



Vom Grossen Stadtrat  
genehmigt am  
7. September 2017

## Protokoll Nr. 8

über die Verhandlungen  
des Grossen Stadtrates von Luzern  
Donnerstag, 6. April 2017, 08.30–18.05 Uhr  
im Rathaus am Kornmarkt

**Vorsitz:**  
Ratspräsidentin Katharina Hubacher

**Präsenz:**  
Anwesend sind 44–48 Ratsmitglieder.

**Entschuldigt:**  
Roger Sonderegger bis 14 Uhr, Reto Kessler bis  
9.45 Uhr, Michael Zeier-Rast ab 15.30 Uhr,  
Peter Krummenacher ab 17 Uhr

Der **Stadtrat** ist vollzählig erschienen.

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen der Ratspräsidentin	7
2. Genehmigung der Protokolle 6 vom 15. Dezember 2016 und 7 vom 16. Februar 2017	8
3. Bericht 2/2017 vom 8. Februar 2017: <b>Carparkierung Stadt Luzern</b>	8
– Dringliche Interpellation 67, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 24. März 2017: <b>Ist die geplante Erweiterung des Carparkplatzes im Brüelmoos zonenkon- form?</b>	19
3.1 Postulat 6, Laurin Murer und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 15. September 2016: <b>Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg</b>	28
3.2 Postulat 7, Mario Stübi, Luzia Vetterli und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 19. September 2016: <b>Alternative Standorte für Carparkierung</b>	29
4. Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017: <b>Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen Planungskredit</b>	29

5.	Bericht und Antrag 4/2017 vom 8. Februar 2017: <b>Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“</b>	43
6.	Dringliche Motion 33, Rieska Dommann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 21. Dezember 2016: <b>Die Luzerner Kantonalbank muss in der Stadt bleiben können!</b>	57
7.	Interpellation 3, Claudio Soldati und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion vom 6. September 2016: <b>Bedrohte Poststellen in der Stadt Luzern</b>	60
8.	Postulat 17, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 27. Oktober 2016: <b>Für eine gute Versorgung mit Postdienstleistungen in den Quartieren</b>	61
–	Dringliches Postulat 58, Claudio Soldati und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion sowie Stefan Sägesser vom 10. März 2017: <b>Poststellen-Schliessungen – neue bundesrechtliche Gesetzgebung abwarten</b>	61
9.	Motion 341, Ali R. Celik und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Enver Candan namens der SP/JUSO-Fraktion vom 22. April 2016: <b>Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr</b>	68
10.	Postulat 9, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 27. September 2016: <b>Quai: Velos gestattet</b>	72
–	Dringliches Postulat 68, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 27. März 2017: <b>Velos am Quai: Für einen pragmatischen Kompromiss</b>	79
11.	Postulat 47, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 13. Februar 2017: <b>Kombinierte Bus-/Velospur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren</b>	80
–	Dringliche Interpellation 66, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion vom 17. März 2017: <b>Hundewiese am Churchillquai</b>	86
12.	Interpellation 4, Gianluca Pardini und Cyrill Studer Korevaar namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. September 2016: <b>Berücksichtigung sozialer Aspekte im Rahmen der öffentlichen Beschaffung</b>	88
13.	Interpellation 14, Nico van der Heiden und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 13. Oktober 2016: <b>Finanzierung des Magazins „Stadtsicht“ durch den ALI-Fonds</b>	88
14.	Postulat 11, Claudio Soldati, Cyrill Studer Korevaar und Luzia Vetterli namens	91

der SP/JUSO-Fraktion vom 29. September 2016:

**Dank Offenlegung der Vormiete weniger Wohnungsnot und fairere Mietverhältnisse**

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 15. | Postulat 2, Marco Müller und Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion vom 1. September 2016:<br><b>Mängelmeldungen an die Stadt: Erfolgreiche Zürcher-App auch für Luzern?</b>   | aus Zeitgründen<br>auf die nächste<br>Ratssitzung<br>verschoben |
| 16. | Beschlussantrag 38, Nico van der Heiden und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion, Marcel Lingg und Lisa Zanolla namens der SVP-Fraktion sowie Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion vom 3. Januar 2017:<br><b>Vorgehen bei Antrag auf Rückweisung durch Kommission</b> | aus Zeitgründen<br>auf die nächste<br>Ratssitzung<br>verschoben |

## Eingänge

1. Einladung zur 8. Sitzung des Grossen Stadtrates von Luzern vom 6. April 2017
2. Einladung 7 Geschäftsprüfungskommission vom 9. März 2017
3. Einladung 8 Geschäftsprüfungskommission vom 13. April 2017
4. Einladung 7 Baukommission vom 9. März 2017
5. Einladung 8 Baukommission vom 13. April 2017
6. Einladung 5 Bildungskommission vom 13. April 2017
7. Einladung 5 Sozialkommission vom 13. Januar 2017
8. Protokoll 6 Grosser Stadtrat vom 15. Dezember 2016
9. Protokoll 7 Grosser Stadtrat vom 16. Februar 2017
10. Protokoll 7 Geschäftsprüfungskommission vom 9. März 2017
11. Protokoll 7 Baukommission vom 9. März 2017
12. Protokoll 4 Geschäftsleitung vom 16. Februar 2017
13. Bericht 2/2017 vom 8. Februar 2017: „Carparkierung Stadt Luzern“
14. Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017: „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen. Planungskredit“
15. Bericht und Antrag 4/2017 vom 8. Februar 2017: „Initiative ‚Lebendiges Inseli statt Blechlawine‘“
16. Bericht und Antrag 5 vom 15. Februar 2017: „Neunutzung und Gesamtsanierung Am-Rhyn-Haus“
17. Bericht und Antrag 6/2017 vom 15. März 2017: „Neuwahl der Urnenbüros für die Amtsdauer vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2021“
18. Bericht und Antrag 7/2017 vom 15. März 2017: „Abgabe von städtischen Grundstücken an gemeinnützige Wohnbauträger“

19. Bericht und Antrag 8/2017 vom 15. März 2017: „Schulgeldermässigungen für den Besuch der Musikschule. Anpassung der Ermässigungsstufen“
20. Postulat 47, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 13. Februar 2017: „Kombinierte Bus-/Velospur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren“
21. Interpellation 48, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion vom 14. Februar 2017: „Smart Parking und Parkplatzbörsen“
22. Postulat 49, Simon Roth, Judith Dörflinger Muff, Gianluca Pardini und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. Februar 2017: „Für eine bessere und ausgewogenere Unternehmenssteuerreform“
23. Motion 50, Sandra Felder-Estermann und Peter Krummenacher, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion, Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion vom 17. Februar 2017: „Quartierarbeit für alle Generationen bedarfsgerecht weiterentwickeln“
24. Postulat 51, Laurin Murer und Christov Rolla namens der G/JG-Fraktion, Daniel Furrer und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion, Fabian Reinhard, Peter With vom 20. Februar 2017: „Win-win mit Open Government Data“
25. Motion 52, Judith Dörflinger Muff und Claudio Soldati namens der SP/JUSO-Fraktion, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion vom 21. Februar 2017: „Planungsbericht Armut“
26. Postulat 53, Roger Sonderegger, Agnes Keller-Bucher und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion, Peter With und Joseph Schärli namens der SVP-Fraktion vom 21. Februar 2017: „Schwimmbad Zimmeregg richtig sanieren“
27. Postulat 54, Korintha Bärtsch und Christov Rolla namens der G/JG-Fraktion vom 24. Februar 2017: „Fertig mit alten Rollenbildern, Gleichstellung muss her!“
28. Postulat 55, Daniel Furrer und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. März 2017: „Vorwärts mit dem SBB Areal Rösslimatt“
29. Postulat 56, Adrian Albisser und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion, Christov Rolla und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion, Sandra Felder-Estermann und Reto Kessler, Judith Wyrtsch und Stefan Sägesser vom 3. März 2017: „Erhöhung der Unterrichtsverpflichtung mit Massnahmen abfedern“
30. Interpellation 57, Gianluca Pardini und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. März 2017: „Öffentliche Nutzung des Konservatoriums“
31. Dringliches Postulat 58, Claudio Soldati und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion, Stefan Sägesser: „Poststellen-Schliessungen – neue bundesrechtliche Gesetzgebung abwarten“
32. Postulat 59, Korintha Bärtsch und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion, Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion, Rieska Dommann, Stefan Sägesser und Jules Gut namens der GLP-Fraktion, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion vom 15. März 2017: „Aktives Quartierleben unterstützen“
33. Postulat 60, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion, Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion, Noëlle Bucher und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion vom 16. März 2017: „Quartiervereine stärken“

34. Interpellation 61, Noëlle Bucher namens der Sozialkommission vom 16. März 2017: „Unterstützung von pflegenden und betreuenden Angehörigen“
35. Motion 62, Gianluca Pardini, Cyrill Studer Korevaar und Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion vom 16. März 2017: „Aktive Unterstützung für gemeinnützige Wohnbaugenossenschaften beim Erwerb und bei der Sanierung von Altbauliegenschaften“
36. Motion 63, Gianluca Pardini, Cyrill Studer Korevaar und Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion vom 16. März 2017: „Neugründungen von gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften unterstützen“
37. Postulat 64, Gianluca Pardini, Cyrill Studer Korevaar und Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion vom 16. März 2017: „Informationspolitik der Stadt Luzern für preisgünstigen Wohnraum“
38. Postulat 65, Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion, Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion vom 16. März 2017: „Schulhaus Grenzhof abreißen und städtebauliche Aufwertung im Rönimoos vorbereiten“
39. Dringliche Interpellation 66, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion vom 17. März 2017: „Hundewiese am Churchillquai“
40. Dringliche Interpellation 67, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 24. März 2017: „Ist die geplante Erweiterung des Carparkplatzes im Brüelmoos zonenkonform?“
41. Dringliches Postulat 68, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 27. März 2017: „Velos am Quai: Für einen pragmatischen Kompromiss“
42. Stellungnahme zum Postulat 2, Marco Müller und Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion vom 1. September 2016: „Mängelmeldung an die Stadt: Erfolgreiche Zürcher-App auch für Luzern?“
43. Antwort auf die Interpellation 4, Gianluca Pardini und Cyrill Studer Korevaar namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. September 2016: „Berücksichtigung sozialer Aspekte im Rahmen der öffentlichen Beschaffung“
44. Stellungnahme zum Postulat 6, Laurin Murer und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 15. September 2016: „Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg“
45. Stellungnahme zum Postulat 7, Mario Stübi, Luzia Vetterli und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 19. September 2016: „Alternative Standorte für Carparkierung“
46. Stellungnahme zum Postulat 9, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 27. September 2016: „Quai: Velos gestattet“
47. Stellungnahme zum Postulat 11, Claudio Soldati, Cyrill Studer Korevaar und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion vom 29. September 2016: „Dank Offenlegung der Vormiete weniger Wohnungsnot und fairere Mietverhältnisse“

48. Antwort auf die Interpellation 14, Nico van der Heiden und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 13. Oktober 2016: „Finanzierung des Magazins ‚Stadtsicht‘ durch den ALI-Fonds“
49. Stellungnahme zur Dringlichen Motion 33, Rieska Dommann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 21. Dezember 2016: „Die Luzerner Kantonalbank muss in der Stadt bleiben können!“
50. Antwort auf die Dringliche Interpellation 37, Noëlle Bucher und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion vom 3. Januar 2017: „Wie wirkt sich der budgetlose Zustand des Kantons Luzern auf die Ausrichtung von Prämienverbilligungen in der Stadt Luzern aus?“
51. Stellungnahme zum Beschlussantrag 38, Nico van der Heiden und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion, Marcel Lingg und Lisa Zanolla namens der SVP-Fraktion und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion vom 3. Januar 2017: „Vorgehen bei Antrag auf Rückweisung durch Kommission“
52. Stellungnahme zur Dringlichen Motion 39, Rieska Dommann und Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion vom 5. Januar 2017: „Bedarf an Büroflächen der Stadt mittel- und langfristig planen und optimieren“
53. Stellungnahme zum Dringlichen Postulat 40, Jules Gut und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion vom 9. Januar 2017: „Entwicklungsplanung auf dem ewl-Areal vorwärtsbringen“
54. Stellungnahme zum Dringlichen Postulat 42, Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion sowie Roger Sonderegger und Thomas Schärli namens der CVP-Fraktion vom 19. Januar 2017: „Tunnel Rosenberg als Voraussetzung für den Bau der Spange Nord“
55. Stellungnahme zum Dringlichen Postulat 44, Daniel Furrer und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie Jules Gut und Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 25. Januar 2017: „Gemeinnütziger Wohnungsbau auf dem ewl-Areal“
56. Stellungnahme zum Dringlichen Postulat 46, Fabian Reinhard und Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion, Mirjam Fries und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion sowie Peter With und Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion vom 3. Februar 2017: „Studie zum Parking Musegg öffentlich machen“
57. Stellungnahme zum Postulat 47, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 13. Februar 2017: „Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren“
58. Stellungnahme zur Motion 341, Ali R. Celik und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Enver Candan namens der SP/JUSO-Fraktion vom 22. April 2016: „Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr“
59. Einbürgerungskommission der Stadt Luzern. Tätigkeitsbericht 2016
60. Feuerwehrkommission. Tätigkeitsbericht 2016 der Feuerwehr Stadt Luzern
61. Evaluation IF Luzern. Kurzfassung. Schlussbericht

## **Zur Traktandenliste:**

Die Traktanden 3.1 und 3.2 werden im Rahmen von Traktandum 3 behandelt.

Traktandum 6 wird im Anschluss an Traktandum 4 behandelt.

Die Traktanden 15 und 16 werden aus Zeitgründen nicht behandelt und auf die nächste Sitzung verschoben.

## **Beratung der Traktanden**

### **1. Mitteilungen der Ratspräsidentin**

**Ratspräsidentin Katharina Hubacher** begrüsst alle Anwesenden zur Sitzung und gibt die Entschuldigungen bekannt (siehe Deckblatt).

Andrin Martinu von der Schule für Gestaltung in Zürich wird während der Sitzung filmen für seine Vertiefungsarbeit mit dem Titel: „Vom Ereignis bis zum Zeitungsbericht“.

Tele 1 wird während der Behandlung der Traktanden 7 und 8 ebenfalls Film- und Tonaufnahmen machen.

Am Nachmittag ist die 6. Klasse des Schulhauses Säli für zirka 1,5 Stunden zu Gast.

Die Sprechende gratuliert Stefan Sägesser zum Geburtstag und wünscht ihm alles Gute.

**Der Stadtrat opponiert keinem der eingegangenen dringlichen Vorstösse:**

**Dringliches Postulat 58**, Claudio Soldati und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion sowie Stefan Sägesser vom 10. März 2017: **„Poststellenschliessungen – neue bundesrechtliche Gesetzgebung abwarten“**

**Der Grosse Stadtrat erklärt das Postulat 58 für dringlich. Es wird zusammen mit den Traktanden 7 und 8 behandelt.**

**Dringliche Interpellation 66**, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion vom 17. März 2017: **„Hundewiese am Churchillquai“**

**Der Grosse Stadtrat erklärt die Interpellation 66 für dringlich. Sie wird im Anschluss an Traktandum 11 behandelt.**

**Dringliche Interpellation 67**, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 24. März 2017: **„Ist die geplante Erweiterung des Carparkplatzes im Brüelmoos zonenkonform?“**

**Der Grosse Stadtrat erklärt die Interpellation 67 für dringlich. Sie wird zusammen mit Traktandum 3 behandelt.**

**Dringliches Postulat 68**, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 27. März 2017: „**Velos am Quai: Für einen pragmatischen Kompromiss**“

**Simon Roth** ist gegen die Dringlichkeit. Es kann nicht sein, dass man – nur weil man auf der Traktandenliste ein Thema sieht, zu dem man auch gern etwas sagen möchte – schnell einen dringlichen Vorstoss dazu einreicht. Es gibt keinen Grund, warum das Postulat heute diskutiert werden sollte und nicht später. In diesem Zusammenhang liegt keine Dringlichkeit vor, deshalb lehnt der Sprechende sie ab.

**Der Grosse Stadtrat beschliesst die Dringlichkeit des Postulats 68. Es wird mit Traktandum 10 behandelt.**

## **2. Genehmigung der Protokolle 6 vom 15. Dezember 2016 und 7 vom 16. Februar 2017**

Die beiden Protokolle werden genehmigt.

## **3. Bericht 2/2017 vom 8. Februar 2017: Carparkierung Stadt Luzern**

EINTRETEN

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Die Baukommission des Grossen Stadtrates hat an ihrer Sitzung vom 9. März den B 2/2017 vom 8. Februar 2017 ausführlich beraten. In diesem Bericht gibt der Stadtrat ein klares Bekenntnis zum (Car-)Tourismus in der Stadt Luzern ab, was von verschiedenen Seiten positiv aufgenommen wurde. Im Carparkierungskonzept wird aufgezeigt, mit welchen Massnahmen künftig genügend Park- und Anhalteplätze für Cars zur Verfügung gestellt werden können und gleichzeitig die Belastung der Innenstadt durch Reisecars reduziert werden kann. Das Konzept vermag trotz sehr weitgehenden und detaillierten Abklärungen keine langfristige Lösung des Problems aufzuzeigen. Es entspricht eher einer pragmatischen Weiterentwicklung von Lösungsansätzen. Einen Rückweisungsantrag zur Überarbeitung des Berichts, weil er verschiedene grundlegende Probleme nicht lösen könne, lehnte die Baukommission mit 7 : 2 : 0 Stimmen ab.

Bei den kurzfristigen Massnahmen wurden vor allem die Carparkplätze Brüelmoos diskutiert, inklusive der Problematik der lang laufenden Carmotoren und des daraus entstehenden Lärms und der Zufahrt zu diesem Parkplatz.

Ein kontrovers beurteiltes Thema waren daneben die Parkplätze für Wohnmobile im Brüelmoos und am Alpenquai. Die Kommission kam auch zum Schluss, dass auf eine Zweckbindung bei den Parkgebühren von Carparkplätzen zu verzichten sei. Das Anliegen, ein Slot-Management bereits als kurzfristige Massnahme anzugehen, wurde knapp abgelehnt. Es ist jedoch klar, dass die Federführung für diese Massnahme bei der Stadt liegen muss.

Bei den mittelfristigen Massnahmen diskutierte die Kommission vor allem die Reisen ab Luzern und ein Fernbusterminal – diese Frage auch unter dem Aspekt, inwieweit diese beiden Dinge zu unterscheiden sind.

Für die langfristige Lösung der Carparkierung und -anhaltung an Schwanen- und Löwenplatz sieht der Stadtrat nach dem Wegfall des Parkhauses Musegg, ausser Information und Management, keine Alternative. Von verschiedenen Seiten wurde in der Kommission angeregt, nun den Denkfächer zu öffnen. Dazu gingen die Meinungen in der Kommission erwartungsgemäss weit auseinander. Es wurden denn auch verschiedene Protokollbemerkungen gestellt, die aber alle – teils auch äusserst knapp – abgelehnt wurden.

Mit 5 : 4 : 0 Stimmen hat die Kommission den Bericht mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis genommen. Vier Kommissionsmitglieder stimmten für die blosser Kenntnisnahme.

**Ratspräsidentin Katharina Hubacher:** Zu den Postulaten 6 und 7 kann im Eintreten gesprochen werden. Die Dringliche Interpellation 67 wird unter Kapitel 4.2.1 behandelt.

**Urs Zimmermann:** Das durch die Cars verursachte Verkehrsaufkommen beträgt rund 2,6 %, was relativ gering ist, wenn man bedenkt, dass der Car ein sehr flächeneffizientes Beförderungsmittel ist. Der Tourismus ist für die Stadt Luzern ein wichtiges Standbein, er ist sehr wertschöpfungsintensiv. Deshalb gilt es, zu ihm Sorge zu tragen und ihn permanent weiterzuentwickeln, dazu gehört natürlich auch der Cartourismus. Die SVP-Fraktion ist froh, dass der Stadtrat dies im Bericht würdigt. In der Vergangenheit führte die Carparkierung im Bereich Schwanenplatz und Löwenplatz zu teils problematischen Zuständen, sodass es zu gefährlichen Situationen und sogar zu einem tragischen Unfall gekommen ist. Mit dem neuen Regime im Bereich Schwanenplatz und Löwenplatz machte die Stadt Luzern jedoch einen grossen Schritt vorwärts. Diese Lösung greift und funktioniert. Die SVP-Fraktion teilt grundsätzlich die Ansicht, dass die Carparkierung in der Peripherie der Stadt durchgeführt werden kann; die Carparkplätze müssen nicht zwingend in der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden. Es muss jedoch genügend Möglichkeiten für Caranhalteplätze für den Tourismus geben. Die Aufhebung der Carparkplätze beim Inseli ist nicht optimal, aber ein Stück weit nachvollziehbar. Die SVP-Fraktion ist aber ganz klar der Meinung, dass im Gebiet Inseli – es muss nicht beim Inseli selbst sein, aber in der Nähe des Bahnhofs – nach wie vor genügend Caranhalteplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Diese sollen nicht zwingend für Touristen sein, sondern für Besucher des KKL sowie für Reisende ab Luzern. Auch in der sehr fundierten AKP-Studie wird ja gesagt, dass die Anhalteplätze im Bereich Inseli weiterhin genutzt werden sollen. Das wird leider, wie man dem Bericht entnehmen kann, nicht eingehalten, sondern es sollen alle Carparkplätze und Caranhalteplätze aufgehoben werden. Die SVP-Fraktion stört auch die Erweiterung der Carparkplätze im Brüelmoos, beim Verkehrshaus und am Alpenquai, weil dies wieder einmal mehr zulasten des motorisierten Individualverkehrs geht. Auch der Ausbau im Brüelmoos ist sehr fragwürdig. Ist dieser Ausbau überhaupt zonenkonform? Zudem ist es eine grosse Belastung für die angrenzenden Anwohner. Mehrverkehr und Lärm sind die logischen Folgen davon. Skeptisch ist die SVP-Fraktion auch gegenüber einer Kostenerhebung für das Caranhalten, die man im Bereich Schwanenplatz prüfen will. Die Fraktion sieht den Nutzen im Vergleich zu den Kosten nicht, und zudem dürfte der Vollzug schwierig sein. Anhalten, ein- und aussteigen sollte nach wie vor gratis sein – das muss man in der Stadt

Luzern bieten können. Zu bedauern ist der sofortige Abbruch der Weiterplanung des Parkhauses Musegg als Folge der Überweisung des Postulats 28. Das AKP-Konzept der Carparkierung zeigt ganz klar, dass einzig das Parkhaus Musegg eine langfristige Lösung bieten würde, um die Innenstadt effektiv vom Carverkehr zu entlasten. Nicht nur die Innenstadt, sondern auch der Schwanenplatz könnte dadurch freigespielt werden. Das Carparkierungskonzept selbst basiert jedoch auf der Annahme bzw. Voraussetzung, dass das Inseli nicht mehr als Carparkplatz zur Verfügung steht. Wenn die Inseli-Initiative abgelehnt würde, müsste das Konzept noch einmal neu beurteilt werden. Das Carparkierungskonzept soll somit zurückgestellt werden, bis der Entscheid zur Inseli-Initiative vorliegt. Weiter läuft auch noch die Unterschriftensammlung für die Initiative „Aufwertung der Innenstadt. Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!“. Auch diese Initiative könnte massgeblichen Einfluss auf den vorliegenden Bericht haben. Obwohl rechnerisch rund 50 Carparkplätze fehlen, könnte kurzfristig auch der Status quo beibehalten werden.

**Zu Postulat 6 stellt die SVP-Fraktion einen Ablehnungsantrag**, denn sie ist klar der Meinung, dass die Carparkierung nur mit einer Grossparkierungsanlage gelöst werden kann.

Das Postulat 7 ist mit dem vorliegenden Bericht bereits erfüllt, deshalb stellt die Fraktion dazu keinen Ablehnungsantrag.

**Die SVP-Fraktion beantragt Rückweisung des Berichts zur Überarbeitung.**

**Rieska Dommann:** Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat und den Mitarbeitenden der Verwaltung für den sehr aufschlussreichen Bericht über die Carparkierung in der Stadt Luzern. Nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner von Luzern schätzen ihre Stadt. Auch viele Menschen aus aller Welt wollen Luzern besuchen. Der Tourismus hat in der Stadt Luzern eine lange Tradition und einen besonderen Stellenwert. Die FDP-Fraktion setzt sich dafür ein, dass zum Tourismus Sorge getragen wird und dass er sinnvoll weiterentwickelt wird. Der Tourismus gibt vielen Menschen in der Stadt Luzern Arbeit und damit auch ein Einkommen. Die FDP-Fraktion ist deshalb sehr froh und sogar erleichtert darüber, dass der Stadtrat mit dem vorliegenden Bericht ein klares Bekenntnis zur Bedeutung des Tourismus abgibt und die Carparkierung im Zentrum der Stadt Luzern nicht infrage stellt. Die Fraktion unterstützt, auch mangels Alternativen, sehr die generelle Stossrichtung, das bestehende Regime weiterzuentwickeln und zu optimieren. Es gibt im Moment keine absehbaren Alternativen zu den Caranhalteplätzen am Schwanen- und am Löwenplatz.

Der Bericht zeigt mit aller Deutlichkeit auf, dass der Entscheid des Parlaments, die Zusammenarbeit mit den Initianten des Parkhaus Musegg vorzeitig abubrechen, verfrüht war. Der vorliegende Bericht macht deutlich, dass das Parkhaus Musegg bezüglich der Carparkierung einen positiven Beitrag zur Verbesserung der Situation leisten könnte. Die FDP-Fraktion setzt sich deshalb dafür ein, dass über das Parkhaus Musegg nochmal diskutiert werden kann, wenn alle Fakten dazu auf dem Tisch liegen.

Reisecars sind, wie auch der ÖV, ein sehr flächeneffizientes Verkehrsmittel. Dank diesem Umstand ist der Anteil der Reisecars am gesamten Verkehrsaufkommen äusserst gering, wie der Bericht auch zeigt. Durch das geltende Verkehrsregime am Schwanen- und am Löwenplatz konnte der Verkehrsfluss deutlich verbessert werden. Wer also die Reisecars für irgendwelche Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern verantwortlich macht, macht dies wider besseres Wissen.

Die von linker Seite mit der Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ geforderte Aufhebung aller Carparkplätze am Inseliquai hat weitreichende Auswirkungen auf die Carparkierung in der Stadt Luzern. Die bereits angespannte Situation akzentuiert sich dadurch weiter. Nicht nur für Touristen, sondern auch für Einheimische hat das Inseli als Caranhalteparkplatz eine wichtige Funktion.

Die FDP-Fraktion unterstützt verschiedene Massnahmen und die generelle Stossrichtung im Bericht. Insbesondere die Digitalisierung hat aus Sicht der Fraktion ein sehr grosses Potenzial, und sie erachtet es deshalb als besonders wichtig, dass die Realisierung eines webbasierten Carparkleitsystems schnell vorangetrieben wird. Wobei sie sich schon die Frage stellt, ob es nötig ist, dass am Schluss jede Stadt ein eigenes System hat und eine eigene App entwickelt. Für die Carchauffeure muss es unendlich mühsam sein, wenn sie 20 oder 30 verschiedene Apps auf ihren Smartphones haben müssen, um sich in den einzelnen Städten orientieren zu können.

In den letzten Tagen und Wochen hat sich gezeigt, dass insbesondere der als kurzfristige Massnahme geplante Ausbau des Carparkplatzes Brüelmoos auf heftigen Widerstand im Quartier stösst. Es kann angenommen werden, dass auch der Ausbau des Carparkplatzes Alpenquai negative Reaktionen auslösen würde. Der Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen hat rasch und sehr vorbildlich reagiert und kurzfristig eine Begehung vor Ort, also quasi am Tatort, organisiert. Anwesend waren neben dem zuständigen Verkehrsexperten der Stadt Luzern rund 70 betroffene Anwohnerinnen und Anwohner. Wer diesen Menschen zugehört und mit ihnen gesprochen hat, stellte fest, dass sie – zu Recht – besorgt sind, und konnte nur zu einem Schluss gelangen: Auf den vorgesehenen Ausbau des Carparkplatzes Brüelmoos muss verzichtet werden. Die Carparkplätze auf dem Inseli zugunsten einer Grünfläche aufzuheben und dafür die Carparkplätze in die Wohnquartiere zu verschieben, ist eine Zumutung, und die FDP-Fraktion trägt das nicht mit. Der Quartierverein Seeburg-Würzenbach-Büttenen und verschiedene andere haben schriftlich auf die negativen Auswirkungen von 20 zusätzlichen Carparkplätzen im Quartier aufmerksam gemacht, und innert kürzester Frist wurden gegen 400 Unterschriften gegen die geplante Erweiterung gesammelt. Für die FDP-Fraktion drängt sich aber auch die Frage auf – sie ist in der Interpellation 67 formuliert –, ob eine solche Erweiterung rechtlich überhaupt zulässig ist. Gemäss der Antwort des Stadtrates auf die Interpellation 67 ist es rechtlich nicht zulässig, an diesem Ort einen Carparkplatz zu erstellen. Der Zonenplan macht zur Nutzung im Brüelmoos, das sich in der Zone für öffentliche Zwecke befindet, sehr klare Aussagen. Von einem Carparkplatz ist darin jedenfalls nichts zu lesen.

Weiterhin hat die FDP-Fraktion Bedenken, ob die Anforderungen der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung eingehalten werden können. Beim Carparkplatz handelt es sich gemäss Lärmschutz-Verordnung um Industrie- und Gewerbelärm, sodass, im Unterschied etwa zum Strassenverkehrslärm, bereits ab 19 Uhr die strengeren Belastungsgrenzwerte für die Nacht gelten. Aus den Schilderungen der Anwohner geht deutlich hervor, dass die Cars im Brüelmoos bis weit in die Nacht hinein auf dem Parkplatz manövrieren und massive Lärmbelästigungen verursachen. Hinzu kommt das in der Lärmschutz-Verordnung stipulierte Vorsorgeprinzip, wonach die Lärmimmissionen von ortsfesten Anlagen so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Es genügt also nicht, bloss die Grenzwerte einzuhalten. Es ist zudem klar, dass die Anforderungen der Lärmschutz-Verordnung nicht nur für neue, sondern auch für erweiterte Anlagen gelten. Im Bericht finden sich leider keinerlei Informationen oder Überlegungen dazu, wie der Stadtrat bezüglich

des Themas Lärm alles Zumutbare umzusetzen gedenken würde, damit eine solche Anlage überhaupt bewilligungsfähig wäre.

Die FDP-Fraktion unterstützt wichtige Teile in diesem Bericht, ist jedoch nicht bereit, die geplante Verlegung von Caranhalteplätzen vom Inseli in die Wohnquartiere, den Leuten direkt vor die Schlafzimmerfenster, mitzutragen. Für die Fraktion ist in diesem Fall das Schutzbedürfnis der Menschen in den Quartieren viel höher zu bewerten als die Erweiterung einer Grünzone in der Innenstadt. **Die FDP-Fraktion unterstützt deshalb den Antrag auf Rückweisung zur Überarbeitung.**

**Mario Stübi:** Als Erstes möchte die SP/JUSO-Fraktion danken für die unglaublich brisante Geheimstudie. Endlich ist Schluss mit Hinterzimmerpolitik, jetzt wird die Öffentlichkeit nicht mehr länger hinters Licht geführt. Aber zurück zum Wesentlichen:

Die SP/JUSO-Fraktion teilt die Prämisse, dass der Cartourismus und der entsprechende Verkehr in einem Gesamtkontext betrachtet werden müssen. Cars machen einen erstaunlich geringen Anteil am Verkehrsaufkommen auf den Strassen der Stadt Luzern aus, aber sie fallen eben mehr auf als die anderen Verkehrsteilnehmer. Mit dem Carregime, das seit einiger Zeit gilt, hat sich die Situation z. B. am Schwanenplatz massiv verbessert, zugunsten des Verkehrsflusses und der Sicherheit. Das ist der richtige Ansatz, dieser soll weiterverfolgt werden, weil die Uhrenbranche vor Ort ein relevanter Wirtschaftszweig für die Stadt Luzern ist.

Die Erhebung, auf der die AKP-Studie basiert, wurde in einem Rekordjahr für den Tourismus gemacht. Es ist gut zu wissen, was von der Kapazität her möglich ist, aber inzwischen ist beim Cartourismus bereits wieder eine leicht abnehmende Tendenz zu verzeichnen. Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt im Grundsatz die Erkenntnisse und die geplanten Massnahmen aus der Studie, insbesondere das stete Monitoring, damit man weiss, wann wie viele Cars in die Stadt kommen, wohin sie gehen, was die Bedürfnisse dieser Art von Tourismus sind, wie man ihnen allenfalls entgegenkommen kann. Der Ansatz ist: weniger Beton, mehr Technologie, d. h. Verkehrsmanagementmassnahmen (insbesondere Slot-Management), personelle Verantwortlichkeiten, aber auch Steuerung z. B. mittels Parkgebühren.

Die SP/JUSO-Fraktion befürwortet die Standortvorschläge bei den kurzfristigen Erweiterungen, aber auch die mittelfristigen Massnahmen. Bei den langfristigen Massnahmen besteht für die Fraktion noch Diskussionsbedarf. Sie dankt in diesem Zusammenhang für die Abklärungen des Stadtrates für die weiteren Standorte im Rahmen des Postulats 7. Diese sind nachvollziehbar, die Fraktion bedauert aber, dass die Stadt beispielsweise beim Lochhof das Astra nicht hartnäckiger bearbeitet hat. Brauchen die das Areal wirklich so dringend als Materialdepot? Und beim Parking Altstadt: Die 10 Mio. Franken für einen Umbau bzw. 40 Mio. Franken für einen Neubau kommen der SP/JUSO-Fraktion ziemlich Handgelenk mal Pi vor. Man spricht hier von einem offenen Parkhaus, nicht von einem Minergie-P-Eco-Schulhaus. Der Standort wäre an sich ideal, gerade an der Autobahnausfahrt und wenige Schritte neben der Altstadt. Vor allem in der Rösslimatt sieht die Fraktion aber nach wie vor Potenzial, zumal dort seitens SBB seit Jahren nichts passiert. Die Fraktion denkt da insbesondere an einen zeitlich begrenzten Standort für Carparkplätze, bis es mit der Überbauung des Areals losgeht.

Aber zurück zum Carparkierungskonzept: Die SP/JUSO-Fraktion tritt auf den Bericht ein und wird ihm zustimmen.

Beim Postulat 7 kann die SP/JUSO-Fraktion mit Entgegennahme und Abschreibung leben. Das Postulat 6 hingegen erscheint der Fraktion noch nicht abschreibungswürdig.

**Thomas Schärli:** Die CVP-Fraktion begrüsst, dass mit dem Bericht eine vertiefte Analyse zum Carproblem erfolgt ist. Sehr positiv ist für die CVP-Fraktion das Bekenntnis des Stadtrates zum Tourismus als Teil von Luzern und als wichtiger Wirtschaftsfaktor, und dass sich der Stadtrat klar für die Überführung des Pilotprojekts Carparkierung Schwanenplatz/Löwenplatz in ein Definitivum einsetzt. Auch das Carleitsystem und das Reiseкарmanagement unterstützt die Fraktion. Sie würdigt auch die gute Qualität der AKP-Studie. Aber:

Mit dem Bericht wollte die Stadt Luzern drei Hauptprobleme lösen: 1. die Situation am Schwanenplatz und am Löwenplatz; 2. das Problem mit den Cars auf der Strasse; 3. Reisen ab Luzern. Das Fernbusterminal wurde ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Es wird im Bericht nur am Rande erwähnt, ohne Lösungsidee. Durch die geplante Aufhebung der Carparkplätze auf dem Inseli werden diese drei Problembereiche verschärft und nicht verbessert. Mit dem vorliegenden Bericht werden die Probleme nicht ansatzweise gelöst. Die Erwartungen an diesen Bericht werden nicht eingelöst. Die Belastung der Plätze bleibt gleich hoch, und die Belastung der Strassen bleibt gleich hoch. Die vorgeschlagenen Ersatzstandorte für die Carparkplätze wurden nicht mit den Beteiligten vor Ort abgesprochen (z. B. Brüelmoos). Man sieht jetzt und konnte es in den letzten Tagen lesen, dass dort wichtige Sachen sträflich vernachlässigt worden sind. Auch die rechtliche Situation ist sehr fragwürdig, in diesem Punkt ist der Bericht ebenfalls mangelhaft.

Die AKP-Studie zeigt klar auf, dass das Parkhaus Musegg die einzige derzeit bekannte, langfristige Lösung für eine Verkehrsentslastung der Innenstadt ist. Auch hier kann der Bericht des Stadtrates keine Lösung aufzeigen.

Die CVP-, die SVP- und die FDP-Fraktion lancieren gegenwärtig die Volksinitiative zur Aufwertung der Innenstadt. Bei einem Ja durch das Volk ist der vorliegende Bericht Makulatur, aber auch bei einem Nein vermag er keine befriedigenden Lösungen aufzuzeigen. **Die CVP-Fraktion stellt deshalb den Antrag auf Rückweisung zur Überarbeitung des Berichts.** Falls der Bericht nicht zurückgewiesen wird, nimmt die CVP-Fraktion ihn ablehnend zur Kenntnis.

Die Postulate 6 und 7 lehnt die CVP-Fraktion ab. In beiden Postulaten wird das Parkhaus Musegg kritisch betrachtet, und für die CVP-Fraktion ist der Fall klar.

**András Özvegyi:** Die GLP-Fraktion hat den Bericht zur Carparkierung intensiv an ihrer Fraktionssitzung – und somit eigentlich an einer eigenen kleinen Baukommissionsitzung – diskutiert. Auch die GLP-Fraktion steht klar zum Tourismus und zu einer attraktiven Stadt Luzern. Generell dankt die Fraktion als Erstes den Verfassern für den umfangreichen Bericht und die teils minutiöse Arbeit – es wurden ja sehr viele Standorte abgeklärt. Die Systematik im Bericht kann die Fraktion nachvollziehen. Sie sieht aber auch einige Aussagen kritisch und wird sich allenfalls im Detail dazu äussern und die entsprechenden Protokollbemerkungen annehmen bzw. ablehnen.

Mit dem Bericht wurde eine gute Grundlage geschaffen für die zukünftige Diskussion. Ja, diese Diskussion wird nach Meinung der GLP-Fraktion weitergehen, nur schon deshalb, weil niemand weiss, wie die Entwicklung weitergeht. Zum Beispiel ist letztes Jahr der China-Tourismus um 15 % eingebrochen. Wie geht das in Zukunft weiter? Auf Cars bezogen: Genügen die 120 Carparkplätze, oder braucht es in Zukunft gar nicht so viele? Kommen die Touristengruppen in fünf Jahren vielleicht mit ferngesteuerten Google-Autos? Man weiss es nicht. Deshalb ist es sinnvoll, die kurz- und mittelfristigen Massnahmen anzugehen. Dies wird vermutlich ein

vorübergehender Zustand. Über die heftigen Quartier-Reaktionen wegen der Massnahme im Brüelmoos ist die GLP-Fraktion etwas überrascht. Klar, die Fraktion versteht die Sorgen des Quartiers wegen zusätzlichen Lärms und Betriebs. Und klar, die Mehrfahrten der Cars über die Haldenstrasse hinaus und wieder hinein sind auch nicht ideal. Man muss aber die Grössenordnung anschauen, und wenn 100 Parkplätze aufgehoben werden, möchte der Sprechende die Bilanz erst noch sehen. Es sind schon heute 12 Carparkplätze dort, manchmal auch überbelegt. Es ist also schon heute viel und umtriebig. Mit guten Regeln, besserer Infrastruktur und wirkungsvollen Massnahmen sollte ein Ausbau auf 28 Parkplätze möglich sein. Der Parkplatz liegt an einer Kantonsstrasse, also nicht gerade in einer stillen Oase. Das Grundstück ist öffentliche Zone, und es ist offen, was dort in Zukunft gemacht wird. Es gibt auch andere öffentliche Nutzungen mit Emissionen. Als Beispiel: Möchte das Quartier dort lieber einen Ökihof haben? Ein solcher würde wahrscheinlich noch viel mehr Verkehr und Umtriebigkeit generieren. Auch eine Sportstätte, ein Eiszentrum, fünf Wochen lang Oktoberfest wären denkbar, und so etwas wäre wohl kaum angenehmer. Generell ist die GLP-Fraktion der Meinung, in der Stadt muss man miteinander sprechen und solidarisch sein. Jedes Quartier hat gewisse Pflichten und muss einen Anteil von Lasten tragen.

Für die Langfristigkeit zeigt der Bericht keine Lösung, das ist schade. Die eingesetzte Arbeitsgruppe scheint nicht von neuen, innovativen Ideen gesprüht zu haben. Bei der GLP-Fraktion ist sofort der Eindruck entstanden, dass die Arbeitsgruppe zu sehr vom Projekt Parkhaus Musegg eingenommen und befangen war. Die Aussage im AKP-Bericht und im Bericht des Stadtrates, das Parkhaus Musegg sei die einzige langfristige, momentan bekannte Alternative, kann die Fraktion nicht verstehen. Das Metro-Projekt ist allen bekannt und kann auf der Website immer noch eingesehen werden; fiktiv fährt das Metro-Bähnli immer noch in das Parkhaus Ibach hinaus, welches genügend Carparkplätze für die ganze Stadt Luzern hätte. Die Haltung ist zu einseitig und nur damit erklärbar, dass die Begleitgruppe des AKP-Berichts komplett aus Vertretern des Parkhauses Musegg und der Stadt Luzern bestand. In Zukunft sollten so wichtige Konzepte projektneutral begleitet werden.

Die GLP-Fraktion ist generell der Meinung, dass eine gute, langfristige Lösung ausserhalb der Stadt Luzern, in Kombination mit einem öffentlich erschlossenen Fernbusterminal (vielleicht), gesucht werden muss. Die Fraktion teilt die kritischen Kommentare aus ihrem Umfeld: Die Uferbereiche am See sind zu wertvolle Aufenthaltsbereiche, als dass sie langfristig mit Cars überstellt werden sollten.

In diesem Sinn freut sich die GLP-Fraktion auf die Unterstützung von allen Quartieren, wenn neue Projekte auf die Beine gestellt und finanziert werden müssen, die diesen Ideen nachkommen.

Mit den Antworten auf die Postulate 6 und 7 ist die GLP-Fraktion einverstanden, sie hat die gleiche Haltung wie der Stadtrat.

Dies gesagt, wird die GLP-Fraktion eintreten und den Bericht mit grosser Wahrscheinlichkeit – je nach Protokollbemerkungen – zustimmend zur Kenntnis nehmen.

