschieht.

Lotti Marti-Schindler: Die SP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort und dankt diesem für die Bereitschaft, ein Reporting aufzubauen. Der Antwort wird entnommen, dass das Reporting vor allem bei Bauprojekten vorgesehen ist. In der ganzen Region bestehen aber zahlreiche andere Institutionen, z.B. die Pilatus Feuerwehr, wo es nicht vordringlich um Bauten, sondern um andere Zusammenarbeitsformen geht. Ein Reporting müsste auch auf solche Bereiche ausgeweitet werden. Das Reporting sollte auch nicht nur die Kostenseite beinhalten, sondern es müsste auch auf die Leistungen oder auf das Personal einer gemischtwirtschaftlichen Trägerschaft ausgeweitet werden. Es fragt sich auch, ob dieses Reporting durch eine neutrale externe Stelle durchgeführt werden kann.

Rita Misteli spricht zur Interpellation 34 und begrüsst, dass der Stadtrat bereit ist, ein Reporting einzuführen. Dabei sollten auch die Ergebnisse aus dem Bourbaki-Bericht einfließen können, damit eine gesamtheitliche Situation vorhanden ist und aus den gemachten Fehlern die Lehren gezogen werden können.

Marcel Lingg: Die SVP-Fraktion ist sich bewusst, dass bei privaten Trägerschaften ebenso wie bei reinen Projekten der öffentlichen Hand Fehler passieren können. Der Sprechende sieht es als Aufgabe jedes Parlamentariers, die Verantwortung der Oberaufsicht wahrzunehmen. Der Stadtrat hat den Gesellschaften gegenüber als Mehrheitsaktionär oder grösster Geldgeber die Verantwortung wahrzunehmen. Die Parlamentarier sind dafür gewählt, die Kontrolle über diese stadträtliche Verantwortung zu übernehmen. Es handelt sich jeweils um die Verwendung von Steuergeldern. Sobald Volksvermögen betroffen ist, liegt es in der Aufgabe des Grossen Stadtrates, diese Kontrollaufgabe wahrzunehmen. Die Frage stellt sich nun einfach nach dem Wie. Mit der Privatisierung gibt das Parlament eine gewisse Verantwortung ab. Die Entscheidungen liegen beim Verwaltungsrat. Der Stadtrat ist Teil dieses Verwaltungsrates. Das Aktienrecht lässt es nicht zu, dass der Stadtrat als Vertreter des Verwaltungsrates eingreift, sondern als Aktionär, indem an der GV Massnahmen gefordert werden. Das Reportingsystem ist eine Möglichkeit, die Notwendigkeit für eine Eingriffnahme festzustellen. Das Reportingsystem muss sehr ausgeklügelt und detailliert ausgearbeitet sein.

Rita Misteli spricht zum Postulat: Die FDP-Fraktion nimmt die Stellungnahme des Stadtrates zur Kenntnis und empfindet das beschriebene System eher als ein Rapportssystem denn als ein Reporting-System. Vor allem ist für die FDP-Fraktion erfreulich, dass man einen ersten Schritt in Richtung auf ein regelmässiges Informationssystem gemacht hat. Unter diesen Prämissen darf man die Antwort akzeptieren, wobei noch zu definieren ist, was denn die ausserordentlichen Fälle sind, in welchen die ständige Kommissionen des Grossen Stadtrates und wie sie zu informieren ist.

Im StB 438 wird das Reporting-System vorgestellt und besteht aus drei Merkmalen: Strategische Aspekte, finanzielle Situation und weitere Bemerkungen. Das ist der FDP-Fraktion zuwenig. Der Faktor Mensch ist in diesem System nicht in seinem richtigen Stellenwert berücksichtigt oder im Klartext: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen darin schon gar nicht einmal vor! Die FDP-Fraktion empfiehlt als Grundraster dieses Reporting ein System analog dem Balanced Score Card System, wo neben den aufgeführten Themenkreisen auch Qualität und Entwicklung der effektiven Markt- bzw. Dienstleistung wie auch des sogenannten Humankapitals einer Unternehmung oder einer Organisation transparent gemacht werden. Dazu gehören u.a. die Führungsqualität, Mitarbeiterbefindlichkeit, Fluktuation, Qualitätsstandard in Bezug auf eine Lernende Organisation im Rahmen der Organisationsentwicklung. Dass neben der Implementierung auch die sorgfältige Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einem solchen System einhergeht, versteht sich eigentlich von selbst, die Sprechende möchte dies aber ausdrücklich festgehalten haben. Die Sprechende ersucht namens der FDP-Fraktion den Stadtrat daher dringend, sich dafür einzusetzen, dass das Reporting-System professionell eingesetzt wird und die Garantie gegeben wird, dass aus den Erkenntnissen dann auch nachhaltige Resultate ersichtlich sind.

Ruedi Schmidig dankt dem Stadtrat für die Beantwortung des Postulates 35 und ist froh, dass Handlungsbedarf festgestellt und sofort Massnahmen ergriffen wurden. Mit dem StB 1514 wird dazu beigetragen, den Kontakt zu den verselbständigten Betrieben im Mehrheitsbesitz der Stadt Luzern zu organisieren. Zu den dem Reporting beigelegten Formularen bestehen keine Vorbehalte, ist doch der Sprechende der Meinung, dass es sowohl Aufgabe des Stadtrats, der Verwaltung als auch der zuständigen Personen in den Verwaltungsräten ist, daran zu arbeiten und allenfalls andere Formen der Berichterstattung zu kreieren. Wichtig ist, dass das System eingeführt ist und der Grosse Stadtrat informiert wird. In diesem Sinne ist der Sprechende auf den Geschäftsbericht 2001 gespannt, stellt aber heute schon fest, dass man sich mit einigen Kennzahlen nicht zufrieden geben wird.

Finanzdirektor Franz Müller: Es ist nicht so, dass die Denkaufgabe des Stadtrates erst aufgrund der Vorstösse begonnen hat. Der Stadtrat hat schon sehr intensive Diskussionen geführt und ist zur Auffassung gelangt, dass auf den Stichtag 1.1.2001 hin erstmals ein umfassendes System eingeführt werden soll. Begonnen hat er bei den Aktiengesellschaften, sind doch aktienrechtlich spezielle Vorschriften zu beachten. Bei anderen Organisationen wie Stiftungen, Vereine oder Genossenschaften ist man viel freier. Das Aktienrecht ist klar gefasst. Der stadträtliche Vertreter warnt vor zu strengen Regelungen, da diese vermutlich im Einzelfall nicht durchsetzbar sind. Das hier Vorliegende ist eine Ersteinführung und ein Prozess, der auch bezüglich des Finanzhaushaltes vor einigen Jahren begonnen hat. Dieser Prozess setzt sich nun langsam durch. Der stadträtliche Vertreter ersucht die Ratsmitglieder, mit dem Stadtrat zusammen diesen Prozess aufmerksam zu verfolgen. Der Stadtrat hat keineswegs die Ambition, auf den 1.1.2001 ein fertiges Produkt zu definieren. Es wäre auch falsch und würde nicht funktionieren. Die Spielregeln sind aber geschaffen. Es wurde ein einfaches System gewählt, das durchaus verdichtet und verbessert werden kann. Jedes Parlamentsmitglied schätzt es, einerseits wichtige Hinweise zu erhalten, aber auch die Möglichkeit der Nachfrage zu erhalten, ohne mit einer Riesenmenge von Unterlagen eingedeckt zu werden.

Jahresberichte und Geschäftsberichte all der Gesellschaften werden den Ratsmitgliedern nach wie vor zugestellt. Der Stadtrat versucht, verdichtete Trendmeldungen durchzuführen. Es wäre auch nicht richtig, für jede Gesellschaft dieselben Trendmeldungen und Informationen vorzunehmen. Die Verpflichtung des Stadtrates ist es, auf Besonderheiten hinzuweisen und in geeigneter Form zu informieren. Transparenz und Offenheit ist gefordert. Dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten und Kanäle. Die zweckmässige Form muss im Einzelfall ausgewählt werden. Der Geschäftsbericht ist die übliche Form der Information. Es muss eine gewisse Wichtigkeit gegeben sein, um unterjährig das Parlament zu informieren. Die Information der zuständigen vorbereitenden Kommission sieht der stadträtliche Sprecher durchaus. Dies praktiziert der Stadtrat aber auch bereits heute. Der stadträtliche Sprecher sichert zu, dass der Stadtrat die Aufgabe im Sinne des Parlaments ernst nimmt, ist aber der Meinung, dass der Stadtrat die Aufsichtsfunktion hat und die Oberaufsicht beim Parlament liegt. Bezüglich der öffentlichen Trägerschaften finden sich die Kontrollmechanismen meist bei den öffentlichen Vorschriften. Der Votant nimmt aber als Anregung entgegen, dies ebenfalls noch zu prüfen bzw. ins Reportingsystem zu integrieren.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Die Interpellation 34 Ruedi Schmidig/Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion vom 24. November 2000: Wie kann der Grosse Stadtrat seine Oberaufsicht bei Projekten mit gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften besser wahrnehmen? ist beantwortet.

Zum Postulat 35 wird kein Ablehnungsantrag gestellt. **Somit ist das Postulat 35 Ruedi Schmidig namens der GB-Fraktion vom 24. November 2000: Neue Instrumente für den Grossen Stadtrat zur Wahrnehmung seiner Oberaufsicht über die Stadtverwaltung im Bereiche der verselbständigten Betriebe im Mehrheitsbesitz der Stadt Luzern stillschweigend an den Stadtrat überwiesen.**

— — — — —

9. Interpellation 52 Christoph Portmann vom 4. Januar 2001: Kampfhunde in der Stadt Luzern

In breiten Bevölkerungskreisen sind berechtigte Aengste vor Kampfhunden vorhanden. Die teilweise schrecklichen Vorkommnisse in der Schweiz und im Ausland haben die Diskussion um die Haltung von Kampfhunden neu entfacht. Auch im Nationalrat wurde darüber bereits diskutiert.

Unsere Fraktion möchte vom Stadtrat den aktuellen Stand in der Stadt Luzern erfahren und fragt deshalb den Stadtrat an, nachfolgende Fragen zu beantworten:

1. Wieviel registrierte Kampfhunde (wie z.B. Bullterrier, Staffordshire, Shar-Pei, Molosser-Rassen etc.) sind den Behörden in der Stadt Luzern bekannt?

2. Sind in den Jahren 1999 und 2000 spezielle Vorkommnisse mit solchen Hunden der Polizei mitgeteilt worden?
3. Welche Massnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Kampfhunden kann der Stadtrat ergreifen?
4. Wie werden präventive Massnahmen wie z.B. Hunde an der Leine führen, Maulkorb anlegen und ähnliches den Hundehaltern kommuniziert?