**Korintha Bärtsch:** „Ein skizzenhafter Entwurf, Rohfassung eines Textes, einer Rede o.Ä.“, steht im Duden zum Begriff „Konzept“. Für die G/JG-Fraktion ist das vorliegende Carparkierungskonzept ein Konzept nach dieser Definition, nicht mehr und nicht weniger. Die Fraktion will darauf eintreten, aber sie will unbedingt eine Weiterentwicklung dieses Konzepts, bevor Infrastrukturbauten erstellt werden. Kern der Sache – da ist sich die Fraktion mit dem Stadtrat

absolut einig – ist die Verkehrssicherheit; das ist das wirkliche Problem, das mit dem Carverkehr verbunden ist. Die Verkehrssicherheit, die oberste Priorität haben muss, weist auf der Achse Schweizerhofquai und Schwanenplatz Defizite auf. Hierfür sind aber nicht die Cars das Hauptproblem, und da fängt es eben schon an: Man muss sich klar vor Augen führen, dass es die Sicherheitsproblematik und die Busverzögerungen immer noch geben würde, wenn die Cars vom Schwanenplatz weg wären. Die Cars machen effektiv 3 % des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Ein wichtiger Ansatz für die Zukunft ist das Gesamtverkehrskonzept (GVK), welches den Verkehr verflüssigen will. Ein anderer Ansatz, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, findet sich in einem Vorstoss, der heute Nachmittag noch diskutiert wird: eine Bus-/Velospur am Schweizerhofquai. Das würde die Verkehrssicherheit mit und ohne Cars stark verbessern. Leider liest man von solchen Überlegungen im Konzept nicht viel, im Gegenteil: Es kommt der Sprechenden vor, als wollte man ihr mit kuriosen Berechnungen immer noch das Parkhaus Musegg schmackhaft machen. Das vorliegende Carparkierungskonzept basiert auf einer sehr dünnen Datenbasis. Es gibt zwar Zählraten aus zwei Jahren (2014 und 2015), für die Berechnungen zieht man aber nur Zahlen aus dem Spitzenjahr 2015 heran. Als wäre das noch nicht genug, nimmt man im Spitzenjahr nochmal die Spitzenzeit und will eine Kapazität für Carparkplätze schaffen, die an 354 Tagen im Jahr nicht gebraucht wird. Die G/JG-Fraktion kann und will dieser Argumentation nicht folgen. Wie einleitend gesagt, findet die Fraktion die Datenbasis zu klein, als dass sich damit Infrastrukturen begründen liessen. Was will sie dann? Eine seriöse Datengrundlage nicht nur über die Carbewegungen am Schwanenplatz, sondern auch über die Frequentierung der Carparkplätze, d. h. über die wirklichen Parkierungsvorgänge, die Verweildauer der Cars – genau das, was mit ewl-Sensoren auf den Parkfeldern jetzt endlich angegangen wird. Auf Basis dieser Daten soll man nicht einfach neue Infrastruktur bauen, sondern auch da gilt der Ansatz: Köpfchen statt Beton. Mit einem Slot-Management (Zeitfenster-Management) sollen die Cars ihre Zeitfenster erhalten: Wann und wo können sie parkieren, wann und wo können sie ihre Gäste abholen? So lassen sich die Spitzenzeiten abflachen, wenn es unbedingt nötig ist. Die G/JG-Fraktion versteht nicht, warum der Stadtrat die Chance der Digitalisierung immer noch nicht wahrgenommen hat. Die Fraktion wird eine Protokollbemerkung stellen, damit der Stadtrat unter seiner eigenen Federführung die Erarbeitung des Slot-Managements sofort, also im Rahmen der kurzfristigen Massnahmen, angehen wird. Aufgrund der vorliegenden Zahlen ist auch nicht fundiert begründet, warum man Infrastrukturausbau im Brüelmoos machen will, und warum es die 20 neuen Parkplätze – unter Berücksichtigung eines Slot-Managements – effektiv braucht. Für Überlaufkapazitäten will die Fraktion einerseits die geringfügige Erhöhung der Parkplätze am Alpenquai. Andererseits will sie den Stadtrat nochmal beauftragen, mit der vbl zusammensitzen und abzuklären, ob die vbl-Depothalle, die tagsüber leer steht, nicht auch für Überlaufkapazitäten gebraucht werden kann. Überlaufkapazitäten braucht es an wenigen Tagen im Jahr – wie viel, weiss im Moment noch niemand genau. Genau darum braucht es eine weitere seriöse Datenerhebung, damit eine Statistik geführt werden kann, die über mehrere Jahre repräsentativ ist. Es wurde mehrmals gesagt, das Brüelmoos sei ein Ersatz für das Inseli. Im Konzept steht aber klar, dass das Brüelmoos kein Ersatz für das Inseli ist, sondern: Der Ersatz für das Inseli erfolgt mit den mittelfristigen Massnahmen. Man denkt da an Möglichkeiten im Ibach und in Luzern Süd und vor allem auch an ein Fernbusterminal, mit dem man weiterhin Carreisen ab Luzern ermöglichen will. Für die G/JG-Fraktion ist das ein wichtiger Teil:

eine Einstiegsmöglichkeit, die mit dem ÖV sehr gut erschlossen ist. Das Terminal muss überhaupt nicht zwingend in der Stadt Luzern liegen. Rothenburg oder Luzern Nord wären sehr interessante, bestens mit dem ÖV erschlossene Standorte. Auch da müsste man eigentlich schon eine Lösung haben, und die Fraktion erwartet vom Stadtrat, dass er zusammen mit den Partnern zügig vorangeht und im Rahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation grosse Schritte vorwärts macht.

Wie einleitend gesagt, ist ein Konzept ein skizzenhafter Entwurf. Das vorliegende Konzept ist aber immer noch diffus und überhaupt kein grosser Wurf. Die G/JG-Fraktion wird auf den Bericht eintreten und mittels Protokollbemerkungen versuchen, ihn noch etwas mehr in die gewünschte Richtung zu bringen. Sie wird ihn aber nicht zustimmend, sondern bloss zur Kenntnis nehmen.

**Laurin Murer:** Im Postulat 6 geht es um Alternativen zum Parkhaus Musegg. Die G/JG-Fraktion will noch andere Lösungen als das Parkhaus sehen, deshalb hat sie das Postulat eingereicht. Die zwei Ablehnungsanträge irritieren den Sprechenden, er versteht nicht, warum jemand gegen das Weiterdenken ist; haben die Parkhaus-Befürworter vielleicht Angst davor, gute Lösungen zu finden?

Zur Antwort des Stadtrates: Idealerweise hätte der Stadtrat eine super Lösung gefunden, hinter der alle hätten stehen können. Im schlimmsten Fall hätte er eine schlechtere Lösung als das Parkhaus Musegg präsentiert. Politisch wäre man aber auf jeden Fall vorwärtsgekommen. In seiner Antwort sagt der Stadtrat allerdings immer noch nicht, welche andere gute Lösung es aus seiner Sicht geben könnte, deshalb ist das Postulat aus Sicht der G/JG-Fraktion noch nicht umgesetzt. Die Meinung, dass es neben dem Parkhaus keine andere Lösung gibt, ist einfach falsch. Der persönliche Favorit des Sprechenden wäre ein Shuttle-Schiff, andere bevorzugen eine Metro. Optionen gibt es viele, die einen Kostenhalt etwas mehr als andere, aber vielleicht wäre man ja bereit, zu investieren. Einen solchen Plan B hat der Stadtrat aber noch nicht aufgezeigt, deshalb beantragt der Sprechende, das Postulat noch nicht abzuschreiben.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** versucht, zu diesen heterogenen Rückmeldungen die Positionierung des Stadtrates vorzunehmen: Es ist interessant, dass jene, die den Bericht eigentlich recht gut finden, ihn zurückweisen wollen, und jene, die differenziert darauf eingehen und sagen, die Datenbasis sei noch nicht seriös genug, darauf eintreten wollen. Der Sprechende steht der zweiten Haltung näher, denn aus seiner Sicht ist ein Planungsbericht eine gute Ausgangslage, um weiterdiskutieren zu können. Es ist nicht die Aufgabe eines Planungsberichts, für jeden Standort – der Katalog an geprüften Standorten ist relativ gross – bereits jegliche Vorabklärungen zu machen. Mit einem Planungsbericht versucht der Stadtrat aufzuzeigen, wo man in der Diskussion steht, und dass bereits gewisse Massnahmen umgesetzt wurden. Die kurzfristigen Massnahmen kommen gut an, das ist mal eine gute Rückmeldung aus dem Parlament. So wurde das Pilotsystem Schwanenplatz/Löwenplatz jetzt in ein Dauersystem überführt. Der Sprechende plädiert darauf, dass der Grosse Stadtrat auf den Bericht eintritt. Es werden zwei Gründe dagegen genannt: 1. Die Unterschriftensammlung für die Initiative, die eine Lösung in der langfristigen Perspektive anstrebt. 2. Das Brüelmoos, wo sich verständlicherweise Widerstand aus dem Quartier bemerkbar macht. Dass aber die Arbeit des Stadtrates und der Fachleute als „sträfliche Vernachlässigung“ der Vorabklärungen taxiert wird,

kann der Sprechende nicht nachvollziehen, das ist eine zu harte Kritik. Es muss einmal vorwärtsgehen, der Bericht wurde auch immer wieder gefordert. Der Stadtrat hat klar dargelegt, dass er aufgrund der bestehenden Möglichkeiten eine saubere Analyse gemacht hat. Das Parkleitsystem befindet sich im Aufbau und wird in Zukunft eine noch genauere Erfassung der Carbewegungen ermöglichen. Nach dem Dafürhalten des Stadtrates wurde eine gute Basis gelegt, und vor allem – das ist beruhigend – gibt es an den zentralen Lagen genügend Anhalteplätze, die es ermöglichen, die Bedeutung des Tourismus aufrechtzuerhalten.

Wenn der Sprecher der CVP-Fraktion sagt, die Zielsetzungen des Berichts seien nicht erfüllt, entgegnet der Sprechende: Die Zielsetzungen sind sowohl im AKP- wie auch im eigenen Bericht abgebildet. Dort heisst es: „Welche kurz- und mittelfristigen verkehrstechnischen Massnahmen sind geeignet, den Carverkehr in der Innenstadt zu reduzieren, ohne die touristische Wertschöpfung zu gefährden?“ Es wäre schön, wenn man noch eine Lösung für das Fernbusterminal hätte, diese Aufgabe ist aber nicht ganz einfach, und die Federführung liegt definitiv beim Kanton Luzern. Gibt es in der Innenstadt einen Platz, wo man ein Fernbusterminal machen könnte, wie es in der Stadt Zürich im Moment noch eines gibt? Eine andere Frage wäre dann noch, wie sinnvoll die Fernbus-Konkurrenzierung des Schienenverkehrs ist. Ein Fernbusterminal muss ÖV-mässig selbstverständlich bestens erschlossen sein. Das ist eine Aufgabe des Agglomerationsprogramms, und die Stadt Luzern ist zusammen mit dem Kanton Luzern am Abklären.

Der Sprechende bittet, auf den Bericht einzutreten und die Diskussion nicht abubrechen. Viele – auch von den Fraktionen, die nicht eintreten wollen – sind mit den webbasierten und den kurzfristigen Massnahmen wie auch mit der grundsätzlichen Stossrichtung einverstanden. Es ist der Sinn eines Planungsberichts, dass das Parlament in der Debatte ausrichten kann, was es will. Wenn es z. B. die Erweiterung im Brüelmoos nicht will, ist das für den Stadtrat ein Auftrag, und er wird in diese Richtung weiterdenken. Mit einer Rückweisung verhält es sich anders. Man kann natürlich immer warten, bis noch etwas Zusätzliches abgeklärt ist, aber dann kommt der Planungsbericht nie – und es wird wieder heissen, der Stadtrat gehe konzeptlos vor. Der Planungsbericht ist schon etwas mehr als nur eine skizzenhafte Schilderung der Ausgangslage; es ist ein Konzept. Man kann schon sagen, es brauche 11 Anhalteplätze und 118 Parkplätze, aber die 118 Parkplätze, die auch peripher angelegt werden können, sind noch lange nicht gefunden. Es gibt zwar Vorschläge, aber die tatsächliche Realisierung der Parkplätze ist sehr schwierig, das sieht man am Beispiel Brüelmoos. Dem Stadtrat ist selbstverständlich klar, dass das eine Mehrbelastung für das Quartier bedeutet, aber man muss es relativieren: Nur schon der Fakt, dass die Anwohnerinformation vor Ort mit dem Megafon durchgeführt werden musste, zeigt, was die ganz grosse Belastung an diesem Ort ist: die Seeburgstrasse. Es wird versucht (z. B. mit dem GVK), die Verkehrsströme zu reduzieren und zeitlich besser zu verteilen. Kein Quartier wird eine Carparkierung in der Nähe haben wollen, das ist klar. Aber der nächste Schritt wäre, das Projekt auszuarbeiten, alle rechtlichen und lärmtechnischen Abklärungen durchzuführen und zu schauen, ob die jetzige Situation optimiert werden kann; vielleicht könnte auch der Bootslegerplatz rund um den Tennisplatz gelegt werden, oder man könnte möglicherweise besser organisieren, dass die Auspuffe anders ausgerichtet sind. Es ist nicht mitten in einem Wohnquartier und es ist bereits heute ein Auto-parkplatz mit einer gewissen Belastung, der allerdings nicht sehr stark genutzt wird, denn es handelt sich um einen Überlaufparkplatz des Verkehrshauses und des Lidos.

Die diversen kritischen Rückmeldungen nimmt der Sprechende selbstverständlich entgegen.

Dabei ist er natürlich immer froh, wenn Alternativen genannt werden. Der Stadtrat sieht den hohen Wert des Inselis für die städtische Bevölkerung und auch für die Gäste primär im Bereich einer ruhigen Nutzung. Hierfür sucht er Möglichkeiten, das Carparkierungssystem weiterzuentwickeln, ohne die touristische Wertschöpfung zu gefährden. Er macht Vorschläge, aber die Umsetzung ist schwierig. Im Projekt Brüelmoos wird auf jeden Fall versucht, im Gesamtkonzept sehr sorgfältig auf die Anliegen der Anwohnenden einzugehen. Der Stadtrat ist sich sehr bewusst, was in diesem Quartier gemacht wird, und er hat z. B. bewusst gesagt, dass er dem Quartier diesen Herbst die Nutzung durch „Das Zelt“ nicht zumuten will. Er hat damit die Quartieranliegen, gerade in der Nacht, höher gewichtet als andere Anliegen, die auch eine gewisse Berechtigung haben.

Der Sprechende bittet nochmal darum, auf den Bericht einzutreten, damit die einzelnen Fragen wirklich diskutiert werden können. Es wurde ein zügiges Vorgehen gefordert – das macht der Stadtrat.

Der Hinweis auf die vbl-Hallen ist sehr gut. Die Idee ist in einem der ersten Gespräche zwischen dem Projektleiter und dem Sprechenden selbst entstanden. Die Hallen sind tagsüber leer. Man muss mit der vbl nochmal Verhandlungen aufnehmen. Das wäre wirklich eine zweckmässige Lösung.

In der Schweiz gibt es noch kein Slot-Management. Es ist nicht ganz einfach, diesen Wechsel von der Nachfrage- zur Angebotsorientierung zu machen und zu überlegen, wie es zu schaffen ist, dass jene, die den Platz gebucht haben, genau zur entsprechenden Zeit ankommen bzw. wieder gehen. Es kann unterwegs zu Stau kommen, und es ist auch denkbar, dass jemand auf den Platz geht, ohne sich angemeldet zu haben. Der Stadtrat denkt aber selbstverständlich in diese Richtung weiter, und es freut den Sprechenden, dass er in den Voten, in verschiedenen abgewandelten Formen, sein eigenes Motto für die zweite Legislatur gehört hat: Mehr Intelligenz statt Beton. Ein Slot-Management erfordert natürlich auch definierte Parkplätze und Anhalteplätze, die zur Verfügung stehen.

Eine Kritik betrifft die Auslegung auf Spitzennutzungen: Das Thema Verkehrssicherheit steht zuoberst, und gerade bei Spitzenbelastungen kommt es zu Friktionen. Also muss man gerade für jene Zeiten mit Spitzenbelastungen Lösungen haben, d. h., man muss sich auf Spitzenbelastungen ausrichten. Mit den 118 Parkplätzen hat man in einem gewissen Mass ein Überlaufsystem – wenn man sie denn realisieren kann. Das Überlaufsystem erlaubt, in den stark belasteten Zeiten – und diese sind nun einmal in den Abendspitzenstunden – sowohl die Verkehrskapazität als auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Somit ist es sicher zweckmässig, sich an diesen Werten zu orientieren.

In diesem Sinn bittet der Sprechende den Grossen Stadtrat, auf den Bericht einzutreten und seine Anliegen dem Stadtrat weiterzugeben.

**Rieska Dommann** hofft, die Bevölkerung im Würzenbach habe gut zugehört beim Votum des GLP-Sprechers.

Der Sprechende möchte nochmal für den Rückweisungsantrag werben. Im Massnahmenpaket kurzfristig ist enthalten, dass das Provisorium am Schwanenplatz in ein Definitivum umgewandelt wird – das ist unbestritten und bereits passiert. Weiter geht es um Management und Information, das ist ebenfalls unbestritten. Zur Hauptsache geht es um die Erweiterung der bestehenden Carparkplätze am Alpenquai und im Brüelmoos, das ist die wichtigste kurzfris-

tige Massnahme, aber diese ist undurchführbar: Die 20 Carparkplätze können dort nicht ausgebaut werden. Der Sprechende weiss, warum es ein Megafon gebraucht hat: Um 18 Uhr hat es halt viel Verkehr, und wenn 70 Leute kommen, braucht es ein Megafon. Der Carparkplatz ist schon jetzt überbelegt, letzte Woche waren es an einem Nachmittag 17 Cars und an einem Abend 25 Cars. Wenn man ihn jetzt auf 32 Plätze vergrössert, befürchten die Leute natürlich, dass am Schluss 45 oder 50 Cars dort stehen.

Der Grosse Stadtrat stimmt zuerst über die Postulate 6 und 7 ab (siehe Traktanden 3.1 und 3.2).

**Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag auf Rückweisung zur Überarbeitung ab und tritt auf den Bericht 2/2017: „Carparkierung Stadt Luzern“ ein.**

Pause

DETAIL

*Seite 16 f. 4.2.1 Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)*

- **Dringliche Interpellation 67, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 24. März 2017:  
Ist die geplante Erweiterung des Carparkplatzes im Brüelmoos zonenkonform?**

**Rieska Dommann** dankt dem Stadtrat für die Antworten und ist grundsätzlich damit einverstanden. Es bestätigt sich das, was in der Interpellation angetönt wurde, nämlich, dass die vorhandene Nutzung nicht zonenkonform ist, und der massive Ausbau um fast das Dreifache mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht zonenkonform ist. Der Sprechende ist froh, dass der Stadtrat gemäss seiner Antwort nicht erwägt, eine Zonenplanrevision anzustossen, um nachher eine Umzonung vornehmen zu können, sondern, wenn sich tatsächlich zeigen sollte, dass die Erweiterung nicht zonenkonform ist, darauf verzichten würde.

**Mario Stübi:** Diese Situation ist ärgerlich, das kann die SP/JUSO-Fraktion nicht verbergen. Es bedeutet für sie aber keinen Übungsabbruch. Der Sprechende behauptet: Hätte man die Quartierbevölkerung schon vorher in den Prozess einbezogen, wäre die nicht vorhandene Zonenkonformität jetzt ein Nebenschauplatz. Es zeigt sich einmal mehr, dass man die Leute vorher über solch einschneidende Massnahmen informieren sollte.

Persönlich ärgert den Sprechenden insbesondere, dass er nicht wusste, dass die Cars im Sommer zum Betrieb der Klimaanlage die ganze Zeit die Motoren laufen lassen und Lärm verursachen. Das wäre eine relevante Information gewesen. Der Sprechende ist nicht oft in diesem Quartier, als Anwohner würde ihn das aber auch ärgern. Es gibt Gesetze, die das verbieten, und diese müssen durchgesetzt werden. Man muss es kontrollieren, und zwar nicht erst, wenn die Carparkplätze erweitert werden, sondern schon jetzt. So viel zur jetzigen Nutzung, unabhängig von dem, was nachher noch kommt.

Zurück zur Zonenkonformität: Die SP/JUSO-Fraktion ist der Meinung, dass die Carparkplätze durch ein ordentliches Bewilligungsverfahren sollen. Damit der Fahrplan des Carparkierungskonzepts aber nicht durcheinandergerät, sollen die Standorte aus dem mittelfristigen Massnahmenpaket bereits jetzt in Angriff genommen werden. Gleichzeitig verweist der Sprechende auf die Vorschläge der SP/JUSO-Fraktion im Postulat 7, das bereits behandelt wurde.

**Marcel Lingg:** Die Antwort des Stadtrates ist in ihrer Deutlichkeit sogar für die SVP-Fraktion überraschend. Es ist interessant: Im Carparkierungskonzept wird die Verschiebung der Plätze als die Lösung des Carparkierungsproblems aufgezeigt, und jetzt schreibt der Stadtrat, dass es nicht zonenkonform ist. Aber wie er wirklich weitergehen will, zeigt er in der Antwort nicht auf. Natürlich ist die Zonenkonformität letztlich nur ein Papierproblem; mit einer Zonenplanänderung liesse sich jede nicht vorhandene Zonenkonformität herstellen. Nur wäre hierzu eine längere Vorlaufzeit nötig, und es würde verständlicherweise mittels Einsprachen bekämpft werden und evt. sogar in einer Volksabstimmung münden – wie dieses Resultat herauskommen könnte, lässt der Sprechende hier offen.

Für die SVP-Fraktion ist die Antwort eine Bestätigung dessen, was bereits gesagt wurde: Das Carparkierungskonzept, wie es jetzt vorliegt, muss zurückgewiesen werden, denn im Moment lässt es sich einfach nicht umsetzen. Es ist keine Lösung, Pflasterlipolitik zu machen; sich ein Prestigegebiet wie das Inseli auszusuchen und dieses unter allen Umständen möglichst schnell carfrei zu machen – diese Vision lehnt die SVP-Fraktion im Grundsatz nicht ab, sie kann sich mittelfristig ein carbefreieres Inseli vorstellen. Was die SVP-Fraktion stört, ist, dass man nicht ansatzweise bereit ist, wirkliche Lösungsvarianten zu studieren und umzusetzen. Wenn man die Cars einfach irgendwo durchschiebt, ist Widerstand zu erwarten – der Sprechende kann sich auch nicht vorstellen, dass die Grünen in Rothenburg Freude hätten, wenn alle Cars bei ihnen durchgeschickt würden.

In diesem Sinn ändert sich an der Ausgangslage nichts. Die SVP-Fraktion sieht das Brüelmoos nicht als zusätzlich ausgebauten Carparkplatz, als Ersatz des Inseli-Carparkplatzes. Lieber würde sie wieder in die Richtung eines Grossraumparkings gehen; dass wieder offener gedacht wird, um alle die erwähnten Probleme – es geht nicht nur um den Schwanenplatz oder das Inseli, sondern u. a. auch um das Carterminal – lösen zu können. Mit einer Verschiebung in das Würzenbach- oder in ein anderes Quartier sind die Probleme definitiv nicht gelöst. Das war eine weitere Begründung, warum die SVP-Fraktion das Carparkierungskonzept ablehnt.

**Baudirektorin Manuela Jost** zur Zonenkonformität: Es ist richtig, ein Carparkplatz ist nicht zonenkonform, aber auch die heutige Situation mit 240 Parkplätzen und 12 Carparkplätzen ist nicht zonenkonform. Es ist eine öffentliche Zone mit den Zwecken Schule, Kulturbauten und Grünanlagen. Es liegt noch kein konkretes Projekt für 20 zusätzliche Carparkplätze vor. Die Frage, die sich im Bewilligungsverfahren stellen wird, ist: Kann die Bestandesgarantie für die bestehenden Parkplätze gewahrt werden durch eine Änderung der jetzigen Nutzung, die nach PBG möglich ist, d. h. durch einen Abbau von 100 Parkplätzen zugunsten von 20 Parkplätzen? Diese Frage muss im Bewilligungsverfahren geprüft werden. Es ist nicht angedacht, eine Zonenänderung vorzunehmen. Im Bewilligungsverfahren werden die Situierung, Lärm, Einsprachen usw. ein Thema sein. Wenn es nicht bewilligungsfähig wäre, müssten Alternativen geprüft werden. Wichtig ist: Die jetzige Situation ist nicht zonenkonform.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** weiss nicht, ob zu diesem Thema noch eine Protokollbemerkung kommt, oder ob er sich direkt zum konkret angedachten Projekt äussern soll. Kurz zusammengefasst: Die aktuelle Situation ist nicht befriedigend. Laufende Motoren bei stehenden Cars sind nicht erlaubt. Das ist nicht Sache der Stadtbehörden, sondern der Luzerner Polizei. Der Platz muss sowieso besser organisiert werden, dazu gehören auch die Stellrichtungen. Man muss sich überlegen, ob vielleicht eine Lärmschutzvorrichtung nötig ist. So weit ist das Projekt aber noch nicht gediehen. Vorerst geht es um das ganze Massnahmenpaket, und das hier ist eine Massnahme davon, die der Stadtrat für zweckmässig hält. In einem technischen Projekt soll einerseits die Bewilligungsfähigkeit abgeklärt werden, andererseits auch die Frage: Wie kann die Anlage technisch optimiert werden? Das gibt auch die Möglichkeit, Regeln besser durchzusetzen, auch zusammen mit der Luzerner Polizei. Es soll auch besser signalisiert werden, was gilt und was nicht geht. Die Parkiergebühr, die nicht sehr fleissig bezahlt wird, könnte mit einer Schrankenanlage eingebracht werden. Solche Sachen sollen im Brüelmoos im nächsten Schritt geprüft werden. Der Sprechende hofft, eine Prüfung sei möglich.

**Rieska Dommann** stellt folgende Protokollbemerkung:

**Auf die Massnahme Erweiterung bestehender Carparkplätze Alpenquai und Brüelmoos wird verzichtet.**

Der Sprechende hat das bereits ausführlich begründet. Die FDP-Fraktion will nicht, dass die Erweiterung wie geplant umgesetzt wird.

**Thomas Schärli:** Der CVP-Fraktion war diese Protokollbemerkung bereits bekannt, und sie findet den Ansatz richtig. Das geht im Brüelmoos einfach nicht, es zeigt sich anhand der Zone und anhand des Widerstands im Quartier. Andererseits sieht die CVP-Fraktion am Alpenquai durchaus eine Möglichkeit, der sie sich nicht verschliessen möchte. Deshalb ist die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion anzupassen bzw. es ist eine neue Protokollbemerkung zur Abstimmung zu bringen:

**Auf die Erweiterung der Carparkplätze im Brüelmoos ist zu verzichten.**

**Korintha Bärtsch:** Die G/JG-Fraktion unterstützt eins zu eins die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion. Die Sprechende hat es im Eintreten bereits erwähnt: Die G/JG-Fraktion ist immer noch der Meinung, dass es unter Berücksichtigung des Slot-Managements die Parkplatzausbauten beim Carparkplatz Brüelmoos nicht braucht. Die drei zusätzlichen Parkplätze am Alpenquai für Überlaufkapazitäten will die Fraktion aber, deshalb unterstützt sie die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion.

**Mario Stübi:** Die SP/JUSO-Fraktion lehnt beide Protokollbemerkungen ab, denn sie will dem Stadtrat Flexibilität bei der Planung lassen. Gleichzeitig muss man sagen: Die beste Art und Weise, um herauszufinden, ob die Carparkplätze dort hinten okay sind oder nicht, ist ein demokratisches Verfahren, das mit dem Bewilligungsprozess erfolgen wird. Die Quartierbewohnerinnen und -bewohner sind herzlich eingeladen, Einsprachen einzureichen.

**Luzia Vetterli:** Es wurde jetzt ein paar Mal gesagt, die Carparkplätze seien aufgrund der Nicht-Zonenkonformität nicht legal. Das ist ein rechtlich vollkommen falscher Schluss. Im kantonalen Gesetz steht, dass in Zonen für öffentliche Zwecke, solange sie nicht für öffentliche

Zwecke genutzt werden, auch zonenfremde Bauten und Anlagen belassen und unterhalten werden dürfen. Das Gebiet ist offenbar für Schulbauten vorgesehen, für welche es aber keinen Bedarf gibt. Für eine Umnutzung muss einfach ein Bewilligungsverfahren durchgeführt werden, das wäre aber selbst dann nötig, wenn es eine zonenkonforme Anlage wäre. Innerhalb des Bewilligungsverfahrens kann geprüft werden, ob die Umnutzung zu bewilligen ist oder nicht. Die Nicht-Zonenkonformität führt also nicht zur Illegalität. Es kommt sehr oft vor, dass noch zonenfremde Bauten bestehen, und mit diesen muss man weiter umgehen können. Die Bestandesgarantie ist der bürgerlichen Seite jeweils sehr wichtig, wenn es um private Eigentümer geht, dementsprechend muss das auch für die Stadt Luzern gelten.

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Weder die Protokollbemerkung der FDP- noch jene der CVP-Fraktion wurde in der Kommission so gestellt.

**Somit ist die Dringliche Interpellation 67 erledigt.**

**In der Gegenüberstellung der Protokollbemerkung der FDP-Fraktion**

**Auf die Massnahme Erweiterung bestehender Carparkplätze Alpenquai und Brüelmoos wird verzichtet.**

**mit der Protokollbemerkung der CVP-Fraktion**

**Auf die Erweiterung der Carparkplätze im Brüelmoos ist zu verzichten.**

**obsiegt die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion.**

**Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion**

**Auf die Erweiterung der Carparkplätze im Brüelmoos ist zu verzichten.**

**mit 28 : 18 Stimmen.**

*Seite 16*

**Sonja Döbeli Stirnemann beantragt folgende Protokollbemerkung:**

**Es ist auf die Realisierung eines Stellplatzes für Wohnmobile am Alpenquai zu verzichten.**

Die FDP-Fraktion erachtet es nicht als zielführend, auf einmal zwei Stellplätze für Wohnmobile zu haben, noch dazu direkt am See, am Alpenquai. Die FDP-Fraktion könnte sich das höchstens im Verbund mit dem Campingplatz Lido vorstellen, deshalb wäre sie froh um die Unterstützung ihrer Protokollbemerkung.

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Diese Protokollbemerkung wurde in der Baukommission nicht gestellt.

**Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion**

**Es ist auf die Realisierung eines Stellplatzes für Wohnmobile am Alpenquai zu verzichten.**

**mit 28 : 16 Stimmen.**

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** In der Baukommission wurde zum Punkt der Zweckbindung folgende Protokollbemerkung überwiesen (mit 7 : 1 : 1 Stimmen):

**Auf eine Zweckbindung der Parkgebühren von Carparkfeldern wird verzichtet.**

**Ratspräsidentin Katharina Hubacher** stellt fest, dass es dazu keine Wortmeldung gibt, und erklärt diese sowie auch die Protokollbemerkung 2 aus StB 169

**Die Federführung für die Massnahme Slot-Management liegt bei der Stadt Luzern.**

für überwiesen.

**Korintha Bärtsch** stellt folgende Protokollbemerkung zum Massnahmenpaket kurzfristig:

**Der Stadtrat verhandelt mit der vbl über eine mögliche Nutzung des vbl-Depots als Carparkplätze während der vbl-Betriebszeiten.**

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Diese Protokollbemerkung wurde in der Kommission nicht gestellt.

**Mario Stübi:** Die SP/JUSO-Fraktion findet das gut.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Diese Idee hat die UVS-Direktion in der Frühphase des Projekts eigentlich selber geboren – sie hat sich etwas überlegt und hatte gar nicht so schlechte Ideen. Bis jetzt sagte die vbl, es sei nicht machbar. Der Sprechende ist aber zuversichtlich. Der Stadtrat hat es zwar nicht diskutiert, aber die UVS-Direktion hat es bereits einmal geprüft. Es ist eine zweckmässige Idee, denn genau in den Zeiten, in denen der Parkierungsbedarf am grössten ist, sind die Hallen grösstenteils leer. Selbstverständlich ist es betrieblich nicht einfach, den Platz abzutrennen. Aber man könnte sich sogar ein gewisses Angebot an kleinen Serviceleistungen, wie z. B. Carreinigung, vorstellen. Aufgrund der Diskussion im Parlament möchte die UVS-Direktion weiterdenken. Bis jetzt sind bereits zwei Änderungen erfolgt, also muss man umso mehr versuchen, alles, was möglich und zweckmässig ist, zu prüfen.

**Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung von Korintha Bärtsch:**

**Der Stadtrat verhandelt mit der vbl über eine mögliche Nutzung des vbl-Depots als Carparkplätze während der vbl-Betriebszeiten.**

**Korintha Bärtsch:** In der Baukommission wurde folgende Protokollbemerkung überwiesen:

„Die Federführung für die Massnahme Slot-Management liegt bei der Stadt Luzern.“

Folgende Protokollbemerkung ist der G/JG-Fraktion ebenso wichtig:

**Die Erarbeitung eines Slot-Managements wird als kurzfristige Massnahme angegangen.**

**Urs Zimmermann:** Die SVP-Fraktion wird diese Protokollbemerkung nicht unterstützen, denn es spricht zu viel dagegen. UVS-Direktor Adrian Borgula hat es heute schon ausgeführt; in der Schweiz gibt es dieses System noch nicht. Die Fraktion findet nicht, dass die Stadt Luzern da wieder eine Vorreiterrolle einnehmen sollte. Zudem ist die Umsetzung relativ schwierig, das

wurde auch schon ausgeführt. Wenn ein Platz reserviert wird und dieser dann aber nicht zur Verfügung steht, wird es relativ schwierig, es umzusetzen und den Vollzug durchzuführen. Es ist halt ein bisschen anders als beim Gotthard, wo es das Tröpfchen-System gibt, und wo manche Lastwagen einfach zurückgehalten werden können. Die Lastwagen haben meistens Waren geladen und nicht Menschen.

**Rieska Dommann:** Auch die FDP-Fraktion wird die Protokollbemerkung nicht unterstützen. Selbst wenn der Grosse Stadtrat die Protokollbemerkung überweisen würde, würde es nichts daran ändern, dass die Umsetzung erst mittelfristig erfolgen kann. Die kurzfristigen Massnahmen werden dieses und nächstes Jahr umgesetzt, und auch die Umsetzung der mittelfristigen Massnahmen erfolgt gemäss Bericht ab 2019 – was in politischen Dimensionen immer noch sehr kurzfristig ist. Bevor aber ein Slot-Management überhaupt eingeführt werden kann, braucht es noch einige Abklärungen über Chancen und Risiken eines solchen Systems. Zudem – wie bereits gehört – bestehen in der Schweiz keine Erfahrungen mit dem System, man kann also nicht auf bewährte Lösungen zurückgreifen. Eine überstürzte Einführung lehnt die FDP-Fraktion ab.

**Thomas Schärli:** Die CVP-Fraktion sieht das genau gleich wie die FDP- und die SVP-Fraktion und möchte keinesfalls ein Experiment machen, von dem man eigentlich schon fast sicher sagen kann, dass es nicht funktioniert.

**András Özvegyi:** Die GLP-Fraktion wird die Protokollbemerkung unterstützen, denn das ist eine Sache der Digitalisierung. Die Digitalisierung schreitet ganz rasch voran und überholt uns sozusagen. Diese Systeme gibt es bereits oder sie befinden sich in der Entwicklung. Wenn man das als mittelfristige Massnahme abschiebt, hat man es vielleicht in zehn Jahren oder so, aber das muss man jetzt, kurzfristig angehen. Hinzu kommt, dass jetzt noch auf die Erweiterung im Brüelmoos verzichtet wird, wobei es dort noch für 12 Parkplätze eine Bestandesgarantie gibt. Die Stadt Luzern muss das Slot-Management einführen, um priorisieren und das Überlaufkonzept elektronisch steuern zu können. Die Fraktion ist der Meinung, dass man die Cars zuerst in die Allmend tut und am Schluss in die Wohnquartiere Alpenquai und Brüelmoos.

**Korintha Bärtsch:** Es ist nachvollziehbar, dass wer politisch eine andere Lösung will, das Slot-Management abschieben will. Nichtsdestotrotz muss man die Chancen der Digitalisierung nutzen, vor allem wenn man dadurch teure und sinnlose Infrastrukturbauten verhindern kann. Die Sprechende hat bewusst gesagt, das Slot-Management müsse schnell angegangen werden. Im Eintreten hat sie auch gesagt, dass es zuerst einmal einer sorgfältigen Datenerfassung bedarf. Man kann es sicher nicht in zwei Jahren einführen, aber wenn man erst 2023 damit anfängt, kommt es vielleicht erst zirka 2027. Man muss heute anfangen, damit man 2019 eine schlaue Carparkierung mit einem Zeitfenster-Management hat, das in verschiedensten Bereichen eingesetzt wird. Natürlich hat keine andere Stadt in der Schweiz ein solches System. Luzern ist relativ einzigartig bezüglich des Carverkehrs, in anderen Städten sieht das ganz anders aus. Dass die Stadt Luzern nie in der Vorreiterrolle sein soll, findet die Sprechende ein bisschen eine schwierige Politik.

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Diese Protokollbemerkung der G/JG-Fraktion wurde in der Kommission gestellt und mit 5 : 4 : 0 Stimmen abgelehnt. Die zweite Protokollbemerkung zu diesem Thema, wonach die Federführung für die Massnahme Slot-Management bei der Stadt Luzern liege, wurde mit 9 : 0 : 0 Stimmen überwiesen.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** zur Protokollbemerkung bezüglich Federführung: Es ist klar, dass die Verantwortung bei der Stadt Luzern liegt. Das war im Bericht vielleicht nicht ganz klar formuliert, weil das ganze Paket „Reisecar-Management“, das man zusammen mit Luzern Tourismus machen möchte, und das Slot-Management unter dem gleichen Titel waren. Wie eingangs schon erwähnt, möchte der Stadtrat zuerst das Parkleitsystem realisieren und damit noch zusätzliche Erfahrungen machen bezüglich der Nutzung und der Bewegungen. Der erste Schritt der Digitalisierung wäre in diesem Sinn das Parkleitsystem. Ein zweiter Schritt, das Slot-Management, muss sorgfältig geprüft werden, weil die Umsetzung Schwierigkeiten bergen wird. Man muss garantieren können, dass die Zeitfenster realistisch sind, und man muss die Mittel haben, um das auch durchsetzen zu können. Den Sprechenden stört es grundsätzlich nicht, eine Vorreiterrolle zu übernehmen. In gewissen Fällen, in denen die Stadt Luzern spezielle Bedingungen hat, übernimmt sie die Vorreiterrolle, so z. B. bei der Ausschreibung des Wochenmarkts. Die Situation mit den Cars ist speziell. Die Stadt Luzern wartet manchmal auf andere Städte und manchmal nicht, da müssen die Schweizer Städte untereinander solidarisch sein; die einen machen sich hier stärker, die anderen dort. Das allein ist für den Sprechenden kein Grund. Aber es gibt einen pragmatischen Grund: Gemäss Seite 19 wird die Erarbeitung des Konzepts für ein Slot-Management 2019–2022 gestartet, das ist für den Stadtrat realistischer, als schon in diesem Jahr anzufangen. Zuerst muss man schauen, wie umzugehen ist. Für ein Slot-Management braucht es ja auch genügend Parkplätze, wobei es primär um die Anhalteplätze und sekundär um die notwendigen Parkplätze für die Zwischenparkierung geht.

**Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung von Korintha Bärtsch:**

**Die Erarbeitung eines Slot-Managements wird als kurzfristige Massnahme angegangen.**

*Seite 19 4.2.3 Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)*

**Urs Zimmermann** beantragt – wie bereits in der Baukommission – folgende Protokollbemerkung:

**Die Projektidee einer grösseren Parkierungsanlage zur mittel- oder langfristigen umfassenden Lösung der Luzerner Verkehrs- und Parkierungsprobleme soll wieder aufgenommen werden.**

In der Diskussion hat man gesehen, dass es Carparkplätze braucht. Es ist sehr schwierig, diese anzusiedeln, vor allem in den Aussenquartieren. Aus diesem Grund möchte die SVP-Fraktion den Fächer wieder öffnen und dem Stadtrat die Möglichkeit geben, auch weitere Grossraumparkierungsanlagen zu prüfen. Der Sprechende wäre sehr dankbar, wenn die Protokollbemerkung im Sinn einer wirklich etwas carbefreieren Innenstadt unterstützt würde.

**Mario Stübi:** Genau zu diesem Thema sammelt die CVP zusammen mit der SVP im Moment Unterschriften, und es wäre ja schade, wenn das vergebens wäre. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ab.

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wurde in der Kommission gestellt und mit 4 : 3 : 2 Stimmen abgelehnt.

**Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung von Urs Zimmermann ab.**

**Mario Stübi:** Im Bericht heisst es, die drei Anhalteplätze am Schwanenplatz könnten gemäss heutigem Kenntnisstand längerfristig nur aufgehoben werden, wenn das Parking Musegg realisiert würde. Das ist falsch. Ob am Schwanenplatz Cars anhalten dürfen oder nicht, ist ein politischer Entscheid. Eine Aufhebung dieser Anhalteplätze steht für die SP/JUSO-Fraktion aber nicht zuoberst auf der Prioritätenliste. Was sie jedoch stört, ist der eingeschränkte Fokus des Stadtrates. Wenn man den Schwanenplatz und den Löwenplatz längerfristig carfrei machen will, muss man einen Schritt zurückgehen und den Fokus wieder öffnen. Man müsste sich überlegen, ob es andere Möglichkeiten gibt, die schneller umgesetzt werden können, günstiger und politisch weniger umstritten sind. Die SP/JUSO-Fraktion schlägt darum folgende Protokollbemerkung vor:

**Zur Umsetzung des „Massnahmenpakets langfristig (ab 2023)“ sind weitere Massnahmen abzuklären, und zwar unabhängig ihrer allenfalls bestehenden Trägerschaft und erst nach einer sorgfältigen Analyse der örtlichen Problemsituation.**

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Die Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion wurde in der Kommission gestellt und mit Stichentscheid der Sprechenden abgelehnt.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Für den Stadtrat ist es eine Selbstverständlichkeit, dass man im Fall eines Konzepts – wie z. B. auch bei der Mobilitätsstrategie – mit kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen immer den Fokus offenbehält. Aufgrund der Diskussion gab es jetzt auch neue Anregungen, Klärungen oder Verstärkungen. Für den Sprechenden ist völlig klar, dass der Fokus auch in Zukunft geöffnet wird, und dass alle Möglichkeiten in Erwägung gezogen werden. So einfach ist es nicht, eine gute Lösung zu finden.

**Marcel Lingg:** Der SVP-Fraktion hat diese Protokollbemerkung Kopfzerbrechen bereitet. In einem gewissen Sinn verlangt sie etwas Ähnliches, wie die SVP-Fraktion vorhin beantragte, dass nämlich der Fächer wieder aufgemacht wird. Die Formulierung des zweiten Teils der vorliegenden Protokollbemerkung ist für die SVP-Fraktion aber auch nach längerem Überlegen nicht nachvollziehbar: Wie will man zu Lösungen gelangen, wenn man die entsprechende Trägerschaft nicht einbezieht? Das geht nicht auf. Wenn man weiterdenken will, braucht es eine Trägerschaft, die mithilft, Lösungen zu finden. Wird das von Anfang an ausgeschlossen, macht es keinen Sinn. Vor allem wegen der nicht ganz korrekten Formulierung ist die SVP-Fraktion zur Einsicht gelangt, dass sie dieser Protokollbemerkung nicht zustimmen kann.