Antwort des Stadtrates

Bevor auf die Interpellationsfragen eingegangen wird, ist es von Vorteil, sich Gedanken über die hinter den Einzelfragen stehende Problemstellung zu machen, so zum Begriff „Kampfhund“, über die Gründe der Gefährlichkeit des Hundes und die Gefahrenursache Hundehalter. In jüngerer Zeit haben tragische Vorfälle im Zusammenhang mit Hunden Forderungen nach neuen Gesetzen und Verordnungen ausgelöst, nach einem Halte- und Zuchtverbot bestimmter Rassen beispielsweise, nach einem Leinen- und Maulkorbzwang, nach Überwachung, Strafen, Meldepflicht usw.. In diesen Diskussionen taucht immer wieder der Begriff „Kampfhund“ auf. Der Begriff „Kampfhund“ ist zwar sehr anschaulich und leicht geeignet, Ängste bei der Bevölkerung entstehen zu lassen und zu schüren, doch er ist sachlich falsch, und Angst dient einer sachlichen Diskussion nichts, sondern verschärft das Problem. „Der Kampfhund“ als biologische Einheit existiert nicht. In der Antike wurden Kampfhunde in den Kampf mitgenommen; diese Hunde mussten in erster Linie gross sein, um dem Gegner Angst einzuflössen. Sie mussten ferner eine hohe Reizschwelle haben, um im Kampfgetümmel nicht kopflos das Weite zu suchen. Es gibt eine Gruppe von Hunden, die gezielt für Hundekämpfe gezüchtet werden. Diese Hunde sollen über eine hohe Aggressivität verfügen, die aber ausschliesslich auf Artgenossen gerichtet sein sollte. Hundekämpfe sind seit langem verboten, doch gibt es Medienberichten zufolge eine Untergrundszene, die Hundekämpfe veranstaltet. Für diese Kämpfe werden Hunde entweder gezielt gezüchtet oder abgerichtet. Verwendbar sind grundsätzlich Hunde verschiedenster Rassen und Mischlinge. Den „Kampfhund“ im Sinne des Wortes gibt es erfahrungsgemäss in einer kleinen kriminellen Szene und nicht in den Wohnungen unserer Einwohnerschaft. Was es allerdings gibt, ist der gefährliche Hund. Den gefährlichen Hund gibt es bei allen Rassen. Ihr Anteil am Gesamtbestand ist allerdings verschwindend klein. Weit mehr als 99 % aller Hunde werden in ihrem Leben nicht auffällig. Welche Hunde werden gemeinhin als „gefährlich“ bezeichnet? Es sind folgende Rassen: Bullterrier (Zwerg-Bullterrier, Staffordshire Bullterrier, American Staffordshire Terrier, Old English Bulldog, Amerikanischer Bulldogge, Rottweiler, Dobermann und die Molosser Rassen (Mastif, Fila Brasileiro, Mastino Napoletano, Tosa Inu, Bordeauxdogge). Massnahmen, die helfen sollen, Verletzungen und Unfälle mit Hunden zu vermindern, müssen verhältnismässig, artgerecht und sinnvoll sowie in der Praxis durchsetzbar sein. Die öffentliche Sicherheit, namentlich der Schutz von Mensch und Tier vor gefährlichen Hunden, liegt in der Kompetenz der Kantone. Die kantonal zuständigen Gesetzgeber waren und sind sich bewusst, dass das Halten von Hunden nicht konfliktfrei ist. Die Gesetzgebung über das Halten von Hunden des Kantons Luzern regelt vieles, was beim Halten von Hunden zu Konflikten führen kann. § 3 der Hundeverordnung schreibt vor, dass in

öffentlich zugänglichen Lokalen wie namentlich in Wirtschaften und Verkaufsläden, in Parkanlagen und auf verkehrsreichen Strassen, Hunde an der Leine zu führen sind, soweit nicht nach den eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Bestimmungen ohnehin ein Betretverbot besteht. Läufige, bissige und kranke Hunde sind stets anzuleinen. Bissige Hunde müssen überdies einen Maulkorb tragen. Diese Kernbestimmungen auferlegen den HundehalterInnen Pflichten und bestimmen gleichzeitig den Rahmen, in dem die Gemeinden tätig sein und ein Betretverbot verfügen können. Der Spielraum gestützt auf die geltende kantonale Gesetzgebung ist klein. Weiter ist unlängst der Kanton Basel-Stadt gegangen, der eine Bewilligungspflicht für das Halten von potentiell gefährlichen Hunden eingeführt hat.

Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

Frage 1

Gemäss Hundesteuerstatistik der Stadt Luzern gehörten im Jahre 2000 vom Gesamtbestand von 1304 Hunden deren 24 potentiell gefährlichen Rassen an. Vertreten sind Dobermann, Rottweiler und Mastif.

Frage 2

In den Jahren 1998, 1999, 2000 und 2001 erfolgten bei der Stadtpolizei Luzern 26 Verzeigungen wegen Bissverletzungen durch Hunde, 4 wegen Wilderei, ferner 6 Meldungen, die zu keinem Strafverfahren führten. Die Bissverletzungen stammten von verschiedenen Rassen, vom Boxer, Cocker Spaniel, Golden Retriever und Schäfer bis zum Rottweiler. Drei Vorfälle stammten von sogenannt gefährlichen Hunderassen. Es ist davon auszugehen, dass sich viele Unfälle mit Hunden in der Familie ereignen und als Bagatellunfälle der Polizei nicht gemeldet werden.

Frage 3

Gestützt auf die einleitenden Ausführungen drängen sich in Luzern zum Schutz der Bevölkerung vor Kampfhunden keine besonderen repressiven Massnahmen auf. In Bezug auf einschränkende Hundehaltungsvorschriften fehlt auf kommunaler Basis die gesetzliche Grundlage.

Frage 4

Eine verstärkte Informationstätigkeit ist sinnvoll. Präventionsmassnahmen, beispielsweise der Erlass eines Hundeknigges, sind jedoch kantonal anzugehen, wobei dem Bund eine Koordinationsfunktion zukommen sollte. Die Stadt ist bereit, bei der Umsetzung der Beratungs- und Informationsmöglichkeiten soweit möglich Hand zu bieten. Sinnvoll ist ferner, dass die Vorschriften über das Halten von Hunden über die Kantonsgrenzen hinaus harmonisiert werden. Wie in der Medienmitteilung des Bundesamts für Veterinärwesen vom 22. November 2000 angekündigt wurde, erarbeitet eine Arbeitsgruppe dieses Amtes Vorschläge zur Änderung des Tierseuchengesetzes, die es ermöglichen sollen, Hunde besser zu kennzeichnen und sie zentral in einer Datenbank zu registrieren. Ziel dieser Gesetzesänderung ist der Personenschutz gegen verhaltensauffällige Hunde. Die Botschaft zur Änderung dieses Gesetzes soll noch im Verlaufe des Frühlings 2001 in die Vernehmlassung gehen.

Christoph Portmann dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation und stellt mit Erleichterung fest, dass gefährliche Hunde - nicht Kampfhunde - in der Stadt Luzern offenbar kein Thema sind. Der Sprechende ersucht die Polizeikräfte, bei allfälligen Vorkommnissen entsprechend aktiv zu werden. Aus der Beantwortung des Vorstosses kann entnommen werden, dass dies auch geschieht.

Die Interpellation 52 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 4. Januar 2001: Kampfhunde in der Stadt Luzern, ist damit beantwortet.

— — — — —

10. Motion 59 Hildegard Bitzi vom 23. Januar 2001: Leitbild Soziale Aufgaben

Im Jahre 1994 verfasste Jürg Inderbitzin, dipl. Sozial- und Wirtschaftsgeograf, im Auftrage des Bürgerrates der Stadt Luzern ein Leitbild Soziale Aufgaben. Als Folgerung aus dem Leitbild legte der Bürgerrat dem Parlament mit Bericht eine Reihe von Massnahmen vor, die in zustimmendem Sinne verabschiedet, heute jedoch nur teilweise umgesetzt sind. Durch die Zusammenführung von Einwohner- und Bürgergemeinde und die damit verbundenen Veränderungen drängt sich eine Überarbeitung auf. Der Stadtrat hat in seiner Gesamtplanung als Zielsetzung für 2001 die Erarbeitung von Leitvorstellungen im Sozialwesen angekündigt.

Der Stadtrat wird beauftragt, das bestehende Leitbild als Führungsinstrument in die Entwicklung der Leitvorstellungen einzubeziehen und dem Grossen Stadtrat das Ergebnis vorzulegen.

Stellungnahme des Stadtrates

Auf den 1. September 2000 erfolgte die Zusammenlegung der Bürgergemeinde und der Einwohnergemeinde zur Stadt Luzern. Die Abteilungen beider Gemeinden, die im engeren Sinn einen sozial- und gesundheitspolitischen Auftrag haben, sind dabei in der neu geschaffenen Sozialdirektion SOD zusammengefasst worden. Diese setzt sich nun aus dem Vormundschaftssekretariat, der Amtsvormundschaft, den Sozialversicherungen (AHV-Zweigstelle/Arbeitsamt), dem Sozialamt und den Heime und Alterssiedlungen zusammen. Mit dieser strukturell-organisatorischen Zusammenlegung sind nun nicht nur alle gesetzlichen Aufträge und historisch-traditionellen Gepflogenheiten an die SOD übergegangen, sondern vor allem auch die sozial- und gesundheitspolitischen Kompetenzen und Erfahrungen. Damit versteht es sich von selbst, dass sich die SOD auch auf die Grundlagen der Sozialpolitik der ehemaligen Bürgergemeinde abstützt. Diese Abstützung ist für die SOD und die Stadt Luzern nicht nur rein inhaltlich und erfahrungsmässig unverzichtbar: Der Gemeindefusionsvertrag übernimmt im Rahmen der sogenannten Universalsukzession aus rechtlicher Sicht alle Beschlüsse der ehemaligen Gemeinden als für die Stadt Luzern - d.h. ihre Behörden und ihre Verwaltung - rechtsverbindlich.

Die Projektleitung "Neue Stadt Luzern" hat immer klar zum Ausdruck gebracht, dass es Aufgabe des neu gewählten Stadtrates sei, die inneren Strukturen der SOD zu überprüfen und die Organisation weiter zu entwickeln. Mit dem erfolgreichen Ausgang der Abstimmung über das Haus "Rex" im September 2000, wo das neue Sozialzentrum der Stadt entstehen soll, ist diese interne Verwaltungsreform erst recht aktuell geworden. Dieses Sozialzentrum wird zur Hauptsache die sowohl vom Grossen Bürgerrat als auch vom Grossen Stadtrat beschlossene Auskunfts-, Beratungs- und Triagestelle ABT, das Sozialamt und die Amtsvormundschaft beherbergen.

Die momentane Haupttätigkeit der SOD befasst sich - nebst der Gewährleistung des Tagesgeschäftes - mit dieser Aufgabe. Unter dem Titel "Die Sozialdirektion im Aufbruch" wurde mit dem Einverständnis des Stadtrates ein vierteiliges Organisationsentwicklungsprojekt gestartet. Vier Teilziele werden dabei verfolgt:

1. Ausarbeitung von Leitvorstellungen der Sozial- und Gesundheitspolitik
2. Erfassung der bisher von der Stadt, von privaten und andern öffentlichen Institutionen erbrachten Leistungen im Sozial- und Gesundheitsbereich
3. Detailkonzept der Auskunfts-, Beratungs- und Triagestelle ABT
4. Optimierung der Organisationsstrukturen und Aufträge der einzelnen Dienstabteilung der SOD

Das erste Projekt soll eine breit angelegte politische Debatte über die Aufgaben der künftigen Sozial- und Gesundheitspolitik der Stadt Luzern ermöglichen und der politischen Konsensfindung dienen. Die drei weiteren Projekte werden die Kundenorientierung verbessern und effiziente und vernetzte Strukturen schaffen. In erster Linie wird dies für die SOD angestrebt, in einer zweiten Phase sollen aber auch die Beziehungen zu den andern im Sozialbereich tätigen Institutionen geklärt und verstärkt werden. Vor dem Hintergrund dieses Projektes wird der Stadtrat die Grundsätze, die Empfehlungen und die Massnahmen jener Leitbilder zu berücksichtigen haben, die den ehemaligen Gemeinden als Orientierungshilfen gedient haben. Dazu gehören:

- Altersleitbild (Senioren im Zentrum, Altersleitbild der Stadt Luzern 1990 bis 2005, 1. Auflage Juni 1991, 2. Auflage November 1996)
- Leitbild Soziale Aufgaben der Bürgergemeinde Luzern (Jürg Inderbitzin, Dezember 1994). Die Berücksichtigung dieses Leitbilds wird im vorliegenden Vorstoss ausdrücklich gefordert. Danebst stützt sich der Stadtrat im Projekt "Die Sozialdirektion im Aufbruch" auch auf weitere Studien und Berichte, die in den letzten Jahren für die zwei Gemeinden erstellt worden sind. In diesem Zusammenhang sind u.a. besonders zu erwähnen:
- Analyse über die Leistungsempfänger wirtschaftlicher Sozialhilfe, Überprüfung der internen Kontrollen und der Verbuchungstechnik, Analyse von Schnittstellen Bürgergemeinde/Einwohnergemeinde ("Visura-Bericht", 25. März 1997)
- Reorganisation Amtsvormundschaft/Anforderungsprofil Stelleneleiterin (Christoph Häfeli, Höhere Fachschule im Sozialbereich Luzern HFS, 30. Juni 1997)
- Analyse in den Bereichen Amtsvormundschaft und Sozialversicherungen der Stadt Luzern (BDO Visura, 23. Januar 1998)
- Kurzgutachten Bürgergemeinde der Stadt Luzern/Sozialamt (Urs Vogel, Höhere Fachschule im Sozialbereich Luzern HFS, 1. Oktober 1998)