**Mario Stübi:** Es geht nicht darum, dass Trägerschaften nicht einbezogen werden dürfen, sondern darum, dass, wenn man eine Idee hat, nicht bereits eine Trägerschaft (in Form einer AG oder einer anderen Gesellschaft) bestehen muss. Wenn Ideen da sind, sollen sie einfach weiterverfolgt werden können.

**Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung von Mario Stübi:**

**Zur Umsetzung des „Massnahmenpakets langfristig (ab 2023)“ sind weitere Massnahmen abzuklären, und zwar unabhängig ihrer allenfalls bestehenden Trägerschaft und erst nach einer sorgfältigen Analyse der örtlichen Problemsituation.**

**Mario Stübi:** Wie die GLP-Fraktion es im Eintreten bereits antönte, hat die SP/JUSO-Fraktion vielleicht einen der Gründe gefunden, warum für den Stadtrat nur das Parking Musegg als langfristige Lösung infrage kommt, und zwar in der AKP-Studie selbst. Wenn man die Zusammenstellung der Begleitgruppe ein bisschen genauer anschaut, fällt auf, dass von den neun Personen im Gremium vier entweder ein Interesse an einem Parking Musegg haben oder sogar direkt am Bauprojekt beteiligt sind. Da liegt es natürlich halbwegs auf der Hand, dass ein Parking im Musegghügel als die ultimative Lösung herauskommt. Das ist unschön, darum möchte die SP/JUSO-Fraktion folgende Protokollbemerkung beliebt machen:

**Begleitgremien aus Interessengruppen sind projektneutral zu besetzen.**

Das soll Projektbeteiligte nicht etwa ausschliessen, aber einen solchen Überhang wie bei der AKP-Studie möchte die SP/JUSO-Fraktion künftig nicht mehr.

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Diese Protokollbemerkung wurde bereits in der Baukommission gestellt und mit 5 : 4 : 0 Stimmen abgelehnt.

**Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung von Mario Stübi:**

**Begleitgremien aus Interessengruppen sind projektneutral zu besetzen.**

*Seite 19 f. 4.3 Carparkplatz Inseli*

**Urs Zimmermann** hat es bereits im Eintreten angetönt: Für die SVP-Fraktion ist es sehr wichtig, dass Caranhalteplätze auf dem Inseli aufrechterhalten werden können, sowohl für Reisen ab Luzern als auch – und das ist elementar wichtig – für Fahrten zum KKL. Der Sprechende beantragt folgende Protokollbemerkung:

**Die Umgestaltung des Gebiets Inseli/Inseliquai ist so vorzunehmen, dass weiterhin rund sechs Anhalteplätze in direkter Umgebung des Bahnhofs für Reisende ab Luzern zur Verfügung stehen.**

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Diese Protokollbemerkung wurde in der Baukommission gestellt und mit 6 : 2 : 1 Stimmen abgelehnt.

**Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung von Urs Zimmermann ab.**

**Urs Zimmermann:** Die von der SVP-Fraktion beantragte Rückweisung ist leider nicht durchgekommen. Die Fraktion hat sich vorbehalten, noch die Protokollbemerkungen abzuwarten, welche aber leider ebenfalls nicht in ihrem Sinn ausgefallen sind. Aus diesem Grund wird die SVP-Fraktion die ablehnende Kenntnisnahme unterstützen.

**In der Gegenüberstellung der ablehnenden mit der blossen Kenntnisnahme obsiegt die blosser Kenntnisnahme.**

**Es folgt die Gegenüberstellung der blossen mit der zustimmenden Kenntnisnahme. Der Grosse Stadtrat nimmt (blosse) Kenntnis vom Bericht Carparkierung Stadt Luzern.**

Der Beschluss lautet:

**Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht 2 vom 8. Februar 2017 betreffend

**Carparkierung Stadt Luzern,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

**beschliesst:**

Vom Bericht Carparkierung Stadt Luzern wird Kenntnis genommen.

**3.1 Postulat 6, Laurin Murer und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 15. September 2016:  
Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg**

**Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen und beantragt, dieses abzuschreiben.**

**Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 6 mit 24 : 21 : 0 Stimmen und schreibt es entgegen dem Antrag des Stadtrates nicht ab.**

**3.2 Postulat 7, Mario Stübi, Luzia Vetterli und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 19. September 2016:  
Alternative Standorte für Carparkierung**

**Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen und beantragt, dieses abzuschreiben.**

**Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 7 und schreibt es gleichzeitig ab.**

**4. Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017:  
Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen  
Planungskredit**

EINTRETEN

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Die Baukommission beriet am 9. März 2017 auch den Bericht und Antrag 3/2017: „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“. Mit diesem Bericht und Antrag will der Stadtrat das ganze linke Seeufer vom Europaplatz bis zum Richard Wagner Museum einer Gesamtschau unterziehen. Zu diesem Zweck soll eine Testplanung durchgeführt und ein Entwicklungskonzept erarbeitet werden. Die Testplanung und das Entwicklungskonzept sind dann auch die Grundlage für die Umgestaltung des Inselis, bei Annahme der Inseli-Initiative. Zu grossen Diskussionen in der Baukommission führten die unterschiedlichen Einschätzungen des Aufwertungsbedarfs und der tatsächlichen Entwicklungsmöglichkeiten des linken Seeufers, die Kosten sowie die Breite der Prüfung. Einig war sich die Kommission darin, dass auf die Evaluation eines Seebads am linken Ufer zu verzichten sei. Die Kommission stimmte dem B+A mit 5 : 3: 1 Stimmen schliesslich zu.

**Korintha Bärtsch:** Die G/JG-Fraktion hat die Motion der FDP-Fraktion vor rund sieben Jahren unterstützt. Damals war die Ausgangslage aber auch noch eine ganz andere. Das Inseli war ein schwieriger Ort, das Radisson und die Citybay waren nur auf den Plänen vorhanden oder befanden sich noch im Bau. Jetzt ist die Ausgangslage eine ganz andere. Die grosse Mehrheit der G/JG-Fraktion erkennt keine Defizite am linken Seeufer, die eine Testplanung – wie sie beantragt wird – erfordern würden. Im Gegenteil: Das Tribtschenquartier funktioniert sehr gut. Das Quartier ist heterogen, hat eine interessante Vergangenheit, war *der* Industrieplatz der Stadt Luzern und beeinflusste viele Nutzungen im Zusammenhang mit Infrastrukturen, z. B. Werft oder Anlieferung von Rohstoffen in den Kiesverlad. Genau das macht es so spannend und gibt ihm einen urbanen Charakter. Das Inseli und die Ufschöttli funktionieren super, sie sind wundervolle, wunderbare öffentliche Räume für die Stadtluzerner Bevölkerung. Die Mehrheit der G/JG-Fraktion sieht darum keinen Bedarf, dass man am Seeufer irgendwo ansetzen müsste. Und wenn, dann wäre die Weiterführung des öffentlichen Seezugangs auf der Höhe Schönbühl wichtig, aber das wurde wahrscheinlich der Einfachheit halber – oder wie auch immer – aus dem Bearbeitungsperimeter herausgenommen. Auch am Alpenquai ist es für die Fraktion stimmig, so wie es ist. Es ist ein Naturschutzgebiet mit Brutinseln, und wenn

man dort mehr öffentliche Nutzung machen möchte, käme es zu einem starken Konflikt. Das will die Fraktion nicht. Der Tribschen-Segelboothafen wurde gerade erst neu gemacht, und das Open-Air-Kino ist auch an einem tollen Ort, wo es gut funktioniert – es ist super, an einem schönen, lauen Sommerabend dort ins Kino zu gehen. Es gibt auch keine Anwohner, die sich gestört fühlen. Wie heute bereits mehrmals gehört, kann es in der Nacht Probleme geben, wenn die Leute schlafen wollen, und es in den Quartieren irgendwelche Veranstaltungskanäle gibt (z. B. Zelt, Open-Air-Kino usw.). Die G/JG-Fraktion will auch nicht, dass Überlegungen angestellt werden, um Sportinfrastrukturen zusammenzufassen. Den Kickers-Platz zu überbauen, ist ein Hirngespinnst aus der Bieder'schen Ära, das aber offenbar immer noch umgeht. Die G/JG-Fraktion will keine Freiräume abbauen und sie will auch das Treibhaus und den Theaterpavillon nicht durch Wohnnutzungen rundherum gefährden. Die Fraktion ist dagegen, und hierfür muss keine Testplanung ausgelöst werden, die rund 800'000 Franken kostet. Die Mehrheit der G/JG-Fraktion sieht also keinen Bedarf für eine Testplanung über das gesamte Gebiet. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist im Ungleichgewicht, deshalb lehnt die Fraktion den Kredit ab. Das Inseli wird aus Sicht der G/JG-Fraktion im Rahmen der Inseli-Initiative angeschaut, und eine Umgestaltung des Parkplatzes beim Motorbootshafen ist auch unabhängig von einer Testplanung über das gesamte Gebiet möglich. Die G/JG-Fraktion wird auf den B+A eintreten und ihn grossmehrheitlich ablehnen.

**Sonja Döbeli Stirnemann:** Die Motion 435: „Linkes Seeufer: Von der Schmutzdecke zur Uferpromenade“ haben die Sprechende und Laura Grüter Bachmann vor fast neun Jahren geschrieben und damit ein Konzept für das linke Seeufer gefordert. Die Gegend war damals wenig frequentiert und wirkte ungepflegt. Das sollte nach Meinung der Motionärinnen geändert werden. Gleichzeitig hätten auch Defizite, wie z. B. fehlende Restaurationsbetriebe direkt am See oder ein grosser Spielplatz, mit umgesetzt werden können, um eine gute Durchmischung zu erreichen. Nach langen Jahren des Zuwartens will der Stadtrat jetzt die Entwicklung des Seeufers angehen. Das entspricht im Grundsatz der Forderung der Motion, doch die FDP-Fraktion tut sich nach ausführlichen Diskussionen und im Nachgang zur Baukommissions-sitzung schwer mit dem vorliegenden B+A. Wieso? Mit dem B+A 3/2017 bringt der Stadtrat ein Entwicklungskonzept, mit dem er die Grundlagen für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen legen will. Vorgesehen ist eine Gesamtschau der mittel- und langfristigen Entwicklungen des linken Seeufers inkl. Tribschen. Mit einer Testplanung sollen ein grosser Perimeter und verschiedene Planungsthemen (z. B. öffentlicher Raum, Bebauung, Nutzung, Verkehr, Biodiversität) bearbeitet, und eine Entwicklungsstrategie erarbeitet werden. Das Ganze ist ergebnisoffen und zum Preis von 775'000 Franken zu haben. Erst auf dieser Basis würden Umsetzungsprojekte angegangen werden, mit zusätzlichen Planungsschritten – die Sprechende weiss nicht, in welchem Jahrhundert man dann angekommen sein wird. Die Richtung des Stadtrates stimmt für die FDP-Fraktion, das Vorgehen geht ihr jedoch auch zu weit – ähnlich wie von Korintha Bärtsch vorhin ausgeführt. Die FDP-Fraktion will eine Verschönerung, aber nicht in diesem Detaillierungsgrad, mit so viel Planung. Betrachtet man z. B. die Uferzone vom Inseli bis zum Tribschenhorn, so sind die Werft, HSA, Ufschöttli, Ruderclub, Kanti Alpenquai, Segelhafen weitgehend gesetzt. Entwickelt und tatsächlich verändert werden kann höchstens der technische Sporn mit Kiesverlad, Seepolizei und Hafeninfrastuktur – vor allem der Kiesplatz und evt. auch der Motorbootshafen, wobei diese Verschiebung ein aussichtsloses Unterfangen sein dürfte. Hierfür eine Testplanung im geplanten Umfang durchzuführen,

ist aus Sicht der FDP-Fraktion übertrieben. Auch für die Klärung von Standorten für öffentliche WCs oder für die Prüfung von Massnahmen zur Steigerung der öffentlichen Sicherheit ist es für die FDP-Fraktion fraglich, ob es tatsächlich ein so grosses Verfahren braucht.

Das Tribschenquartier hat sich in den letzten Jahren mit dem Bau weiterer Etappen in der Tribschenstadt (Citybay, Emmi-Areal, Fridorex) stark verändert. Mit zwei Buvetten auf dem Inseli, dem Restaurant cha chà und dem Quai4 gibt es jetzt auch ein gewisses gastronomisches Angebot näher am See, wenn auch nicht direkt am Seeufer. Die FDP-Fraktion sieht da durchaus immer noch Potenzial und findet es deshalb auch schade, wenn die Inseli-Initiative die Idee eines Restaurants verunmöglichen würde. Mit Gewerbe, Wohnen, Tourismus, Ausbildungsstätten ist das linke Seeufer ein heterogeneres Gebiet als das rechte Seeufer, jedoch heute bedeutend besser frequentiert als bei der Einreichung der Motion vor neun Jahren. Trotzdem sieht die Fraktion natürlich Aufwertungsmassnahmen, die angegangen werden können, z. B.: Der Bahnhofpasserelle-Aufgang ist immer noch ein sehr schmutziges Provisorium. Die Gleise hinter der Ufschötti könnte man sicher wegnehmen, dadurch würde mehr Platz für Veloabstellplätze entstehen. Die FDP-Fraktion würde sich freuen, wenn der öffentliche Raum im Tribschenquartier mit etwas mehr Liebe und Zuneigung angegangen würde. Die Kiesplätze zwischen den Häusern sind wirklich Ödland, das von niemandem genutzt wird. Man könnte sich vielleicht von der Umgebung bei den Allmend-Türmen inspirieren lassen, wo mit Hügeln und Büschen etwas Schönes gemacht wurde. Das Thema Aufenthaltsqualität kam bei der Stadtverwaltung an, es gab jedenfalls Workshops mit den Anwohnerinnen und Anwohnern. Der Sprechenden ist zu Ohren gekommen, man habe wenig Geld für die Umsetzung und mache jetzt nur etwas in der Rösslimatt. Und genau das befürchtet die FDP-Fraktion mit diesem B+A: Viel Planung, viel Hoffnung und wenig Umsetzung. Es geht hier um die Aufwertung dieses Quartiers, und der gleiche Stadtrat will am schönsten Platz im ganzen Quartier eine Hundewiese machen. Und: Zur Entwicklung der Tribschenstadt wurde ein Wettbewerb durchgeführt, aber beim letzten Bauauftrag hat sich der Stadtrat nicht mehr an die Höhenvorgaben des Wettbewerbs gehalten.

Fazit: Der B+A bringt nicht das, was die FDP-Fraktion eigentlich gewollt hätte, nämlich eine Quartiersverschönerung, eine Aufwertung. Deshalb plädiert die FDP-Fraktion für weniger Studien und weniger Konzepte, sie will die Steuergelder lieber in pragmatische Aufwertungen des öffentlichen Raums stecken. Die FDP-Fraktion tritt auf den B+A ein, wird ihn jedoch ablehnen.

**Urs Zimmermann:** Die SVP-Fraktion hat bereits 2009 die Motion 435 abgelehnt. Sie betrachtet es auch jetzt nicht als wichtig und dringlich, ein Entwicklungskonzept für das linke Seeufer zu erarbeiten. Die Motion spricht von einer Schmutzdecke. Es ist nicht ganz klar, wo denn vom Inseli bis zum Bootshafen Tribschenhorn diese Schmutzdecke sein soll. Im Bearbeitungsperimeter ist das Inseli sowie der Kiesplatz beim Motorbootshafen der einzige Ort, wo eine Entwicklung stattfinden könnte. Nach der kommenden Abstimmung wird sich zeigen, ob eine Aufwertung des Inselis umgesetzt wird. Dort wird eventuell eine Entwicklung unabhängig von diesem B+A stattfinden. Stellt man sich das linke Seeufer bildlich vor, ist es von verschiedenen Nutzungen geprägt. Parkanlagen wie das Inseli und die Ufschötti, Gewerbebetriebe wie die SEKAG, die beiden Bootswerften, eine Brutinsel, die Kantonsschule und der Segelbootshafen. Man kann von einer guten Durchmischung reden, welche auch nicht grossartig

verändert werden kann. Die SVP-Fraktion sieht also nicht, weshalb das linke Seeufer im Moment einem Entwicklungskonzept unterstellt werden sollte. Auch ist nicht ganz klar, was das effektive Ziel des Entwicklungskonzepts sein soll, vor allem zum jetzigen Zeitpunkt. Die SVP-Fraktion findet es überhaupt nicht tragbar, einen Betrag von 775'000 Franken für ein Konzept zu bewilligen, das zum jetzigen Zeitpunkt absolut nicht nötig und schon gar nicht prioritär ist.

Die SVP-Fraktion wird auf den B+A eintreten, dem Kredit aber nicht zustimmen.

**Nico van der Heiden:** Die SP/JUSO-Fraktion will auf den B+A eintreten und wird ihm auch mit sehr grosser Mehrheit zustimmen. Es ist für sie – im Gegensatz zu den Vorrednerinnen und Vorrednern – unbestritten, dass das Gebiet eine gesamtheitliche Betrachtung verdient hat, und genau dazu dient ja die angedachte Testplanung. Der B+A steht in einem sehr engen Zusammenhang mit dem nachfolgenden B+A zur Inseli-Initiative. Es macht Sinn, den überlegten und auf die Aufhebung der Carparkplätze am Inseli abgestimmten Zeitplan dieses Entwicklungskonzepts so anzugehen. Das gefällt der SP/JUSO-Fraktion. Vielleicht gibt es am Schluss aus dem Impuls der JUSO Stadt Luzern für ein lebendiges Inseli gerade noch einen Impuls für die gesamthafte Weiterentwicklung des linken Ufers. Der Sprechende sagt bewusst Weiterentwicklung und nicht Aufwertung, denn die von Korintha Bärtsch genannten Bedenken gibt es in der SP/JUSO-Fraktion selbstverständlich auch.

Was der Fraktion in diesem B+A gefehlt hat, ist die grobe Vision des Stadtrates, wohin er mit diesem Gebiet möchte. Es ist klar, dass die Testplanung genau dazu dienen soll, aber eine ganz grundsätzliche Haltung hätte der Fraktion gut gefallen. Man merkt jetzt, dass es im Rat offenbar noch niemandem so ganz klar ist, und die Haltungen gehen auch sehr auseinander. Vielleicht hätte es geholfen, wenn der Stadtrat sich ein bisschen exponiert und einmal gewisse Pflöcke eingeschlagen hätte. Für die SP/JUSO-Fraktion ist beispielsweise klar, dass es kein zusätzliches (zahlpflichtiges) Freibad braucht, denn ein solches hat es etwas weiter hinten und auf der anderen Seite schon – diese Planung kann man sich also sparen. Eine zusätzliche Parkierungsanlage sieht die Fraktion in diesem Gebiet ebenfalls nicht. Wenn das Parkhaus Musegg bachab geht, muss man nicht eine andere Beschäftigung suchen und das Parkhaus Tribtschen machen. Genau solche Sachen hätte der Stadtrat durchaus bereits vor der Testplanung definieren dürfen.

Der Sprechende glaubt auch: So defizitär wie das Gebiet damals in der FDP-Motion beschrieben wurde, ist es heute nicht mehr – und war es aus der persönlichen Erfahrung des Sprechenden, der sich dort in den 90er-Jahren schulisch aufgehalten hat, eigentlich auch nie gewesen. Das linke Ufer hat, so wie es heute ist, seinen Charme und seine Qualitäten. Keinesfalls möchte die SP/JUSO-Fraktion, dass die heutige Mischung von Industrie, Wohnen, Büros und viel Freizeitnutzung durch eine rigorose Änderung im Sinn einer Luxus-Aufwertung verdrängt würde. Aber für die SP/JUSO-Fraktion sind in diesem Gebiet insbesondere Defizite im Bereich der Fussgänger- und Veloerschliessung relativ offensichtlich. Dass das angeschaut wird, findet die Fraktion sehr gut und insgesamt kommt sie deshalb zur Beurteilung, dass die Dreiviertelmillion gut investiertes Geld ist für einen Gesamtüberblick in diesem Gebiet.

**Thomas Schärli:** Die CVP-Fraktion begrüsst die Absicht, die Entwicklung am linken Ufer vorwärtszubringen. Sie erachtet den Bearbeitungsperimeter und den Betrachtungsperimeter mit kleinen Korrekturen als richtig. Entgegen einigen Vorrednern findet die Fraktion durchaus,

dass das linke Seeufer ein grosses Potenzial zur Aufwertung hat. Man sieht an verschiedenen Stellen, dass es sehr zufällig aus alten und neuen Nutzungen zusammengewachsen ist, und dass heute die Führung der Wege und der Räume nicht mehr stimmt. Die CVP-Fraktion glaubt deshalb, dass es richtig ist, den Raum mit einer Testplanung wirklich zu verändern. Die Testplanung an sich scheint der Fraktion genau das richtige Instrument für dieses Vorhaben. Neue Ideen können so zu einer Aufwertung eines wichtigen Stadtraumes führen. Die CVP-Fraktion ist auch bereit, die nötigen Mittel für eine solche langfristige Investition in die Zukunft der Stadt Luzern zu sprechen. Die CVP-Fraktion tritt auf den B+A ein und heisst den Planungskredit gut.

**Judith Wyrsch:** Das linke Seeufer beschäftigt die Luzerner Politik schon lange. Schon 1895 fand ein Wettbewerb statt, damals ging es auch noch um das Tribschenmoos. Das linke Seeufer wurde seither intensiv bebaut, aber nie gesamtplanerisch angegangen. Es ist, wie im B+A erkannt, durch verschiedene Nutzungen und Zonen geprägt. Die Zonen haben durchaus ihren Charme, das sieht die GLP-Fraktion auch so. Die GLP-Fraktion unterstützt aber die gesamtplanerische Sicht, die jetzt vorgesehen ist. Sie sieht vor allem Potenzial im öffentlichen Nutzungsraum und auch in den kommerziellen und freizeithlichen Nutzungen – das ist nötig. Die GLP-Fraktion lehnt sich unterdessen auch nicht mehr gegen eine Option „Freibad“ auf, denn sie sieht, dass die heutigen Planungsabsichten eigentlich in eine gute Richtung gehen. Das aktuelle Vorgehen geht aus Sicht der GLP-Fraktion die unbefriedigenden Punkte des Stadtgebiets an, und die Fraktion begrüsst nun auch den umfassenden Blickwinkel. Auch dass der Betrachtungsperimeter bis zum Geissensteinring ausgedehnt werden soll, macht absolut Sinn. Somit tritt die GLP-Fraktion auf den B+A ein und stimmt dem Planungskredit zu.

**Baudirektorin Manuela Jost** dankt für die Eintretensvoten. Warum bringt der Stadtrat jetzt diesen B+A? Es wurde erwähnt, es sind zwei Gründe: 1. Der Stadtrat hat verschiedene politische Aufträge, insbesondere die Motion der FDP-Fraktion von 2008. Heute dürften alle der gleichen Meinung sein: Die Ausgangslage ist eine andere als damals, als das linke Seeufer als Schmutzdecke wahrgenommen wurde. 2. Auf die Notwendigkeit dieses B+A ist der Stadtrat in der Diskussion der Inseli-Initiative gekommen, als es um allfällige Umgestaltungen und verschiedene Möglichkeiten inkl. der jeweiligen Konsequenzen daraus ging. Die Vision ist nicht konkret abgebildet, das stimmt. Ein wichtiges Element für den Stadtrat ist aber, dass das linke Seeufer nach wie vor und auch in den nächsten 15–20 Jahren – in diesem Horizont soll das Entwicklungskonzept seine Gültigkeit haben – ein wichtiger Frei- und Aufenthaltsraum für die immer dichter werdenden Quartiere ist. In der Rösslimatt wird eine Entwicklung stattfinden, hinzu kommen verschiedene Verdichtungen an anderen Orten. Dem Stadtrat ist es wichtig, eine Vorstellung von der Durchgängigkeit zu haben, d. h. von den Wegen aus diesen dichteren Quartieren zum Seeufer. Das muss auch in Zukunft gewährleistet sein. Und ganz wichtig: Es wäre schön, wenn das linke Seeufer auch im Winter durch eine Gastronomie direkt am See belebt werden könnte. Der Stadtrat ist überzeugt, dass Potenziale da sind, und die Sprechende muss sich wehren: Es ist keine Defizitbetrachtung, sondern eine Potenzialbetrachtung. In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Möglichkeiten und bauliche Ideen an den Stadtrat herangetragen, die dort stattfinden könnten. Die Heterogenität ist ein Qualitätsmerkmal, und niemand will sie aufgeben. Der Stadtrat will

kein rechtes, homogenes Seeufer, welches natürlich auch seinen Charme hat. Das linke Seeufer soll sein Qualitätsmerkmal und seinen Charme behalten. Es gibt verschiedenste wichtige Veränderungen in den nächsten Jahren, deshalb braucht der Stadtrat etwas konkretere Vorstellungen darüber, was für Entwicklungen in den nächsten 15–20 Jahren in diesem Betrachtungsperimeter, der effektiv bis zum Geissensteinring gehen kann, denkbar sind. Es geht ja nicht um eine jetzige Betrachtung. Die Testplanung soll die sinnvollen Ideen im Entwicklungskonzept zusammentragen können. Es stimmt, es ist im Moment eine Planungsgeschichte, und man kann noch nicht konkret vorweisen, was es geben soll, aber die Erfahrung zeigt: Wenn man vorgängig Vorstellungen hat, ist man nachher, wenn einzelne Projekte oder Wünsche zur Umgestaltung und Umnutzung des Ufers an den Stadtrat herangetragen werden, viel schneller, weil man die eigenen Interessen und die verschiedenen Parameter bereits geklärt hat.

Die SEEKAG ist ein Industriezeuge, das stimmt und das ist auch spannend. Aber der Baurechtsvertrag dauert noch bis 2028, demnächst werden Gespräche stattfinden, um die verschiedenen Absichten abzuholen. Es ist nicht gesagt, dass die SEEKAG in den nächsten 20–50 Jahren dortbleibt.

Es gibt auch andere Wünsche, wie etwa die Verlagerung des Bootshafens oder die Erweiterung des Inselis bis zu diesem Perimeter. Das Problem ist: Ohne Gesamtschau und Vorstellung wird alles in Einzelsprüngen erfolgen. Dann wird man hier ein Projekt machen und dort eines, ohne im Voraus die übergeordneten Konsequenzen für die nächsten 15–20 Jahre zu kennen. D. h., man müsste bei jedem einzelnen Projekt wieder die ganze Arbeit machen und die konkreten Auswirkungen zusammen mit den laufenden Planungen eruieren. Für den Stadtrat wäre es ein pragmatischer Ansatz, die Planung jetzt zu machen, damit – beginnend mit der Umgestaltung des Inselis, wie auch immer diese sein wird – eine Vorstellung über mögliche Veränderungen vorliegt. Es werden auch andere Fragen an den Stadtrat herangetragen: Durchgängigkeit; Fuss- und Veloverbindungen vom Quartier Richtung See; die ÖV-Verbindungen; die ganze Strassenraumgestaltung, die in diesem Gebiet nicht optimal ist – das müsste geprüft werden. Auch gibt es immer wieder Anfragen für Veranstaltungen. Die Frage, welche Veranstaltungen das Seeufer überhaupt trägt, muss jedes Mal wieder einzeln geklärt werden. Es wäre der Moment, das einmal zu definieren. Die Frage der Platzierung eines grösseren Spielplatzes für das Quartier wurde ebenfalls an den Stadtrat herangetragen und bisher noch nicht geprüft. Weiter ist auch der Zugang zum Wasser – in welcher Art auch immer – ständiges Thema. Ein Freibad steht aber, wie gehört, nicht mehr zur Debatte. Ferner stellen sich auch Fragen bezüglich Infrastrukturanlagen, wie z. B. WCs. Alle diese Fragen müssten in Zukunft immer wieder einzeln beurteilt werden, mit den entsprechenden Konsequenzen und unter Berücksichtigung der Entwicklungsvorstellungen, die in diesem Quartier in den nächsten 15–20 Jahren herrschen. Daher wäre es für den Stadtrat sehr wichtig, wenn er die Vorstellungen konkret innerhalb eines Entwicklungskonzepts skizzieren dürfte. Er bittet deshalb um Zustimmung zum Bericht und um Bewilligung des Kredits, sodass er relativ rasch anfangen könnte.

**Joseph Schärli:** Baudirektorin Manuela Jost hat gerade die bestehenden Wünsche und Anliegen erwähnt. Der Sprechende fragt sich einfach, wie dringlich das ist. Er erinnert an die Sparprogramme, an die Worte, die damals fielen. Und jetzt geht es um einen Kredit von 775'000 Franken. Nach der Meinung des Sprechenden ist das nicht dringend, und man sagt

trotzdem, man wolle es machen. Es gibt doch bei Gott noch andere, dringendere Sachen. Allein für Planungen soll ein solcher Betrag ausgegeben werden. Der Sprechende bittet darum, das abzulehnen. Als Steuerzahler fragt er sich, wie in dieser Stadt mit dem Geld umgegangen wird. Als Gemeindeammann hätte der Sprechende nie so mit dem Geld umgehen können.

**Jules Gut:** Vorhin in der Diskussion über das Parkkonzept sagten alle, wie stolz sie auf die Stadt Luzern seien, und wie wichtig der Tourismus für die Stadt sei. Und jetzt wird etwas mit offenem Visier geplant, man spricht von einer Vision für Entwicklungen, für eine weltoffene Planung, für etwas Grösseres – und alle finden, das brauche es nicht, die Stadt Luzern habe kein Geld und sei arm. Der Sprechende findet es völlig absurd zu sagen, einen Kredit von 750'000 Franken – was für eine Stadt wie Luzern eigentlich nichts ist – brauche es nicht, man habe ja alles. Gerade für die Tourismusstadt Luzern ist das fast schon eine Bankrotterklärung.

**Stadtpräsident Beat Züsli** möchte sich weniger inhaltlich äussern, sondern vielmehr das Thema Dringlichkeit bzw. die Geschichte aufnehmen: Der Sprechende war selber im Parlament, als das Thema mehrfach und immer wieder diskutiert wurde. Spätestens seit dem Bau des KKL ist die Frage der Weiterentwicklung, der Aufwertung des linken Seeufers ein Thema. Dannzumal stand vor dem heutigen KKL noch das Ruderclub-Gebäude, und es wurden intensive Diskussionen geführt, bevor das schöne Holzgebäude schliesslich abgebrochen wurde. Solange aber noch nicht klar war, was mit dem Gebäude passieren würde, konnte die Planung nicht weitergeführt werden. Später kam das Inseli als wichtiges Thema, und auch da sagte man: Solange man nicht weiss, was damit passiert, möchte man keine Planung machen. Der Sprechende glaubt, jetzt wäre endlich der Zeitpunkt gekommen für eine umfassende Planung dieses Gebiets, das sich in den letzten Jahren sehr stark entwickelt hat. Es ist z. B. sehr viel neue Wohnnutzung, aber auch Arbeitsplätze entstanden. Das Gebiet hat jetzt einmal eine Gesamtbetrachtung verdient, um zu sehen, wie es verbessert werden kann. Die Aufenthaltsqualität ist in verschiedenen Bereichen wirklich nicht sehr gut. Auch die Zugänglichkeit des Seeufers ist nicht optimal. Daher ist der Sprechende etwas erstaunt, wenn das Gebiet jetzt sehr gelobt und als perfekt bezeichnet wird. Wenn man in der Geschichte zurückgeht, sieht man, dass an verschiedenen Orten Defizite festgestellt wurden, und dass Aufwertungspotenzial vorhanden ist. Das ist der eine Teil. Für den Sprechenden fast wichtiger ist die Tatsache, dass man ohne Gesamtplanung immer wieder Gefahr läuft, Chancen zu verpassen. Baudirektorin Manuela Jost hat es gesagt; es gibt auf dem Areal – insbesondere im gewerblichen Teil – verschiedene Baurechte, die irgendwann auslaufen werden, aber natürlich nicht alle schön miteinander, wie man es gern hätte. Wenn ein Baurecht ausläuft, muss man sehr frühzeitig wissen, was man dort allenfalls machen kann und wie man darauf hinwirken soll. Es geht also darum, Chancen nicht zu verpassen, und dafür braucht es unbedingt eine Gesamtplanung. Es ist zwar relativ viel Geld, aber wenn man es sorgfältig machen und alle vorhandenen Ideen aufnehmen will, braucht es eine gute Planung. Der Sprechende bittet – auch mit dem geschichtlichen Rückblick im Hinterkopf – dem Kredit zuzustimmen.

**Korintha Bärtsch:** Es ist interessant: Die eine Stadträtin sagt, es gebe keine Defizite, und der andere Stadtrat sagt, es gebe Defizite, die man beheben müsse – das ist vielleicht auf seine parlamentarische Karriere zurückzuführen. Die G/JG-Fraktion will das linke Seeufer nicht so herausputzen, wie das rechte Seeufer es ist. Für die Leute, die in diesem Gebiet wohnen, ist es

doch genial, dass sie in fünf Minuten Fussdistanz am See sind. Die Sprechende fände es auch toll, wenn sie jeweils am Morgen und am Abend kurz schwimmen gehen könnte – hierfür braucht es auf dieser Seite nicht einmal eine Seebadi. Es geht wirklich darum, dass das linke Seeufer so, wie es im Moment ist, tiptopp funktioniert. Um das Inseli aufzuwerten – es folgt gleich eine Initiative, die das behandelt – kann das Inseli angeschaut werden. Es braucht keine Betrachtung bis zum Tribschenhorn, um zu wissen, was man auf dem Inseli machen könnte. Es gibt vielleicht zwei isolierte Orte, die man anschauen und neu gestalten könnte. Die G/JG-Fraktion will eben gerade nicht im Zug irgendwelcher Aufwertungsgeschichten bestehende Nutzungen verdrängen.

Die Fraktion findet den Kiesverlad interessant und verspürt überhaupt keinen Druck, diesen nicht zu verlängern, im Gegenteil, das macht es spannend.

Apropos Aufenthaltsqualität im Strassenraum: Die Ausschreibung bezieht sich schon auf das ganze Gebiet, aber die Massnahmen beziehen sich auf das Seeufer, und dort sieht die G/JG-Fraktion erstens keinen Bedarf für etwas Neues und andererseits warnt sie davor, die Aufwertungsmassnahmen vorzunehmen und jetzt bestehende öffentliche Nutzung für die Stadtluzerner Bevölkerung zu bedrängen.

**Judith Wyrsh:** Wenn die GLP-Fraktion dem Planungskredit zustimmt, geht es nicht um ein „Herausputzen“. Es geht also nicht darum, aus dem linken und rechten Seeufer „Schokoladenseiten“ zu machen. Es geht um Zugänge, um Langsamverkehr, um Verkehrsführung und um ganz viele andere Sachen, u. a. ist auch das Seeufer darin enthalten. Aber es ist eine Testplanung, und man sollte jetzt einfach einmal planen lassen. Es geht auch um öffentliche Verbindungen, aber es geht nicht um irgendwelche Statements oder sonst etwas. Es geht um ein ganz grosses Quartier mit einem sehr grossen Potenzial. Okay, es ist nicht vergleichbar mit Barcelona, aber auch dort entstehen tolle Quartiere, die nachher unter Umständen auch für den Tourismus nutzbringend sein können.

**Nico van der Heiden** hat für dieses Geschäft extra seine linke Seite herausgeputzt. Der Sprechende liest den B+A aber auch anders als Korintha Bärtsch. Er sieht am linken Ufer noch keine Luxusmeile, aber gerade darum wäre es vielleicht wichtig gewesen, dass der Stadtrat gesagt hätte, das sei nicht die Perspektive, die er verfolgt, denn diese Angst kann man tatsächlich haben. Wenn die Testplanung enorm offen ist, kann man Angst haben, und vor allem ist alles noch möglich. Hätte der Stadtrat gesagt, das werde keine Luxusmeile mit Gault Millau Restaurants, Gated Communities (Wohnsiedlungen mit direktem Seeanstoss) und nur noch mit Bezahl-Badi, hätte das sicher geholfen. Es wäre vielleicht wirklich noch zu überlegen, ob die verkehrliche Analyse über den Bearbeitungsperimeter hinausgehen könnte, indem man sagen würde, verkehrliche Massnahmen für Fussgänger und Velos seien im gesamten Betrachtungsperimeter denkbar. Das findet der Sprechende spontan eine gute Idee.

**Baudirektorin Manuela Jost** und der Stadtpräsident sprechen schon vom Gleichen. Die Sprechende hat einfach gesagt, der Fokus liege nicht auf einer Defizitbetrachtung, sondern auf der Potenzialbetrachtung. Damit schliesst sie aber nicht aus, dass Aufwertungspotenzial besteht. In diesem Sinn ist es nicht ganz korrekt, deshalb sagte der Stadtpräsident, man könne auch von kleinen Defiziten reden. Es geht wirklich nicht um das Herausputzen, das will niemand. Der Stadtrat will einfach eine Vorstellung haben.

Betreffend die SEEKAG und den Hinweis, die Leute wollten nicht, dass das Baurecht nicht zusätzlich verlängert würde: Die Stadt Luzern bestimmt nicht allein, sie hat eine Baurechtsnehmerin als Partnerin. Die Stadt Luzern wird in Diskussionen steigen, die Absichten dieser Firma abholen und schauen, was das für die Zukunft heisst.

Wenn man die Verkehrsfragen, die Durchgängigkeit, die Verkehrswege anschaut, geht das sicher über den engen Bearbeitungsperimeter hinaus. Das müsste sicher in einem weiteren Betrachtungsperimeter genauer angeschaut werden, das ist klar.

Wenn das Stimmvolk zustimmt, kann das Inseli umgestaltet werden. Jetzt will eine hervorragende Idee, dass die Gestaltung bis zum Bootshafen weitergeht, also hat der Stadtrat den Auftrag, zu schauen, wohin der Bootshafen verlegt wird. Genau solche Fragen müssten jetzt in der Gesamtschau geklärt werden, sonst muss es jedes Mal einzelsprungweise gemacht werden, was nach Ansicht der Sprechenden sehr ineffizient wäre. Deshalb lohnt es sich auch. Es ist nicht wenig Geld, aber andere Projekte kosten auch sehr viel. Es würde sich lohnen, dort mal genauer hinzuschauen.

**Somit ist der Grosse Stadtrat auf den B+A 3/2017: „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ eingetreten.**

DETAIL

*Seite 9 1.3 Herausforderungen für die künftige Stadtentwicklung*

**Claudio Soldati** Herz ist nicht nur sozialdemokratisch rot, sondern auch rot-schwarz wie der FC Kickers. Es ist wichtig, festzuhalten, dass die Sportanlage des FC Kickers bestehen bleiben soll. Weitere Nutzungen z. B. durch die Kanti und andere Vereine sind völlig klar. Deshalb möchte der Sprechende folgende Protokollbemerkung einfügen:

**Die Sportanlage FC Kickers wird erhalten.**

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Diese Protokollbemerkung wurde in der Baukommission nicht gestellt.

**Thomas Schärli:** Wenn Protokollbemerkungen so schnell kommen, muss man auch schnell reagieren. Es ist schwierig, wenn jetzt jeder das Grundstückli, an dem verständlicherweise sein Herz hängt, aus dem Gebiet herausnehmen will. Ein Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter hat einfach eine gewisse Grösse. Einzelne Sachen herauszunehmen und zu konservieren, wäre ein völlig falscher Weg, wenn man ein Entwicklungskonzept angeht.

**Claudio Soldati:** Es geht nicht nur um den FC Kickers, sondern genauso auch um den FC OG. In diesem Perimeter hat es zwei Sportanlagen, der FC OG hat zwei Fussballplätze. Wenn man sich vorstellt, wie viele Mannschaften bei diesen beiden Clubs spielen, ist es nicht möglich, dass die beiden Clubs auf dem Wartegg-Platz (OG) spielen können. Daher ein Votum für den Sport, und dass er in diesen Quartieren weiterhin erhalten bleiben kann.

**Jules Gut:** Das ist eine Protokollbemerkung fürs Schaufenster. Es ist völlig absurd anzunehmen, die beiden Sportplätze würden aufgehoben. Der Sprechende ist dankbar für den CVP-Antrag, das offenzulassen, Visionen zu haben und über alles planen zu dürfen. Selbstverständlich werden die Fussballplätze nie im Leben aufgehoben.

**Sonja Döbeli Stirnemann** wollte das Gleiche sagen wie Jules Gut: Es ist sicher unbestritten, dass die Fussballplätze dortbleiben, schliesslich wurde das Kickers-Stadion erst vor Kurzem für viel Geld restauriert. Auch aus liberaler Sicht wäre es total sinnlos, das jetzt wieder abzureissen und etwas Neues zu machen. Es ist klar, das Quartier braucht Sportplätze, das macht ja auch die Faszination und die Durchmischung des Quartiers aus. Die Sprechende hofft stark, dass der Stadtrat nie an dieser Durchmischung rütteln wird, denn das ist genau das, was das Spezielle des linken Seeufers ausmacht.

**Noëlle Bucher:** Wenn es so unbestritten ist, dass es die Fussballplätze braucht, und dass man sie dort lassen soll, kann man der Protokollbemerkung auch zustimmen. Die Sprechende ist nun so spontan, wie andere es nicht sein können, und stimmt der Protokollbemerkung im Sinn der Sport- und Integrationsförderung zu.

**Korintha Bärtsch** ist überrascht über die heftige Reaktion von Jules Gut. Die Sprechende wäre froh, wenn die grünliberale Stadträtin hierzu auch noch Stellung nehmen könnte. So, wie die Sprechende es verstanden hat, ist es ein zentraler Bestandteil dieser Testplanung, dass man sich überlegt, inwiefern ein Fussballplatz geschlossen werden kann, wenn Synergien zwischen dem FC Kickers und der Kantonsschule Alpenquai genutzt werden.

**Baudirektorin Manuela Jost** ist zwar nicht Sportdirektorin. Die Idee ist, dass alles angeschaut werden darf, aber es ist sicher nicht die Meinung, übermorgen oder überübermorgen die Fussballplätze aufzuheben, im Gegenteil: Wenn man zum Schluss käme, dass man den Ort anders brauchen könnte, würde selbstverständlich eine Alternative geprüft. Die Fussballclubs liegen dem Stadtrat sehr am Herzen, übrigens auch jene in Littau.

**Sandra Felder-Estermann** steht dem Sport sehr nahe und ist als freiwilliges Mitglied immer wieder im OG vor Ort am Helfen, zudem ist sie auch im OK, und gerade gestern waren sie an einem Cupspiel. Es liegt der Sprechenden sehr am Herzen, und sie hat überhaupt nicht herausgelesen, dass die Plätze geschlossen werden sollen – was für ein Blödsinn wäre das, wo die Plätze doch sehr stark belegt sind? Das wäre absolut nicht im Sinn und Geist der meisten Ratsmitglieder, daher ist das wirklich ein Schaufenster-Thema, das im Moment nicht zur Diskussion steht.