- Kennzahlenvergleich Sozialhilfe in Schweizer Städten, Berichtsjahr 1999 (Im Auftrag der Schweizer Städteinitiative "Ja zur sozialen Sicherung", con_sens GmbH, Hamburg, Juli 2000)

Der grundsätzliche Ansatz des Entwicklungsprojekts "Die Sozialdirektion im Aufbruch" stützt sich auf die Instrumente und Methoden der modernen Verwaltungsorganisation:

- Erstens wird mittels strategischen Wirkungszielen grundsätzlich festgehalten, welche Ziele die Sozial- und Gesundheitspolitik zu erreichen hat und welche politischen Leitvorstellungen sich daraus ergeben.
- Zweitens wird mittels den Wirkungszielen auch der konkrete Handlungsbedarf festgelegt: Wo bestehen Lücken, wo gibt es Überversorgung und Doppelspurigkeiten?
- Drittens ist festzustellen, wo ein Bedarf an Reorganisation und Weiterentwicklung besteht.
- Viertens wird abgemacht, wer - Gemeinde, Kanton, Gemeindeverband, Kirchgemeinde, Organisation, Institution usw. - Leistungen erbringt bzw. zu erbringen hat.
- Und fünftens wird vereinbart, welche Leistungen die einzelnen Institutionen und Gemeinwesen anbieten.

Die Sozialdirektion wird die aus diesem Prozess entstandenen Leitvorstellungen im Rahmen eines Echoraumes mit Fachleuten aus diversen sozial- und gesundheitspolitischen Gebieten und mit den Parteien diskutieren, in einem Vernehmlassungsverfahren der interessierten Öffentlichkeit (Einzelpersonen, Gemeinwesen, Organisationen und Institutionen) zur Stellungnahme vorlegen. Die daraus resultierenden Leitvorstellungen der Sozial- und Gesundheitspolitik wird der Stadtrat diskutieren und das Ergebnis als Bericht dem Grossen Stadtrat zuleiten.

Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen.

Es wird kein Ablehnungsantrag gestellt. **Die Motion 59 Hildegard Bitzi namens der CVP/CSP-Fraktion vom 23. Januar 2001: Leitbild Soziale Aufgaben, ist stillschweigend an den Stadtrat überwiesen.**

— — — — —

11. Interpellation 70 Christa Stocker und Peter Henauer vom 8. Februar 2001: Signalisation für VelofahrerInnen bei Bauarbeiten

Sanierungsarbeiten an Kanalisation, Leitungen und Strassen machen es gelegentlich nötig, Velorouten für kürzere oder längere Zeiträume zu unterbrechen. Oftmals werden Velorouten voreilig unterbrochen und/der die Signalisation ist für Velofahrende bei städtischen Bauprojekten ungenügend und irreführend. Wir möchten das Problem an einem aktuellen Beispiel aufzeigen:

Im Moment wird das Pumpwerk bei der Jesuitenkirche saniert. Die Bahnhofstrasse ist ab dem Fussgängerstreifen Luzerner Theater/Reuss-Steg flussabwärts gesperrt. Die Bahnhofstrasse ist

eine wichtige Veloroute, weil die stark befahrene und gefährliche Pilatusstrasse umfahren werden kann. Wer mit dem Velo von der Seebrücke in die Bahnhofstrasse einbiegt, kann korrekt bis zur Theaterstrasse weiterfahren, ohne zu wissen, dass er/sie in eine Sackgasse fährt. Denn beim Reuss-Steg ist vorübergehend eine Einbahnstrasse signalisiert. Die Veloroute wird unnötigerweise während 24 Stunden und über das Wochenende unterbrochen, obwohl Velos nur während kurzer Zeit nicht passieren könnten. Weil die Signalisation unklar oder unsinnig erscheint, wird sie von vielen VelofahrerInnen missachtet. Die Alternative wäre ein längerer und gefährlicherer Umweg über die Seidenhofstrasse, Pilatusstrasse, Hirschmattstrasse. Velofahrende machen ca. 12 - 15% der Städtischen VerkehrsteilnehmerInnen aus. Das aktuelle Beispiel ist eines von vielen. Velofahrende werden immer wieder bei Signalisationen vergessen. Autofahrende werden im Gegensatz dazu korrekt und frühzeitig informiert.

Fragen:

1. Hat die Stadt Interesse daran, möglichst viele Leute in den Velosattel zu bringen?
2. Ist die Baudirektion über die wichtigen Velorouten in der Stadt informiert? Hat man Zahlen, welche Routen wie stark befahren werden?
3. Sind die zuständigen Aemter orientiert, dass Veloförderung auch bei Baustellen geschehen soll? Konkret heisst das, Routen nicht voreilig zu unterbrechen.
4. Warum wird bei einer so wichtige Radroute keine Baustellen-Ampel aufgestellt, um die Durchfahrt für Velos zu ermöglichen?
5. Wie findet die Koordination zwischen dem Tiefbauamt und der Polizei bei Signalisation statt?
6. Wird bei anstehenden Bauprojekten mit dem Velobeauftragten Martin Urwyler, Kontakt aufgenommen, um die Situation für die Velos zu besprechen und zu optimieren?
7. Ist sich die Stadt bewusst, dass durch die unklare und unlogische Signalisation Velofahrende immer wieder in gefährliche Situationen geführt werden?

Antwort des Stadtrates

Signalisation für VelofahrerInnen bei Bauarbeiten

Die Strassenverkehrssignalisation liegt im Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Stadtpolizei. Wenn wegen Bauarbeiten der Fahrzeug- oder Fussgängerverkehr eingeschränkt werden muss, erfolgt dies nach dem Grundsatz von Art. 101 Absatz 3 der Signalisationsverordnung (SSV), der wie folgt lautet: „Signale und Markierungen dürfen nicht unnötigerweise angeordnet und angebracht werden, jedoch nicht fehlen, wo sie unerlässlich sind. Sie sind, besonders auf demselben Strassenzug, einheitlich anzubringen,“. Bei einem Schadenereignis, das auf eine mangelhafte oder fehlende Signalisation zurückzuführen ist, riskiert die Stadt schadenersatzpflichtig zu werden. Die Polizei ist darauf bedacht, Velofahrerinnen und Velofahrer bei Verkehrsbehinderungen möglichst bevorzugt zu behandeln, sie aber auch nicht unnötigen Gefahren auszusetzen. Wer auch immer Vorschläge zur Verbesserung von Signalisationen hat, dem steht es offen, sie der Stadtpolizei, Abteilung Verkehrstechnik, vorzubringen. Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

Frage 1

Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist seit vielen Jahren erklärtes Ziel der städtischen Verkehrspolitik. Die zahlreichen Radstreifen, Abstellplätze für Velos, das Zulassen des Veloverkehrs in der für Motorfahrzeuge verbotenen Fahrtrichtung sind sichtbare Ergebnisse dieses Zieles.

Frage 2

Der Velobeauftragte der Baudirektion setzt sich permanent mit Problemen des Radverkehrs auseinander. Die wichtigen Velorouten sind bekannt, es existieren jedoch nur vereinzelt und punktuell Verkehrsdaten zum Radverkehr. Beim Jesuitenvorplatz existieren lediglich Zählungen aus dem Jahre 1988. Damals betrug das Radverkehrsaufkommen tagsüber 40-60 Velos pro Stunde.

Frage 3

Der Interpellant hat selber an Gesprächen teilgenommen, bei welchen Fragen der Signalisation für Zweiradfahrerinnen und Zweiradfahrer zwischen verantwortlichen Personen des Tiefbauamtes und der Stadtpolizei diskutiert wurden. Dabei bekundete die Polizei immer die Bereitschaft zu Gesprächen und zeigte sich offen für bessere Lösungen.

Frage 4

Bei der vorliegenden Baustelle war von allem Anfang an klar, dass die Platzverhältnisse zeitweise sehr eng werden. Aus diesem Grunde wurde der Fahrzeugverkehr in einer Richtung gänzlich unterbunden und nur noch der Verkehr von der Hirschmattstrasse in Richtung Bahnhofplatz zugelassen. Es trifft zu, dass zwischenzeitlich nicht nur der Zweirad-, sondern der gesamte Fahrzeugverkehr aus der Gegenrichtung zeitweise wieder zugelassen werden könnte. Eine solche Lösung erachtet die Polizei jedoch als wenig sinnvoll. Zum Einen würde dies bedingen, dass die temporär aufgestellte Signalisation unter Umständen täglich mehrmals wegdeponiert und wieder aufgestellt werden müsste. Zum Anderen würden gerade bei den Zweiradfahrer/innen Zweifel bestehen, wann die Route frei ist und wann nicht. Die Polizei ist der Meinung, dass diese Lösung von den velofahrenden Personen nicht als gut betrachtet würde.

Bezüglich der Signalisation muss gesagt werden, dass die Zufahrt von der Seebrücke in die Bahnhofstrasse bewusst zum freien Befahren offen gelassen wird, weil viele Zweiradfahrer/innen diese Route benützen, um das Fahrzeug an der Bahnhofstrasse abzustellen. Die anderen Personen werden auf der Höhe der Seidenhofstrasse darauf aufmerksam gemacht, dass die Durchfahrt gesperrt ist. Es steht die Möglichkeit offen, die Fahrt in Richtung Seidenhofstrasse fortzusetzen. Aus diesem Grunde kann bei der Einfahrt von der Seebrücke in die Bahnhofstrasse das Signal „Sackgasse“, nicht aufgestellt werden. An der Theaterstrasse folgt dann das Signal „Einfahrt verboten“, und somit die definitive Zufahrtssperre.

Das Anbringen einer Lichtsignalanlage löst die Problematik nicht, da auch die beiden Fussgängerübergänge mit einbezogen werden müssten. Im Weiteren könnte dadurch der Konflikt mit den zu- und weggehenden Lastwagen nicht geregelt werden. Gemäss den Angaben der Bauleitung erfolgen demnächst die Grabarbeiten an der Bahnhofstrasse bis zur

Theaterstrasse. Die Durchfahrtsbreite wird dann etwas mehr als 3 Meter betragen. Die Bauarbeiten im Bereich der Bahnhofstrasse werden Ende Mai 2001 abgeschlossen sein. Sobald die Möglichkeit besteht, die Zweiradfahrer/innen sicher im Gegenverkehr passieren zu lassen, wird dies in die Wege geleitet.

Frage 5

Baustellen, in welche die Baudirektion direkt involviert ist, werden durch die internen Baufachleute persönlich betreut. Diese melden jeweils ihre Bedürfnisse bezüglich der Benützung des öffentlichen Raumes (Trottoir/Strasse) der Polizei. Die Abteilung Verkehrstechnik beurteilt die Lage bezüglich dem Fahrzeug-/Fussgängerkehr und leitet die notwendigen Verkehrsmassnahmen zur Verkehrsführung ein. Wie bereits einleitend erwähnt, wird eine allfällige Verkehrseinschränkung durch die Polizei verfügt und signalisiert. Bei privaten Baufirmen wird der jeweilige Architekt ersucht, das Ausmass einer Baustelle mit den beauftragten Firmen abzuklären. An diesen Bausitzungen ist in der Regel die Baudirektion nicht vertreten, weil die Stadtpolizei mit dem Erlass temporärer Verkehrsmassnahmen beauftragt ist. Grössere Projekte werden an der monatlich stattfindenden Verkehrskonferenz vorgestellt und erörtert. An dieser Konferenz sind auch die VBL vertreten. Wird durch eine Baustelle der öffentliche Verkehr tangiert, wird die Situation zu einem späteren Zeitpunkt vor Ort begutachtet.