Auch **Reto Kessler** ist ein Rot-Schwarzer, er hat auch mal beim FC Kickers gespielt. Wenn man in der Geschichte zurückschaut, sieht man, dass der Kickers-Platz zwischen 1907 und 1950/1960 im Alpenquai war, und weil man offen war, wurde er irgendwann dorthin verlegt, wo er heute ist. Der Sprechende ist einverstanden, wenn man in Anbetracht des vielen Geldes, das in die Sanierungen investiert wurde, nichts „übersäuern“ und schnell, schnell etwas auflösen will. Aber in einer Gesamtansicht und Gesamtplanung soll man die Möglichkeit haben, die Schranken aufzutun, den Blickwinkel zu öffnen und zu schauen, was möglich ist. Es

hat dort ein Hockeystadion, zwei Fussballplätze, eine Badi usw. – vielleicht ergibt sich ja eine ganz gute Idee. Man soll einfach mal den Blickwinkel öffnen und dann entscheiden, was man daraus macht.

**Marcel Lingg:** Aus einem unerwarteten Thema ist eine riesige Diskussion geworden, deshalb sagt die SVP-Fraktion auch noch etwas. Wieso lehnt sie den B+A letztendlich ab? Genau deshalb, weil diese Diskussion völlig überflüssigerweise geführt wird. Die Fraktion sagt Nein zur Testplanung, weil sie der Meinung ist, dass es so, wie es jetzt ist, in den nächsten 5, 10, 20 Jahren bleiben muss. Es besteht kein Handlungsbedarf. Und wenn man in 20 Jahren mal über den Fussballclub diskutieren will, kann das eine neue Generation machen. Aber im Moment lehnt die SVP-Fraktion die Testplanung ab, weil sie die Diskussion gar nicht will. Somit ist die Protokollbemerkung zwar überflüssig, aber natürlich im Sinn der SVP-Fraktion gestellt. Wenn die Kolleginnen und Kollegen der SP/JUSO-Fraktion wirklich wollen, dass der Fussballplatz des FC Kickers erhalten bleibt, müssen sie nicht auf die Protokollbemerkung setzen, sondern die Testplanung ablehnen.

**Korintha Bärtsch** ist selten so einig mit Marcel Lingg. Nun hat die Sprechende doch noch gefunden, was sie vorhin eigentlich andeuten wollte. Es heisst hier: „Eine langfristige Doppelnutzung von Sportanlagen (z. B. FC Kickers/Kantonsschule) ist zu prüfen, um Platz für die zentrale Siedlungsentwicklung zu schaffen.“ Als die Tribünen des FC Kickers saniert wurden, ging es genau um diese Frage. Es wurde gesagt, die Investitionen seien gerade noch vertretbar; was man mache, gehe noch und werde amortisiert, bis man wieder darüber diskutieren könne, was man auf dem FC Kickers-Sportplatz machen will. Die G/JG-Fraktion ist nach wie vor der Meinung, dass der Fussballplatz dortbleiben muss. Es wäre ja widersinnig, wenn man Freiraum überbauen und nachher wieder in einem Freiraumkonzept schauen würde, wo man Freiraum hat. Es ist ein bisschen ein „Schwanzbeisser“. Die Fraktion wird die Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion unterstützen.

**Stadtpräsident Beat Züsli:** Am Anfang einer Planung sollte man keine Denkverbote machen, das ist wichtig. Der Sprechende kann versichern, dass das, was jetzt z. T. unterschwellig an klingt, nicht stimmt. Es wird befürchtet, der Stadtrat wolle ganze Gebiete in diesem Perimeter genauer bearbeiten oder irgendwie privatisieren, also nicht mehr öffentlich zugänglich machen. Das Gegenteil ist der Fall. Der Sprechende geht von einem gemeinsamen Interesse aus, den ganzen Uferbereich der Öffentlichkeit gut, in einer hohen gestalterischen Qualität zugänglich zu machen. Da geht es am Schluss natürlich auch um Freiräume oder um die öffentlich nutzbaren Plätze wie eben Sportplätze. Es ist keine versteckte Agenda dahinter, mit der auf eine Verschiebung des Gewichts gezielt würde. Selbst wenn in der Planung so etwas herauskäme, wäre klar, wer darüber entscheiden würde: Das Parlament. Der Stadtrat könnte nie selber entscheiden. Der Sprechende würde es einfach schade finden, wenn jetzt praktisch Parzelle für Parzelle dieses Gebiets durchgegangen würde, und wenn bereits gesagt würde, was alles nicht geht. Der Sprechende bittet um Offenheit für diese Planung. Der Stadtrat ist offen. Der Nachteil ist, dass dadurch die Vorstellung noch nicht vorliegt, das wurde richtig gesagt. Aber die Offenheit, jetzt mal alle Ideen, die für dieses Gebiet da sind, aufzunehmen, bedingt natürlich auch, dass einmal alles zur Diskussion gestellt werden kann. Es besteht aber wirklich

keine Absicht, öffentliche Plätze privat zu machen oder den öffentlichen Raum in diesem Perimeter einzuschränken.

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Dieser Antrag wurde in der Baukommission nicht gestellt.

**Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung von Claudio Soldati mit 21 : 18 Stimmen ab.**

*Seite 9 f. 1.4 Zwei Perimeter für Entwicklung linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen*

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann** stellt namens der Baukommission folgende Protokollbemerkung, welche mit 7 : 0 : 2 Stimmen überwiesen wurde:

**Der Betrachtungsperimeter wird bis zum Geissensteinring ausgedehnt.**

**Aus dem Grossen Stadtrat wird kein Gegenantrag laut.  
Somit ist diese Protokollbemerkung der Baukommission überwiesen.**

*Seite 16 2.4.2 Bereich Seeufer (Bearbeitungsperimeter)*

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Wie angetönt, gibt es hierzu eine Protokollbemerkung, welche in der Baukommission mit 9 : 0 : 0 Stimmen überwiesen wurde:

**Auf die Standortevaluation für ein allfälliges Freibad wird verzichtet.**

**Aus dem Grossen Stadtrat stellt niemand einen Gegenantrag.  
Somit ist diese Protokollbemerkung der Baukommission überwiesen.**

*Seite 17 2.4.4 Verkehrserschliessung (Bearbeitungsperimeter)*

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann** stellt namens der Baukommission folgende Protokollbemerkung, welche mit 5 : 4 : 0 Stimmen überwiesen wurde:

**Auf die Prüfung von Lage und Dimension von öffentlichen Parkieranlagen für die im Gebiet stattfindenden Nutzungen wird verzichtet.**

**Thomas Schärli:** Im B+A ist auf Seite 17 vorgesehen, im Themenbereich Verkehrserschliessung Lage und Dimension von öffentlichen Parkieranlagen für die im Gebiet stattfindenden Nutzungen (allenfalls unterirdisches Parking im Bereich Inseliquai) zu klären. Es geht also darum, im ganzen Bearbeitungsperimeter Parkieranlagen realisieren zu können, z. B. auch im Inseli. Das wurde abgelehnt. Der Stadtpräsident hat es vorhin schön gesagt: Es wäre schade, in einem solchen Prozess ein Denkverbot zu erteilen. Genau das wird hier gemacht; es wird ein Denkverbot bezüglich Parkierung erteilt. Aus einem aktuellen Grund muss man das sehr in Frage stellen, und zwar geht es um eine sehr wichtige Kulturinstitution in der Stadt Luzern, nämlich das KKL. Wenn der Tiefbahnhof dereinst allenfalls kommen würde, fiel das Parking unter dem Bahnhofplatz weg – das wissen alle. Für das KKL ist es geradezu existenzi-

ell, dass genügend Parkplätze realisiert werden können. Wenn das Parking unter dem Bahnhofplatz wegfällt, müsste eine Alternative möglich sein, und zumindest sollte man nachdenken können, ob das unterirdisch in diesem Perimeter möglich wäre. Darum gilt auch hier: Man darf kein Denkverbot machen. Der Sprechende empfiehlt, die Protokollbemerkung abzulehnen.

**Rieska Dommann** dankt Thomas Schärli – besser könnte er es nicht sagen. Die FDP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ebenfalls ab.

**Urs Zimmermann** hat sich vorhin ein paar Wörter notiert, als es hiess, man wolle keine Denkverbote, keine Einschränkungen, man wolle offen sein, planen lassen, sinnvolle Ideen prüfen... Mit einer solchen Protokollbemerkung werden die vorangegangenen Voten eigentlich obsolet. Man kann für oder gegen eine Parkieranlage sein, aber zumindest prüfen muss man sie, denn in einer Testplanung geht es genau darum: Prüfen, wie die zukünftige Nutzung sein könnte. Und vielleicht ist es aus irgendwelchen Gründen dann halt trotzdem nötig, dass dort eine Parkieranlage zustande kommt. Aber man kann das nicht bereits jetzt schon abklemmen. Der motorisierte Individualverkehr ist auch ein Bestandteil einer Entwicklung und Nutzung, ob man das nun gut findet oder nicht. Die SVP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung entschieden ab.

**Jules Gut:** Wenn die SVP-Fraktion dem B+A zustimmt, lehnt die GLP-Fraktion die Protokollbemerkung ab – man könnte jetzt einen solchen Deal machen. Aber die drei Vorredner haben es schön gesagt, und selbstverständlich wird die GLP-Fraktion die Protokollbemerkung ablehnen.

**Nico van der Heiden:** Das Entwicklungskonzept hat einen Zeithorizont von rund 10–15 Jahren. In diesem Zeitraum gibt es keinen Tiefbahnhof, und keines der genannten Parkhäuser wird abgebrochen. Mit den bescheidenen mathematischen Kenntnissen des Sprechenden bleibt, nachdem das Entwicklungskonzept bereits wieder überarbeitet werden musste, noch mehr als ein Jahrzehnt Zeit, um allfällige unterirdische Parkieranlagen zu prüfen – ob es diese dannzumal noch brauchen wird, ist eine andere Diskussion. Aber es stimmt überhaupt nicht, dass es ein Denkverbot gibt, vielmehr macht die Gegenseite auf der Zeitachse einen kleinen Fehler.

**Baudirektorin Manuela Jost:** Der Entscheid zum Durchgangsbahnhof fällt natürlich früher. Das Entwicklungskonzept soll 15–20 Jahre gelten, und darum ist es wichtig, dass im Rahmen des Entwicklungskonzepts zumindest die Prüfung gemacht werden kann.

**Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung der Baukommission mit 26 : 20 Stimmen ab.**

*Seite 19 f. 5 Antrag, Abstimmung*

**Baudirektorin Manuela Jost** möchte vor der Abstimmung den Grossen Stadtrat nochmal bitten, dem B+A zuzustimmen und den Kredit zu bewilligen. Die Sprechende nimmt das Votum

von Reto Kessler auf; er hat ihr vorhin aus dem Herzen gesprochen, als er im Zusammenhang mit dem FC Kickers sagte, in einer Gesamtplanung müsse man den Blick offen haben, die Schau weiten. Der Stadtrat ist überzeugt, dass es wichtig ist, das jetzt zu tun.

**Der Grosse Stadtrat bewilligt den Kredit mit 23 : 21 Stimmen.**

Der Beschluss lautet:

**Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 3 vom 8. Februar 2017 betreffend

**Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen  
Planungskredit,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 29 Abs. 1 lit. b und Art. 69 lit. a Ziff. 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

**beschliesst:**

Für die Erarbeitung eines „Entwicklungskonzeptes für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ wird ein Kredit von Fr. 775'000.– bewilligt.

Mittagspause

**Ratspräsidentin Katharina Hubacher** hat noch zwei Mitteilungen:

1. Am Nachmittag werden noch mehr Fotos gemacht, und zwar von Lisa Zanolla und Maria Pilotto für die Website der Gruppe Frauenluzern – Politik, das ist ein überparteiliches Engagement von Frauen, damit Frauen sich mehr in die Politik des Kantons Luzern einbringen.
2. Die Sprechende weist auf die Abmachung hin, dass neue Anträge und Protokollbemerkungen schriftlich dem Ratspräsidium vorzulegen sind. Die Sprechende war heute Morgen grosszügig, bittet aber, diese Regel in Zukunft wieder zu berücksichtigen.

## 5. Bericht und Antrag 4/2017 vom 8. Februar 2017: Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“

### EINTRETEN

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter:** Die Baukommission hat den Bericht und Antrag 4/2017: „Initiative lebendiges Inseli statt Blechlawine“ ebenfalls am 9. März 2017 beraten und dies zum zweiten Mal, einfach unter anderen Vorzeichen. Zu Beginn der Sitzung empfing die Kommission eine Vertretung der Initianten. Der Stadtrat will die Initiative zur Annahme empfehlen und einen Kredit für einen Projektwettbewerb sprechen, nachdem Klarheit über die Salle Modulaire herrscht. Die Kommission teilte diese Meinung grossmehrheitlich. Sie diskutierte bei diesem Geschäft vor allem den Bedarf an Caranhalteplätzen für KKL-Besucher, das Bekenntnis zur Mäas sowie die Zwischennutzung. Die Baukommission erachtet die Initiative für gültig und empfiehlt sie mit 8 : 1 : 0 Stimmen zur Annahme. Dem Kredit stimmt sie ebenfalls mit 8 : 1 : 0 Stimmen zu. Den B+A 13/2016 schreibt sie mit 9 : 0 : 0 Stimmen ab.

**Rieska Dommann:** Der Grosse Stadtrat hat am 29. September 2016 bereits einmal über die Initiative diskutiert. Damals allerdings noch unter anderen Vorzeichen. Das Thema Salle Modulaire wurde inzwischen leider erledigt, das Projekt ist begraben, sodass die Debatte heute unter neuen Vorzeichen geführt werden kann.

Die Initiative verlangt, dass der Carparkplatz Inseli-Quai aufgehoben, und die dort bestehenden Grünflächen erweitert werden. Dadurch soll die Innenstadt vom Carverkehr entlastet, und die Lebensqualität in Zentrumsnähe gefördert werden.

Das Inseli befindet sich schon heute in der Grünzone mit der Zweckbestimmung „Parkanlagen, Spielplätze, nutzungsbezogene Infrastrukturbauten“. Die heutigen 26 Carparkplätze und die 6 Caranhalteplätze sind altrechtlich bewilligt und erstellt und haben deshalb eine Bestandesgarantie – heute Morgen hat der Grosse Stadtrat gehört, wie sich das rechtlich verhält. Damit die Initiative umgesetzt werden kann, müssen an anderer Stelle ungefähr im gleichen Ausmass neue Carparkplätze und Caranhalteplätze erstellt werden. Über die Problematik wurde heute Morgen ausführlich diskutiert, und man hat erfahren, wohin der Stadtrat mit den Carparkplätzen und Caranhalteplätzen wollte, nämlich mitten in ein Wohnquartier. Was die FDP-Fraktion von diesem Konzept hält, wurde bereits erläutert und diskutiert.

Die Fraktion hat schon bei der ersten Behandlung der Initiative letzten September konkrete Forderungen gestellt. Der FDP-Sprecher sagte damals, das Carparkierungsproblem müsse gelöst sein, und für die Mäas müsse es eine überzeugende Lösung geben. Beides erfüllt der vorliegende B+A nach der Einschätzung der FDP-Fraktion leider nicht. Die Fraktion sieht keine überzeugenden Lösungen für das Carparkierungsproblem bzw. der Lösungsvorschlag des Stadtrates wurde heute Morgen beerdigt.

So weit, so schlecht. Die heute bereits ausgiebig geführte Diskussion zum Carparkierungskonzept muss nicht nochmal aufgenommen werden. Die FDP-Fraktion hat dazu eine glasklare Haltung: Sie lehnt es ab, die Carparkplätze zur Verschönerung der Innenstadt vom Inseli direkt vor die Schlafzimmer der Leute zu verschieben. Weil es im Moment offensichtlich keine andere Lösung gibt – es steht keine machbare Variante zur Verfügung –, muss die Aufhebung der Carparkplätze im Inseli im Moment abgelehnt werden. Die FDP-Fraktion empfiehlt darum

den Stimmberechtigten, die Inseli-Initiative – aus Rücksicht auf die Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner, die nicht sicher sein können, wo die Cars hinkommen – abzulehnen. Die FDP-Fraktion tritt also auf den B+A ein, stimmt der Gültigkeit der Initiative zu, empfiehlt sie den Stimmberechtigten aber zur Ablehnung. Sie ist einverstanden, dass der B+A 13/2016 abgeschrieben wird.

**Mirjam Fries:** Das Inseli ist einer der schönsten Erholungsräume in der Stadt Luzern. Es ist eine kleine Oase mit einer faszinierenden Aussicht auf den See und auf die Berge. Es ist ein Treffpunkt für alle Bevölkerungsschichten. Die Sprechende denkt, da ist man sich im Rat und in einem grossen Teil der Stadtluzerner Bevölkerung einig. Und nicht zu vergessen: Für viele Luzerner ist das Inseli fast ein Synonym für die Mäas.

Man hat es am Morgen gehört: Das linke Seeufer hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Darum unterstützt die CVP-Fraktion das Entwicklungskonzept für das linke Seeufer absolut. Was das Inseli betrifft, so ist die Fraktion überzeugt, dass eine Verlegung der Carparkplätze viele Möglichkeiten eröffnet, um den Erholungsraum zu vergrössern. Der Projektwettbewerb gibt die Möglichkeit, Ideen und Visionen zu prüfen und das Inseli als Freiraum aufzuwerten. Mit der Grundidee des B+A ist die CVP-Fraktion also einverstanden. Es ist eine Investition in die Zukunft und in die Aufwertung der Stadt Luzern.

Aber: Was den Zeitplan betrifft, hat die CVP-Fraktion es nicht so pressant wie der Stadtrat. Und vor allem braucht es für die Fraktion nicht unbedingt eine Zwischennutzung. Gemäss B+A will man 2023 mit der Umsetzung des Bauprojekts beginnen, und 2020–2022 soll es eine Zwischennutzung geben. Für die Fraktion kommt eine Zwischennutzung nur in Frage, wenn für die Carparkplätze eine adäquate Ersatzlösung gefunden wurde. Heute Morgen hat man gesehen, dass es sich bei diesen Ersatzlösungen bis jetzt erst um Ideen handelt. Es sind noch viele Abklärungen nötig, und die Erweiterung des Carparkplatzes im Brüelmoos ist seit heute Morgen vom Tisch. Grundsätzlich macht die CVP-Fraktion ihre Zustimmung zum B+A davon abhängig, dass die Protokollbemerkung bezüglich der adäquaten Ersatzlösung für die Carparkplätze so wie in der Baukommission überwiesen wird.

Die CVP-Fraktion ist auch der Meinung, dass es in der Nähe des Bahnhofs noch ein paar Anhalteplätze für Reisen ab Luzern braucht. Darum hat sie heute Morgen die diesbezügliche Protokollbemerkung der SVP-Fraktion unterstützt. Bei einer Umgestaltung sollen weiterhin sechs Anhalteplätze in direkter Umgebung des Bahnhofs für Reisen ab Luzern zur Verfügung stehen. Vielleicht braucht es nicht sechs Anhalteplätze, aber sicher ein paar davon. Das ist für die CVP-Fraktion wichtig und das sollte auch möglich sein. Wichtig ist auch, dass mit dem KKL eine Lösung für die Caranhalteplätze gesucht wird.

Auch ganz wichtig ist für die CVP-Fraktion die Mäas. Die Mäas gehört für die Fraktion auf das Inseli. Die Fraktion würde sich vom Stadtrat ein klares Bekenntnis zum aktuellen Standort wünschen.

Wenn man das so hört, gibt es doch einige Aber, und die Fraktion hat sich nicht ganz einfach getan mit der Entscheidungsfindung. Zusammengefasst kann man aber sagen, dass die CVP-Fraktion hinter der Neugestaltung des Inselis steht. Sie sieht dies wirklich als Chance für die Aufwertung der Stadt Luzern an. Die Fraktion hat zwar die erwähnten Vorbehalte bezüglich des Zeitplans und damit verbunden auch bezüglich der Zwischennutzung und sie würde sich weiterhin Anhalteplätze wünschen. Trotz dieser Vorbehalte wird die CVP-Fraktion dem B+A

inkl. Kredit für den Projektwettbewerb grossmehrheitlich zustimmen. Diejenigen Fraktionsmitglieder, welche ablehnen, sind der Meinung, dass zuerst die definitive Lösung für das Carproblem gefunden werden muss, bevor man dem B+A zustimmen kann.

**Urs Zimmermann:** Nachdem die Salle Modulable abgelehnt wurde, ist die Ausgangslage für die Inseli-Initiative ganz neu zu beurteilen. Wie bereits beim Bericht Carparkierungskonzept gesagt, kann die SVP-Fraktion dahinterstehen, dass die Carparkplätze in der Peripherie angesiedelt werden, sofern geeignete Lösungen vorhanden sind.

Bei der Inseli-Initiative muss bedacht werden, dass der kurzfristigen Aufhebung der Carparkplätze opponiert werden muss, solange Links-Grün nicht die Bereitschaft erklärt, für effektive Lösungsvarianten (Grossraumparkanlage) einzustehen. Der Vision eines grösstenteils carfreien Inselis wird im Grundsatz nicht opponiert. Ohne dass aber effektive Lösungsansätze vorliegen für die aufzuhebenden Parkplätze, bzw. nur mit einer Verschiebung der sogenannten „Blechlawine“ in andere Quartiere kann keine Zustimmung erfolgen. Salopp ausgedrückt: Es macht keinen Sinn, das Parkierungsproblem an einen anderen Standort, wie z. B. Brüelmoos, zu verschieben, nur damit im Inseli eine neue „Spielwiese“ entstehen kann. Das Initiativbegehren besteht ja auch darin, dass ein carfreies Inseli die Innenstadt entlasten soll. Das ist aber gemäss AKP-Studie nicht wirklich der Fall. Wie am Morgen bereits erwähnt, sind nach Ansicht der SVP-Fraktion die Caranhalteplätze sehr wichtig, welche aber mit Annahme der Initiative auch verschwinden würden.

Was die SVP-Fraktion bei diesem B+A ärgert, ist die Zwischennutzung. Es ist der Fraktion nicht klar, wieso man das Inseli so schnell carfrei machen muss, wenn die Aufwertung ja erst drei Jahre später in Angriff genommen wird. Aber es kann wohl einfach wieder nicht genug kosten.

Ein ganz wichtiger Aspekt ist, dass das Inseli zwingend als Standort der Mäas erhalten bleibt. Es muss auch in Zukunft möglich sein, diese Tradition an diesem Ort weiterzuführen. Der Stadtrat hat sich auch schon positiv dazu geäußert, jedoch kennt niemand das Ergebnis des Projektwettbewerbs. Vielleicht sieht es dann ganz anders aus. Im B+A steht auch gar nichts darüber, was das Ganze kosten soll, und was für Folgekosten entstehen. Es könnte wieder einmal ein Fass ohne Boden werden.

Die SVP-Fraktion wird auf den B+A eintreten und der Gültigkeit zustimmen, die Initiative aber zur Ablehnung empfehlen.

**Yannick Gauch:** Die SP/JUSO-Fraktion dankt dem Stadtrat und den verantwortlichen Personen in der Verwaltung für den vorliegenden B+A zur Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“. Es hat die Fraktion erfreut, wie schnell der Stadtrat vorwärtsmachen will bei der Entwicklung dieses viel genutzten und von der Bevölkerung sehr geschätzten Areals. Dass bei einem Ja zur Initiative bereits 2019/2020 die bestehenden Parkplätze aufgehoben werden sollen, zeigt den Willen des Stadtrates, die Entwicklung zielstrebig voranzutreiben. Seit 1991 ist die Entfernung der Cars und die Aufwertung des Inselis ein viel diskutiertes Thema. Die JUSO Stadt Luzern hat jetzt den Grundstein gelegt für die Schaffung eines neuen Naherholungsgebiets im Herzen der Stadt Luzern, nur wenige Meter entfernt vom KKL, von der Universität und vom Bahnhof. Sie appelliert an den Stadtrat, den Mut zu haben für innovative Ideen und Lösungen. Der Sprechende denkt da beispielsweise an das Projekt „Attraktive Stadt am Was-

ser“ von den Architekten Hiss und Heggli, welche die Idee verfolgen, den zugeschütteten Inseli-Kanal wieder freizulegen.

Die Luzernerinnen und Luzerner wollen Grünflächen, sie wollen und schätzen Naherholungsgebiete im Stadtzentrum. Der Sprechende erinnert an die Abstimmung zur Rettung der ZHB, die mit über 75 % der Stimmen gutgeheissen wurde.

Der Sprechende appelliert an die Kolleginnen und Kollegen, heute nicht am Volk vorbei zu politisieren und eine klare Empfehlung für ein Ja zu dieser Initiative und für ein Ja zu einer zügigen Entwicklung des Areals abzugeben. Sie sollen sich vom Brüelmoos nicht bremsen lassen und am Ziel festhalten, bereits 2020 das Inseli von den Cars zu befreien. Die Forderung der Initianten war nicht, im Brüelmoos neue Carparkplätze zu schaffen, sondern das Inseli zielstrebig weiterzuentwickeln. Die Bevölkerung versteht nicht, wenn jetzt wieder von diesem Ziel abgerückt wird. Es liegt an der Stadt Luzern, jetzt umso schneller die anderen Standorte für Carparkplätze zu entwickeln, um eine erfolgreiche Entwicklung auf dem Inseli 2020 herbeiführen zu können.

Die SP/JUSO-Fraktion unterstützt aber – das war auch schon in der Baukommission so –, dass die Zwischennutzung erst ab dann ermöglicht wird, wenn eine adäquate Lösung für die wegfallenden Parkplätze gefunden wurde. Damit will die SP/JUSO-Fraktion natürlich auch der CVP-Fraktion Hand bieten. Andererseits unterstützt die Fraktion auch, dass der Stadtrat zusammen mit dem KKL nach Lösungen suchen soll, wie beim KKL zwei, drei Carparkplätze zu ermöglichen sind, damit Besucherinnen und Besucher zum und vom KKL gefahren werden können. Die SP/JUSO-Fraktion hofft so, einen Konsens anbieten zu können, um heute in diesem Saal ein Ja für die Initiative herauszuschlagen. In diesem Sinn tritt die SP/JSUO-Fraktion auf den B+A ein und empfiehlt ihn zur Annahme.

**András Özvegyi:** Die Ausgangslage ohne NTI-Standort ist heute um einiges einfacher geworden. Überzeugend ist vor allem das Ziel 2 des Initiativtextes – Förderung der Lebensqualität in Zentrumsnähe. Im Gebiet Bahnhof-Uni-KKL tut es tatsächlich gut, ein lebendiges und grösseres Inseli zu haben. In der Sommerzeit ist es heute ja oft schon masslos überfüllt mit Menschen, die sich treffen und verweilen. Sympathisch ist, dass sich dort Anwohner, Besucher und Touristen treffen, und dass alle davon profitieren werden.

Die GLP-Fraktion legt in der Kombination mit der Testplanung linkes Ufer Wert auf zwei Punkte. Es ist dem Sprechenden wichtig, das hier nochmal zu sagen: 1. Die Bewegungsachse für Fussgänger und für Veloverkehr soll verbessert und aufgewertet werden in Richtung linkes Ufer und in Richtung dieses neuen Quartiers. Die Achse ist heute immer noch so wie vor 20 Jahren. 2. Bei der Planung des Inselis soll im weitesten Sinn der Bau und Betrieb eines Tiefbahnhofs nicht verunmöglicht werden. Der Zugang zum Tiefbahnhof muss im Auge behalten werden.

Die GLP-Fraktion konnte bis heute Morgen dem B+A zusammen mit dem Car Konzept klar zustimmen. Nun ist aber das Brüelmoos herausgefallen, es fehlen 16 Carparkplätze, und die GLP-Fraktion ist sich nicht mehr ganz einig, ob sie der Initiative wirklich zustimmen soll.

**Korintha Bärtsch:** Wie mehrfach gehört, ist das Inseli einer der attraktivsten Erholungsräume und Treffpunkte in der Stadt Luzern. Das Inseli funktioniert, nachdem zwei Buvetten installiert, und die schrägen Vögeli in den Käfigen entfernt wurden. Die Durchmischung auf dem Inseli ist toll, man trifft dort verschiedenste Leute, Jung und Alt, irgendwelche Hipsters und

gleichzeitig auch Konzertbesucherinnen und -besucher des Lucerne Festivals. Wenn die Carparkplätze beim Inseli wegkommen können, ergibt sich eine sehr interessante Option. Der Platz, den man dort nutzen kann, ist nämlich sehr gross. Er wird aufgrund der Voraussetzung und der Gestaltung, die er einmal haben wird, aber sicher einen ganz anderen Charakter haben als der vordere Teil des Inselis am See. Der G/JG-Fraktion ist es aber wichtig, dass die Durchmischung und der Groove, den das Inseli heute hat, auch im erweiterten Teil erreicht werden kann, und die Fraktion will nicht, dass irgendein hypergestalteter Platz geschaffen wird. Vor der Idee, das Inseli wieder in einen Inseli-Park zurückzuführen, graut es der Sprechenden persönlich sehr. Das Wichtigste ist, dass der Platz weiterhin funktional ist und nicht einfach schön zum Anschauen, und dass dort kein „Disneyland“ geschaffen wird. Die G/JG-Fraktion will nicht einfach ein Planungswerk, sondern dass die Stadtluzernerinnen und -luzerner auch partizipieren können. Der Wettbewerb soll nicht einfach nur auf Gestaltungsmerkmale und Gestaltungsbedingungen ausgelegt werden, sondern es soll auch im Planungsprozess eine Partizipationsmöglichkeit für die Stadtluzerner Bevölkerung geben.

Die G/JG-Fraktion findet es auch sehr wichtig, dass der neue Platz als ganzer Platz betrachtet wird, und dass auch der Strassenraum miteinbezogen wird – András Özvegyi hat es auch schon angetönt. Wenn man von der Baumreihe bis hinüber zum Inseli-Quai-Gebäude denkt, ist das wirklich ein riesiger, ein überraschend grosser Platz, den man sehr interessant umgestalten kann, wenn man sich wirklich auch traut, den Strassenraum anzugehen und allenfalls umzugestalten. Ein multifunktionaler Platz wäre sehr interessant, damit man dort alles machen könnte. Und wenn er multifunktional gestaltet wird, ist es auch möglich, dass die Mäas auf dem Inseli bleiben kann.

Wenn die Sprechende das Carparkierungskonzept von heute Morgen richtig im Kopf hat, ist es ja so, dass das Inseli mittelfristig aufgehoben werden soll. Bezüglich Carparkplätze ist im Carparkierungskonzept in den mittelfristigen Massnahmen drin, dass wegen der Aufhebung der Carparkplätze am Inseli Luzern Süd, Mattenhof und Hinterschlund, Ibach, das Areal der REAL und das Areal Widehof (Kriens) nochmal geprüft werden. Gleichzeitig wurde heute Morgen die Prüfung eines Slot-Managements beschlossen. Den Zusammenhang zum Brüelmoos sieht die G/JG-Fraktion daher nicht. Der Stadtrat hat diesen Zusammenhang auch nie so gemacht; es sind andere Massnahmen, die da geprüft werden.

Die Anhalteplätze rund um das Inseli zu behalten, erscheint der Fraktion sehr schwierig. Wenn man den Charakter eines Aufenthaltsorts und Treffpunkts schaffen will, wäre es ziemlich verkehrt, dort noch sechs Anhalteplätze für Reisen ab Luzern oder auch sonst zu behalten. Die G/JG-Fraktion ist überzeugt, dass man mit dem Kanton Luzern und mit dem VVL im Rahmen des Fernbusterminals zu einer guten Lösung kommen muss. Es ist auch so angesetzt, dass es dann eröffnet werden sollte, wenn die Carparkplätze beim Inseli aufgehoben werden können. Natürlich ist es wohl im Sinne aller, dass jetzt nicht einfach die Carparkplätze weggenommen werden, ohne dass man für die Cars eine Lösung hätte. Es dürfte unbestritten sein, dass man zuerst die Carparkplätze an einem anderen Ort bereitstellen muss, bevor man sie beim Inseli aufhebt – das ist für die Sprechende ein klarer Fall.

Wenn man das geschafft hat, hat der Stadtrat die Zwischennutzung angedacht, denn der Planungsprozess muss ja auch noch durchgeführt werden. Die G/JG-Fraktion findet die Idee der Zwischennutzung sehr spannend, es wäre super, wenn die Zwischennutzung ermöglicht werden könnte, sie soll aber nicht so durchgeführt werden, wie vom Stadtrat angedacht. Die Fraktion möchte gern auf den Ideenwettbewerb verzichten, weil sie den Platz sehr gern den

verschiedensten Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stellen möchte, damit die Stadtluzerner Bevölkerung sich den Platz aneignen kann. Wer Lust hat, soll mit einem Glacewägeli vorbeikommen, und wer will, kann mit Holzelementen Sitzmobiliar herstellen – oder was auch immer die Ideen der Stadtluzernerinnen und Stadtluzerner sind. Die Fraktion fände es sehr spannend, wenn man da einmal einen Raum offenlassen könnte, wo die Leute ihre Ideen so verwirklichen könnten, wie sie es möchten. Nicht, dass dann plötzlich einfach ein Beachvolleyballfeld aufgedrängt wird, das an dieser Lage gar nicht nachgefragt wird. Die G/JG-Fraktion wird der Initiative, die sicher gültig ist, sowie auch dem beantragten Kredit zustimmen.

**Jules Gut** spricht für die Minderheit der GLP-Fraktion. Wie heute Morgen gehört, hat die Rosenpickerei in Luzern Einzug gehalten. Das linke Ufer sei gar nicht so wüst, es sei doch schön, wurde heute Morgen gesagt. Der Sprechende findet, das Inseli ist doch auch schön; man muss dort doch gar nichts machen. Flixbus ist ab sofort übrigens buchbar ab Luzern: ab dem Inseli. Warum sollte der Sprechende einer linken Oase und Spielwiese zustimmen? András Özvegyi hat es heute Morgen gesagt; die Quartierinteressen überwiegen, es wehren sich jetzt alle. Warum sollte der Sprechende sich bei dieser Ausgangslage jetzt für ein carfreies Inseli einsetzen? Er lehnt die Initiative ab.

**Baudirektorin Manuela Jost** dankt für die sachliche und unaufgeregte Diskussion zum Eintreten auf diesen B+A. Der Stadtrat begrüsst die Initiative, er empfiehlt sie dem Parlament und dem Stimmvolk zur Annahme. Wie für die Initiantinnen und Initianten ist auch für den Stadtrat das Inseli ein ganz wichtiger Frei- und Erholungsraum. So schöne Parkanlagen am Wasser gibt es nicht überall. Aber auch die Nähe zum Bahnhof, zur Hochschule, zur Uni, zum KKL prägt diesen Ort und ist sehr wertvoll. Auch der Stadtrat möchte das Inseli – unabhängig von der Diskussion von heute Morgen – der Stadtbevölkerung auf jeden Fall zurückgeben. Die Initiative will die Aufhebung der Carparkplätze und die Erweiterung der bestehenden Grünfläche. Wie gehört, sind es verschiedene Ziele: Die Entlastung vom Carverkehr, die Erhöhung der Lebensqualität in der Zukunft, Ersatzparkplätze für Cars finden.

In der Diskussion zur Salle Modulable – der Grosse Stadtrat hat, wie gesagt wurde, schon einmal über die Initiative diskutiert – nahm der Stadtrat eine Güterabwägung vor und sprach sich für die Option der Realisierung einer Salle Modulable und in diesem Sinn gegen die Initiative aus. Das damalige Argument, das den Stadtrat dazu bewog, die Initiative abzulehnen, fällt jetzt weg. Der Stadtrat hat eine Neubeurteilung vorgenommen und ist ganz klar der Meinung, dass er das Inseli der Stadtbevölkerung zurückgeben und deshalb auch die Initiative zur Annahme empfehlen will. Selbstverständlich will der Stadtrat auf Bestehendem aufbauen, er will sowohl die Parkanlage – dort soll überhaupt kein Disneyland entstehen – als auch die sehr erfolgreichen Buvetten, die zur prägenden Nutzung gehören, erhalten. Es wurde von einem Angst- zu einem beliebten Aufenthaltsort, und die Sprechende kann an dieser Stelle sehr gern ein ganz klares Bekenntnis zur Mäas abgeben: Die Mäas soll dortbleiben – die Journalisten haben das hoffentlich gehört.

Für die Umgestaltung des Inselis braucht es drei Voraussetzungen: Einerseits die BZO-Grundlage, diese besteht und bedarf keines Handelns. Das Zweite ist das Carparkierungskonzept. seit der Diskussion von heute Morgen ist die Ausgangslage ein bisschen anders. Der Stadtrat ist aber der Meinung, dass man die Grundlage trotzdem hat, denn man wird jetzt weiter Alternativen prüfen, Lösungen suchen und mittelfristige Massnahmen vorziehen. Auch diese

Voraussetzung ist aus Sicht des Stadtrates von der Anlage her also gegeben. Bezüglich der dritten Voraussetzung ist der Stadtrat erfreut. Es handelt sich um das Entwicklungskonzept, das für das linke Seeufer gemacht wird. Deshalb schlägt der Stadtrat auch ein gestaffeltes Vorgehen vor: Zuerst die übergeordnete Testplanung zum linken Seeufer machen, und sobald dort gewisse Erkenntnisse sowie auch alternative Lösungen für die definitive Verschiebung der Carparkplätze vorliegen – der Stadtrat ist zuversichtlich, dass es eine Lösung gibt –, wird das Inseli carfrei gemacht, und die Idee der Zwischennutzung wird gestartet. Eine Spur Strukturierung für die Zwischennutzung braucht es wahrscheinlich schon. Aber es ist wichtig, dass niederschwellig Ideen beim Stadtrat deponiert werden können; dass die Nutzerinnen und Nutzer des Inselis mitreden können. Es wird sicher ein entsprechender Prozess eingeleitet werden, damit das Inseli sinnvoll und breit zwischengenutzt werden kann. Der Stadtrat wird sich noch genauer überlegen, wie zu verfahren ist.

In Kenntnis des Entwicklungskonzepts wird mit dem konkreten Wettbewerb gestartet. Auch da ist die Idee, die Bevölkerung in die Wettbewerbsausgestaltung einzubeziehen und eine gewisse Partizipation zuzulassen – so wie es auch bei der Bahnhofstrasse gemacht wurde. Selbstverständlich werden auch mit dem KKL Lösungen für gewisse Anhalteplätze gefunden. Dem Stadtrat wäre es sehr wichtig, wenn das Parlament heute trotz der etwas emotionalen Diskussion zum Parkplatz im Brüelmoos ein klares Signal geben könnte, dass man das Inseli der Stadtbevölkerung zurückgeben möchte. Der Stadtrat ist der Meinung und sehr positiv gestimmt, dass in absehbarer Zeit Lösungen gefunden werden können, damit auch dieser Carparkplatz carfrei wird.

Der Stadtrat empfiehlt die Initiative zur Annahme und bittet das Parlament, dem Kredit zuzustimmen. Der Kredit bewegt sich übrigens in der gleichen Grössenordnung wie der Kredit für die Bahnhofstrasse – der Stadtrat hat sich daran orientiert.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Wer gut gelesen hat, hat gesehen, dass das Inseli und das Brüelmoos keinen direkten Zusammenhang haben. Die Umgestaltung des Brüelmooses ist vorgesehen in den kurzfristigen Massnahmen 2017/2018. Das Inseli wird frühestens ab 2020 freigespielt und ab 2022 zwischengenutzt, d. h., es ist im Bereich der mittelfristigen Massnahmen, wobei jetzt selbstverständlich daran weitergearbeitet und entschieden werden muss, was davon man vorziehen möchte.

Heute Morgen wurde im Parlament noch eine zusätzliche Option bekräftigt, nämlich die Nutzung der vbl-Hallen. Der Sprechende ist eigentlich zuversichtlich, dass es eine sehr zweckmässige Lösung wäre, das weiterzuentwickeln. Es haben jetzt alle Sprecherinnen und Sprecher gesagt, dass es eine adäquate Lösung braucht, wenn die Zwischennutzung oder allenfalls schon die definitive Gestaltung auf dem Inseli lanciert wird. Das wird man haben, aber es kann sein, dass es jetzt zeitlich ein bisschen nach hinten rutscht. Selbstverständlich will niemand einen Carparkplatz und schon gar nicht dort, wo in der Nähe jemand wohnt. Das ist etwas sehr Schwieriges. Es gibt aber Optionen, und der Stadtrat wird sie prüfen. Es gibt auch eine Option im Ibach; dort könnte man sicher mit REAL ins Gespräch kommen. Es können auch andere Sachen geprüft werden. Der Stadtrat wird gemäss Auftrag jetzt auch das Slot-Management schneller prüfen. Er wird die Bilanz der heutigen Debatte ziehen und mit entsprechenden Vorschlägen kommen. Den direkten Zusammenhang hat der Stadtrat aber nie gemacht, und er besteht auch nicht.

Es wurden jetzt nochmal Anhalteplätze für Reisen ab Luzern gefordert. Das ist aber nicht das,

was am Morgen im Konzept beschlossen wurde. Es ist klar, dass man eine Lösung suchen muss für Anhalteplätze für die Besucherinnen und Besucher des KKL, nicht aber für Reisen ab Luzern; diese erfolgen in Zukunft ab den Haltestellen Messe und Verkehrshaus. Diese Optionen wird der Stadtrat prüfen. Fernreisen im konzessionierten System müssen ab einem Fernbusterminal erfolgen, so z. B. Reisen in den Kosovo oder auch Reisen mit Flixbus. Diese Anbieter wissen ganz genau, dass die Plätze beim Inseli nur auf Zeit sind. Zusammen mit dem Kanton Luzern muss die Stadt Luzern einen Ort für ein Reisebusterminal finden. Aber es wäre nie zweckmässig, das beim Inseli anzusiedeln, auch wenn die Nähe zum Bahnhof sicher günstig wäre. An diesem Ort, an dieser zentralen Lage in einer Stadt, die im Innern nicht viele Grünräume hat, ist es in der Abwägung sicher so, dass man sagen muss: Die mit der Initiative vorgeschlagene Entwicklung hin zu einer Erholungsnutzung, zu einer ruhigen Nutzung für sehr viele Leute, die hier arbeiten und zu Gast sind, ist vorzuziehen.

**Somit ist der Grosse Stadtrat auf den B+A 4/2017: „Initiative ‚Lebendiges Inseli statt Blechlawine‘“ eingetreten.**

DETAIL

Seite 9 f. 3.3 Carparkplätze

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann** beantragt namens der Baukommission folgende Protokollbemerkung, welche in der Kommission mit 7 : 2 : 0 Stimmen überwiesen wurde:

**Der Stadtrat sucht mit dem KKL eine Lösung für Caranhalteplätze für Gäste des KKL.**

**Diese Protokollbemerkung wird vom Grossen Stadtrat überwiesen.**

Seite 14 4.5 Zwischennutzung Carparkplatz

**Korintha Bärtsch:** Wie schon angetönt, möchte die G/JG-Fraktion auf den Ideenwettbewerb verzichten und den Platz so zur Nutzung zur Verfügung stellen, dass sich alle mit ihren Ideen verwirklichen und sich den Platz aneignen können. Die Sprechende beantragt folgende Protokollbemerkung:

**Auf den Ideenwettbewerb wird verzichtet. Nutzungen aller Art sollen im quartierverträglichen Rahmen möglich sein.**

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Diese Protokollbemerkung wurde so in der Baukommission nicht gestellt.

**Rieska Dommann** beantragt folgende Protokollbemerkung, die sehr ähnlich, aber kürzer ist:

**Auf einen Ideenwettbewerb für die Zwischennutzung wird verzichtet.**

**Korintha Bärtsch** nimmt es wunder, was die FDP-Fraktion mit ihrer Protokollbemerkung bezwecken will; ob man sich da finden könnte, oder ob es zwei komplett verschiedene Sachen sind.

**Yannick Gauch** versteht es so, dass bei Annahme dieser Protokollbemerkung definitiv und ganz auf eine Zwischennutzung verzichtet wird – egal, wie es sich entwickelt. Der Sprechende plädiert immer noch darauf, dass eine Zwischennutzung möglich ist, sobald eine adäquate Lösung gefunden wurde.

**Rieska Dommann:** Die FDP-Fraktion will nur den Ideenwettbewerb nicht. Sie hat das Gefühl, das ist ein Bürokratiemonster. Die Zwischennutzung kann man wahrscheinlich einfacher organisieren als über einen Ideenwettbewerb.

**Simon Roth** bittet die Mitglieder der Baukommission, Protokollbemerkungen in Zukunft schon in der Kommission zu diskutieren, damit nicht jedes Mal im Rat diskutiert werden muss, was mit den verschiedenen Protokollbemerkungen, von denen man vorher noch nie gehört hat, gemeint sein könnte. Der Sprechende findet das mühsam.

**Marcel Lingg** geht es genau gleich. Die SVP-Fraktion hat sich nun schnell mit ihrem Baukommissionsvertreter kurzgeschlossen, sie weiss aber nicht genau, über was eigentlich abgestimmt wird. Auch die Bemerkung von Korintha Bärtsch ist der SVP-Fraktion nicht ganz klar: Soll man auf den Planungskredit für den Ideenwettbewerb verzichten, den Parkplatz beim Inseli aufheben und dann einfach machen lassen? Aber das ist doch auch keine Lösung.

**Korintha Bärtsch:** Die Protokollbemerkung wurde in der Baukommission nicht gestellt, aber das Thema wurde diskutiert. Die Sprechende hat das Thema eingebracht und gesagt, sie werde dazu noch eine Protokollbemerkung formulieren. Wer in der Baukommission war, weiss also, worum es geht. Die Sprechende bittet die Kommissionsmitglieder, ihre Fraktionskolleginnen und -kollegen jeweils zu informieren – für etwas gibt es schliesslich Fraktionssitzungen.

Marcel Lingg hat es vollkommen richtig verstanden: Es geht genau darum, die Cars wegzunehmen, und dann ist der Platz da, und jeder, der darauf im quartierverträglichen Rahmen etwas umsetzen will, soll das machen können. Nicht die Stadt Luzern entscheidet in einem administrativen Verfahren, wer dort was machen darf, sondern die Leute machen es untereinander aus. Es ist kein rechtsfreier Raum, es ist alles im quartierverträglichen Rahmen. Man kann also nicht um Mitternacht ein Konzert machen oder eine verstärkte Musikanlage installieren. Es ist eine Idee, die heute sehr stark diskutiert wird: Was ist öffentlicher Raum, was ist im öffentlichen Raum möglich, was macht die Zivilgesellschaft, was wird reglementiert und was nicht? Es geht genau um den Gedanken, dass die Zivilgesellschaft im öffentlichen Raum das machen kann, was im Rahmen der Verdichtung nach innen an verschiedensten Orten nicht mehr Platz hat. So organisiert die Zivilgesellschaft selbst ein Zusammenleben im öffentlichen Raum, und die Stadt gibt nicht mit einem Reglement oder einem Ideenwettbewerb vor, was dort passieren soll.

**Stefan Sägesser** würde Korintha Bärtsch eigentlich gern unterstützen, denn er ist total für die Zivilgesellschaft. Aber in diesem Rat gibt es diese nur, wenn sie einem passt, und das ist meistens nicht der Fall, ausser wenn man eigene Interessen vertritt. Deshalb ist der Sprechende

jetzt sehr erstaunt, dass – nachdem das Inseli und die Ufschöttli von der Stadt geräumt und geputzt werden müssen, weil die Zivilgesellschaft nicht funktioniert – die Zivilgesellschaft dort funktionieren sollte, wo ein extremer Nutzungsdruck besteht. Der Sprechende wäre mit der Protokollbemerkung einverstanden, wenn die G/JG-Fraktion sagen würde, sie gehe dann auch aufräumen und putzen. Aber sonst kann er damit nicht leben.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Weil es hier auch um die Umsetzung des Reglements über die Nutzung des öffentlichen Grundes geht, hat Baudirektorin Manuela Jost den Sprechenden gebeten, kurz Stellung zu nehmen. Die Idee ist neckisch, interessant und vielleicht innovativ, aber man muss schon sagen: An diesem zentralen Ort steht die Quartierverträglichkeit im Raum, d. h., man müsste temporär das Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes auf einer gewissen Fläche aussetzen – das wäre möglich. Zudem müsste das Mass für die Quartierverträglichkeit definiert werden. Nachtruhestörung ist selbstverständlich übergeordnet und ein klarer Fall. Der Sprechende könnte sich aber durchaus vorstellen, dass sehr kommerziell interessierte Nutzerinnen und Nutzer die Fläche einfach für sich in Anspruch nehmen möchten. Ob das die Idee der Aneignung durch die Zivilgesellschaft wäre, ist fraglich. Wenn man die Quartierverträglichkeit einer Nutzung definieren möchte, müsste man irgendein Institut haben, um das zu überprüfen. Die Idee ist reizvoll, die Umsetzung scheint dem Sprechenden aber nicht praktikabel, und es widerspricht auch dem aktuell geltenden Reglement über die Nutzung des öffentlichen Grundes, welches in der Stadt Luzern auf dem öffentlichen Grund mit klaren Linien umgesetzt wird, was manchmal zwar auch zu Kritik führt. Der Stadtrat versucht, das öffentliche Interesse gut im Auge zu behalten.

**Marcel Lingg:** Die Quartierverträglichkeit hat natürlich eine riesige Bandbreite. Der Sprechende glaubt nicht, dass man sich je einmal einig darüber werden würde, was quartierverträglich ist. Das sieht man, wenn heute in den Quartieren Veranstaltungen stattfinden; die einen finden ein Quartierfest oder ein Konzert auf der Verkehrshauswiese lässig und quartierverträglich, während die anderen finden, es sei zu laut und nicht quartierverträglich. In der Initiative heisst es ganz klar: „Der Carparkplatz Inseli wird aufgehoben zugunsten einer Erweiterung der dort bestehenden Grünfläche.“ Was Korintha Bärtsch mit der Protokollbemerkung aber vorschlägt, nämlich dass der Asphaltplatz erhalten bleibt, ist nach Ansicht des Sprechenden nicht mehr das, was die Initiative eigentlich fordert. Der Sprechende sieht hierin ein Problem, unabhängig davon, ob man es eine gute Idee findet oder nicht.

**Baudirektorin Manuela Jost** möchte an dieses Votum anknüpfen: Die Idee der Zwischennutzung stammt nicht von den Initiantinnen und Initianten, man könnte also sagen, der Stadtrat sorge hier für Verwirrung. Es heisst „beispielsweise über einen Ideenwettbewerb“, es kann also auch etwas ganz anderes sein. Die Idee ist einfach: Wenn man die Carparkplätze wirklich wegbringt, bevor man konkret die Wettbewerbsresultate zur Umgestaltung des Inselis hat, wäre es doch sinnvoll, wenn der Platz bereits genutzt werden könnte. Die Idee war nicht, die Asphaltfläche einfach brach zu lassen, ohne dass etwas passiert. „Beispielsweise über einen Ideenwettbewerb“ – darüber kann man diskutieren, das ist nicht festgelegt. Die Sprechende möchte sich dem Votum von UVS-Direktor Adrian Borgula anschliessen: Eine minimale Strukturierung und Überprüfung (Bewilligungsfähigkeit usw.) muss natürlich sowieso gemacht werden. Es kann kein freier Raum in diesem Sinn sein.

**Joseph Schärli:** Grünfläche und Waren als Zwischennutzung – dann kann der Sprechende dort ja Tomaten setzen oder die „Pflanzenbüchsen“ aufstellen, die seinerzeit abgelehnt wurden. Freiraum kann man nicht einfach so freigeben. Der Stadtrat kann dort doch sicher ein Nutzungsreglement machen, wenn es notwendig ist, und wirklich so viel Nachfrage besteht. Aber jetzt im Rat so kurz entschlossen zu entscheiden, was dort passieren soll, geht schlichtweg nicht, wenn etwas Gescheites herauskommen soll.

**Korintha Bärtsch:** Eine Zwischennutzung ist kein Endzustand. Der Endzustand ist eine Grünzone, aber die Paragrafenreiter, die unterwegs sind, können dann auf dem Parkplatz ihren Rollrasen auslegen, das wäre auch möglich. Die Sprechende findet es interessant, dass gerade die Partei, die sich gegen Reglemente ausspricht und auch einen Vorstoss zur ersatzlosen Streichung des Reglements über die Nutzung des öffentlichen Grundes eingereicht hat, sagt, man müsse Quartierverträglichkeit definieren. Warum muss man es reglementieren, wenn man nicht zusammen aushandeln kann, was möglich ist und was nicht? Es ist genau die Idee, dass die Zivilgesellschaft untereinander aushandelt, was möglich ist und was nicht; dass Nutzungskonflikte so angegangen werden.

#### **In der Gegenüberstellung der Protokollbemerkung der G/JG-Fraktion**

**Auf den Ideenwettbewerb wird verzichtet. Nutzungen aller Art sollen im quartierverträglichen Rahmen möglich sein.**

mit der Protokollbemerkung der FDP-Fraktion  
obsiegt die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion.

**Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion**

**Auf einen Ideenwettbewerb für die Zwischennutzung wird verzichtet.**

mit 27 : 13 Stimmen.

**Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann:** Es wurde heute schon verschiedentlich angesprochen, die Baukommission hat folgende Protokollbemerkung mit 8 : 1 : 0 Stimmen überwiesen:

**Voraussetzung für den Start einer Zwischennutzung ist die Inbetriebnahme einer adäquaten Ersatzlösung für die Carparkierung und die Caranhalteplätze.**

**Der Grosse Stadtrat überweist diese Protokollbemerkung.**

**Jules Gut** möchte nochmal auf die Initiative zurückkommen. Es läuft momentan eine Unterschriftensammlung betreffend Parkhaus Musegg, und es kann sein, dass diese Initiative zustande kommt, und man dann wieder miteinander diskutiert. Es kann sein, dass vielleicht in zwei Jahren über das Parkhaus abgestimmt wird, und nachher müsste man noch planen und bauen, es würde Einsprachen und Gegner geben; es könnte einmal oder sogar zweimal bis vor Bundesgericht gehen. Selbst wenn das Parkhaus Musegg kommen würde, dann realistischsterweise frühestens 2030/2035.

Heute Morgen wurden alternative Standorte für das Carparking diskutiert. Die GLP-Fraktion war immer offen für eine offene Diskussion mit allen Standorten – das ist heute Morgen falliert, die individuellen Interessen haben obsiegt.

Der Sprechende warnt jetzt vor der Inseli-Initiative. Wenn man sie annimmt, geht das Chaos los, denn es will ja niemand die Carparkplätze haben. Der Sprechende wäre sehr offen gewesen, wenn man das zusammen gelöst und eine offene Diskussion gehabt hätte. Aber so, wie es sich jetzt entwickelt, geht es einfach wieder darum, wo man mehr lobbyieren und mehr ziehen kann. Deshalb bittet der Sprechende – auch jene, die vielleicht noch unschlüssig sind – die Initiative abzulehnen.

**Yannick Gauch** spricht auch als Mitinitiant: In der Initiative geht es darum, das Inseli aufzuwerten und an bester Lage, wo seit 1991 über die Entfernung der Cars nachgedacht wird, Freiraum zu schaffen. Der Sprechende bittet nochmal, diese Initiative nicht vom Brüelmoos, über das heute Morgen diskutiert wurde, abhängig zu machen, sondern sie anzunehmen mit dem nun angebotenen Kompromiss, dass es die Zwischennutzung erst dann gibt, wenn man eine adäquate Lösung gefunden hat. Der Sprechende bittet alle in diesem Raum, der Initiative für den Grün- und Freiraum Inseli zuzustimmen.

**Fabian Reinhard:** Der SP/JUSO-Sprecher hat es gesagt, das Brüelmoos ist nicht eine Forderung derer, die ein freies Inseli wollen, es ist aber halt eine Folge. Politische Entscheidungen und Entscheidungen allgemein haben Folgen, und es ist die politische Verantwortung des Parlaments, ehrlich zu sein. Mit dem Brüelmoos wurde heute zu einer der kurzfristigen Massnahmen gesagt, sie sei nicht quartierverträglich und nicht möglich. Wie der Sprecher der GLP-Fraktion sagte, ist momentan auch die langfristige Lösung des Carparkierungsproblems blockiert. Es wäre doch jetzt eine Anforderung, politisch so ehrlich zu sein und zu sagen: Das grüne Inseli ist sicher schön, aber dafür müssen Voraussetzungen gegeben sein, und deshalb ist das Inseli momentan so noch nicht möglich. Wenn man politisch ehrlich sein will, muss man momentan – schweren Herzens – Nein sagen zu dieser Inseli-Initiative.

**Christian Hochstrasser** kommt nochmal auf die viel gerühmte AKP-Studie und auf das Carparkierungskonzept von heute Morgen zurück. Darin ist das Brüelmoos als kurzfristige Massnahme aufgelistet, und diese kurzfristige Massnahme braucht es für jene Tage, an denen man mit den bestehenden Carparkplätzen zu wenig Kapazität hat. Die Daten, über die heute Morgen diskutiert wurde, sind von 2015, dem absoluten Spitzenjahr im Cartourismus, und das möglicherweise auch auf lange Frist, weil sich im Tourismus bekanntlich das eine oder andere ändert, und die Chinesen nicht mehr in der gleichen Zahl hier sind wie auch schon. Es kann also sein, dass das im Jahr 2016, von dem man die Daten nicht verfügbar hat, sowie auch in zukünftigen Jahren gar nicht erforderlich ist. 2015 war der Überlauf der Anzahl Parkplätze an elf Tagen erforderlich. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau des Brüelmooses nicht verhältnismässig und nicht nötig. Es gibt ein paar Tage, an denen es eine Überkapazität brauchen könnte, und dafür sucht man nach Lösungen. Den Zusammenhang zu konstruieren zu den mittelfristigen Massnahmen, die zur Kompensation der Inseli-Parkplätze führen, ist politisch natürlich interessant. Aber es ist widersprüchlich, wenn man am Morgen die AKP-Studie gelobt hat, wo genau drinsteht, dass das mittelfristig ist. Noch vorwitziger ist eine Vermischung mit den langfristigen Massnahmen (Parkhaus Musegg), aber es ist natürlich jeder Person selbst überlassen, was sie politisch beackern will oder eben nicht.

**Rieska Dommann:** Es kann sein, dass Christian Hochstrasser Recht hat, allein dem Sprechenden fehlt der Glaube. Wenn die 26 Parkplätze dort hinten weg sind, sind sie weg, und die Fahrzeuge werden woanders stehen. Am 29. März, vor ein paar Tagen also und noch nicht in der Hochsaison, standen am Nachmittag im Brüelmoos 17 Cars und am Abend 25 – auf 12 Parkplätzen. Das ist die Realität, der Parkplatz ist jetzt schon überbelegt. Und was passiert, wenn die 26 Parkplätze weg sind? Dann stehen dort hinten 40 Cars.

**Christian Hochstrasser:** Das mag durchaus sein, aber niemand weiss, ob die anderen Carparkplätze in der Stadt Luzern auch voll waren, und dafür wurde heute Morgen nochmal Schub nachgelegt mit einem elektronischen Carleitsystem und mit einem Slot-Management. Diese Massnahmen zielen in die Richtung, dass das über die ganze Stadt ausgeglichen werden kann. Es wäre erstaunlich, wenn im Spitzenjahr 2015 an elf Tagen die Nachfrage so gross war, und nun am 29. März zu dieser Zeit – der Sprechende möchte nicht im Geringsten anzweifeln, dass das stimmt – in der ganzen Stadt Luzern zufälligerweise alle Parkplätze überbelegt waren. Das wäre durchaus möglich, aber wahrscheinlich schon recht erstaunlich.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Es gibt keinen Auftrag, die jetzt bestehenden Plätze aufzuheben. Heute ging es um einen Ausbau, das sollte nicht falsch verstanden werden. Selbstverständlich wird auch für diese Plätze geschaut, ob sie im Sinn der Quartierverträglichkeit optimiert und besser angeordnet werden können.

*Seite 15 f. 7 Antrag, Abstimmung*

**Marcel Lingg:** Da es eine Volksabstimmung ist, jetzt sowieso etwas Verwirrung herrscht, und das Ergebnis vermutlich knapp sein wird, **beantragt der Sprechende in Bezug auf Ziff. II (Empfehlung zur Annahme oder Ablehnung der Initiative) Abstimmung unter Namensaufruf.**

**Mindestens zehn Mitglieder des Grossen Stadtrates unterstützen den Antrag auf Abstimmung unter Namensaufruf.**

**I. Der Grosse Stadtrat erklärt die Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ für gültig.**

II.

Abstimmung unter Namensaufruf

	JA	NEIN	Enthal- tung		JA	NEIN	Enthal- tung
Albisser Adrian	x			Özvegyi András	x		
Bärtsch Korintha	x			Pardini Gianluca	x		
Bucher Noëlle	x			Peduzzi Nora	x		
Candan Enver	x			Peter René		x	
Döbeli Stirnemann Sonja		x		Pilotto Maria	x		
Dommann Rieska		x		Reinhard Fabian		x	
Dörflinger Muff Judith	x			Rolla Christov	x		
Durrer Ivo		x		Roth Simon	x		
Felder-Estermann Sandra		x		Sägesser Stefan		x	
Fries Mirjam	x			Schärli Joseph		x	
Furrer Daniel	x			Schärli Thomas		x	
Gauch Yannick	x			Schwarzenbach Albert	x		
Gmür Peter		x		Soldati Claudio	x		
Grüter Bachmann Laura		x		Sonderegger Roger	x		
Gut Jules		x		Studer Korevaar Cyrill	x		
Hochstrasser Christian	x			Stübi Mario	x		
<i>Hubacher Katharina</i>				van der Heiden Nico	x		
Keller-Bucher Agnes		x		Vetterli Luzia	x		
Kessler Reto		x		Willimann Mario		x	
Krähenbühl Jörg		x		With Peter		x	
Krummenacher Peter		x		Wyrsch Judith	x		
Lingg Marcel		x		Zanolla Lisa		x	
Müller Marco	x			Zeier-Rast Michael	x		
Murer Laurin	x			Zimmermann Urs		x	

Der Grosse Stadtrat empfiehlt die Initiative mit 26 : 21 Stimmen zur Annahme.

III. Der Kredit wird bewilligt.

IV. Der Grosse Stadtrat stimmt zu.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 4 vom 8. Februar 2017 betreffend

Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie Art. 9 lit. b, Art. 10 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

**beschliesst:**

- I. In eigener Kompetenz:  
Die Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:  
Die Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ wird zur Annahme empfohlen.
- III. Unter dem Vorbehalt der Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern:  
Für die Durchführung eines Projektwettbewerbs Inseli wird ein Kredit von Fr. 600'000.– bewilligt.
- IV. Der Bericht und Antrag 13/2016: „Initiative ‚Lebendiges Inseli statt Blechlawine‘“ wird von der Geschäftskontrolle abgeschrieben.
- V. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

**6. Dringliche Motion 33, Rieska Dommann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 21. Dezember 2016:  
Die Luzerner Kantonalbank muss in der Stadt bleiben können!**

**Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen.**

**Der Grosse Stadtrat überweist die Dringliche Motion 33.**

**Christian Hochstrasser verlangt Diskussion.**

**Der Diskussion wird stattgegeben.**

**Christian Hochstrasser** möchte nicht zur konkreten Entgegennahme dieser Motion etwas sagen, sondern zum einen oder anderen, das zwischendurch geschrieben oder gesagt wurde. In der Motion liest man, dass die Folgen einer Nicht-Änderung der BZO katastrophal wären. Es steht auch in der Motion, es drohe der Verlust von einigen hundert Arbeitsplätzen, und die FDP-Fraktion schreibt von einem Reputationsschaden für die Stadt Luzern und die Stadtverwaltung, wenn die Bau- und Zonenordnungsänderung nicht gewährt würde. Aber was wäre ernsthaft so schlimm, wenn die LUKB ihren Hauptsitz um ein paar Kilometer, an den Seetalplatz verschieben würde? Sind es wirklich die Steuereinnahmen der LUKB selbst? Das ist durchaus ein Argument, nun sind aber einige Parteikolleginnen und -kollegen der Motionäre dafür verantwortlich, dass die Unternehmen in Luzern gar nicht mehr so viel oder fast nichts

zahlen. Oder ist es einfach Lokalismus, die Steigerung des Nationalismus; dass es einfach wichtig ist, dass die LUKB in der Hauptstadt des Kantons ist? In einer zusammengewachsenen Stadtregion Luzern ist es aus Sicht des Sprechenden nichts anderes als kleinräumiges und – pointiert gesagt – kleinkariertes Denken, wenn es ein Problem ist, wenn eine Bank von einem Platz zum anderen geht und allenfalls die Gemeinde wechselt. Die Antwort des Stadtrates auf die Motion ist zum Glück sachlich ausgefallen. Es geht um die konkrete BZO-Änderung und die Vertretbarkeit gemäss städtebaulichen Kriterien, und darum stimmt die G/JG-Fraktion der Überweisung der Motion, die ja jetzt stattgefunden hat, auch zu.

Stutzig macht die Fraktion aber einer der letzten Sätze der Stellungnahme des Stadtrates zu dieser Motion, wonach es ein hohes öffentliches Interesse gebe, den Hauptsitz der LUKB in der Stadt Luzern zu halten. Auf zentralplus äusserte sich die zuständige Stadträtin Manuela Jost dahingehend, dass man die Umzonung gewähre, weil die LUKB ein wichtiger Arbeitgeber sei. Aus Sicht des Sprechenden ist das keine akzeptable Begründung dafür, warum eine Änderung der BZO erwirkt werden kann. Das heisst konkret, wenn man zu den „Wichtigen“ gehört – in diesem Fall ist es die LUKB – darf man die BZO aushebeln und zu seinen eigenen Gunsten anpassen lassen. Wenn man aber irgendwer anderes ist in der Stadt Luzern, heisst es, so kurze Zeit nach Inkrafttreten sei wegen der Rechtsbeständigkeit keine Änderung der BZO möglich, und es sei nichts zu machen. Das widerspricht definitiv dem Rechtsempfinden des Sprechenden bezüglich Rechtsgleichheit, deshalb war es ihm ein Anliegen, das hier noch zu äussern. Es geht also nicht um die konkrete Änderung der BZO, die man gewähren würde, wenn es städtebaulich verträglich ist, sondern einfach darum, wie man mit verschiedenen Leuten, mit verschiedenen Anliegen, mit einem Instrument, das der Raumplanung dient, umgeht.

**Nora Peduzzi:** Mit der Anpassung des Bau- und Zonenreglements wird der Luzerner Kantonalbank ermöglicht, sich an ihrem jetzigen Standort weiterzuentwickeln und ihren Hauptsitz in der Stadt Luzern zu erhalten. Die SP/JUSO-Fraktion geht davon aus, dass das im Interesse vieler Luzernerinnen und Luzerner ist, nicht nur, weil die LUKB ein grosser Arbeitgeber ist, und es auch steuerlich gewisse Folgen hätte, wenn der Hauptsitz nicht mehr in der Gemeinde Luzern wäre. Die Fraktion schätzt aber vor allem die Veränderungen im Stadtbild, die eine Aufstockung des Gebäudes zur Folge hätte, als vertretbar ein und überweist die Motion daher. Es ist der SP/JUSO-Fraktion allerdings ein grosses Anliegen und sehr wichtig, dass bei diesem Projekt eine Prüfung einer Mehrwertabschöpfung vorgenommen wird. Die SP/JUSO-Fraktion wird sich für das Anliegen der Mehrwertabschöpfung auch in Zukunft starkmachen.

**Albert Schwarzenbach:** Die CVP-Fraktion stimmt dieser Motion auch zu, deshalb hat sie sich vorhin nicht geäussert. Die Motion wirft aber tatsächlich ein paar grundsätzliche Fragen auf, die der Sprechende hier auch noch anbringen möchte. Erste Frage: Mit dem Entgegenkommen gegenüber der Kantonalbank ist es nicht gesagt, dass der Entscheid für die Pilatusstrasse fällt. Das wird eine unternehmerische Sache sein; der Unternehmer wird einen Variantenvergleich machen, und es kann ein Kriterium sein, dass die Stadt Luzern mithilft, aber es ist noch nicht der Entscheid. Damit ist nicht gesagt, dass die Kantonalbank dort sein wird. Sie hat einfach ihre Karten gespielt, und die Stadt Luzern muss mitspielen, sonst hat sie wenige Chancen, dass die Arbeitsplätze und damit auch die Steuern bleiben. Zweiter Punkt, auch „Lex

Kantonalbank“ genannt: Was ist morgen, wenn wieder ein grosses Unternehmen einen solchen Wunsch hat und sagt: „Wenn die Stadt Luzern nicht entgegenkommen kann, werden wir allenfalls wegziehen.“ Was ist dann da für eine Politik dahinter; wird die BZO dann im Jahrestakt geändert? Diese Fragen sollte man weiterverfolgen.

**Stefan Sägesser:** Jetzt ist schon fast alles gesagt, der Sprechende möchte aber kurz einen Widerspruch machen. Im Grundsatz ist er mit Albert Schwarzenbach und sogar ein bisschen mit Christian Hochstrasser einverstanden. Es werden hier aber Äpfel mit Birnen verglichen. Man kann die Diskussion um Hochhausstandorte, wie z. B. am Bundesplatz und dort, wo die Interessen Einzelner und von Liegenschaftsbesitzern auf dem Spiel standen, wo es grundsätzlich um die BZO ging, nicht vergleichen mit der – auch aus Sicht der GLP-Fraktion – städtebaulich anpassungsfähigen Erhöhung dieses Gebiets hier. Im Grundsatz steht die GLP-Fraktion aber auch hinter dem, sie hat sich für den Grundsatz der Planungs- und Rechtssicherheit entschieden, schon bei anderen Geschäften, und sie möchte das eigentlich beibehalten. Sie findet, diesen Schritt bei diesem Gebiet und Gebäude kann man machen, aber grundsätzlich gilt: Rechts- und Planungssicherheit vor Einzelinteressen, gerade auch in Bezug auf die LUKB, wo der Entscheid noch nicht gefallen ist, ob sie bleibt oder nicht.

**Laura Grüter Bachmann:** Es ist manchen vielleicht entgangen, aber die Dringliche Motion wurde bereits überwiesen, weil der Stadtrat sie entgegengenommen hat. Die Motionäre sind froh darüber. Es ist so, wie Albert Schwarzenbach gesagt hat: Die Stadt Luzern kann die Rahmenbedingungen schaffen oder eben nicht; das Unternehmen entscheidet wirtschaftlich, welcher Ort seinen Bedürfnissen besser gerecht wird, und wo es sich platziert. Aber wenn man die Rahmenbedingungen gar nicht schafft, wird das Unternehmen die Wahl zum Vornherein nicht in Betracht ziehen. Ein Standortwettbewerb besteht halt, auch zwischen der Stadt Luzern und den Agglomerationsgemeinden. Die Stadt Luzern muss sich entsprechend positionieren und wissen, was für sie eine Fallhöhe hat, welche Unternehmen für sie sehr wichtig sind. In diesem Fall ist es ein wichtiges und grosses Unternehmen, es geht um einige Arbeitsplätze und um Steuereinnahmen, die sich eben auch nach Arbeitsplätzen in der Stadt Luzern richten. Die Motionäre sind froh, dass die Motion so entgegengenommen wurde, und hoffen natürlich auch, dass sich die Kantonalbank am Schluss für die Stadt Luzern entscheidet.

**Baudirektorin Manuela Jost:** Rechts- und Planungssicherheit ist dem Stadtrat selbstverständlich auch ein ganz wichtiges Anliegen, und es wäre schön gewesen, wenn die Planungen der LUKB bereits bekannt gewesen wären und in die Teilrevision hätten aufgenommen werden können. Auch die rechtsgleiche Behandlung ist dem Stadtrat wichtig, und gleichzeitig muss er die Möglichkeit haben, eine Güterabwägung vorzunehmen: Zonenplanänderung versus öffentliches Interesse. Und hier ist der Stadtrat der Meinung, das öffentliche Interesse überwiegt die Planbeständigkeit an diesem Ort. Die LUKB ist ein wichtiger Identitätsfaktor für die Stadt Luzern, sie schafft und behält Arbeitsplätze und ist natürlich auch eine wichtige Steuerzahlerin. Aber genau diese Abwägung macht der Stadtrat immer, auch bei Anfragen für andere projektbezogene Zonenplanänderungen. Jeder, der einen Wunsch hat und einen Antrag stellt, hat ein Anrecht darauf, dass diese Güterabwägung vorgenommen wird. Wichtig ist: Die LUKB ist nicht das Gleiche wie eine Privatperson, die vielleicht anstelle eines Einfamilienhau-

ses in einem Quartier fünfstöckig bauen möchte – da ist das öffentliche Interesse nicht gegeben. Solche Anträge gibt es natürlich auch.

**Christian Hochstrasser:** Es stellt sich einfach die Frage, was dann Zweck und Ziel einer Bau- und Zonenordnung ist. Nach Meinung des Sprechenden ist es kein Vehikel zur Wirtschaftsförderung, das man als Pfand in die Verhandlung mit einem Unternehmen einbringen kann, sondern es ist ein raumplanerisches Instrument. Und es stellt sich schon die Frage, ob man das öffentliche Interesse an einigen hundert Arbeitsplätzen so ins Feld führen kann. Vor allem ist es erstaunlich, wenn man sagt, diese gingen verloren. Erstens könnte, falls die LUKB wegziehen würde, jemand anderes in das Gebäude einziehen – das dürfte ein relativ begehrter Platz sein. Zweitens sind die Arbeitsplätze dann allenfalls am Seetalplatz, und die Leute, die bei der Bank arbeiten, würden noch am gleichen Ort wohnen und hier ihre Steuern zahlen. Der entscheidende Faktor ist immer, wo die natürlichen Personen Steuern zahlen, gerade wenn man die Gesamtsumme der Steuereinnahmen betrachtet. Das ist das, was zählt. Bis zum Seetalplatz ist es ein Fussmarsch oder eine schöne Velofahrt, und es ist schwierig, wenn man argumentiert, die Arbeitsplätze gingen verloren, und das hätte einen Einfluss auf die Wirtschaft der Stadt Luzern. Vielleicht wäre es ja sogar belebend, wer weiss?

**Luzia Vetterli** hat Mühe mit der Argumentation von Baudirektorin Manuela Jost zur Planbeständigkeit. Juristisch gesehen, ist Planbeständigkeit entweder gegeben oder nicht. Der Zeithorizont beträgt zehn Jahre; bis dann ist eine Bau- und Zonenordnung gegeben und nicht mehr abänderbar – öffentliches Interesse hin oder her. Sonst würde die Planbeständigkeit ja gleich wieder ausgehebelt, und das ist nicht Sinn und Zweck dieses Rechtsinstituts. Es bleibt einfach der Fakt, dass die Kantonalbank es fahrlässigerweise unterlassen hat. Nach Meinung der Sprechenden war es Pech. Sie hat wirklich grösste Mühe mit dieser Argumentation. Sie weiss, dass nicht darüber abgestimmt wird, von daher ist es ein bisschen eine Scheindebatte. Planbeständigkeit gilt für alle, sei es ein grosses Unternehmen oder ein kleiner Privater mit einem Einfamilienhaus.

**Finanzdirektorin Franziska Bitzi Staub** muss etwas Kleines korrigieren, damit es nicht so im Raum stehen bleibt: Die Unternehmensgewinnsteuern der LUKB sind sehr wohl sehr relevant für die Stadt Luzern – es sind nicht nur die Steuern der natürlichen Personen, die dort arbeiten, relevant.

## **7. Interpellation 3, Claudio Soldati und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion vom 6. September 2016: Bedrohte Poststellen in der Stadt Luzern**

**Claudio Soldati** gibt eine kurze Erklärung ab: Die SP/JUSO-Fraktion ist enttäuscht über die Antwort des Stadtrates und insbesondere über die passive Haltung, die er in diesem Zusammenhang an den Tag legt. Die Fraktion hat deshalb nach breiter Unterstützung eines Vorstosses gesucht und diese auch gefunden. Somit kann später beim Dringlichen Postulat ausführlich diskutiert werden.

Damit ist die Interpellation 3 erledigt.

**8. Postulat 17, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 27. Oktober 2016:  
Für eine gute Versorgung mit Postdienstleistungen in den Quartieren**

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Keine Wortmeldung.

Somit ist das Postulat 17 überwiesen.

- **Dringliches Postulat 58, Claudio Soldati und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion sowie Stefan Sägesser vom 10. März 2017:  
Poststellen-Schliessungen – neue bundesrechtliche Gesetzgebung abwarten**

Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.

**Claudio Soldati:** Anfang Februar 2017 hat die Post angekündigt, die Poststellen Würzenbach, Reussbühl, Hirschengraben und Schönbühl schliessen und zum Teil in Postagenturen überführen zu wollen. Schweizweit plant die Post 500 bis 600 Poststellenschliessungen. Es muss darum in diesem Zusammenhang von einem Kahlschlag des Service public gesprochen werden. Überall, wo es zu Schliessungen von Poststellen kommt, wehrt sich die Bevölkerung. Das hat einen einfachen Grund: Der Service public und insbesondere jener der Post ist bei der Schweizer Bevölkerung fest verankert und wird sehr geschätzt. Dies, weil alle auf die Poststellen angewiesen sind, und weil die Poststellen in den Quartieren eine sehr wichtige Funktion einnehmen. Für das Gewerbe ist es wichtig, dass die Poststellen bequem erreichbar sind, damit effizient gewirtschaftet werden kann. Für die Bevölkerung sind die Poststellen nicht nur ein Ort, wo Post-Geschäfte abgewickelt werden, sondern oft bilden sie das Herz eines Quartiers. In der Poststelle trifft man sich, hält einen Schwatz und vernetzt sich. Für die Identität eines Quartiers ist eine Poststelle also unentbehrlich. Das zeigt auch die Petition, die vorgestern von der SP Stadt Luzern zusammen mit dem Luzerner Gewerkschaftsbund, mit der Syndicom und mit Luzerner Unternehmen eingereicht wurde. 2'600 Personen haben die Petition unterstützt. Die Petition will, dass der Stadtrat sich gegen die Schliessung dieser vier Poststellen einsetzt. Wenn man die Interpellationsantwort und die Antwort auf das Dringliche Postulat liest, sieht man, dass der Stadtrat die Unterschiede zu Postagenturen – aus Sicht des Sprechenden – zu wenig genau angeschaut hat. Auf Postagenturen können heute z. B. keine Bareinzahlungen gemacht werden. Es ist nicht überall möglich, eingeschriebene Briefe einzureichen, und auch

Massenversände für das Gewerbe oder für Vereine sind auf Postagenturen nicht möglich. Für das Gewerbe eine weitere wichtige Funktion der Post ist der Münzwechsel, welcher auf Postagenturen ebenfalls nicht möglich ist.

In Anbetracht der Entwicklung des Postgeschäfts kommt den Postpaketen eine sehr wichtige Rolle zu. Mit dem Onlinehandel hat dieses Geschäft unglaublich zugenommen, im letzten Jahr gab es 16 % mehr Päckli. In Postagenturen, in die jetzt der grösste Teil der Poststellen überführt werden sollen, ist es nicht möglich, die ganze Infrastruktur anzubieten, damit Postpakete verarbeitet werden können, denn das braucht viel Platz und ist deshalb nur in Poststellen möglich. Man stelle sich auch vor, dass z. B. die Grossmutter des Sprechenden vom Würzenbachquartier mit dem Bus ins Stadtzentrum fahren muss, nur um ihre Krankenkasse und Miete zahlen zu können. Der Sprechende denkt, niemand will noch mehr Verkehr in das Stadtzentrum, und deshalb macht es Sinn, dass es in den Quartieren Poststellen gibt.

Der Stadtrat stellt sich jetzt auf den Standpunkt, man wisse nicht, wohin sich die Postgesetzgebung auf Bundesebene entwickle, und es sei unwahrscheinlich, dass damit das Niveau, auf das die Post in der Stadt Luzern hinunterwill, unterschritten werde. An dieser Stelle muss der Sprechende sagen: Es ist schon relativ stark aus der Luft gegriffen, wie die neue Postgesetzgebung aussehen wird. Man weiss es effektiv nicht, es ist ein ergebnisoffener Prozess, und darum macht es in diesem Moment keinen Sinn, hier vollendete Tatsachen zu schaffen.

Hinzu kommt, dass, wenn der Prozess nicht abgewartet würde, der Strategie der Post (nämlich: die Behörden, den Stadtrat, die Quartiervereine einfach überrumpeln; lange nichts kommunizieren und dann plötzlich sagen, jetzt werden alle diese Poststellen geschlossen) Recht gegeben würde – und das ist nicht im Sinn eines Betriebs, der den Service public angeht und uns allen gehört.

Politischer Widerstand wirkt, das hat man z. B. in Basel gesehen, wo die geplante Schliessung der Hauptpost von 2018 auf 2020 verschoben wurde. Das ist das Ergebnis konstruktiver Verhandlungen zwischen der Stadt Basel, des Immobilienbesitzers und der Post. Was an diesem Fall auch noch interessant ist: Das früher von der Post immer betonte Argument der Wirtschaftlichkeit, wonach jede Poststelle wirtschaftlich sein müsse, ist jetzt in den Hintergrund gerückt und heute nicht mehr so wichtig. Das ist auch richtig so, denn Service public-Betriebe sind nicht einfach Firmen wie alle anderen. Service public soll und darf etwas kosten. Sein Mehrwert für die Gesellschaft ist nämlich weit grösser als die Kosten, die er verursacht.

Der Sprechende lädt den Grosse Stadtrat ein, die vollständige Überweisung des ursprünglichen Postulates zu unterstützen und damit eine klare Botschaft auszusenden. Erstens an die Bevölkerung: Der Grosse Stadtrat will ihr weiterhin eine kundenfreundliche Post anbieten und sich dafür einsetzen. Zweitens an die Post selbst: Das Parlament will einen starken Service public und unterstützt die Post dabei, diesen in Zukunft auch anbieten zu können. Drittens an die Mitarbeitenden der Post: Der Grosse Stadtrat schätzt ihre Kundenfreundlichkeit und will ihre Arbeitsplätze sichern.

**Peter With:** Den Service public-Bereich, der eher auf linker Seite angesiedelt ist, hat der Vordredner bereits ausführlich erläutert. Was die SVP-Fraktion allenfalls noch sieht, ist, dass z. B. die Einkaufszentren Schönbühl und Ruopigen bei einem Wegfall der Post arg in Mitleidenschaft gezogen würden. Gerade für das Ruopigen-Zentrum, das schon seit längerer Zeit kämpft, wäre es nicht förderlich, wenn – nach zwei Banken und fast auch noch der Bibliothek – nun noch die Post wegfällt.

Dem Sprechenden geht es aber auch noch um etwas anderes: Wenn für die Schliessungen rein mit der Wirtschaftlichkeit argumentiert wird, fragt sich, wie das möglich ist. In Luzern Nord findet gerade eine grosse Entwicklung statt: Rund um den Seetalplatz entstehen in den nächsten Jahren rund 2'000 Wohnungen. Am Seetalplatz hat es einen neuen Bus-Hub und eine Bahnhaltestelle, die man dort ein bisschen als S-Bahn-Zentrum sehen will – ausgerechnet dort, in diesem extrem starken Entwicklungsgebiet, wird die Poststelle auch noch zugemacht. Wenn man sagt, dort sei eine Poststelle nicht mehr wirtschaftlich, müsste man eigentlich im ganzen Kanton Luzern sämtliche Poststellen schliessen. Das ist aber nicht passiert, im Gegenteil, das ist in weiter Ferne. Kleinere Gemeinden haben nach wie vor Poststellen, weil der Widerstand in der Landbevölkerung sehr gross ist; man hält dort auch weit über die Gemeindegrenzen hinweg zusammen. Man sollte genug Ehrlichkeit haben und sagen, dass man einfach dort Poststellen abbaut, wo der Widerstand möglicherweise am geringsten ist, und wo das einfach so akzeptiert wird. Das ist für den Sprechenden der Hauptgrund, warum die SVP-Fraktion die Schliessung in diesem Ballungszentrum ablehnt: Wenn man wirtschaftlich denkt, müsste man andere Stellen zuerst schliessen und sicher nicht jene in der Region Stadt Luzern. Die SVP-Fraktion ist sehr froh, wenn der Stadtrat sich genau so vehement für die Poststellen und die Interessen der Stadt Luzern einsetzt, wie das in anderen Gemeinden und Regionen auch der Fall ist – damit die Stadt Luzern ihre Poststellen behalten kann, zumindest so lange, bis andere, die mit Sicherheit unrentabler sind, weggefallen sind.

**Sandra Felder-Estermann:** Ja, der Aufschrei in den Quartieren war zum Teil sehr gross, aber v. a. im Schönbühlquartier und in den anderen betroffenen Quartieren hält er sich in Grenzen. Wahrscheinlich nicht zuletzt deshalb, weil sich das Postagentursystem bereits bewährt hat. Die Vorteile werden auch geschätzt. Die Bevölkerung kann von zeitgemässeren Öffnungszeiten profitieren, und „ihre“ Postagentur ist nach wie vor in Gehdistanz. Für komplexere Post-Fragestellungen orientiert man sich heutzutage vielfach online oder in einer der bestehenden Poststellen.