Frage 6

Wie bereits vorgängig erwähnt, werden private Bauprojekte nicht von Fachleuten des Tiefbauamtes begleitet. Der Velobeauftragte der Stadt Luzern kann bei Bedarf zugezogen werden.

Frage 7

„Die Stadt“ ist sich durchaus bewusst, dass unklare und unlogische Signalisationen nicht nur gefährlich, sondern auch unzulässig sind. Nach Ansicht der Interpellanten sollte das Befahren entlang der Baustelle an der Bahnhofstrasse mindestens zeitlich freigegeben werden. Die momentane Signalisation verbietet diese Durchfahrt. Bei der vorliegenden Baustelle Bahnhofstrasse galt es, die beiden Möglichkeiten gegeneinander abzuwägen, die Velofahrer/innen bevorzugt zu behandeln, oder aber sicherer über eine zumutbare Umleitungsrouten zu führen. Die zuständigen Stellen der Polizei waren sich dabei bewusst, dass das Velofahren auf der Pilatusstrasse nicht unproblematisch ist, doch stuften sie das Gefahrenpotenzial bei der Baustelle höher ein.

Christa Stocker beantagt Diskussion.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Diskussion stillschweigend zu.

Christa Stocker: Die Antwort tönt fast so, als wären keine Probleme vorhanden. Es lassen sich daraus zwei Ebenen ablesen: Die operative Ebene, wo auf die Signalisationsverordnung SSV hingewiesen wird. Danach dürfen Signale und Markierungen nicht unnötigerweise angeordnet oder angebracht werden, jedoch nicht fehlen, wo sie unerlässlich sind. Das macht Sinn. Die Regelung lässt aber einen grossen Interpretationsspielraum offen, der zugunsten oder zu ungunsten der Velofahrenden ausgelegt werden kann.

Hier beginnt die politische Ebene. Mit dem Ton aus der Antwort wird klar eine Haltung vermittelt, nämlich etwas nicht ernst nehmendes. Eine solche Haltung kann sich die Stadt gar nicht leisten, wenn sie die städtischen Ziele ernst nimmt. Ziel 30 der Gesamtplanung lautet: Durch den Verkehr verursachte Umweltbelastung senken. Das kann durch verschiedenste Massnahmen erreicht werden. Eine davon ist die Förderung und nicht Behinderung des Veloverkehrs. Signalisation ist ein Beispiel von vielen, führt aber dazu, dass der Veloverkehr massiv behindert wird. Die Velofahrenden verursachen mit dem Fussgänger absolut keine Umweltimmissionen. Sie werden aber bei Baustellen immer wieder als Bürger der zweiten Klasse behandelt. Veloverkehr soll ungehindert zirkulieren können. Veloförderung könnte z.B. auch heissen, dass zeitweise die Bahnhofstrasse für Autoverkehr gesperrt worden wäre. Jede velofahrende Person, die durch schikanöse Signalisationen umsteigt, trägt zum Verkehrschaos bei. Luzern hat noch nicht erkannt, dass ein grosses Umsteigepotential besteht und die Puzzlesteine sorgfältig zusammengesetzt werden müssen. Vergleichsstädte wie Bern, Winterthur oder Basel haben die Erfahrung gemacht, dass der Veloanteil zunimmt, wenn das Angebot als Ganzes stimmt. Signalisationen sind ein Teil aus diesem Angebot. Das Velo wird benützt, wenn die Wege sinnvoll, kurz, klar und möglichst ungefährlich sind. Bern hat dazu eine Studie gemacht und sich überlegt, was unternommen werden muss, damit es in der Stadt Bern interessant ist, mit dem Velo unterwegs zu sein. Der politische Wille muss gezeigt werden, dass die Förderung der Velofahrenden ein echtes Anliegen ist. Der städtische Velobeauftragte sollte nicht nur bei Bedarf, sondern immer zu Signalisationen an Hauptachsen beigezogen werden, kennt er doch die Sicht und Problemstellungen der Velofahrenden und kann gute Anregungen einbringen. Der Velobeauftragte soll auch für velospezifische Aufgaben genügend freigestellt werden. Vielleicht wird es auch in Luzern bald klar, dass die Velofahrenden nicht das Problem, sondern ein Teil der Lösung sind.

Peter Henauer hat sich vorgängig Gedanken gemacht, wie weit sinnvoll es ist, solche "Detailfragen" als Interpellation einzubringen, ist doch grundsätzlich die Signalisation von Baustellen Verwaltungsaufgabe. Die Antworten auf die gestellten Fragen zeigen aber, dass es wichtig war, die Problematik zu thematisieren. Es muss leider festgestellt werden, dass bei Baustellen die Prioritätssetzung der Stadt, die im Bereich Verkehr die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel an erster Stelle setzt, nicht umgesetzt wird. Das Ziel der Stadt, die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, ist nicht aufgrund der Liebe zu Velos und der Fussgänger, sondern aus rein wirtschaftlichen Überlegungen entstanden. Wie alle feststellen können, führt heute das System mit sehr hoher MIV-Belastung in eine schädliche Richtung. Die bis jetzt punktuell erfolgten Arbeiten zugunsten der Radfahrenden müssen zwingend vernetzt werden. Sie müssen auch bei einer vorübergehenden Bautätigkeit funktional bleiben. Dass der Velobeauftragte der Baudirektion sich permanent mit Velolanliegen auseinandersetzt, ist zu hoffen und zu erwarten. Die Stelle für Velolanliegen ist aber nicht neu geschaffen worden, sondern der Themenbereich ist einer bereits bestehenden Stelle zusätzlich zugeteilt worden. Aus der Antwort entnimmt der Sprechende, dass bei der Baustelle an der Bahnhofstrasse der Velobeauftragte der Stadt Luzern nicht beigezogen wurde, was auch den Stellenwert dieser anspruchsvollen Aufgabe verdeutlicht: sie wird offenbar nicht ernst genommen. Der Sprechende erwartet von der Verwaltung, dass sich die Mitarbeiter an den städtischen Zielen orientieren. Der Votant bezieht sich nochmals auf die Bahnhofstrasse und stellt klar, dass an einer Strasse, wo zwei der wichtigsten nationalen