Ja, jemandem etwas Gewohntes wegzunehmen, ist immer schwierig, erst recht für ältere Personen. Bei ihnen kommen grössere Ängste auf, und man muss mit viel Geduld und guter Qualität das Vertrauen in die neuen Dienstleistungen aufbauen. Das ist bestimmt keine einfache Aufgabe für die Post, aber mit Sicherheit ist es das grösste Interesse der Post. Das zeigt nun auch die Antwort auf den dringlichen Vorstoss bzw. das Einlenken der Post. Weitere Kunden zu verlieren, kann sich kaum ein Unternehmen leisten – auch die Post nicht. Die Post muss sich z. T. neu erfinden, die Entwicklung und die knallharten Zahlen zeigen das. Das sind Facts. Würde die Post das nicht tun, wäre es verheerend; andere Konkurrenzbetriebe würden sich ins Fäustchen lachen, und die Post hätte das Nachsehen.

Ja, das allgemeine Konsumverhalten der Bevölkerung hat sich gewandelt, es werden immer mehr Onlinegeschäfte getätigt, sogar Postkarten werden online gestaltet und meist auch online versandt. Immer weniger Besucher sind in den Verkaufsläden und auf der Post – das könnten die jungen Gäste hier im Ratssaal bestimmt bezeugen. Auch die Post registriert das, nicht nur die besorgten Politiker. Für die Jungen von heute ist der tägliche Umgang mit dem Handy und mit dem PC ganz normal. Auch viele Ü60 tätigen immer mehr Dienstleistungen elektronisch, ganz „gäbig“ von zu Hause aus. Eine Anpassung des Angebots liegt somit auf der Hand. Je nach Sichtweise wird eine Anpassung als Modernisierung oder als Abbau wahr-

genommen. Gemäss neuester Nachricht aus dem Stadtrat wird die Post nun auf den schweizweiten Pilotversuch mit einem Hausservice im städtischen Gebiet, konkret im Schönbühl, verzichten – falls sie wirklich einen geeigneten Ort für eine Agentur findet. Gemäss der Antwort auf Frage 3 der Interpellation wäre die Post sowieso wieder vom Pilotprojekt weggekommen, wenn es sich nicht bewährt hätte. Bei der Post müssen alle Glocken läuten, gleich aus mehreren Gründen. Sei es wegen der ungenügenden Wirtschaftlichkeit, wegen veränderter Kundenbedürfnisse oder wegen Veränderungsabsichten der Vermieter der Liegenschaften. Die Post muss reagieren, ein Wechsel der Betriebsform, vor allem bei den herkömmlichen Poststellen, kommt bestimmt – aus unternehmerischer Sicht besser früher als zu spät.

Ja, die FDP-Fraktion freut sich, wenn eine Agenturlösung auch im Schönbühl bzw. im Tribtschen-/Langensandquartier gefunden wird, schliesslich steht die Fraktion ein für eine bedarfsgerechte, gute Versorgung mit Postdienstleistungen in allen Quartieren. Und auch die Post setzt sich ein für möglichst zufriedene Kunden, alles andere wäre nämlich geschäftsschädigend und weder im Sinn der Post noch im Sinn der FDP-Fraktion. Die FDP-Fraktion will auf keinen Fall die nötige Entwicklung verhindern.

Noch etwas zum Votum von Claudio Soldati: Treffpunkte für ältere Leute gibt es im Quartier andere, die z. T. viel besser und reger genutzt werden als die Poststelle. Vielleicht könnte dort Claudio Soldatis Grossmutter sogar beim Einrichten eines LSV geholfen werden, oder es könnte ihr gezeigt werden, wie sie ihre Zahlungen sonst tätigen kann – es geht nämlich auch mit der Karte in einer Postagentur. Dass es mehr Päckli gibt, ist ebenfalls auf unsere wandelnde Gesellschaft zurückzuführen – Zalando sei Dank. Münz wechseln ist sicher ein Problem für das Gewerbe in den Quartieren, aber bestimmt gibt es bald Automaten, die das für einen machen.

Die FDP-Fraktion hätte mit der teilweisen Überweisung leben können, denn sie will nicht partout gegen Anpassungen des Poststellennetzes sein. Die FDP-Fraktion ist neuen Betriebsformen gegenüber offen und muss den Vorstoss deshalb jetzt leider ablehnen.

**Albert Schwarzenbach:** Es ist schon ein paar Jahre her, seit über die Post-Initiative „Postdienste für alle“ abgestimmt wurde. Es war eine hektische Kampagne, und mit der Mehrheit eines einzigen Kantons wurde die Initiative damals abgelehnt. Man hat sie nicht zuletzt abgelehnt, weil die Post sagte, sie sei jetzt eigentlich schon fast am Ziel und wolle nicht mehr sehr viel mehr abbauen. Letztes Jahr gab es die Service public-Initiative des K-Tipp. Wieder trat die Post auf und beschwichtigte, sie versuche alles zu erledigen, was sie müsse. Nur, die Realität ist anders. Seit dem Jahr 2001 werden Poststellen abgebaut. Bis 2020 sollen von 1'400 noch 600 verschwinden, dann gäbe es noch 800–900. Davon wäre auch die Stadt Luzern betroffen. Die Taktik ist eigentlich immer die gleiche: Die Post sagt, der Markt habe sich verändert (65 % weniger Briefe seit dem Jahr 2000, 46 % weniger Pakete, 40 % weniger Zahlungsverkehr). Aber man hört wenig von der Post bezüglich Marktchancen. Wenn z. B. der Verwaltungsratspräsident der Post, Urs Schwaller, sich beklagt, dass Amazon und Zalando neuerdings Vertriebssysteme bis an die Haustüren aufbauen, wäre das doch genau ein Geschäftsfeld gewesen, das die Post unbedingt hätte erobern müssen. Statt sich mit Romanen, Kugelschreibern und Klebestreifen in den Poststellen zu profilieren, müsste sie ein bisschen in die Zukunft denken. Man hört auch wenig von den Zahlen. Der Gesamtkonzern machte im Jahr 2016 über 300 Mio. Franken mehr Umsatz als 2015. Der Ertrag am Schalter betrug in den Durchschnitt

der Jahre 2006–2015 1,62 Mrd. Franken, der Rückgang ist sehr moderat und lässt sich auch erklären: Wenn immer mehr Poststellen geschlossen werden, gibt es auch weniger Ertrag. Wir wissen übrigens auch nicht, wie das einzustufen ist, denn wir wissen nicht, was vom Umsatz an den Schaltern in der Rechnung unter PostMail (Briefpost), PostLogistics (Paketpost) und PostFinance gutgeschrieben wird. Das Ergebnis des Bereichs Poststellen und Verkauf können wir also nicht besser einschätzen.

Die Position der Gemeinden in diesem Spiel ist ausserordentlich schwach. Zwar müssen die Gemeinden begrüsst und angehört werden, man sucht eine einvernehmliche Lösung, und wenn man diese nicht findet, muss man die Postkommission anrufen. Wenn es dort auch nicht klappt, liegt der Entscheid bei der Post. Das hat jetzt dazu geführt, dass in den letzten Jahren fast ständig Poststellen verschwunden sind. Wie gehört, hat die Berner Altstadt keine Post mehr, Basel 1 ist in Diskussion, und diese Woche stand in der Zeitung, Sarnen und Engelberg dürften damit rechnen, dass es noch bis 2020 weitergeht, nachher ist auch das offen. Man stelle sich vor: Engelberg ohne Post. Was dagegen hilft, ist eigentlich nur eines, nämlich öffentlicher Druck. Man hat das vor Jahren mit der Post Altstadt erlebt; alle Quartierorganisationen machten eine Petition, was dazu führte, dass die Post – wenigstens reduziert – gerettet werden konnte. Später, als der Rest auch noch aufgehoben werden sollte, hat der Grosse Stadtrat ein Postulat überwiesen, was zum Shop-in-Shop-Konzept führte.

Die Post hat auch gemerkt, dass sie ein bisschen auf dem Holzpfad ist. Urs Schwaller gab in einem längeren Interview zu Protokoll, dass man die Sache eigentlich nochmal neu anschauen müsste, speziell was die Postagenturen betrifft. Auch ihm ist aufgegangen, dass das Modell der Postagenturen ausgebaut werden muss (Stichwort: Zahlungsverkehr). Älteren Leuten nützt es wahrscheinlich wenig, wenn sie mit der Kreditkarte zahlen können, denn sie sind sich das nicht gewöhnt.

Service public ist eine Basis der CVP. Die CVP-Fraktion findet, der Stadtrat sollte sich engagiert für die neuen Formen einsetzen. Es muss nicht jedes Mal eine Poststelle sein, es kann eine Postagentur sein. In der Antwort ist einiges aufgezeigt, aber für den Sprechenden ist es noch zu wenig klar und einleuchtend, dass anstelle von Poststellen wirklich Postagenturen kommen, die die Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken.

Die CVP-Fraktion möchte, dass der Druck aufrechterhalten wird, und wird deshalb die vollständige Überweisung dieses Vorstosses unterstützen.

**Noëlle Bucher:** Vier auf einen Streich: eine Interpellation, zwei Postulate und eine Petition; Reussbühl, Schönbühl, Würzenbach und Hirschengraben. Der geplante Poststellenabbau in der Stadt Luzern erhitzt die Gemüter von links bis rechts – linkes Reussufer, rechtes Reussufer. Die G/JG-Fraktion kann nachvollziehen, dass die Post etwas gegen das stark defizitäre Geschäft unternehmen will und muss. Die Fraktion ist auch nicht per se gegen Postagenturen und genauso wenig verschliesst sie sich dagegen, dass die Post mit der Zeit gehen und auf neue Kundenbedürfnisse eingehen will, auch wenn beispielsweise für die Sprechende persönlich längere Öffnungszeiten nicht unbedingt ein Bedürfnis sind.

Das geplante Vorgehen stellt einen Abbau beim Service public dar, den die G/JG-Fraktion nicht einfach so hinnehmen will. Postagenturen und das Personal in Postagenturen sind nicht in der Lage, die gleichen Dienstleistungen zu erbringen, wie das heute in den bestehenden Poststellen der Fall ist und auch noch nachgefragt wird. Zudem kann sich die G/JG-Fraktion im

Moment nicht vorstellen, wie der geplante Poststellenabbau ohne gleichzeitigen Stellenabbau erfolgen soll. Die in Aussicht gestellte neue Gesetzgebung soll aus Sicht der Fraktion abgewartet werden, bevor die Anpassung des Luzerner Poststellennetzes weiter vorangetrieben wird. Deshalb hält auch die G/JG-Fraktion an der vollständigen Überweisung des Postulates fest.

**Stefan Sägesser:** Es wurde jetzt schon vieles gesagt. Der Sprechende ist heute erstaunlich einig mit Albert Schwarzenbach, was die Post anbelangt, und zwar in der ganzen Argumentation. Auch mit Sandra Felder-Estermann ist der Sprechende einig in Bezug auf das Glockenläuten, denn er weiss bekanntlich, was das heisst. Er ist aber nicht der Meinung, dass die alten Personen, zu denen einige Ratsmitglieder auch bald gehören werden, bevormundet werden müssen. Wenn man im Rat von alten Leuten spricht in einem Ton, wie man sonst mit Kindern redet, wird der Sprechende wütend, denn das sind erwachsene Leute, die selber entscheiden wollen. Hat die Post jemals jemanden in dieser Stadt gefragt, was er oder sie wirklich will? Nein. Es ist ein geschützter Bundesbetrieb, ein sogenannter Service public, mit einem Auftrag, der erfüllt werden muss. Dem Sprechenden ist es Wurst, ob das der SVP-Fraktion oder der G/JG-Fraktion passt oder nicht. Service public ist nicht parteiabhängig, sondern parteiübergreifend – für alle. Wenn man schon von Markt und Marktentwicklung spricht, muss man den Markt auch beobachten. Nach der Meinung des Sprechenden macht die gute Post das nicht, sonst wäre sie auf andere Lösungen gekommen. Das persönliche Anliegen des Sprechenden ist, dass der Stadtrat sich voll hinter die Bevölkerung stellt. In der Stadt Luzern will man sich in jedem Quartier eine Schule leisten, darüber wurde abgestimmt. Aufgrund der bestehenden Altersdurchmischung in der Stadt Luzern möchte der Sprechende in jedem Quartier eine Postfiliale oder zumindest eine Postagentur, und dafür muss der Grosse Stadtrat sich einsetzen; er muss sich für die Bevölkerung einsetzen. Die Stadt hat ein anderes Bedürfnis als das Land, daher kann sich die Stadt Luzern vielleicht ja mit anderen Städten zusammentun und sich gegenüber dem Postbetrieb wehren.

In diesem Sinn schliesst der Sprechende mit den Worten: Die GLP-Fraktion wird, wie man es von ihr kennt, mehrheitlich vollständig an der vollständigen Überweisung festhalten.

**Sandra Felder-Estermann:** Der Stadtrat wollte das Postulat teilweise und nicht vollständig überweisen, weil er sagt, bei einer Anpassung des Poststellennetzes könnten allenfalls alternative Lösungen gesucht werden, wie es jetzt auch von Noëlle Bucher, Stefan Sägesser und Albert Schwarzenbach erwähnt wurde. Die Vorredner und die Vorrednerin sagten, allenfalls könne man ja auch auf eine Poststellenagentur ausweichen. Was mit dem vorliegenden Vorstoss aber verlangt wird, ist, dass der Stadtrat sich gegen eine Anpassung des Poststellennetzes ausspricht – und dagegen ist die FDP-Fraktion. Die Sprechende hofft, andere würden sich noch einmal überlegen, zu was sie wirklich Ja sagen.

**Stadtpräsident Beat Züsli:** Die Post ist ein emotionales, wichtiges Thema. Dem Stadtrat ist es sehr wichtig, dass es in der Stadt Luzern ein gutes, flächendeckendes Postangebot gibt. Deshalb hat er sich in der Vergangenheit auch für den Erhalt der bestehenden Post- und Postzugangsmöglichkeiten eingesetzt. Die Post ist auch für die Quartiere wichtig – es wurde bereits gesagt –, nämlich als Treffpunkt oder auch für Läden in der Umgebung. Entsprechend haben

der Stadtrat und die Stadtverwaltung regelmässig Kontakt mit der Post und bringen die Anliegen ein.

Man muss aber auch feststellen: Es gibt einen Wandel bei den Postdienstleistungen, die genutzt werden. Für viele Leute hat die Post als Ort nicht mehr die Bedeutung, die sie vor 5, 10 oder 20 Jahren hatte. Onlinedienste werden mehr genutzt, das wurde ebenfalls angesprochen und zeigt sich auch hier im Saal: Es werden weniger Briefe und mehr E-Mails geschrieben.

Für den Stadtrat ist aber auch wichtig festzuhalten: Es gibt einen Teil der Bevölkerung, der die digitalen Medien und Zugänge nicht nutzen will oder nicht nutzen kann und auf einen Zugang vor Ort angewiesen ist, z. B. um Einzahlungen machen zu können. Der Stadtrat will das ermöglichen und ist in der Pflicht, das entsprechend zu unterstützen.

Wenn man sich auf die Stadt Luzern konzentriert, kann man sagen, dass die Stadtgebiete im Moment gut abgedeckt sind. Und der Stadtrat hat bei der Post darauf gedrängt, dass es auch so bleibt. Er hat sich z. B. stark dafür eingesetzt, dass die Poststelle an der Zürichstrasse als vollwertige Poststelle erhalten bleibt.

Jetzt ist im Reussbühl und im Würzenbach eine Umwandlung in eine Postagentur vorgesehen, und es ist wichtig, dass das Zusammengehen mit einem Laden, mit einer anderen Institution in stabile, gute Lösungen mündet. Nicht dass es vielleicht nur ein Jahr funktioniert und dann allenfalls wieder verschwindet.

Die grösste Unsicherheit besteht im Moment im Quartier Schönbühl. Der Vorschlag der Post war, in Richtung eines Hausservice zu gehen. Das kennt man im ländlichen Gebiet, im städtischen Gebiet gibt es das im Moment aber noch nicht. Es wäre also auch für die Post ein Pilotprojekt gewesen, was entsprechend angekündigt wurde und mit relativ grossen Unsicherheiten verbunden war, weil nicht klar ist, ob das auch im urbanen Gebiet funktioniert. Wenn jetzt möglich ist – und danach sieht es aus –, dass mithilfe des Quartiervereins auch im Schönbühl eine Postagentur eingerichtet werden kann, ist das sicher auch aus Sicht des Stadtrates die bessere Lösung, und er unterstützt das sehr. Aus Sicht des Stadtrates ist es ohnehin wichtig, dass die Quartiervereine und die Quartiere miteinbezogen werden, denn sie kennen die Bedürfnisse vor Ort und können allenfalls mithelfen, gute Lösungen zu ermöglichen. Der Stadtrat hofft, dass das im Schönbühl entsprechend möglich ist.

Der Sprechende möchte nun noch auf die Kriterien und die Regelung bzw. auf das eingehen, was auf nationaler Ebene, in der nationalrätlichen Kommission diskutiert wird. Im Moment ist die Post ja gehalten, für 90 % der Bevölkerung anzubieten, dass man innerhalb von 20 Minuten zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr die nächste Poststelle erreichen kann. Der nationalrätliche Vorstoss, der in der Kommission überwiesen wurde, setzt darauf, dass die 90%/20-Minuten-Regelung in einer kleineren Einheit umgesetzt werden müsste. Auf die Stadt Luzern bezogen würde das nicht helfen, mehr Poststellen zu erhalten, weil dieses Kriterium in jedem Fall (Ausnahme: Littauerberg) ohnehin schon erreicht ist und wahrscheinlich auch noch mit einer geringeren Anzahl Poststellen erreicht würde. Deshalb ist der Stadtrat bereit, sich dafür einzusetzen, dass im urbanen Gebiet andere Kriterien zur Anwendung kommen oder diskutiert und abgeklärt werden, welche mehr die Dichte, die Anzahl Leute, die auf eine Poststelle angewiesen sind, berücksichtigen. Der Stadtrat ist auch bereit, sich entsprechend beim Städteverband einzusetzen – das ist das richtige Gremium, um auf Bundesebene Einfluss zu nehmen. Das wird der Stadtrat tun, hoffentlich auch mit Unterstützung des Parlaments. Die

neue Regelung abzuwarten, welche die 90%-/20-Minuten-Regelung auf eine kleinere (Gemeinde-)Ebene reduzieren will, würde aber vermutlich nicht helfen.

Zum Schluss möchte der Sprechende das Anliegen nochmal bekräftigen: Der Wandel findet statt, ob man es gut findet oder nicht. Die meisten Anwesenden sind ja auch Teil des Wandels und machen ihn mit. Der Wandel, eine Verschiebung in den Onlinehandel, findet im Detailhandel und auch bei den Postdienstleistungen statt. Der Stadtrat will aber den Wandel sozialverträglich umsetzen und gestalten können und für ältere Leute, die den Wandel nicht mitmachen können oder wollen, entsprechende Angebote schaffen. Auch für die Quartiere wird der Stadtrat sich entsprechend einsetzen in den Gesprächen mit der Post, und er hofft, dass er über den Weg des Städteverbands helfen kann bei der Anpassung der nationalen Regelungen.

**Joseph Schärli:** Stadtpräsident Beat Züsli hat zu wenig intensiv von Reussbühl gesprochen. Er kennt die Situation dort offenbar nicht. Neben der Post gibt es dort nämlich noch den Denner und die Migros – und diese machen es ganz sicher nicht. Ein kleines Lädli gibt es dort nicht, und wenn eines aufgeht, geht es bald wieder zu. Die Poststelle ist dort verankert, und es gibt einen Baufortschritt. Ist das denn nichts? Der Sprechende wohnt in Reussbühl und macht seine Einzahlungen noch am Postschalter. Es warten manchmal sehr viele Leute; es hat nicht umsonst einen Ticket-Automaten, der die Reihenfolge der Wartenden regelt. Der Quartierverein wurde vielleicht zum Mitmachen überredet, der Sprechende weiss aber nicht, wo es gemacht werden könnte. Das Zentrum Ruopigen stirbt aus, und nachher müssen die Leute in das Shoppingcenter nach Emmen und möglichst nicht in die Stadt Luzern hinein, wo man sie wegen des Verkehrs ja nicht will. Mit dem Zentrum Ruopigen stirbt auch der ganze Flecken Ruopigen, für dessen Realisierung sehr viel getan wurde. Es ging über Jahre, bis man ihn so weit hatte, wie er jetzt ist. Der Sprechende bittet, das zu bedenken und auch ein Herz für die Post Reussbühl zu haben.

**Der Grosse Stadtrat überweist das Dringliche Postulat 58 vollständig.**

**Ratspräsidentin Katharina Hubacher** weist darauf hin, dass sich die nun anwesenden Schülerinnen und Schüler extra auf die Behandlung des Postulates 9 „Quai: Velos gestattet“ vorbereitet haben.

- 9. Motion 341, Ali R. Celik und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Enver Candan namens der SP/JUSO-Fraktion vom 22. April 2016:  
Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr**

**Der Stadtrat nimmt die Motion teilweise entgegen.**

**Christian Hochstrasser:** Die G/JG-Fraktion ist einverstanden mit der teilweisen Entgegennahme. Die Motion fordert einerseits, eine Schwachstellenanalyse zu machen und andererseits, konkrete Massnahmen in einem Planungsbericht in das Parlament zu bringen. Nun stellt der Stadtrat selbst einen B+A „Aktionsplan Velo- und Fussverkehr“ in Aussicht. Der Stadtrat schreibt in der Antwort, was er alles schon macht, z. B. Analysen u. a. mit Einsatz des Geoportals oder mit Einbezug von Pro Velo. Zudem werden z. B. bei Leitungssanierungen Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs im öffentlichen Raum geprüft, falls es sich um Schwachstellen handelt.

In der Antwort des Stadtrates scheint durch, dass es ihm wichtiger ist, Massnahmen zu machen und nicht weitere Analysen, die nochmals viel Arbeit erfordern würden, bevor man zu den Massnahmen käme. Das ist eigentlich auch im Sinn der G/JG-Fraktion.

Nun ist es aber häufig so, dass genau dort Veloprojekte realisiert werden, wo es einfach gerade passt; wo genug Platz da ist, wo gerade saniert wird. Es ist leider aber häufig zusammenhanglos, und genau dort, wo es am gefährlichsten und am engsten ist, gibt es keine Lösung. Oder wie Liliane Minor es heute Morgen im Tages-Anzeiger in Bezug auf die Stadt Zürich (aber in der Stadt Luzern gilt es genau gleich) schreibt: „Kein anderes Verkehrsmittel wird derart nach Gutdünken mal berücksichtigt, mal nicht.“

Ein Veloweg ist aber nur so sicher wie seine gefährlichste Stelle, und das ist auch der Grund, warum man – wenn es eine gefährliche Stelle auf dem Weg hat – eben nicht das Velo nimmt, sondern das Auto oder den ÖV. Darum braucht es eine Systematik und nicht einfach nur den Weg des geringsten Widerstands.

Die G/JG-Fraktion ist der Meinung, der Stadtrat brüstet sich schon ganz ordentlich für seine Veloverdienste. Richtigerweise erkennt er aber, dass er trotz Prix Velo weiterhin viele Schwachstellen beheben muss. Aus Sicht der Fraktion geht in der Praxis bis jetzt noch zu wenig. Die drei erwähnten Säulen Infrastruktur, Marketing und Dienstleistungen sind gut und recht. Aber wenn es bei der Infrastruktur und damit bei der Sicherheit hapert, nützt Marketing nicht viel. Wenn es den Leuten zu gefährlich ist, nützen Schilder, Pumpen und ein Veloverleihsystem nichts. Es muss deutlich gemacht werden, dass im angekündigten Velo-B+A (Aktionsplan) ein bisschen etwas drinsteht, das über die bisherigen Selbstverständlichkeiten hinausgeht.

Ein Beispiel sei erwähnt: Von Kriens nach Emmenbrücke kommt am Ende der Bruchstrasse (Pilotprojekt Velo) einfach nichts mehr, bis man in der Dammstrasse wieder einigermaßen sicher weiterkommt. Von Ende Bruchstrasse bis Anfang Dammstrasse sind es 200 m. Das weiss man schon lange. Jetzt hat der Stadtrat in der Antwort geschrieben, er habe dazu Ideenskizzen. Irgendwann – hoffentlich relativ bald – muss dann aber auch mal ein Vorschlag, eine Massnahme kommen, damit genau dort die Systematik eingehalten ist. Wo es schwieriger, enger, gefährlicher ist, soll nicht einfach nichts gemacht werden. Es soll nicht nur dort etwas gemacht werden, wo es gerade passt.

Der Sprechende wirbt deshalb für eine teilweise Überweisung.

**Judith Wyrsh:** Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die detaillierte Antwort. Die Fraktion ist mit der Stellungnahme des Stadtrates über die Umsetzung der geplanten Massnahmen zur Sicherheit der Velofahrer zufrieden. Die Behebung der Gefahrenstellen ist auch dem Stadtrat ein Anliegen, das ist sichtbar. Dass die Schwachstellenanalyse eine besondere Gewichtung erhält, ist im Sinn der Fraktion und wird von ihr vollumfänglich unterstützt. Dass es sich aber

auch bei der Verkehrssicherheit um einen dynamischen Prozess handelt, liegt auf der Hand. Es gibt sicher noch viel zu tun, wie der Vorredner bereits erwähnt hat – die Sprechende wiederholt das jetzt nicht. Die GLP-Fraktion tritt somit auf die teilweise Entgegennahme der Motion 341 ein.

**Roger Sonderegger:** Eine sichere Veloinfrastruktur ist essenziell in der Veloförderung, und im Gegensatz zu Christian Hochstrasser ist der Sprechende der Meinung, dass in den letzten paar Jahren sehr viel gegangen ist. Als Velofahrer ist er dankbar für die Linksabbieger am Kasernenplatz und am Schwanenplatz und für diverse gute Kreuzungsvarianten, die neu zur Verfügung stehen, beispielsweise am Hirschengraben. Es ist einiges gegangen, und man kommt in der Stadt Luzern deutlich besser und sicherer vorwärts. Aber es gibt immer wieder Brüche in der Infrastruktur, und diese sind extrem wichtig, auch wenn sie kurz sind, so auch beim Parkhaus Altstadt, wo man als Velofahrer in eine unmögliche Situation kommt: Eine 100 m lange Stelle, die nicht gut funktioniert, macht einen Weg von 3 oder 4 km eigentlich unsicher. Zusammenfassend: Es wurde schon viel investiert, es muss noch mehr investiert werden, um nachher wirklich ein gutes Netz zu haben. Das Thema ist schon lange bekannt und erkannt, deshalb wollte die CVP-Fraktion auch nicht mitunterzeichnen. Nicht, weil sie das Anliegen nicht gut finden würde, sondern weil sie keinen B+A verlangen wollte für ein Thema, das sie als Daueraufgabe der Stadt Luzern erachtet. Die CVP-Fraktion ist sehr dankbar für die Antwort des Stadtrates, die pragmatisch sagt: Der Stadtrat hat das Thema aufgenommen, macht das aber im Rahmen eines Prozesses, der sowieso läuft, in einer Gesamtschau, und will keinen eigenen Bericht ausarbeiten. Deshalb steht die CVP-Fraktion hinter der Lösung, die der Stadtrat vorschlägt, und die auch von den Motionären getragen wird. Die Fraktion unterstützt die teilweise Entgegennahme.

**Nico van der Heiden** darf noch in die gleiche Kerbe schlagen wie die Vorrednerinnen und Vorredner. Auch die SP/JUSO-Fraktion dankt dem Stadtrat bestens, dass er diese Motion entgegennimmt. Den Zusatz „teilweise“ hat der Sprechende eher als Formsache interpretiert, es ist natürlich auch für die SP/JUSO-Fraktion in Ordnung, dass der Stadtrat auf dem Weg weitergeht, auf den er sich sozusagen von sich aus bereits begeben hat.

Der Bericht wird also kommen, die Fraktion ist gespannt. Der Bericht wird auch ein Preisschild haben – wahrscheinlich wird es dann die grossen Diskussionen geben. Der Sprechende hofft einfach, dass es ähnlich wie vor rund zwei Jahren laufen wird, als eigentlich die genau gleiche Diskussion schon in Bezug auf die Fussgängerinnen und Fussgänger geführt wurde: eine systematische Analyse der Gefahrenstellen und daraus abgeleitet kurz- und langfristige Massnahmen zur Verbesserung. Auch dieser B+A hatte ein Preisschild, und es war unbestritten, dass man das machen musste. Der Sprechende hofft, dass es bei den Velofahrerinnen und Velofahrern auch unumstritten sein wird. Das wird wirklich ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Infrastruktur für Velofahrende.

Vom Sprechenden kommt das gleiche Aber wie von Christian Hochstrasser: Es ist nur ein erster oder allenfalls ein zweiter oder dritter Schritt, aber es kann nicht der letzte Schritt sein. Die SP/JUSO-Fraktion wird noch vor den Sommerferien eine weitere Motion einreichen, die den nächsten Schritt einläuten soll, nämlich, dass man sich überlegt: Was sind systematische Fussgänger- und Velobeziehungen in der Stadt Luzern und auch für die Agglomeration? Aus

Sicht der SP/JUSO-Fraktion braucht es eben nicht nur ein Flicker der Gefahrenstellen und immer mal wieder ein punktuellles Eingreifen, sondern wirklich auch mal die Überlegung, von wo nach wo es attraktive Verbindungen braucht, also von welchem Quartier ins Zentrum, weiter auch zwischen den Quartieren, in die Agglomerationsgemeinden – und im Zentrum sicher auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Das braucht es aus Sicht der Fraktion als nächsten Schritt, wenn man das Ziel von 10 % Veloanteil und ebenfalls einen deutlich gesteigerten Zu-Fuss-Anteil erreichen will. Das spricht aber in keiner Art und Weise gegen die teilweise Entgegennahme dieser Motion, im Gegenteil, die braucht es unbedingt. Die SP/JUSO-Fraktion ist mit der teilweisen Überweisung dieser Motion einverstanden.

**Sonja Döbeli Stirnemann:** Die FDP-Fraktion ist auch einverstanden mit der teilweisen Entgegennahme und dankt dem Stadtrat für die Antwort. Es ist wirklich viel getan. In den Augen der Sprechenden könnte bei der Signalisation vielleicht auch noch eine Verbesserung erzielt werden. Wenn man nicht aus der Stadt Luzern ist, weiss man wirklich nicht spontan, wie man am besten durch die Stadt kommt, denn es ist einfach schlecht angeschrieben. Was der FDP-Fraktion sehr wichtig ist, und was sie in der Motion auch gefordert hat, ist, dass ein Auge auf die Friktionen zwischen Velofahrenden und Fussgängern gelegt wird – Nico van der Heiden hat das auch angesprochen. Das ist mitunter auch ein Thema am Quai. Wenn man etwas für die Fussgänger macht, sollte man auch bedenken, wie es die Velofahrer betrifft. Wenn die Sprechende an die Hirschmattstrasse denkt, wo Inseln gesetzt wurden, fühlt sie sich als Velofahrerin jetzt weniger sicher als vorher, als es keine Inseln hatte. Es ist immer ein Abwägen, aber es wäre gut, auch an die andere Seite zu denken.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** kann es kurz machen, weil kein anderer Antrag gestellt wurde. Christian Hochstrasser hat es richtig erkannt; der Stadtrat will lieber Massnahmen als weitere Analysen, weil er das Gefühl hat, es bestehen schon relativ gute Grundlagen. Dass die Velointeressen bisher nach Gutdünken berücksichtigt wurden, würde der Sprechende so nicht unterschreiben. Es hilft aber, eine systematische Auslegeordnung für einen Aktionsplan bezüglich Fuss- und Veloverkehr nicht nur nach Gutdünken zu machen. Es ist klar, die Lücke zwischen Bruchstrasse und Reussufer ist schlecht, das weiss man, und daran wird intensiv gearbeitet. Die Stadt Luzern hat auf den Kantonsstrassen noch den Kanton Luzern als Partner, den sie jeweils auch überzeugen muss, was nicht immer ganz einfach ist. Für den Sprechenden ist auch klar: Im Moment ist man leider noch zu sehr an jenen ausgerichtet, die sehr geübt sind im Velofahren. Es gibt Leute, die sich nicht über den Bahnhofplatz trauen – man sollte sich an jenen orientieren, die man eigentlich aufs Velo bringen möchte. Auch an Jugendlichen und an Kindern, die ganz sichere Verbindungen haben sollten, möchte der Stadtrat sich orientieren. Sicherheit ist im absoluten Mass nicht herzustellen, schon gar nicht auf engem Raum, aber sowohl die subjektive als auch die objektive Sicherheit will der Stadtrat mit diesen Massnahmen zügig verbessern. Er ist immer dran und wird die Aktionspläne hier auf den Tisch bringen. Dann kann auch noch konkreter über Mängel diskutiert werden. In diesem Sinn dankt der Sprechende bestens für die teilweise Überweisung der Motion.

**Somit ist die Motion 341 teilweise überwiesen.**

**10. Postulat 9, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 27. September 2016:  
Quai: Velos gestattet**

**Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.**

**Christian Hochstrasser:** „Es heisst für uns, nach Lösungen zu suchen, wie ein sinnvolles Nebeneinander von Fussgängern, Fussgängerinnen und Radfahrenden auf dem Quai möglich ist. Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme aller Quaibenützenden dürfen erwartet werden. Was in andern Städten Alltag ist, sollte auch für Luzern möglich sein. Wir bitten den Stadtrat, ein Konzept für die gesamte Quaianlage zu prüfen, das ein sinnvolles Nebeneinander von FussgängerInnen und Radfahrenden ermöglicht, das allen Quaibenützenden gerecht wird, das das Sicherheitsempfinden der FussgängerInnen stärkt, und Luzern als Ferien- und Ausflugsort auch für velofahrende Gäste attraktiver und sicherer macht.“

„Der Sprechende denkt dabei hauptsächlich an Velowanderer und an Familien mit Kindern, welche im Umgang mit den Pedalen noch nicht so gut geübt sind. Wer es eilig hat, der fährt auch heute schon selbstverständlich auf der Haldenstrasse. Dies wird auch beim Regime, wie es sich die Fraktion vorstellt, nicht anders sein.“

Das ist nicht das Votum des Sprechenden zu Postulat 9, sondern im ersten Teil ein Auszug aus dem Postulat 255, Helen Haas namens der CVP-Fraktion vom 13. Januar 2003, und im zweiten Teil das Votum des ehemaligen Ratskollegen Markus Mächler hier in diesem Rat am 18. September 2003.

Und vor bald 14 Jahren hat ein anderes Ratsmitglied Folgendes gesagt:

„Es gibt in der Haldenstrasse wohl einen Veloweg, aber da fährt der Bus auf den Velostreifen, beim Casino und beim ‚National‘ stehen regelmässig Lieferwagen im Weg, und weiter vorne beim ‚Tivoli‘ – und das ist der gefährlichste Teil – fahren Autos von den Parkplätzen rückwärts in die Strasse hinein. Diesen Teil bezeichnete selbst der Baudirektor bei einer früheren Gelegenheit als unfallgefährlich. Weiter vorne ist es dann möglich, auf der anderen Seite der Bahnlinie weiterzufahren. Welche Verbesserungen also könnten angeboten werden, damit Velofahrer weniger gefährdet sind auf diesem Velostreifen?“

Wenn man die Zeitungen und Leserbriefe der letzten Woche liest und hört, was gesagt wurde, dann hat man das Gefühl, es herrsche das reine Rowdytum auf unseren Strassen und Velowegen. Persönlich ist der Sprechende viel zu Fuss unterwegs, mit kleinen Kindern, viel auch mit dem Velo, manchmal im Bus und aus speziellen Gründen auch mal im Auto. Diese Unmöglichkeit des Miteinanders, diese Absolutheit, dass das nicht geht, bemerkt der Sprechende nicht, auch nicht, wenn er sich in Mischzonen mit Velos und Fussgängern bewegt. Vielleicht liegt es an seiner Naivität, an seiner Weltfremdheit, dass er nicht merkt, wie schlimm die Probleme zwischen Velos und Fussgängern sind – also konkret zwischen dem Sprechenden und ihm selbst. Vielleicht sollten aber auch diejenigen, die so viele negative Erfahrungen zwischen Fussgängern und Velofahrern machen, mal ihr eigenes Verhalten hinterfragen. Dass das Miteinander geht, kann heute lange diskutiert werden, aber eigentlich ist es keine Frage. Es geht.

Wenn man nach Österreich, nach Deutschland, aber auch in viele andere Schweizer Städte geht, sind solche Mischflächen an genau solchen Lagen ganz normal und funktionieren meist

problemlos, übrigens auch in der Stadt Luzern, an der Hertensteinstrasse, auf der Reussbrücke, am Mühleplatz, vor dem Theater. Warum geht das Miteinander eigentlich genau am Luzerner Quai nicht?

Es ist bemerkenswert, dass der Stadtrat einerseits wie vorher bei der Velomotion sagt, es sei wichtig, dass die Sicherheit besser werde, und was man alles schon mache, dann aber die Gefahren an der Haldenstrasse runterspielt und schreibt, dass es wenig Möglichkeiten gebe. Die Prüfung einer konkreten Massnahme, welche zumindest zu wichtigen Tageszeiten eine Verbesserung bringen könnte, lehnt der Stadtrat einfach ab.

Die Ratsmitglieder haben heute die Wahl zwischen einem breiten Prüfauftrag (Postulat 9) und einem konkreten pragmatischen Ansatz, ebenfalls in Form eines Prüfauftrags (Postulat 68). Der Sprechende schliesst mit dem damaligen Votum von Markus Mächler von 2003:

„Die Ratskollegen werden deshalb gebeten, dieses Postulat zu überweisen. Es wird damit lediglich verlangt, ein mögliches Konzept zu prüfen, auch in der Praxis. Die Fraktion des Sprechenden stellt sich vor, dass mit einem möglicherweise befristeten Versuchsbetrieb Erfahrungen gesammelt werden könnten. Das wäre nichts Weltbewegendes.“

**Fabian Reinhard:** Zusammen mit der Fussgängerlobby hat die FDP am Quai eine Standaktion gemacht und Unterschriften gesammelt. Die Petition von Fussverkehr Schweiz war sehr erfolgreich, gesamthaft wurden mehr als 2'300 Unterschriften gesammelt – das ist ein starkes Zeichen. Verbesserungen für Velofahrer sind wichtig und richtig, und entsprechend zählt der Stadtrat ja auch Massnahmen auf, die er an der Haldenstrasse bereits umsetzen konnte. Es wurde eine Verbesserung erreicht. Die Unfallauswertung zeigt aber auch, dass vor allem Verkehrsknoten, also Kreuzungen, speziell gefährlich sind, da dort viele Unfälle passieren. Selbst wenn die Fahrt auf dem Quai für Velofahrer sicherer wäre, würden unter Umständen die Zu- und Wegfahrten des Quais gefährlicher, wodurch wieder ein höheres Unfallpotenzial entstehen würde. Auch da überzeugen die FDP-Fraktion die Antworten des Stadtrates. Der Nutzen für die Velofahrer ist unklar, für die Fussgänger führt es aber definitiv zu einer Verschlechterung, das müsste eigentlich auch Links-Grün einsehen.

Es gibt ja ein gemeinsames Positionspapier von Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz.

Die Co-Präsidentin und der Co-Präsident von Pro Velo Luzern sind hier im Saal, aber weil sie ihre eigenen Positionspapiere offenbar nicht lesen, hat der Sprechende es getan. Im Positionspapier steht unter anderem, dass Verbesserungen für Velofahrer nicht zu Lasten der Fussgänger gehen sollen, und dass die Velos auf einer eigenen Fläche geführt werden sollen.

Der Sprechende versteht umso weniger den dringlichen Vorstoss, der noch kommt – das ist neue Luft in alten Veloschläuchen, das funktioniert so nicht. Auch da verweist der Sprechende auf die ursprüngliche Antwort des Stadtrates. Zwei Punkte dazu: Dem Sprechenden ist nicht klar, wie ein Verbot von E-Bikes funktionieren soll. In seinem Verständnis sind die langsamen E-Bikes, die verhältnismässig doch noch relativ schnell sein können, in der Kategorie der ganz normalen Velos. Der Sprechende versteht nicht, wie es rechtlich möglich sein soll, das zu verbieten – vielleicht kann man ihm das heute noch erklären. Es gibt natürlich auch schnelle Velos ohne Motor. Der Sprechende selbst ist ein passionierter Rennvelofahrer, und ein Rennvelo ist auch ohne Motor relativ schnell. Der Sprechende möchte den Leuten nicht zumuten, auf dem Quai zu spazieren, während er mit dem Rennvelo durchfährt. In diesem Sinn ist der Vorstoss der SP/JUSO- und der G/JG-Fraktion rücksichtslos. Man tut so, als würde man etwas für die schwächeren Verkehrsteilnehmer machen, tut es aber zu Lasten der noch schwächeren

Verkehrsteilnehmer: Älteren, Menschen mit Behinderung, Kindern. Das kann die FDP-Fraktion nicht akzeptieren und lehnt die beiden Vorstösse aus diesen Gründen ab.

**Joseph Schärli:** In der Stadt Luzern spricht man von Flaniermeilen. Man will sogar neue schaffen. Der Luzernerquai ist eine Flaniermeile, wo man Ruhe und Ordnung hat und Erholung geniessen kann. Es ist einer der ganz wenigen Verweilorte, wo eine absolute Fussgängersicherheit gewährleistet sein soll. In letzter Zeit wurde sehr viel gemacht für den Veloverkehr – das wurde ausgeführt, der Sprechende muss es nicht mehr detaillieren. Auch der schwächste Verkehrsteilnehmer hat ein Anrecht auf einen gesicherten Raum in der Natur. Heute fahren Velos und teilweise sogar Mofas arg schnell am Quai entlang und stören. Familien mit Kindern nutzen den Quai zur Erholung. Ältere und rollstuhlgängige Personen sind sehr häufig am Quai. Es ist heute leider, ob man es wahrhaben will oder nicht, ein Wildwuchs mit dem Velofahren. Der Sprechende fordert dazu auf, heute Abend nach der Sitzung schauen zu gehen, wie auf der Strecke Jesuitenkirche–Regierungsgebäude–Wilden Mann, wo Tempo 30 gilt, gefahren wird. Es sind alle sehr diszipliniert... Und schlimm ist noch – auf dem Quai speziell: Die meisten Velos haben heute keine Glocke mehr. Plötzlich ist ein Velo da, und ältere Leute erschrecken. Eine zeitlich beschränkte Nutzung, wie im Dringlichen Postulat 68 gefordert, ist gar nicht möglich – das ist Salamtaktik. Oder dass alle schön den Motor ihres E-Bikes ausschalten – man sollte nicht an den Storch glauben. Sollte das Postulat überwiesen werden, bleibt der Weg über eine Initiative. Die Unterschriftensammlung hat gezeigt, wie viele Leute den Wunsch und das Anliegen haben, dass es einen velofreien Quai gibt. Deshalb ist die SVP-Fraktion dafür, dass das erhalten wird, und die Velofahrer gebüsst werden, wenn sie durchfahren. Man muss Kontrollen machen, sonst passiert nichts. Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

**Mirjam Fries:** Velofahren in der Stadt Luzern ist tatsächlich nicht ungefährlich. Darum unterstützt die CVP-Fraktion Massnahmen zur Verbesserung der Situation, so wie es vorhin im Rahmen der Motion 341 diskutiert wurde.

An Christian Hochstrasser: Seit dem Jahr 2003 sind 14 Jahre vergangen, und man hat doch einiges gemacht, auch an der Haldenstrasse. Es wurden z. B. die erwähnten Schrägparkplätze aufgehoben, und der Velostreifen wurde bis zum Nationalquai verlängert. Die Situation ist nicht mehr ganz vergleichbar.

Das Thema einer Öffnung des Quais für die Velofahrer wurde bereits im Vorfeld der Ratsdebatte sehr emotional diskutiert. Die CVP-Fraktion bedauert, dass die Fronten zwischen Fussgängern und Velofahrern teilweise recht verhärtet sind. Es braucht grundsätzlich Verständnis von beiden Seiten.

Im Fall des Quais ist es für die CVP-Fraktion aber klar, dass dieser den Fussgängern überlassen werden muss. Der Quai ist wirklich eine Flanierzone, wo man gemütlich spazieren, eben flanieren kann, und das für alle Gruppen. Gerade ältere Leute sind wirklich froh, wenn sie nicht von schnellen Velos – es müssen keine E-Bikes sein – überholt werden. Velos auf dem Quai würden die Fussgänger beeinträchtigen.

Der Stadtrat zeigt zudem in seiner Antwort gut auf, dass der Sicherheitsgewinn nicht allzu gross wäre. Die Zu- und Wegfahrt vom Quai bietet ein höheres Unfallpotenzial. Vor allem stadteinwärts müsste man links abbiegen, um auf den Quai zu gelangen. Das ist definitiv nicht ganz ungefährlich.

Kurz zusammengefasst ist der Sicherheitsgewinn bei einer Freigabe des Quais für die Velofahrenden zu wenig signifikant, um dafür die Fussgänger zu beeinträchtigen. Auch eine temporäre Freigabe in der Nacht und am frühen Morgen sieht die CVP-Fraktion nicht. Einerseits hat es dann auf der Haldenstrasse auch weniger Verkehr, zudem ist eine temporäre Massnahme schlecht kontrollierbar.

Die CVP-Fraktion lehnt das Postulat und den Kompromiss dazu ab.

**Nico van der Heiden:** Die Emotionen gehen hoch bei diesem Thema, keine Frage. Fabian Reinhard hat es noch relativ sachlich eingeläutet, und dann ging die Emotionskurve nach oben. Der Sprechende musste im Vorfeld zu heute wieder einmal zur Kenntnis nehmen: Es gibt ein sehr grosses subjektives Unbehagen bei den Fussgängerinnen und Fussgängern, vor allem in den Begegnungszonen, wegen den Velofahrenden. Stichworte sind Velorowdies, eng überhollen, zu schnell, halten sich an keine Regeln – das sind noch die netteren Stichworte, die man dem Sprechenden in den letzten Wochen zukommen liess.

Und klar, das haben alle gesagt, und auch der Sprechende sagt es immer wieder (Copy-and-paste aus einem früheren Votum): Es gibt Velorowdies, aber Rowdies gibt es überall, auch bei den Autofahrerinnen und bei den Fussgängern. Und wie überall fällt der kleine Anteil jener, die sich nicht an die Regeln halten, auf und wird wahrgenommen. Und alle anderen, die sich brav an die Regeln halten, fallen halt nicht auf. Das ist bei Politikern übrigens auch so.

Es gibt zwei Möglichkeiten, wie man mit solchen subjektiven Ängsten umgehen kann, und das ist auch in der SP teilweise umstritten. Soll man z. B. die Angst, die viele Leute vor Ausländerinnen und Ausländern haben, ernst nehmen, auch wenn die Fakten klar sagen, dass wir in der Schweiz kein Problem mit Ausländern haben? Die einen sagen: „Ja, auch solche subjektiven, irrationalen Ängste muss man ernst nehmen.“ Der Sprechende gehört aber klar zur zweiten Kategorie, die sagt: „Nein, man hat als Volksvertreterin oder Volksvertreter auch mal die Aufgabe, zu sagen: Tut mir leid, eure Ängste sind irrational, auf Basis von solchen Ängsten möchte ich keine Politik machen.“

Was sind also die Fakten bezüglich dem Abschnitt Schweizerhof–Haldenstrasse und Quai, der hier diskutiert wird? In der vorherigen Motion war zu lesen, wo man beim Bund die Unfallstatistik nachschauen kann, das macht natürlich auch die SP/JUSO-Fraktion immer wieder.

Seit 2011, seit die Statistik systematisch geführt wird, also seit etwas mehr als sechs Jahren, gab es auf diesem Abschnitt 1 tote Velofahrerin, 4 schwerverletzte Velofahrerinnen und Velofahrer und 27 leichtverletzte Velofahrerinnen und Velofahrer.

Wenn also der Sprechende sich von gewissen Personen vorhalten lassen muss, die Gefahr auf der Haldenstrasse sei herbeigeredet, dann ist das leider ziemlich faktenfrei. Mit Blick auf das Unfallportal ist die Haldenstrasse weiterhin einer der Unfall-Hotspots in der Stadt Luzern.

Wie sieht es im Gegensatz dazu in den Begegnungszonen aus? Joseph Schärli hat jene vor der Jesuitenkirche genannt. Was für Unfälle zwischen Velos und Fussgängerinnen und Fussgängern, wie es behauptet wird, gibt es dort? Seit 2011 findet der Sprechende in all den Begegnungszonen in der Stadt Luzern 3 leichtverletzte Fussgängerinnen und Fussgänger. Das sind selbstverständlich drei zu viel, aber wenn wir ehrlich sind, ist das eine sehr tiefe Zahl.

Und sehr interessant ist die Hertensteinstrasse, wo es extrem viele Fussgängerinnen und Fussgänger hat, und das Velofahren heute in eine Richtung immer und nachts in beide Richtungen erlaubt ist: 0 Unfälle. Seit 2011 kein einziger Unfall, nichts.

Im Vorfeld zu heute sagte man dem Sprechenden, die Begegnungszone in der Altstadt könne

man nicht mit dem Quai vergleichen. Also hat der Sprechende auch noch die Stadt Thun angeschaut, wo der Quai viel schmaler ist, und wo am Wochenende genauso viele Leute unterwegs sind. Der Quai ist dort seit Jahren offen: 0 Unfälle seit 2011, null.

Das heisst, wenn man die Fakten anschaut und ehrlich ist, dann funktioniert das Gemeinsame von Fussgängerinnen und Fussgängern mit den Velofahrenden eigentlich wunderbar. Und es würde auch am Quai wunderbar funktionieren, wenn man sich von Fakten und nicht von Ängsten leiten lassen würde.

Der Sprechende widerspricht auch explizit dem Stadtrat bezüglich seiner Analyse von Risiken und Nutzen: Der Nutzen für Familien mit Kindern, für Kinder alleine und für ältere Personen auf dem Velo wäre sehr gross, wenn sie die Option hätten, auf den Quai auszuweichen. Man weiss ja gar nicht, wie gross das Potenzial wäre, weil das alles Leute sind, die heute auf diesem Abschnitt das Velo nicht benutzen, weil es ihnen zu gefährlich ist.

Der Sprechende möchte noch auf den Aspekt der Zufahrten eingehen, der in den anderen Voten genannt wurde: Es ist richtig, viele Unfälle passieren auf den entsprechenden Kreuzungen. Aber für die SP/JUSO-Fraktion ist klar, man kann nicht einfach den Quai aufmachen und an den Anfangs- und Endpunkten nichts machen. Das braucht eine bauliche Anpassung, aber diese kann man machen. Das Beispiel des Schweizerhofs zeigt wunderbar, dass das funktioniert. Es gibt dort aus dem Grendel heraus einen Linksabbieger für Velos, parallel geschaltet mit dem Fussgänger, wo es seit 2011 keinen Unfall gab – funktioniert wunderbar. Natürlich braucht es eine Anpassung der Knoten. Es hat niemand gesagt, man öffne einfach ab morgen den Quai und passe nichts an. Natürlich müssen die Velofahrer wieder vom Quai herunter auf die Strasse geleitet werden, sodass es keine Unfälle gibt.

Eine Mehrheit der SP/JUSO-Fraktion stimmt darum dem Postulat 9 zu. Eine Minderheit lehnt es ab, weil sie die zeitlich beschränkte Lösung, wie sie im Postulat 68 nachgereicht wurde, bevorzugt oder weil sie den Weg zur Verbesserung der Situation für die Velofahrenden in einer Verbesserung an der Haldenstrasse sieht.

**Judith Wyrsch:** Die GLP-Fraktion hat sich sehr schwergetan in dieser Diskussion, und auch die Sprechende muss gewisse Sachen jetzt halt Copy-and-paste sagen. Vorneweg: Die Haldenstrasse ist stark befahren, und ein Ausweichen für die Radfahrenden auf den Quai liegt eigentlich auf der Hand. Es ist auch klar, dass die Sicherheit für die Velofahrer an der Haldenstrasse hauptsächlich im Bereich der Hotelzone, Casino, Palace, National verbessert werden muss.

Zuerst aber noch zur Quaianlage: Die Quaianlage ist ein historisch gewachsener und wichtiger Bestandteil des Luzerner Stadtbilds. Es ist eine eindrückliche Flaniermeile, eine grosszügige Promenade für Einheimische genauso wie für Touristen, in der Nacht, in frühen Morgenstunden, tagsüber, für Jogger, Hundebesitzer, Fussgänger, Badegänger usw. Es ist kein Ort – mindestens bis jetzt –, um schnellstmöglich von A nach B zu gelangen.

Die E-Bikes würden ja nach wie vor auf der Haldenstrasse bleiben, und das versteht die Sprechende nicht genau: Sind die E-Bikes sicherer, weil sie schneller fahren und bleiben deshalb auf der Haldenstrasse? Oder muss man die Quaianlage schützen vor den schnellen E-Bikes? Das geht für die Sprechende nicht ganz auf.

Auch mit dem sogenannten pragmatischen Kompromiss werden Mischzonen geschaffen, es geht um die Mischzone Haldenstrasse, die jetzt befahren wird, und um einen Weg am Quai

nur für Fussgänger. Die Quaianlage würde somit aber eindeutig an ihren Qualitäten verlieren. Auf dem Quai wären Temporegulierungen nötig, wie es vorhin erwähnt wurde. Es müssten bauliche Massnahmen gemacht, Verkehrstafeln aufgestellt, Strassenmarkierungen angebracht werden, rote Eingangsbereiche usw. Die Sprechende spricht hier nicht von einer Angst, sondern es entspricht auch der Planungsanweisung von heute. Es gibt schlussendlich Fuss-, Kinderwagen- und Velospuren. Und darin liegt für die Sprechende etwas, was für die reine Quaianlage auch nicht gut ist.

Es würde zwei Zonen zu regulieren geben. Wie vorhin beschlossen, ist die Behebung der Gefahrenstellen auch dem Stadtrat ein Anliegen. Die Schwachstellenanalyse erhält neu ein Gewicht. Die Schwachstelle Haldenstrasse ist bekannt und muss angegangen werden, das kann man nicht schönreden. Evt. müssen aber auch die Lieferanteneingänge der Hotels überprüft werden, d. h., es müssen auch die Hinterfassaden der Hotels angeschaut werden. In der Konsequenz kann es für die GLP-Fraktion aber doch nicht sein, dass schlussendlich einfach ein Problem verschoben wird, dass also etwas zu Lasten der Qualität einer Quaianlage geht. Das Abkommen wurde bereits erwähnt, die Sprechende will das nicht wiederholen.

Die GLP-Fraktion folgt bei beiden Vorstössen mehrheitlich nicht.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Auch der Stadtrat hat das Thema intensiv diskutiert und versucht, sich faktenbasiert – so weit das möglich ist – eine Meinung zu machen. Auch dem Stadtrat ist aufgefallen, wie stark die Fragestellung emotionalisiert. Der Sprechende möchte vorausschicken: Wenn man sich in der Stadt Luzern umsieht, sind die Friktionen zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden wahrscheinlich nicht das wesentliche Problem. Und dieses Bild zeigt sich auch, wenn man die Verkehrsunfallstatistiken anschaut. Selbstverständlich nimmt der Stadtrat die Bedürfnisse aller sehr ernst und denkt, dass man in einem heutigen Verständnis eigentlich nicht mehr davon ausgeht, dass es hier die Autofahrenden gibt, da die Fussgängerinnen und dort Velofahrende, Rollstuhlfahrende und auch noch ÖV-Benutzende. Vielmehr gibt es eine breite Palette, und fast alle Verkehrsteilnehmenden sind mal so und mal anders unterwegs, mit verschiedenen Vorlieben, und z. T. machen nicht alle alles. Der Stadtrat geht davon aus, dass man versucht, die Mobilität gesamtheitlicher zu verstehen. In diesem Sinn plädiert er für eine bessere Toleranzkultur zwischen allen Verkehrsteilnehmenden und darauf, dass es in einer Stadt, wo die Fläche nun einmal relativ beschränkt ist, auch in Zukunft an gewissen Stellen Mischverkehr zwischen Zufussgehenden und Velo gibt. Es würde keinen Sinn machen, auf der Reussbrücke den Velo- und den Fussverkehr zu trennen, das hätte sofort wieder Kreuzungen zur Folge und wäre nicht schön. Zudem fehlt der nötige Platz. Man kann nicht, wie dies z. B. in einer chinesischen Stadt gemacht wurde, sogar noch extra Fussspuren inkl. Ampelsignalen am Boden markieren für Fussgänger, die mit dem Handy unterwegs sind. Wo in der Stadt Luzern eine getrennte Fläche für den Veloverkehr möglich ist, wird das gemacht, so wurde es z. B. in der ganzen Neustadt einigermaßen durchgezogen. In der Neustadt, wo es eben ist, und wo es mehr Platz hat, sind sehr wenig Velofahrende auf den grossen Strassen unterwegs.

In der Abwägung aller Fakten kommt der Stadtrat zum Schluss, dass der Sicherheitsgewinn für die Velofahrenden nicht genügend gross wäre, um die Massnahme umzusetzen. Es würde voraussetzen, dass ein Einbiegen stattfindet, hierzu müsste die Infrastruktur angepasst werden, und es müsste auch wieder eine Rückkehr auf die sehr dicht befahrene Kantonsstrasse möglich sein. Den Sicherheitsgewinn für die Velofahrenden wertet der Stadtrat nicht so hoch

wie die Reduktion der Aufenthaltsqualität für jene, die sich auf dem Quai aufhalten oder zu Fuss unterwegs sind.

Der Stadtrat ist aber auch bereit, weitere Massnahmen zur Optimierung an der Haldenstrasse zu prüfen. Viele, vor allem ungeübtere Velofahrende meiden die Haldenstrasse, weil sie ihnen zu eng erscheint. Tatsächlich ist es am Ende der Haldenstrasse eng. Der Stadtrat hat versucht, einiges zu verbessern, aber es halten sich nicht alle Lieferwagen an die vorgesehenen Flächen, sodass es zu Friktionen kommt. Die Unfallstatistik zeigt leider, dass es auf der Haldenstrasse Unfälle gibt. Der Stadtrat wird versuchen, das Potenzial zu optimieren. Wer aber meint, es würde die ganze Baumreihe abgeräumt, dem ist zu sagen: In der Stadt Luzern gibt es sehr unterschiedliche Anliegen und öffentliche Interessen, und die Durchgrünung der Stadt ist eines davon. Diese Idee, die auf dem Tisch liegt, wurde noch nicht im Stadtrat diskutiert. Der Sprechende wird sich dagegen wehren, auf ein sehr zentrales Gestaltungselement im Strassenraum zu verzichten, aber das muss noch ausdiskutiert werden. Der Stadtrat wird versuchen, die Situation der Anlieferung weiter zu optimieren, ob das gelingt, ist noch nicht sicher. Es gilt, den Partner Kanton Luzern zu überzeugen. Der Stadtrat wird also weiter an der Verkehrssicherheit auf der Haldenstrasse arbeiten. In der Antwort auf das Postulat hat er aber auch gesagt, dass das Verbesserungspotenzial nicht mehr so gross ist, und leider hat man keine valable Alternative wie z. B. im flacheren Bereich.

Der Stadtrat hat schon in der ersten Runde die zeitliche Einschränkung geprüft, ist aber in der Abwägung aller Faktoren zum Schluss gekommen, dass die Vorteile nicht überwiegen.

**Luzia Vetterli** möchte eine Lanze brechen für den Kompromissvorschlag. Die gehörten Argumente der Gegenseite beziehen sich immer auf die gesamte Freigabe. Die Sprechende kann nachvollziehen, dass nicht am Samstag- und Sonntagnachmittag, wenn dort viele Leute unterwegs sind, gefahren werden soll. Es wurden aber nicht wirklich Argumente laut gegen die zeitliche Befristung. Die Sprechende ist eine sehr geübte Velofahrerin, aber in der Stadt Luzern gibt es zwei Stellen, an denen sie jedes Mal Angst hat: Haldenstrasse inkl. Seebrücke, Bahnhof (Autos, die bei den Kurzzeitparkplätzen anhalten wollen, gefährden praktisch immer jemanden). Die Haldenstrasse ist ein wesentlicher Gefahrenherd, an dem unbedingt etwas gemacht werden muss. Dass das nicht geht, weil der Kanton Luzern sich sperrt, ist allen klar. Es wird sich in nächster Zukunft wohl kaum etwas wesentlich verbessern. Entweder, man darf auf dem Quai fahren, oder aber man belässt die Velofahrer auf der gefährlichen Haldenstrasse und riskiert weitere Unfälle.

Die Sprechende ist nicht einverstanden mit dem Argument, dass die zeitliche Befristung für Velofahrer keine wesentliche Verbesserung der Sicherheit bringen würde. Gemäss Verkehrszählung fahren an dieser Stelle jeden Tag 5'000 Velofahrer in beide Richtungen. Die 5'000, die in die Stadt hineinfahren, fahren mehrheitlich morgens zur Arbeit. Für jene 5'000 würde eine zeitliche Befristung einen wesentlichen Sicherheitsgewinn bringen, also praktisch die Hälfte aller Fahrten könnte zukünftig auf dem sicheren Quai erfolgen. Bis morgens um neun Uhr hat es wirklich nicht viele Spaziergänger auf dem Quai, und es ist nicht ersichtlich, inwiefern die paar Spaziergänger durch die Velofahrer gefährdet würden.

Das Problem mit den E-Bikes würde man mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung lösen. In deutschen Städten ist das Velofahren praktisch überall an den Strandpromenaden erlaubt, es darf einfach nicht schneller als 20 km/h gefahren werden.

Auch die Übergänge sind kein Problem und würden es nicht unsicherer machen. Man muss

die Übergänge halt so gestalten, dass sie sicher sind, insbesondere mit Ampeln – und eben nicht mit Kreuzungen, bei denen unklar ist, von woher die Autos überall kommen. Insofern bittet die Sprechende, noch einmal zu überdenken, ob die aufgeführten Argumente auch gegen den Kompromissvorschlag sprechen. Die Sprechende glaubt, dem ist nicht so.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** hat nicht gesagt, der Kanton Luzern sperre sich gegen Massnahmen. Er hat nur gesagt, die Stadt Luzern habe einen Partner, und es sei nicht immer einfach mit dem Kanton Luzern. Wenn die Stadt Luzern einen guten Vorschlag hat, kann sie sehr gut mit dem Kanton Luzern diskutieren. Auch der Kanton hat ein Interesse an höherer Verkehrssicherheit.

Wenn man vor allem an weniger geübte Velofahrende denkt, so ist festzuhalten, dass diese in der Regel nicht vor acht Uhr morgens unterwegs sind, wie der Kompromiss es vorschlägt. Und: Die Kreuzungssituationen ergeben sich vor allem in der Morgenspitzenstunde, also dann, wenn es sehr viel Verkehr hat. Deshalb ist der Stadtrat in dieser Abwägung zur Auslegung gekommen, dass der Sicherheitsvorteil für die Velofahrenden im Verhältnis zum Preis zu gering ist.

**Nico van der Heiden:** Pro Velo Luzern hat in den vergangenen Jahren x Vorschläge bezüglich der Haldenstrasse zuhanden des Kantons Luzern gemacht. Diese wurden mit einer Ausnahme alle abgelehnt. Die SP/JUSO-Fraktion freut sich sehr auf mehr Support vom Stadtrat in dieser Sache und wird in Kürze – vermutlich morgen – ein entsprechendes Postulat einreichen.

**Fabian Reinhard** ist nicht bekannt, dass man Geschwindigkeitsbeschränkungen für Velos machen, überprüfen und rechtlich durchsetzen kann. Man muss auch davon ausgehen, dass Velos nicht unbedingt einen Tachometer haben. Das wäre zu klären, der Sprechende ist sich nicht sicher, wie das ist.

**Nico van der Heiden:** Die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Schweizer Strassen gelten genauso auch für Velos, egal, ob sie einen Tacho haben oder nicht. Wer mit dem Rennvelo in einer Tempo-20-Zone mit 35 km/h fährt, wird gebüsst.

**Der Grosse Stadtrat lehnt das Postulat 9 ab.**

- **Dringliches Postulat 68, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 27. März 2017:  
Velos am Quai: Für einen pragmatischen Kompromiss**

**Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.**

**Der Grosse Stadtrat lehnt das Dringliche Postulat 68 mit 25 : 20 Stimmen ab.**

**11. Postulat 47, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 13. Februar 2017:  
Kombinierte Bus-/Velospur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren**

**Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.**

Wenn **Korintha Bärtsch** die Stellungnahme des Stadtrates liest, stellt sie fest, dass der Stadtrat eigentlich gleicher Meinung ist. Der Stadtrat erkennt, dass der Schweizerhofquai und die Seebrücke einen Unfallschwerpunkt darstellen, und der Handlungsbedarf bezüglich Verkehrssicherheit gegeben ist. Der Stadtrat anerkennt, dass der Verkehr auch auf der Seebrücke abgenommen hat, und dass sich die Ausgangslage im Rahmen des Projekts „Spange Nord“ geändert hat. Er sieht also die vorliegenden Fakten und verlangt auch eine entsprechende Verkehrsplanung, auch gegenüber dem Kanton Luzern. Wenn die Sprechende weiter liest, dass der Stadtrat nicht auf das Schlüsselprojekt warten will, muss sie schmunzeln und sich fragen, warum er das Postulat trotzdem ablehnt. Eine teilweise Entgegennahme wäre eher nachvollziehbar gewesen.

Eine kombinierte Velo-/Busspur ist eine mögliche Lösung. Wenn die Verwaltung zusammen mit dem Stadtrat aber eine bessere Idee hat, ist diese sehr willkommen.

Einen Aspekt hat der Stadtrat nicht erwähnt: Die Stadt Luzern möchte den Veloanteil in Zukunft erhöhen, bis 2020 soll er verdoppelt werden. Um das zu schaffen, muss der Stadtrat ziemlich Gas geben, auch vor dem Hintergrund der vorangegangenen Diskussionen. Zehn Jahre später möchte der Stadtrat aber 10 % erreicht haben, und wenn man diese 10 % hat, genügt die heutige Veloinfrastruktur nicht mehr. 1,20 m oder 1,30 m breite Velostreifen genügen nicht mehr. Wenn 10 % aller Verkehrsteilnehmer in der Rushhour mit dem Velo unterwegs sind, gibt es Stau, und das Beste, was man machen kann, ist, den Ausbau der Infrastruktur für eine nachhaltige Verkehrsabwicklung bereits heute anzugehen.

Die Sprechende hält an der Überweisung des Postulats fest.

Auch **Nico van der Heiden** ist etwas ratlos mit der Antwort des Stadtrates. Der Sprechende liest die Antworten des Stadtrates immer schön brav vom Anfang bis zum Schluss. In der Argumentation des Stadtrates steht: Ja, da gibt es wirklich ein Problem auf der Seebrücke und am Schweizerhofquai – der Bus steht im Stau, für die Velos ist es gefährlich (Spurwechsel usw.). Ja, das Problem liesse sich auch ohne Spange Nord lösen, und es muss dringend mit dem Kanton Luzern verhandelt werden, wobei man diesem im Idealfall gerade konkrete Massnahmen vorschlägt. Ja, das muss etwas sein für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Velofahrende und für den ÖV. Und dann im letzten Abschnitt: Aber die Bus-Velo-Kombi ist uns zu starr, deshalb lehnen wir das Postulat ab.

Der Sprechende denkt im Stillen für sich: Irgendwie geht das nicht zusammen. Das Postulat will zwei Sachen: Eine eigene Busspur und eine Verbesserung für die Velofahrenden. Und es ist ein Postulat. Es ist klar: Zuständig ist – wieder einmal – der Kanton Luzern. Man kann den Stadtrat also nur bitten, beim Kanton Luzern entsprechend vorstellig zu werden und das zu diskutieren. Vor diesem Hintergrund versteht der Sprechende die Ablehnung des Postulats nicht und findet, der Stadtrat hat die perfekte Begründung geliefert, wieso man das Postulat überweisen muss. Für die SP/JUSO-Fraktion ist klar: Es braucht die Busspur, sie ist möglich. Die

Verbesserung für die Velofahrenden braucht es auch. Und beides braucht es, bevor Bypass und Spange Nord gebaut sind, denn bis dann ist der Sprechende pensioniert und so lange mag er nicht warten.

Die SP/JUSO-Fraktion folgt der Argumentation des Stadtrates und wird darum das Postulat überweisen.

**Marcel Lingg:** Die Situation entlang dieser Achse über die Seebrücke zum Schweizerhofquai ist im Moment gar nicht so schlecht geregelt. In Anbetracht der Tatsache, dass es eine der meistbefahrensten Strecken ist, und sich dort der Langsamverkehr, der ÖV und der MIV einen Platz suchen müssen, ist die SVP-Fraktion der Ansicht, dass im Moment das Optimum herausgeholt wurde, damit alle Verkehrsteilnehmer im Gesamtkontext eine sichere und zweckmässige Lösung haben. Vorhin wurde eine Verschlimmerung verhindert, indem keine Verschlechterung für die Fussgänger in Kauf genommen wurde.

Stadtauswärts hat man sowohl einen separaten Veloweg am Quai entlang, welcher relativ sicher ist, als auch einen markierten Velostreifen. Stadteinwärts gibt es z. T. nur trottoirseitig einen Veloweg, ab der Seebrücke jedoch ebenfalls zwei. Man hat für die Velofahrer also eine sehr gute Lösung, denn es gibt separate Velostreifen. Wenn man schon von Veloförderung spricht, bevorzugt sogar die SVP-Fraktion separate Velostreifen und nicht, was mit dem Postulat gefordert wird, nämlich quasi die Aufhebung der Velostreifen, um sie mit einer Busspur zu kombinieren. Kombinierte Bus-/Velospuren mögen dort Sinn machen, wo vielleicht einmal oder zweimal pro Stunde ein Bus fährt, und wo auch nicht allzu viele Velofahrer regelmässig unterwegs sind. Aber auf einer Achse, wo der Bus im Minuten- oder Halbminutentakt fährt, und auch ein Velofahrer nach dem anderen, ist es aus Sicht der SVP-Fraktion absolut fahrlässig, bestehende Velowege für gemeinsame Bus-/Velospuren zu opfern. Hinter der Idee der G/JG-Fraktion, die Velowege aufzuheben und kombinierte Bus-/Velospuren zu installieren, kann die SVP-Fraktion nicht stehen.

Wenn Korintha Bärtsch aufsteht und sagt, sie habe das Postulat falsch geschrieben; sie wolle die Velowege selbstverständlich nicht aufheben, sondern anstelle einer MIV-Spur eine zusätzliche Busspur installieren, hätte das Postulat entsprechend formuliert werden müssen. Im Postulat heisst es „kombinierte Velo-/Busspur“. Hinter dem Kompromiss mit dieser korrigierten Variante würde die SVP-Fraktion stehen, aber: Im Gegenzug müsste die linke Ratsseite die Spange unterstützen. Das wäre Teil des Kompromisses: Aufhebung einer MIV-Spur für die Installation einer durchgehenden Busspur. Es ist wie heute Morgen beim Carparkierungskonzept und bei der Insel-Initiative: Es braucht ein Gegengleich von der linken Ratsseite, wenn ihre Visionen und Wünsche umgesetzt werden sollen. In diesem Sinn lehnt die SVP-Fraktion das Postulat ab.

**Reto Kessler** unterstützt, was Marcel Lingg sagte. Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat, dass er auch eine ablehnende Haltung einnimmt. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sind eingeleitet, das TBA ist daran, die Sicherheit zu prüfen. Auf diesem Streckenabschnitt ist der Kanton Luzern zuständig, und wie von UVS-Direktor Adrian Borgula gehört, ist der Kanton nicht immer der einfachste Partner. Also sollte man ihn auch nicht gleich in die Enge drängen. 1'700 Busse und 4'000 Velos fahren täglich über die Seebrücke. Der Sprechende fährt selbst auch Velo und wenn er die heutigen Busse mit ihrer Länge und Breite in der Hektik auf der Strasse anschaut, ist er nicht sicher, ob es auf der Seebrücke wirklich so super genial wäre, die

Velos auf der Busspur zu führen. Vielleicht lohnt es sich, ein bisschen zu warten und noch nach anderen, besseren Lösungen zu suchen.

Eine durchgehende Busspur ist so oder so geplant, das ist im Massnahmenpaket enthalten. Und richtig, es braucht irgendwann ein Gegengleich, nämlich die Spange Nord, welche vor allem die linke Seite nicht will, und für die auch der Stadtrat nicht gerade Feuer und Flamme ist bzw. sich sehr stark zurückhält. Korintha Bärtsch hat es richtig gesagt: Man muss die Infrastrukturen schaffen. Wenn heute auf der Seebrücke die Autos auf vier Spuren stehen, kann man zwei Spuren schliessen, nur fragt sich, wo die Autos dann durchgehen, bevor es zum totalen Kollaps kommt. Deshalb ist die FDP-Fraktion der Meinung, dass nicht eine schnelle, sondern eine überlegte Variante die richtige Lösung ist. In diesem Sinn lehnt die FDP-Fraktion das Postulat ab.

**Roger Sonderegger** bittet Marcel Lingg, ihn einzuladen zum Handschlag zwischen SVP- und SP/JUSO-Fraktion. Dem Sprechenden ist gerade in den Sinn gekommen, wie Moritz Leuenberger und Adolf Ogi sich im NEAT-Stollen umarmten. Es wäre ein historischer Moment für die Verkehrspolitik in der Stadt Luzern.

Der Sprechende wurde etwas eifersüchtig, als er merkte, dass dieser Vorstoss schon zwei Monate nach Eingang – sogar noch mit der Fasnacht dazwischen – beantwortet wurde. Ein anderer Vorstoss, der in Littau etwa 2 m Strasse fordert, liegt schon seit sieben Jahren auf Eis, aber so einen Vorstoss hat wohl jeder und jede in diesem Rat.

Das Tempo ist auch inhaltlich das Problem: Der Sprechende kann sich nicht vorstellen, wie die Sicherheit steigen soll, wenn Busse und Velos auf der gleichen Spur unterwegs sind. Naturgemäss ist der Tempounterschied zwischen diesen Verkehrsmitteln viel grösser als derjenige zwischen Fussgängern und Velofahrern. Der persönliche Angstmoment des Sprechenden ist, dass hinter ihm ein vbl-Bus auffährt, und er nicht weiss, wie es weitergeht, wenn er z. B. stürzt. Der Sprechende kann sich das nicht vorstellen und er gehört zu den geübten und schnellen Velofahrern in der Stadt Luzern – mit Motor.

Aber vielleicht war das Anliegen ein anderes. In der Antwort des Stadtrates gibt es etwas sehr Spannendes zu lesen, und jetzt geht es dort weiter, wo Marcel Lingg und Reto Kessler mit der Spange Nord aufgehört haben: Was passiert eigentlich mit den Autos? Heute sind es etwa 36'000 Autos auf der Seebrücke. Wenn zwei Spuren geschlossen werden, müssten die anderen zwei Spuren das schlucken. Eine MIV-Spur vermag maximal etwa 10'000 Fahrzeuge schlucken. Wie passen 36'000 Fahrzeuge auf zwei Spuren, die zusammen nur 20'000 Fahrzeuge schlucken? Der Vorstoss enthält bereits das Zahlenmaterial der Verkehrsmodellierung, und man merkt: 1. Die Zahlen sind veraltet, sie sind auf der Seebrücke nicht mehr so hoch. 2. Auch mit Bypass und Spange Nord sind es noch über 30'000 Fahrzeuge. Über diese zwei Busspuren wird also noch zu reden sein, das möchte der Sprechende allen Anwesenden vor das geistige Auge führen. Es geht nicht auf zwei Spuren mit Bypass und Spange Nord, dessen muss man sich für zukünftige Debatten bewusst sein.

Im Gegensatz zu Nico van der Heiden und Korintha Bärtsch hat der Stadtrat aus planerischer Überlegung relativ souverän reagiert und sagt: Jawohl, Problem erkannt, aber nein, wir fangen nicht bei den Massnahmen an, sondern bei der Zielformulierung. Der Stadtrat formuliert denn auch drei gute Ziele: weniger Unfälle, bessere Sicherheit für die Fussgänger und für den Veloverkehr, bessere Zuverlässigkeit im ÖV – das braucht es. Der Sprechende sieht es planerisch auch so, dass man am Anfang immer mit den Zielen startet, und die Massnahmen ganz

am Schluss kommen. Es ist verständlich, dass der Stadtrat sich dagegen wehrt, am Anfang schon zu einer Massnahme Ja zu sagen. Das würde er machen, wenn er das Postulat entgegennehmen würde; er würde sich zu dieser Massnahme positionieren, auch wenn es nur ein Prüfauftrag ist. Die Message ist angekommen, aber vielleicht war das Instrument nicht genau das richtige. Mit anderen Worten: Der Nagel ist erkannt, aber der Hammer war nicht der richtige. Positiv ist also, dass der Stadtrat das Problem erkannt hat und etwas machen will. Das kann er allerdings nicht allein. Der Sprechende hofft, dass der Kanton Luzern auch tatsächlich Hand bietet, wenn die Stadt Luzern einen guten Projektvorschlag ausarbeitet. Der Kanton Luzern muss es umsetzen und auch zahlen.

Die CVP-Fraktion folgt ebenfalls der stadträtlichen Argumentation und lehnt das Postulat ab.

**Jules Gut:** Auch die GLP-Fraktion hatte Freude an der Antwort des Stadtrates. Auf 80 Zeilen hat der Stadtrat begründet, warum er dafür ist und auf den letzten 10 Zeilen hat er noch schnell erklärt, warum er es doch nicht gut findet.

Der Sprechende findet es immer wieder erstaunlich, wie die Autofahrer – zu denen der Sprechende selbst auch gehört – das Gefühl haben, sie dürften mit ihrem Auto an 365 Tagen rund um die Uhr überallhin fahren. In der Schweiz bzw. in einer Stadt, die dichter wird, und wo man schauen muss, wie die Mobilität flächeneffizient zu organisieren ist, kann man ungeniert zu Spitzenzeiten von 16.15 Uhr bis zirka 18.30 Uhr in einer Kiste von 5 m auf 2 m gemächlich über die Seebrücke oder die Spitalstrasse fahren, und links und rechts laufen bzw. fahren x-mal so viele Leute und Velos vorbei. Aber als Autofahrer denkt man sich: „Ich habe ein Auto, ich habe das Recht, hier zu sein.“ Es ist an der Zeit, das zu hinterfragen. Es muss geschaut werden, wo und wie der Verkehr effizient zu organisieren ist, und dabei kommt man, wenn man die Zahlen logisch zusammenrechnet, schnell auf solche Lösungen. Es ist um einiges effizienter, wenn man eine Bus-/Velospur macht. Auch die GLP-Fraktion folgt dem Stadtrat und überweist das Postulat aus Überzeugung.

**Korintha Bärtsch** ist froh um das Stichwort „Busspur und Projekt ‚Spange Nord‘ und Bypass“ und bittet die FDP- und die SVP-Fraktion, dem kantonalen Baudirektor mitzuteilen, was sie von diesem Projekt halten, wenn sie mal die im Vorstoss enthaltenen Verkehrszahlen angeschaut haben. Wer jetzt behauptet, es brauche zuerst eine Spange Nord und einen Bypass, bevor man die Busspur machen könne, sollte einfach mal die Zahlen anschauen und miteinander vergleichen: Gemäss den Projektunterlagen, die Infrastrukturkosten in Milliardenhöhe auslösen wollen, hat man mit der Spange Nord 2030 auf der Seebrücke einen DTV von 38'000. Mit einem DTV von 38'000 Fahrzeugen ist eine Busspur möglich, sagt der Kanton Luzern. Die Verkehrszahlen sind in den letzten fünf Jahren kontinuierlich zurückgegangen, obwohl die Stadt Luzern um 7'000 Einwohner und 10'000 Arbeitsplätze gewachsen ist. Heute bzw. 2015 sind es auf der Seebrücke 36'000 Fahrzeuge, also 2'000 Fahrzeuge weniger im Vergleich zu jenem Zustand, in dem der Kanton Luzern eine Busspur für möglich hält. Somit sollte die Busspur jetzt möglich sein. Wie der Veloweg noch hineingelegt wird, ist Sache der Verkehrsplaner, und die Sprechende ist überzeugt, dass diese eine gute Lösung finden werden.

**Nico van der Heiden:** Wenn aus verkehrsplanerischer Sicht eine getrennte Bus-/Velospur die bessere Lösung ist, verschliesst sich die SP/JUSO-Fraktion dem sicher nicht. Der Sprechende hat

einfach festgestellt, dass es in der Stadt Luzern schon zwei Kombi-Spuren gibt (die Zürichstrasse hinunter und auf der Baselstrasse), und ihm sind keine Klagen von vbl-Chauffeuren und -Chauffeusen bekannt. Von Velofahrenden wird das sogar sehr geschätzt, denn vbl-Chauffeure und -Chauffeusen gelten als sehr gute Verkehrsteilnehmer, da gibt es keine Probleme, während es bei den Autofahrern offenbar eine grössere Bandbreite von Fähigkeiten gibt. Es ist natürlich mutig, Roger Sonderegger zu widersprechen, aber der Sprechende wagt es: In seiner Argumentation, wonach die Autos nicht auf zwei Spuren zu bringen seien, geht Roger Sonderegger von einer konstanten Nachfrage nach Automobilität aus, was einfach nicht stimmt. Das Angebot strukturiert sehr wesentlich die Nachfrage, die Stadt Zürich ist das beste Beispiel dafür: Dort werden laufend vierspurige Strassen auf zwei Spuren reduziert, so z. B. beim Fussballstadion Hard, wo stattdessen Grünstreifen und Velowege angelegt wurden. In der Folge herrscht zwei Monate lang das totale Chaos, Bus und Tram funktionieren nicht mehr, aber nachher passen sich die Autofahrerinnen und Autofahrer an, weil sie merken: Aha, die Kapazität gibt es nicht mehr, ich brauche mit dem Auto neuerdings drei Stunden statt 15 Minuten bis ins Büro, also muss ich mein Mobilitätsverhalten anpassen. Ganz viele andere Städte zeigen also, dass man Busspuren auch machen kann in Gebieten, wo es vom Verkehr her noch nicht möglich wäre, und wie Korintha Bärtsch sagte, ist es vom DTV her ja sogar schon möglich. Wenn der Kanton Luzern möchte, könnte er die Busspur also machen, dann würde zwei Monate lang das totale Chaos herrschen, und die Bürgerlichen dürften ausrufen und eine Volksinitiative lancieren. Aber das Beispiel Pilatusstrasse zeigt, dass es nach einiger Zeit wunderbar funktioniert.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** versichert Korintha Bärtsch, dass der Stadtrat immer versucht, die Fakten zu sehen. Bei der Faktenbewertung mag es manchmal Unterschiede geben. Mit Blick auf die Unfallzahlen und die Schwere der Unfälle auf diesen Strecken sieht der Stadtrat den Handlungsbedarf. Wie im Vorstoss gut abgebildet ist, gibt es konzentrierte Stellen, vor allem am Schweizerhofquai im Bereich der Haltestellen und auf dem Bahnhofplatz – das muss man sehr ernst nehmen. Der Stadtrat hat zusammen mit dem Kanton Luzern den Auftrag, die Sicherheit deutlich zu erhöhen. Er ist aber nicht sicher, ob die kombinierte Spur bei zirka 1'700 Busdurchfahrten die zweckmässige Lösung ist. Nicht vergessen darf man die Verschränkungen mit den Bushaltestellen: Vor diesen Stellen hat der Sprechende auch Respekt, und es ist klar, dass einem auf einer kombinierten Velo-/Busspur beim Überholen eines stehenden Busses keine Autos mehr in die Quere kämen – das wäre ein Vorteil. Die skizzierte Massnahme führt zu einem Spurabbau.

Der Sprechende liest die Tabelle etwas anders als Korintha Bärtsch: Der Kanton Luzern kommt mit Bypass, aber ohne Massnahmen ÖV (Busspuren) auf einen DTV von 38'000. Mit den Massnahmen, also mit Busspuren, die der Stadtrat verpflichtend auf 31'000 DTV eingebracht hat, ist noch keine gute Verkehrsqualität erreicht, das hat der Stadtrat in der Stellungnahme zur Spange Nord auch gesagt. Die 5'000 Autos, die mit der Spange Nord und den Massnahmen für den ÖV (durchgehende Busspur) im Vergleich zu heute wegfallen, sind ein zu wenig grosser Gewinn für einen sehr grossen Eingriff in ein Quartier und ein sehr teures Projekt. Man ist jetzt bei rund 36'000 DTV und käme mit der Spange Nord inkl. Massnahmen ÖV auf 31'000 DTV – das wäre kaum wahrnehmbar. Aber natürlich wäre der Autoverkehr auf eine Spur konzentriert.

Der Stadtrat hat versucht, immer mit Fakten zu argumentieren, kommt aber zum Schluss, dass die Kombi-Spur bei diesem hohen Bus- und Veloverkehrsaufkommen und bei dieser topografischen Lage nicht sicher zweckmässig wäre. Die Überweisung des Postulates hätte zur Folge, dass der Stadtrat einen Spurabbau anstreben würde, was mit dem Kanton Luzern als Partner nicht ganz einfach wäre. Aber probieren kann man es. Man muss sich wirklich überlegen, welche Massnahme die geeignete ist – vielleicht eine Busspur am Trottoir entlang und in der Mitte eine breitere Velospur? Man muss alles in Betracht ziehen. Es gibt bereits Kombi-Spuren, z. B. die Zürichstrasse hinunter, wo Velos und Busse – die dort natürlich nicht so zahlreich sind wie am Schweizerhofquai – ein ähnliches Tempo haben, sodass es relativ gut funktioniert. Auch an der Baselstrasse, in ebener Topografie, funktioniert es. Es ist eine Möglichkeit, aber der Stadtrat ist nicht sicher, ob es an dieser Stelle wirklich die beste Lösung ist. Das hat den Stadtrat dazu gebracht, zur Antwort zu stehen, das Postulat aber abzulehnen.