Velorouten der Stadt durchführen, der Veloverkehr Priorität haben muss. Persönlich hat der Sprechende an mehreren Gesprächen teilgenommen. Dies wird aber auch zukünftig nötig sein. Nur so kann auf von Mitarbeitern beschlossene Massnahmen, die nicht den städtischen Zielen entsprechen, reagiert werden. Es wäre sympathischer und idealer, wenn die Verwaltung selber reagieren bzw. agieren würde. Die Bereitschaft, Gespräche zu führen und offen zu sein für andere Lösungen, gehört zu jedem Job. Es ist aber keinesfalls mit der Umsetzung und Realisierung von Massnahmen zu verwechseln. Mit der vorübergehenden Sperrung der Bahnhofstrasse für den motorisierten Verkehr im Baustellenbereich hätte die Fussgängerbeziehung und die Velobeziehung problemlos aufrecht erhalten werden können. Der MIV hätte ohne zusätzliche Sicherheitsprobleme über die Pilatusstrasse geführt werden können. Für die getroffenen Massnahmen wurde aber der Fussgängerbereich verschmälert und die Velofahrenden wurden zu Umwegen gezwungen. Die von der Verwaltung provozierte vorübergehende Gefahrenstelle war unnötig und wäre entsprechend der städtischen Ziele korrekt lösbar gewesen. Wenn es dem Stadtrat ernst ist mit den städtischen Zielen und speziell der Veloförderung, empfiehlt der Sprechende, Baustellen durch die Projektleitenden bewusst auf die Velotauglichkeit hin zu prüfen. Die Polizei ist sich anscheinend nicht bewusst, dass das System Velo eine andere Beurteilung benötigt als das System Auto. Diesen Rückschluss zieht der Sprechende aus der Beantwortung der letzten Frage. Die Einschätzung der Polizei des Gefahrenpotentials bei der Bahnhofstrasse war im Nachhinein gesehen sicher falsch. Es bleibt einmal mehr nur die Hoffnung, dass gelernt wird zugunsten der Erreichung der städtischen Ziele betreffend die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Marcel Lingg: Velofahren kann gefördert werden, indem man davon Abstand nimmt, Autofahrer und Velofahrer gegeneinander auszuspielen. Der Sprechende sieht durchaus auch die Möglichkeit, Velofahrer zu sein, trotzdem ein Auto zu besitzen und deswegen nicht gleich einer bestimmten Parteirichtung zugeordnet zu werden.

Guido Durrer: Die FDP-Fraktion hat durchaus Verständnis für die Velofahrenden und sieht auch die Problematik der Sicherheit in der Stadt Luzern. Der Sprechende sieht aber nicht die gleiche Dramatik, wie sie jetzt dargelegt worden ist. Bei Baustellen ist auch eine gewisse Flexibilität und gewisses Entgegenkommen nötig. Mit Spezialbewilligungen für die Velofahrenden wird gar nichts erreicht. Der Sprechende schlägt vor, wenn es bei Baustellen Probleme gibt, diese durch den Velobeauftragten mit dem Fussgängerbeauftragten und dem Autobeauftragten gemeinsam zu besprechen und eine Lösung finden zu lassen.

Thomas Rothenbühler sieht sich als Velofahrer wie als Autofahrer. Trotzdem wurde er noch nie einer anderen Parteizugehörigkeit verdächtigt.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer: Es kann nicht die Rede davon sein, dass der Stadtrat die Veloförderung nicht ernst nimmt. Den vorliegenden Vorstoss sieht die Sprechende aber nicht als eigentliche Veloförderung. Wenn von Prioritätensetzung gesprochen wird ist bei einer Baustelle die Sicherheit an erster Priorität zu setzen. Als Velofahrende kennt die stadträtliche Vertreterin die verschiedenen Situationen, die sich für die Velofahrenden in der Stadt Luzern ergeben. Auch wenn nicht immer optimale Lösungen erreicht werden können,

muss man mit aussergewöhnlichen Situationen auch umgehen können. Es trifft auch zu, dass vorübergehend die stadträtlichen Ziele nicht verfolgt werden. Persönlich ist die Sprecherin auch eine Nutzerin der Bahnhofstrasse. Es war für sie absolut kein Problem, an der kritischen Stelle vom Fahrrad abzustiegen und die wenigen Meter zu Fuss zu gehen.

Peter Muheim sieht den Vergleich zwischen den nationalen Velorouten und dem Autobahnverkehr. Wenn von nötiger Flexibilität gesprochen wird, gilt das also auch für beide. In Kriens besteht zurzeit eine Baustelle auf einer vierspurigen Autobahn. Von den 666 Mio. Franken, die hier verbaut werden, kostet die Aufrechterhaltung der vier Spuren rund ein Drittel. Wenn diese Kosten akzeptiert werden, darf auch das Velofahren einmal etwas kosten. Tatsache ist, dass bei der Bahnhofstrasse die Signalisation nicht richtig angebracht wurde. Es ist absolut nicht angemessen, dass die Velofahrenden auf die Pilatusstrasse umgeleitet werden, wo keine Anlagen für Velofahrende bestehen. Man hätte die Umleitung über weniger belastete Strassen vornehmen oder den einstreifigen Verkehr an der Bahnhofstrasse dahingehend verwenden können, dass dieser für die Velos in Gegenrichtung gewährleistet wird und der Autoverkehr umgeleitet wird. Der Sprechende ist absolut nicht glücklich darüber, wie man mit diesen Ausnahmesituationen umgeht und den Velofahrer falsch behandelt.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Die Interpellation Nr. 70 Christa Stocker und Peter Henauer namens der GB- und SP-Fraktion: Signalisation für VelofahrerInnen bei Bauarbeiten, ist beantwortet.

— — — — —

Schluss der Sitzung: 18.00 Uhr

Eingesehen von

Die Protokollführerin

Toni Göpfert, Stadtschreiber

Ruth Schorno