**Korintha Bärtsch** sagt es noch ein drittes Mal: Es muss nicht eins zu eins die kombinierte Velo-/Busspur sein, sondern es soll jene Spur für Bus und Velo sein, die sich am besten eignet. Die Sprechende zweifelt das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Spange Nord an. UVS-Direktor Adrian Borgula sagte, mit der Spange Nord und den ÖV-Massnahmen komme man auf 31'000 DTV und sei damit immer noch tiefer als heute mit 36'000 DTV. Aber genau dieser Effekt kommt ja noch hinzu, wenn man die Bus-/Velospur ohne Spange Nord macht, d. h., den von Nico van der Heiden erwähnten Umsteigeeffekt gibt es auch ohne Spange Nord. Deshalb ist der Vergleich von 36'000 zu 31'000 DTV nicht vollständig: Mit einer Busspur ohne Spange Nord kann man behaupten, man komme auf 31'000 DTV, und wenn die Obergrundstrasse-Busspur nicht ganz durchgängig ist, kommt man vielleicht auf 32'000, aber man wird nicht bei den 36'000 bleiben. Zudem ist das Umsteigepotenzial sehr gross, weil man weiss, dass es auf der Seebrücke sehr viel Durchgangsverkehr hat, d. h. Fahrzeuge mit tiefen Kilometerzahlen, die sehr gut mit dem ÖV oder mit dem Velo abgeholt werden könnten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird also nochmal geringer, wenn die Busspur so umgesetzt werden kann.

**Roger Sonderegger:** Nico van der Heiden hatte recht mit seiner Argumentation.

Der Sprechende möchte noch etwas Formelles sagen: Sein Postulat zum Löwenplatz wurde abgelehnt mit der Begründung, ein Postulat könne nur im Wortlaut überwiesen werden. Im Titel des vorliegenden Postulates steht „Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren“ – das ist die gleiche Situation mit umgekehrter Ratsseite. Das Gleiche gilt auch für das Dringliche Postulat 68 mit dem Kompromissvorschlag. Es ist die Schwäche eines parlamentarischen Vorstosses als Instrument, dass man ihn nicht mit Protokollbemerkungen usw. versehen kann; man kann ihn so überweisen, wie er ist, oder eben nicht.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Korintha Bärtsch hat in diesem Punkt recht; den Umsteigeeffekt hat der Kanton Luzern wahrscheinlich nicht eingerechnet, dieser könnte aber erheblich sein. Wenn das Ziel der Mobilitätsstrategie erreicht wird, und 10 % der Verkehrsteilnehmenden im Alltag Velo fahren, bedeutet das auch eine massive Entlastung für den Raum des Autoverkehrs. Die Massnahmen für die Förderung des Veloverkehrs und des ÖV sind immer auch Massnahmen zur Förderung eines flüssigen Autoverkehrs, das darf man nicht vergessen. Der Unfall, der sich vor Kurzem am Bahnhof ereignete, hat vor Augen geführt, wie gross das Potenzial wäre, wenn nur schon der Besetzungsgrad pro Auto erhöht werden könnte. Wenn

man diesen im Pendlerverkehr von 1,2 auf 1,6 oder auf 2,0 erhöhen könnte, hätte man keine Probleme, um einen Spurabbau in der Innenstadt zu erreichen.

**Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 47.**

– **Dringliche Interpellation 66, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion vom 17. März 2017: Hundewiese am Churchillquai**

**Peter Gmür beantragt Diskussion.  
Der Diskussion wird stattgegeben.**

**Peter Gmür:** Die Antworten des Stadtrates sind einmal mehr gar nicht so schlecht. Der Stadtrat hat die Probleme offen angesprochen und erkannt, und die Lösung ist recht verhältnismässig. Aber: Letztendlich ist das Problem trotzdem nicht ganz gelöst, es gibt nämlich ein rechtliches Problem, wie heute Morgen schon gesehen. Bedauerlich ist, dass der Stadtrat mit den Anwohnern keine Lösung gefunden hat bzw. auch umgekehrt – da gibt es also ein weiteres Problem. Im Quartier gibt es grösste Bedenken, wie man in den Zeitungen, Leserbriefen usw. lesen konnte. Die Situation mit den Hunden ist wirklich sehr unbefriedigend. Es stellt sich für die CVP-Fraktion die Frage, ob das der richtige Platz ist. An einem wunderschönen Ort wird eine Wiese ausgesteckt, die Hunde laufen frei herum und gehen an den See hinunter. Weil es ein derart schöner Ort ist, ist des Weiteren zu bedenken, dass der Hundetourismus mit grosser Wahrscheinlichkeit zunehmen wird, d. h., die Hündeler kommen mit ihren Autos und Hunden mehr oder weniger aus der ganzen Agglo Luzern dorthin. Der Sprechende weiss nicht, ob das für dieses Quartier so zielführend ist. Das ganze Thema ist bekanntlich sehr emotional. Die CVP-Fraktion wird das sicher weiterverfolgen, aber das Pilotprojekt wird wahrscheinlich gar nicht richtig zum Fliegen kommen.

**Ivo Durrer:** Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die sehr ausführliche Antwort zu diesem sehr brisanten Thema. Die eine Hälfte der Fraktion sieht es gleich wie die CVP-Fraktion und ist eher nicht für Hundewiesen. Der Sprechende gehört aber zur anderen Gruppe der FDP-Fraktion, die für solche Hundewiesen ist. Es ist gut, dass es Wiesen gibt, wo man die Hunde laufen lassen kann. Das Tierschutzgesetz schreibt vor, wie man sich verhalten muss. Vergessen darf man auch nicht: Die Hundehalter zahlen Hundesteuer und haben das Recht, ihre Hunde irgendwo frei herumlaufen zu lassen.

**Stefan Sägesser** hatte auch einmal einen Hund wie auch ein Auto – der Hund war ihm eindeutig lieber. Der Sprechende meint, Velofahrer, Fussgänger, Hündeler, alte und junge Leute müssten miteinander auskommen. Aber die Erfahrung zeigt: Die gemeine Luzernerin, der gemeine Luzerner, aber auch der gemeine Schweizer und die gemeine Schweizerin haben immer recht. Und recht haben ist im Verkehr, in der Begegnung, eine dumme Situation, denn Wahrheit ist bekanntlich nicht absolut, sondern eine Aushandlungssache. Das generelle Problem ist also, dass jeder immer meint, er müsse recht haben. Weltstädte wie Barcelona, New York usw., zu denen Luzern ja auch gehört, probieren aber aus und kennen nicht nur abgetrennte

Bereiche für Kinder, sondern auch für Hunde. Insofern dankt die GLP-Fraktion im Namen des Sprechenden für die gute Antwort und für den Mut, es einmal probieren zu wollen, um zu sehen, was passiert. Der Sprechende ist überzeugt: Es werden nicht viele Tote (Hunde oder Menschen) herumliegen.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Ein weiteres Thema, das relativ emotionale Diskussionen auslöst. Der Sprechende hatte noch nie ein Auto und auch keinen Hund. Als Zoologe hat er Tiere sehr gern, steht aber nicht so auf Hunde. Er hätte es sich rechtlich einfach machen und sagen können, es gehe nicht. Auf der einen Seite gibt es die kantonale Hundehalterverordnung, und auf der anderen Seite macht die Tierschutzgesetzgebung Auflagen für das Tierwohl. Mit der Schaffung einer Hundefreilaufzone soll einzig und allein und vor allem Klarheit geschaffen werden. Die Situation soll entspannt werden. Auf dem ganzen Stadtgebiet gibt es drei konzentrierte, relativ kleine Flächen, auf denen es zulässig ist, den Hund von der Leine zu lassen. Auf den Restflächen besteht die Chance, dass die Kontrolle besser funktioniert, sei es die soziale Kontrolle oder auch die Kontrolle durch die Quartierpolizei oder durch SIP. Die Stadt Luzern hat die grösste Hundedichte im Verhältnis zur bebauten Fläche, das ist eine spezielle Ausgangslage, die vielleicht nicht wirklich in die Hundehalterverordnung miteinbezogen wurde. Die Erfahrung des Sprechenden, der viel – auch am Wochenende – an diesen Orten unterwegs ist, zeigt: Die Hundehalterverordnung wird vielfach nicht eingehalten. Im Naturschutzgebiet auf der Allmend und am Tribshorn sind viele Hunde nicht angeleint. Auch am Churchillquai ist das so, das kann nicht aus der Welt geschafft werden, ausser vielleicht, wenn bei der Luzerner Polizei noch fünf zusätzliche Stellen geschaffen würden, um wirklich rigoros durchzugreifen. Auf der Ufshötti ist die Disziplin dank einer klaren Regelung und Ausschilderung etwas grösser, wenn auch nicht besonders gut. Die soziale Kontrolle wirkt natürlich besser, wenn man Hundehalter darauf hinweisen kann, dass es irgendwo steht. Der Sprechende spricht am Wochenende manchmal Hundehalter, die sich nicht korrekt verhalten, darauf an, was aber nicht sehr erholsam ist. Und gerade der Hund, der nicht an der Leine ist, macht garantiert nie irgendetwas, so viel ist sicher.

Der Stadtrat hat verschiedene Orte geprüft. Auch auf der Allmend kann man die Fläche, die schon länger definiert war, konzentrieren. Auf dem Tribshorn sah man eine Teilfläche vor, wobei heute die ganze Fläche „un-angeleint“ bewirtschaftet wird. Hinzu kommt eine definierte Fläche am Churchillquai. Ob es funktioniert, wird sich weisen, deshalb entschied man sich für einen Pilotversuch.

Der Stadtrat möchte nicht, dass die Leute mit dem Auto vorfahren, die Hunde laufen lassen und nachher weiterfahren, z. B. zur Arbeit – das kommt vor. Man darf aber nicht vergessen: Die Stadtluzernerinnen und Stadtluzerner gehen genauso mit dem Auto auf den Sonnenberg, auf den Dietschiberg, in die Vorortsgemeinden usw. – da sollte man nicht allzu „lokalistisch“ sein. Das ist ein Gegengleich, und der Stadtrat möchte die Hundewiese nicht ausschliesslich für Hundehalterinnen und -halter aus der Stadt Luzern kennzeichnen. Sonst würden die anderen Gemeinden es auch so machen, und dann käme man nicht weiter. Aber die Agglomerationsgemeinden wurden an der letzten Regionalkonferenz Umweltschutz darauf aufmerksam gemacht, sich ebenfalls zu überlegen, ob es für sie ein Weg wäre, solche definierten Hundefreilaufzonen einzuführen.

Es ist ein Pilotprojekt, und der Stadtrat wird das Ergebnis entsprechend abbilden.

**Damit ist die Dringliche Interpellation 66 erledigt.**

**12. Interpellation 4, Gianluca Pardini und Cyrill Studer Korevaar namens der SP/JUSO-Fraktion vom 9. September 2016:  
Berücksichtigung sozialer Aspekte im Rahmen der öffentlichen Beschaffung**

**Gianluca Pardini** gibt eine kurze Erklärung ab und weist ausschliesslich auf drei Punkte in der Antwort des Stadtrates hin: 1. Der Stadtrat spricht, was Produkte anbelangt, von einem geringen Volumen, das im Ausland beschafft wird. Ein geringes Volumen, das im Ausland beschafft wird, bedeutet aber kein Hindernis für eine soziale und nachhaltig gestaltete Beschaffung. 2. Die SP/JUSO-Fraktion sieht ein Verbesserungspotenzial: Zwar hat die Stadt Luzern gewisse ILO-Normen als verbindlich erklärt, diese sind aber auszubauen. Die Überprüfung der Einhaltung ist keineswegs unmöglich, wie der Stadtrat es behauptet. 3. Der Stadtrat kann die jeweiligen Anbieter auffordern, Labels und Zertifikate einzuhalten – das stellt keinen Mehraufwand dar. Dieses Thema wird die SP/JUSO-Fraktion mittels eines Vorstosses noch weiterverfolgen.

**Ratspräsidentin Katharina Hubacher** macht Gianluca Pardini darauf aufmerksam, dass diese Erklärung zu lang war.

**Damit ist die Interpellation 4 erledigt.**

**13. Interpellation 14, Nico van der Heiden und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 13. Oktober 2016:  
Finanzierung des Magazins „Stadtsicht“ durch den ALI-Fonds**

**Yannick Gauch beantragt Diskussion.  
Der Diskussion wird stattgegeben.**

**Yannick Gauch:** Die Interpellanten danken dem Stadtrat für die Beantwortung der Fragen. Das Magazin „Stadtsicht“ ist Ende Juni 2016 zum ersten Mal erschienen und wird von vier Partnern unterstützt. Es sind dies der Wirtschaftsverband, die City Vereinigung, die Musegg Parking AG und der städtische ALI-Fonds. Besonders die Musegg Parking AG wird wohl verantwortlich dafür sein, dass die erste Ausgabe des Magazins zu einer Werbebroschüre für das Parkhaus Musegg verkommen ist. Im Vorwort des Magazins liest man vom Chefredaktor Bruno Affentranger – auf der Website des Parkhauses Musegg als bekennender Parkhaus-Unterstützer aufgelistet –, Ziel des „Stadtsicht“-Magazins sei es nicht, neutral zu berichten. Der Sprechende zitiert: „Wir müssen nicht austarieren. Stadtsicht muss ungeschliffen sein. Wenn nicht, würde die Kraft, die vom Unausgewogenen ausgeht, schon zu früh einem glatten Konsens geopfert.“ Nicht verwunderlich also, dass im Magazin eine Lobeshymne auf das Parkhaus

Musegg gesungen wird. Verwunderlich jedoch, dass von diesem Schwerpunktthema der ersten Ausgabe im Gesuch an den ALI-Fonds nichts zu lesen war. „Stadtsicht“ muss kein neutrales Magazin sein. Auch die SP Stadt Luzern druckt politisches Werbematerial, nur hätte sie Skrupel, ihr Werbematerial unter dem Deckmantel des Journalismus zu verstecken und dafür staatliche Gelder einzusacken. Die Partei freut sich schon heute über die Unterstützung des ALI-Fonds für die nächste Ausgabe des SP-Magazins „Links LU“. Sie wird darin gern aufzeigen, wie die Innenstadt ohne das Parkhaus Musegg belebt, und das Gewerbe gefördert werden kann.

**Christian Hochstrasser:** In der Interpellation stellt sich noch die Frage der Konformität mit dem ALI-Fonds-Reglement. Die G/JG-Fraktion erachtet diese als grenzwertig, vor allem wenn ein Thema aufgegriffen wird, das politisch höchst umstritten ist. Interessanterweise wird der ALI-Fonds mit dem Geld aus den Parkingmetern gespeist – und in die Parkingmeter würde weniger Geld fließen, wenn das Parkhaus Musegg gebaut würde, weil die Parkplätze dann nicht mehr bestehen würden. In den letzten Wochen gab es ein paar Äusserungen vonseiten der Stadträte und im Speziellen von Finanzdirektorin Franziska Bitzi Staub zum Detailhandel in der Stadt Luzern. Es ist enttäuschend, dass der ALI-Fonds keine besseren Projekte und Ideen unterstützen kann als ein solches Magazin, das eher am Reglement schleift. Der Detailhandel in der Stadt Luzern beklagt sich über die Mall of Switzerland, über die fehlenden Parkplätze und ganz grundsätzlich. Aber um aus diesem Jammertal zu kommen, in dem die Detailhändlerinnen und -händler im Moment stecken, fehlen die Ideen und Projekte, und das ist wahrscheinlich auch der Grund, warum der ALI-Fonds solche Gelder sprechen muss. Irgendwer müsste sich einmal einsetzen und zeigen, dass die Stadt Luzern als Erlebnis-Einkaufsort beste Rahmenbedingungen hat. Da muss man etwas machen. Das Magazin ist gut und recht und irgendwie noch originell, aber es gäbe durchaus Besseres, was man aus der Stadt Luzern machen könnte, gerade auch für den Detailhandel.

**Peter With:** Die 4 Seiten von 50, auf denen es um das Parkhaus Musegg ging, sind nicht übertrieben viel. Dem ALI-Fonds geht es letztendlich auch um die Attraktivierung der Innenstadt. Durch die Einführung der Parkgebühren wollte man die Unternehmen in der Stadt Luzern unterstützen, denn man hatte Angst, die Autos kämen nicht mehr in die Innenstadt hinein, sondern blieben ausserhalb. Ein Parkhaus Musegg würde unzweifelhaft dazu führen, dass die Stadt Luzern wieder attraktiver würde; dass auch wieder ein gewisser Einkauf in der Stadt stattfinden würde, von dem jetzt befürchtet wird, dass er in die Agglomeration verschwindet. Das Reglement wird dadurch nicht „geschliffen“, sondern im Gegenteil relativ genau umgesetzt. Das Verkehrsproblem in der Stadt Luzern beschäftigt die Stadtluzerner wie auch die Kantonsbürger am meisten, und das Heft geht nicht nur auf das Parkhaus Musegg, sondern auf die gesamte Verkehrsproblematik ein. Der Sprechende vermisst diese Kritik an anderer Stelle: So werden der IG Kultur, welche das Kulturmagazin herausbringt, jedes Jahr 140'000 Franken gegeben. Wenn auf städtischer Ebene das Budgetreferendum ergriffen wird, wenn Massnahmenpakete wie das HiG beschlossen werden, oder wenn der Kanton Luzern Massnahmenpakete zusammenstellt, werden regelmässig Kommentare und auch durchaus politische Empfehlungen abgegeben – und dort scheint es offenbar niemanden zu stören, obwohl das auch vom Staat subventioniert wird. In diesem Sinn ist es eher eine ausgleichende

Gerechtigkeit, wobei die 140'000 Franken wahrscheinlich in keinem Verhältnis stehen zu diesen paar Franken, die vom ALI-Fonds für die erste Ausgabe des Magazins „Stadtsicht“ gesprochen wurden.

**Albert Schwarzenbach:** Seit es ihn gibt, unterstützt der ALI-Fonds ganz unterschiedliche Projekte, darunter solche, bei denen man gut versteht, dass sie unterstützt werden, aber auch solche, bei denen man das weniger gut versteht – etwa wenn es wieder einmal um ein Freilichtspiel geht, das nicht gerade in der Innenstadt stattfindet. Etwas ist gut, nämlich die Transparenz: Im Geschäftsbericht und in der Jahresrechnung sieht man, wofür das Geld des ALI-Fonds ausgegeben wurde. Es kann sich also jeder jedes Jahr selbst eine Meinung bilden, und im Übrigen ist die Fondsverwaltung selbstständig. Wie ist es nun im hier diskutierten Fall? Wenn man das Gesuch der Initianten dieser Publikation liest, sieht man, was diese eigentlich machen wollten. Es heisst z. B., das Ziel sei „Erreichbarkeit als ein Schlüsselfaktor“ – es steht da aber nicht, dass das nachher eigentlich zu einem Schwerpunkt des Parkhauses Musegg wird. Man könnte höchstens daraus ableiten, dass die Musegg Parking AG einer der vier Hauptpartner ist und auch aufgeführt wird. Und darin liegt die Problematik der ganzen Geschichte: Wenn ein Hauptpartner vorhanden ist und wahrscheinlich auch als Mitfinancier auftaucht, wird die Sache langsam etwas politisch. Die Artikel, so gut sie möglicherweise sein können, werden bereits als Parteimeinung gelesen – und damit würde der ALI-Fonds eine Parteimeinung subventionieren. Genau das Gleiche würde auch gelten, wenn es nicht um das Parkhaus Musegg, sondern um ein anderes politisches Thema ginge. Dann müsste der gleiche Massstab angelegt werden. Wenn man die Beiträge im konkreten Fall durchliest, merkt man natürlich schon, wo das Herz der Verfasser schlägt. Aber eben, man muss es einordnen. Und es ist natürlich schon so, wie Peter With gesagt hat: Subventionen dringen immer wieder in verschiedenen Bereichen durch. Das Kulturmagazin, das zumindest indirekt über die IG Kultur auch etwas mit Stadtfinanzen zu tun hat, ist ein gutes Beispiel. Wenn der Sprechende die pointierten und aus seiner Sicht manchmal fast einseitigen Artikel liest, fragt er sich schon. Wenn Beiträge gesprochen werden für Quartiervereine, die Quartierzeitungen mit ganzen Abstimmungsempfehlungen herausgeben, sieht man, dass es eigentlich ein dünnes Eis ist, auf dem man sich bewegt. Deshalb muss man es kritisch hinterfragen, aber auch in einen Zusammenhang stellen.

**René Peter** stellt fest, dass der Partner Parkhaus Musegg AG den Interpellanten ein Dorn im Auge war. Peter With hat das Kulturmagazin angesprochen. Die FDP-Fraktion hat sich natürlich gefragt, ob sie die Verwaltung jetzt auch beschäftigen soll mit einer Interpellation zum Kulturmagazin – und sich einstimmig dagegen entschieden. Die Fraktion ist für Toleranz und will vor allem keine Redeverbote. Die Bürger der Stadt Luzern sollen über die verschiedenen Facetten von Problemen orientiert werden. Im Magazin „Stadtsicht“ wurden vier Seiten über dieses eine Problem geschrieben. Was Christian Hochstrasser angesprochen hat, stellt die FDP-Fraktion auch fest: Es sind einmal mehr die Autofahrer, die den ALI-Fonds z. T. speisen, und nicht die Velofahrer – die Velovignette gibt es ja nicht mehr. Darum appelliert der Sprechende an die Toleranz. Es soll nicht immer links und rechts, sondern nach vorne geschaut werden. Das Stadtmagazin soll in Zukunft wieder gelesen werden, denn die FDP-Fraktion unterstützt es und findet es eine gute Sache.

**Yannick Gauch:** Erstens ist die IG Kultur keine private AG wie die Parkhaus Musegg AG. Zweitens schaltet die IG Kultur vor den Wahlen nicht Plakate für gewisse Politiker, wie der Wirtschaftsverband, der hier beteiligt ist, es macht.

**Finanzdirektorin Franziska Bitzi Staub:** Je nach Optik wird ein Beitrag im Magazin „Stadt-sicht“ oder in einer Quartierzeitung als störend empfunden – wir sind nicht immer alle gleicher Meinung. Es dürften sich aber alle insofern einig sein, als sie die journalistische Freiheit und Unabhängigkeit und die Meinungsäusserungsfreiheit unterstützen möchten. Die Frage ist einfach: Wo und in welcher Form wird es staatlich unterstützt? Die Interpellation hat geholfen, in einem bestimmten Bereich Klarheit zu schaffen. Wenn transparent ist, woher welche Mittel kommen, kann man froh sein, dass es in der Stadt Luzern Meinungsvielfalt gibt.

**Damit ist die Interpellation 14 erledigt.**

**14. Postulat 11, Claudio Soldati, Cyrill Studer Korevaar und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion vom 29. September 2016:  
Dank Offenlegung der Vormiete weniger Wohnungsnot und fairere Mietverhältnisse**

**Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.**

**Marcel Lingg stellt einen Ablehnungsantrag,** er will nicht darüber diskutieren, ob die Vormiete offengelegt werden muss oder nicht. Diese Diskussionen wurden geführt – das ist in der Antwort beschrieben –, nämlich einerseits im Rahmen einer Motion, die 2013 im Kantonsrat behandelt wurde mit dem Ergebnis, dass das Anliegen auf Kantonsgebiet abgelehnt wurde. Ein paar Jahre später wurde das Anliegen auch auf eidgenössischer Ebene abgelehnt. Aus formellen Gründen möchte die SVP-Fraktion– nachdem der Bund und der Kanton Luzern das Anliegen abgelehnt haben – davon absehen, hier wieder eine Lösung nur für die Stadt Luzern zu suchen. In extremis würde das so weit führen, dass jede Gemeinde eine eigene Regelung umsetzen könnte, wodurch der Bürokratieaufwand für den Vermieter, der vielleicht mehrere Liegenschaften in verschiedenen Gemeinden hat, nicht mehr vernünftig wäre. In diesem Sinn beantragt die SVP-Fraktion, das Thema aus Sicht der Stadt Luzern sein zu lassen. Wer das Anliegen wirklich wieder aufgreifen möchte, dem sei empfohlen, im Kantonsrat oder im eidgenössischen Parlament vorstössig zu werden. Der Grosse Stadtrat ist das falsche Parlament, um solche Anliegen nur auf die Stadt Luzern bezogen umzusetzen.

**Claudio Soldati:** Vor wenigen Wochen hat die Raiffeisenbank eine Studie herausgegeben, in welcher sie zum Schluss kam, dass die Mieten in der Schweiz um bis zu 40 % zu hoch sind. Die SP/JUSO-Fraktion will diesen Tatbestand nicht hinnehmen, weil auch die Luzerner Bevölkerung sich mehrmals an der Urne für günstigen Wohnraum ausgesprochen hat. Deshalb freut sich die Fraktion sehr, dass der Stadtrat in seiner Stellungnahme sagt, er wolle sich beim Regierungsrat für die Formularpflicht einsetzen. Es ist eben schon richtig, dass das Thema in der Stadt Luzern angegangen wird, denn in der Stadt Luzern ist das Problem natürlich viel grösser

als in Agglo- und in Landgemeinden. In der Stadt Luzern herrscht schon lange Wohnungsnot, d. h., der Wohnungsleerbestand liegt unter 1 %. Das Einführungsgesetz zum Obligationenrecht sieht explizit vor, dass der Regierungsrat für einzelne Gemeinden oder Regionen die Formularpflicht einsetzen kann – das Parlament ist also sehr wohl das richtige. Die Formularpflicht hat nachweislich eine mietzinsdämpfende Wirkung, und das steht nicht nur in sozialdemokratischen Parteiprogrammen oder Positionspapieren oder beim Mieterinnen- und Mieterverband, sondern das sagen auch der Luzerner Regierungsrat, der Stadtrat und der Bundesrat. Mietzinsdämpfend ist die Formularpflicht, weil die Vermieterinnen und Vermieter bei Neuvermietungen mehr Augenmass walten lassen, wenn sie die Miete festlegen. Wenn sie das machen, profitiert nicht nur der jeweilige Mieter, der den Mietvertrag unterschreibt, sondern das ganze Quartier und sogar die ganze Stadt. Wieso ist das so? Im Mietrecht ist die Orts- und Quartierüblichkeit ein sehr wichtiges Kriterium, und wenn in einem Gebiet die Mieten sinken oder steigen, hat es Auswirkungen auf alle in dieser Region ansässigen Mieterinnen und Mieter. In der Stadt Luzern ging die Spirale in den letzten Jahren leider nicht nach unten, sondern immer nach oben; die Mieten wurden teurer und teurer. Die Luzerner Bevölkerung hat sich in einer historischen Abstimmung sowohl materiell als auch ideell für günstigen Wohnraum ausgesprochen. Gemeinnütziger Wohnraum führt langfristig zu günstigeren Mieten in den betreffenden Quartieren, wo die Genossenschaften bauen, wie auch in der ganzen Stadt. Genau den gleichen Effekt hat die Formularpflicht. Vermieterinnen und Vermieter müssen nämlich begründen, wieso die Miete gestiegen ist, wenn es einen Mieterinnen- oder Mieterwechsel gab. Der Mietzins darf nicht missbräuchlich sein, d. h., der Vermieter darf keine zu hohe Rendite erzielen, und andere Wohnungen mit dem gleichen Standard dürfen nicht günstiger sein. Selbstverständlich ist es auch in Zukunft möglich, dass die Mieten in der Stadt Luzern steigen können. Die Begründung vom Vermieter muss aber kommen, und dann ist es seitens des Mieters oder der Mieterin auch ganz klar und nachvollziehbar. Wenn nämlich Investitionen getätigt wurden, kann eine Mietzinserhöhung gut begründet werden. Bei diesem Thema kommt immer die Bürokratiekeule. Wenn man es genau anschaut, sieht man, was wirklich passiert: Die Person oder Familie, die eine Wohnung beziehen will, muss unglaublich viele Angaben machen (vorheriger Vermieter, Arbeitgeber, Haushaltseinkommen, Haustiere, Instrumente, Betreibungsregistrauszug usw.). Die persönlichen und finanziellen Verhältnisse müssen kundgetan werden. Wenn die Vermieter die Bürokratiekeule schwingen, ist es nicht nachvollziehbar, dass sie einen so wichtigen, essenziellen Teil wie den Vormietzins nicht nennen. Es ist wirklich nicht zu viel verlangt, dass der Vermieter das macht. Es ist auch kein grosser Aufwand: Die Mietzinse sind in einem Computerprogramm gespeichert, mit ein paar Klicks ist das Formular erstellt. Das ist keine grosse Sache, wenn man sieht, wie viel administrativen Aufwand eine Vermietung sowieso mit sich bringt. Insgesamt ist die Formularpflicht eine sehr milde Massnahme. Sie ist massvoll und führt dazu, dass Spiralen der Mietzinserhöhungen nicht mehr weiter steigen. Im Weiteren führt sie zu faireren Mietverhältnissen und zu Transparenz. Sie stärkt den Mieterinnen- und Mieterschutz, also den überwiegend grossen Anteil der Bevölkerung und schiebt der kleinen Anzahl von schwarzen Schafen unter den Vermieterinnen und Vermietern den Riegel. Deshalb bittet die SP/JUSO-Fraktion um Zustimmung zum Postulat, damit sich der Stadtrat beim Regierungsrat für die Mieterinnen und Mieter der Stadt Luzern ins Zeug legen kann.

**Fabian Reinhard:** Fast an jeder Ratssitzung hört man etwas zu den rechtlichen Aspekten. Der Sprechende schätzt das sehr, er muss jetzt aber etwas zu den ökonomischen Aspekten sagen. Aussagen wie, die Preise seien um 40 % zu hoch, sind ökonomisch sehr schwierig einzuordnen. Der Markt für Mietwohnungen funktioniert sicher nicht ideal, es gibt auf diesem Markt sehr viele Regelungen und Eingriffe, wahrscheinlich zu viele, und es gibt Bestandsmieten. Angebot und Nachfrage werden über den Preis ins Gleichgewicht gebracht, das lernt man in Mikroökonomie I-Vorlesungen. Offenbar sind im Mietwohnungsmarkt Angebot und Nachfrage nicht im Gleichgewicht, sondern es besteht ein Nachfrageüberhang. Wenn bei einem Wohnungswechsel der Preis des Vormieters mittels Formular transparent gemacht würde, hätte das nicht zur Folge, dass es mehr Wohnungen geben würde. Der bestehende Nachfrageüberhang wird mit einem solchen Formular nicht zu korrigieren sein. Vielleicht führt es sogar zum gegenteiligen Effekt; weil der Preis vorher schon eher zu tief, also unter dem Gleichgewichtspreis war, wird es noch weniger Wohnungen geben. Von der ökonomischen Logik her wird es so nicht funktionieren. Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat aus drei Gründen ab: 1. Schon der Titel ist falsch, indem er vorgibt, die Wohnungsnot könnte entschärft werden. Der Nachfrageüberhang ist mit einer solchen Massnahme aber nicht zu korrigieren, das steht auch in der Antwort des Stadtrates. Es bringt also nichts. 2. Was es dann doch bringt, ist noch ein bisschen mehr Bürokratie. Ein Formular ist vielleicht nicht allzu tragisch, aber es ist eben doch ein Formular, und zwar eines, das nichts bringt. 3. Es liegt nicht in der Kompetenz der Gemeinden, sondern es wäre in der Kompetenz des Kantons.

**Thomas Schärli:** Im Postulat kommt schön zum Ausdruck, wie man ein Thema unterschiedlich angehen kann. Die Postulanten begegnen einem knappen Wohnungsangebot mit einem Formular. Die CVP-Fraktion hingegen möchte das Problem durch das Bereitstellen von Wohnraum lösen. Die Forderung ist überflüssig, unverhältnismässig und sogar kontraproduktiv. 1. Überflüssig: Die Anfechtung des Anfangsmietzinses ist heute schon genau gleich möglich – Art. 270 OR regelt die Anfechtung des Anfangsmietzinses. Die Mieterschaft ist bestens geschützt. Mit dem Formular ändert sich an der rechtlichen Situation gar nichts. Die sogenannten schwarzen Schafe können mit dem geltenden Mietrecht also bestens gepackt werden. 2. Unverhältnismässig: Das Formular bewirkt zuerst einmal einen grossen administrativen Aufwand für alle Mietverhältnisse. In der Stadt Luzern gibt es rund 30'000 Mietverhältnisse, d. h., so viele Leute müssen ein Formular ausfüllen, und das wegen ein paar allfälligen schwarzen Schafen. Bei weit über der Hälfte aller Wohnungswechsel ist der „alte“ Mietzins ohnehin publik, weil bei Kündigungen innerhalb der vertraglichen Kündigungszeit die Mieterschaft eine Nachfolge zu den gleichen Bedingungen suchen muss und dabei den Mietzins publiziert. Aber auch bei den meisten anderen Wohnungswechseln, zu ordentlichen Terminen, ist der alte Mietzins bekannt, weil normalerweise die alte Mieterschaft der neuen Mieterschaft die Wohnung zeigt, und dabei natürlich auch über den Preis gesprochen wird. Es handelt sich also nur um wenige Situationen, in denen der alte Mietzins nicht bekannt ist. Dass das eigentlich überhaupt kein echtes Problem ist, zeigt auch die Statistik. Gemäss der Luzerner Zeitung vom 23. März gab es im ersten Halbjahr 2016 im ganzen Kanton Luzern nur eine Anfechtung des Anfangsmietzinses – bei 30'000 Mietverhältnissen in der Stadt Luzern. Jetzt kann man sagen, mit Formular wäre es ganz anders. In den Kantonen Zug und Nidwalden, wo die Formularpflicht eingeführt wurde, gab es im gleichen Zeitraum gar keine Anfechtung. Es entspricht offenbar dem Weltbild der Postulanten, dass die Vermieter die Bösen sind. Die Realität des

Wohnungsmarktes zeigt aber ein anderes Bild. Gemäss Statista-Umfrage 2016 für die ganze Schweiz sind 83 % zufrieden oder sehr zufrieden mit ihrer Wohnung, 10 % stören „einige Dinge“, und 7 % möchten die Wohnung wechseln. Gemäss LUSTAT-Befragung 2015 sind 88 % der Luzerner Bevölkerung mit Ihrer Wohnsituation zufrieden oder sehr zufrieden. Für die wenigen Unzufriedenen gibt es natürlich noch viele andere Gründe als der Mietzins, wie z. B. Ausbau, Lärm, Erschliessung etc. Eine flächendeckende Formularpflicht ist deshalb völlig unverhältnismässig.

3. Kontraproduktiv: Es gibt viele Mietverhältnisse, gerade im persönlichen Bereich, mit sehr tiefen Mietzinsen. Ein Beispiel: Im Brambergquartier wird eine 2-Zimmerwohnung seit Jahrzehnten für 255 Franken (netto) an eine jetzt alte Dame mit kleiner Rente vermietet. Der Vermieter will, solange die Dame im Haus wohnt, die Miete aus verständlichen Gründen nicht anpassen, weil es so für alle passt. Der Mietzins soll angepasst werden, wenn die Dame einmal ins Altersheim geht. Mit der Formularpflicht sind solche individuellen Lösungen nicht mehr möglich, weil der Vermieter durch dieses Formularsystem dazu gedrängt wird, immer den aktuellen Preis herauszuholen, denn nur so kann er es dem nächsten Mieter auch weiterverrechnen. Solche menschlich normalen Mietverhältnisse mit günstigerem Mietzins – das gibt es eben auch – werden dadurch verunmöglicht. Wenn man aus der Statistik sieht, wie wenige Fälle von Anfechtungen es überhaupt gibt, fallen diese kontraproduktiven Fälle stark ins Gewicht.

Dieser überflüssige, unverhältnismässige und kontraproduktive staatliche Eingriff in den Wohnungsmarkt ist deshalb entschieden abzulehnen. Die CVP-Fraktion tut dies geschlossen, und jeder, der im Parteinamen irgendwo das Wort „liberal“ hat, sollte es sowieso auch tun.

**Christov Rolla:** Es wäre relativ einfach, bei diesem Thema das klassische Bild vom armen und wehrlosen Mieter auf der einen und vom mächtigen und profitorientierten Vermieter auf der anderen Seite zu zeichnen, doch das liegt dem Sprechenden fern. Zum einen hat er persönlich kaum schlechte Erfahrungen mit Vermietern gemacht, was vielleicht auch daran liegt, dass er seit 18 Jahren in der gleichen Wohnung wohnt und darum generell nicht so viele Erfahrungen mit Vermietern gemacht hat. Zum andern glaubt er aber auch, dass die allermeisten Vermieterinnen und Vermieter fair und ehrlich sind. Das ist aber auch der Grund, warum er persönlich nicht nachvollziehen kann, wie man gegen die Formularpflicht sein kann; wie man gegen eine derart winzige und unaufwendige Massnahme sein kann, die erstens enorm vielen Menschen zugutekäme und zweitens den Vermietern nicht den geringsten Nachteil bringen würde, jedenfalls nicht, solange diese nicht mit einer gewissen Erfindungskraft am Mietzins herumgeschraubt hätten. Es liegt in der Natur der Sache, dass derjenige, der etwas anzubieten hat, gegenüber demjenigen, der etwas haben möchte, gewisse Bedingungen stellen kann. Der Sprechende findet es absolut richtig, dass man nicht draufzahlen will, und es erscheint ihm menschlich, wenn man auch mal auf den eigenen Vorteil schaut, und sogar eine gewisse Schlitzohrigkeit findet er manchmal noch sympathisch – man muss ja nicht gerade den Vormietern eine Parkettneuersiegelung in Rechnung stellen, die man nicht vorgenommen hat, wie ein früherer Vermieter des Sprechenden es gemacht hat. Bei Occasionsautos oder Secondhand-E-Gitarren ist es absolut üblich, dass man den ursprünglichen Verkaufspreis angibt. Bei etwas, das auf die Länge viel teurer kommt als ein Auto oder ein Instrument, möchte man das lustigerweise lieber nicht, und das zeigt in den Augen des Sprechenden prä-

zis, dass man als Vermieterin oder Vermieter an einem viel längeren Hebel sitzt. Der Sprechende findet es eine Frage der Gerechtigkeit, dass man den Hebel ein bisschen verkürzt und zwar gerade deshalb, weil er keine Nachteile für die Vermieterinnen und Vermieter sieht, solange eine etwaige Mietzinserhöhung verhältnismässig ist – und wenn sie es ist, hat man als Vermieter ja nichts zu befürchten. Aber auch deshalb, weil es zu einer Verbesserung der Situation und Position einer überwältigenden Mehrheit der Luzernerinnen und Luzerner beitragen würde. Und auch wenn die Stadt Luzern beim Regierungsrat kein Gehör finden sollte, hätte das Parlament wenigstens gezeigt, dass ihm Transparenz und eine gewisse Gerechtigkeit nicht egal sind. Aus diesem Grund bittet der Sprechende namens der G/JG-Fraktion, dieses Zeichen zu setzen und das Postulat zu überweisen.

**Claudio Soldati** zu den Voten von Fabian Reinhard und Thomas Schärli: Es geht um Transparenz, auch beim Markt. Ein Markt kann nicht funktionieren, wenn die Preise nicht transparent sind. Was Fabian Reinhard doziert hat, ist eine Auffassung von Markt, die der Sprechende nicht nachvollziehen kann. Den Marktteilnehmern muss doch ermöglicht werden, dass sie wissen, wie hoch die Preise waren, damit sie überhaupt funktionieren und ihre Rechte in die eigene Hand nehmen können – das findet der Sprechende genauso liberal.

Wieso gab es keine Mietzinsanfechtungen? Weil nicht klar war, wie hoch die Vormiete war. In der Regel weiss man das wirklich nicht, und das macht den Unterschied: Mit der Formularpflicht hat die Mieterin bzw. der Mieter einen Parameter, in dem er oder sie sich bewegen kann. Und: Nur wenn der Aufschlag mehr als 10 % beträgt, ist von Rechts wegen eine Anfechtung möglich. Das Mietrecht ist also nicht einfach nur zugunsten der Mieterinnen und Mieter. Der Vermieter hat nach wie vor, auch mit der Formularpflicht, sehr viele Möglichkeiten, das sollte man nicht vergessen.

**Stefan Sägesser:** Der Markt funktioniert im Wohnungsmarkt nicht, das wissen unterdessen wohl alle. Insofern kann man sich nicht wirklich darauf berufen. Auf der anderen Seite muss man sagen, dass die Formularpflicht das Minimum regelt. Als Mieter muss der Sprechende sagen: Es wird wahnsinnig viel gefragt, was eigentlich gar nicht geht. Aber wenn man die Wohnung will, muss man es trotzdem ausfüllen – das ist Ausnützung einer Wohnungssituation. Der Sprechende findet es ein kleines Übel, wenn versucht wird, diesen kleinen zusätzlichen Anteil tatsächlich durchzubringen. Wenn man begründen kann, warum die von Thomas Schärli erwähnte alte Dame so wenig Miete zahlt, ist es auch kein Problem, den Mietzins nachher auf eine vernünftige Höhe anzuheben. Die GLP-Fraktion ist für Überweisen.

**Baudirektorin Manuela Jost:** Der Stadtrat steht zu seiner Haltung von 2013 und zur Massnahme 21 im wohnraumpolitischen Bericht. Kommt hinzu, dass seither auch der Regierungsrat und vor allem der Bundesrat die mietzinsdämpfende Wirkung bestätigt haben. Deshalb würde der Stadtrat dem Regierungsrat gern schreiben, er solle das Thema nochmal anschauen, denn er kann effektiv gemeindespezifisch eine Formularpflicht einführen, eine solche Pflicht muss nicht im ganzen Kanton gelten. Man muss aber selbstverständlich sehen, und da gibt die Sprechende Fabian Reinhard Recht: Das löst die Knappheit des Wohnungsangebots in den Städten nicht, hierzu braucht es noch andere Massnahmen.

**Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 11.**

- 15. Postulat 2, Marco Müller und Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion vom 1. September 2016:  
Mängelmeldungen an die Stadt: Erfolgreiche Zürcher-App auch für Luzern?**

Wird aus Zeitgründen nicht behandelt und auf die nächste Sitzung verschoben.

- 16. Beschlussantrag 38, Nico van der Heiden und Luzia Vetterli namens der SP/JUSO-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion, Marcel Lingg und Lisa Zanolla namens der SVP-Fraktion sowie Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion vom 3. Januar 2017:  
Vorgehen bei Antrag auf Rückweisung durch Kommission**

Wird aus Zeitgründen nicht behandelt und auf die nächste Sitzung verschoben.

**Ratspräsidentin Katharina Hubacher:** Die nächste Sitzung findet am 11. Mai (ganztags) statt. Die genaue Startzeit hängt von den Kommissionssitzungen ab. Die Sprechende wünscht einen schönen Abend.

Schluss der Sitzung: 18.05 Uhr

Luzern, 18. August 2017

Die Protokollführerin:



Isabelle Ryf

Eingesehen von:



Daniel Egli, Stadtschreiber-Stv.