



Vom Grossen Stadtrat  
genehmigt am  
4. September 2014

## Protokoll Nr. 24

über die Verhandlungen  
des Grossen Stadtrates von Luzern  
Donnerstag, 15. Mai 2014, 10.00–19.00 Uhr  
im Rathaus am Kornmarkt

**Vorsitz:**  
Ratspräsident Thomas Gmür

**Präsenz:**  
Anwesend sind 47 – 48 Ratsmitglieder.

**Entschuldigt:**  
Hugo P. Stadelmann ist am Vormittag abwesend.

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen.  
Finanzdirektor Stefan Roth ist ab 15.30 Uhr abwesend.  
Sozialdirektor Martin Merki ist ab 16.30 Uhr abwesend.

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	4
2. Genehmigung des Protokolls 22 vom 27. März 2014	6
3. <b>Delegation in Zweck- und Gemeindeverbände Amtsperiode 2012–2016</b> Wahlantrag an den Grossen Stadtrat (StB 274)	6
4.1 Bericht und Antrag 6/2014 vom 12. März 2014: <b>Initiative zur Rettung der ZHB</b>	6
4.2 Postulat 101, Martina Akermann, Myriam Barsuglia, Korintha Bärtsch, Noëlle Bucher, Marcel Budmiger, Max Bühler, Ali R. Celik, Sonja Döbeli Stirnemann, Rieska Dommann, Judith Dörflinger Muff, Dominik Durrer, Sandra Felder-Estermann, Daniel Furrer, Laura Grüter Bachmann, Jules Gut, Christian Hochstrasser, Katharina Hubacher, Reto Kessler, Laura Kopp, René Meier, Luzia Mumenthaler-Stofer, András Özvegyi, René Peter, Albert Schwarzenbach, Monika Senn Berger, Melanie Setz Isenegger, Roger Sonderegger, Hugo P. Stadelmann, Nico van der Heiden, Luzia Vetterli, Theres Vinatzer, Stefanie Wyss, vom 15. Juli 2013: <b>Die Stadt will die Sanierung des ZHB-Gebäudes</b>	6
5. Bericht und Antrag 32/2013 vom 18. Dezember 2013: <b>Verkauf des Grundstücks 5760, GB Kriens</b>	14

	Dringliches Postulat 186, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion, Roger Sonderegger und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion sowie Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 21. April 2014: <b>Die Zimmereggbadi muss offen bleiben</b>	25
6.	Bericht 3/2014 vom 12. Februar 2014: <b>Stadtzentrum Luzern-Nord: Städtebauliches Leitbild vom 6. Februar 2014</b>	32
7.1	Bericht 5/2014 vom 12. März 2014: <b>Mobilitätsstrategie</b>	45
	Dringliches Postulat 189, Laura Kopp und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 5. Mai 2014: <b>Für einen Konsens in der Verkehrspolitik</b>	61
7.2	Interpellation 142, René Peter und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion, vom 28. November 2013: <b>Wie weiter mit dem Bypass Luzern und den Spangen Nord und Süd?</b>	76
8.	Postulat 131, Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 11. November 2013: <b>Sanierung Schulhaus und Aussenanlage Moosmatt</b>	85
9.	Interpellation 166, Katharina Hubacher und Ali R. Celik namens der G/JG-Fraktion, vom 26. Februar 2014: <b>Die Auswirkung des Mindestlohns auf die Wirtschaftliche Sozialhilfe (WSH)</b>	86

## **Eingänge**

1. Einladung zur 24. Sitzung des Grossen Stadtrates vom 15. Mai 2014
2. Einladung zur 20. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission vom 8. Mai 2014
3. Einladung zur 22. Sitzung der Baukommission vom 8. Mai 2014
4. Einladung zur 16. Sitzung der Sozialkommission vom 8. Mai 2014
5. Einladung zur 17. Sitzung der Bildungskommission vom 8. Mai 2014
6. Einladung zur 21. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission vom 22. Mai 2014
7. Einladung zur 23. Sitzung der Baukommission vom 22. Mai 2014
8. Einladung zur 17. Sitzung der Sozialkommission vom 22. Mai 2014
9. Einladung zur 18. Sitzung der Bildungskommission vom 22. Mai 2014
10. Protokoll 22 Grosser Stadtrat vom 27. März 2014
11. Protokoll 5 Geschäftsleitung vom 27. März 2014
12. Protokoll 19 Geschäftsprüfungskommission vom 10. April 2014
13. Protokoll 21 Baukommission vom 10. April 2014

14. Protokoll 16 Bildungskommission vom 10. April 2014
15. Protokoll 7 Verkehrskommission vom 17. März 2014
16. Interpellation 183, Lisa Zanolla-Kronenberg und Joseph Schärli namens der SVP-Fraktion, vom 10. April 2014: „Für Transparenz im Gebührenwesen: Wie viel und wofür nimmt die Stadt Luzern Jahr für Jahr Gebühren ein?“
17. Dringliches Postulat 184, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 14. April 2014: „Denkpause für die Verhandlungen über die Gütschbahn“
18. Dringliches Postulat 185, Peter With, Theres Vinatzer und Jules Gut, vom 17. April 2014: „Kartonsammlung mit Containern“
19. Dringliches Postulat 186, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion, Roger Sonderegger und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion und Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 22. April 2014: „Die Zimmereggbadi muss offen bleiben!“
20. Postulat 187, Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion und Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion, vom 24. April 2014: „Autos gehören in Parkhäuser – für eine Aufwertung des öffentlichen Raumes“
21. Postulat 188, Theres Vinatzer namens der SP/JUSO-Fraktion und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, vom 2. Mai 2014: „Buspriorisierung Spitalstrasse rasch realisieren“
22. Dringliches Postulat 189, Laura Kopp und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 5. Mai 2014: „Für einen Konsens in der Verkehrspolitik“
23. Interpellation 190, Jules Gut und Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 6. Mai 2014: „Schulwegsicherheit Spitalstrasse“
24. Postulat 191, Nico van der Heiden und Daniel Furrer namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, vom 6. Mai 2014: „Busbevorzugung an der Hirschmattstrasse“
25. Bericht und Antrag 7/2014 vom 2. April 2014: „Erhaltungs- und Erneuerungsstrategie für öffentliche Spielplätze. Rahmenkredit“
26. Bericht und Antrag 8/2014 vom 9. April 2014: „Optimierung Parkraumbewirtschaftung und Totalrevision Parkkartenreglement. Umsetzung der Massnahmen aus dem Parkraumprojekt“
27. Bericht und Antrag 9/2014 vom 16. April 2014: „Abschreibung von Motionen und Postulaten“
28. Bericht und Antrag 10/2014 vom 16. April 2014: „Gütschbahn. Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme“
29. Bericht und Antrag 11/2014 vom 16. April 2014: „KKL Luzern. Perspektive 2014–2018“
30. Bericht 12/2014 vom 30. April 2014: „Industriestrasse: Ausschreibungskriterien“

## Beratung der Traktanden

*Die Traktanden 8 und 9 werden vor Traktandum 6 bzw. vor dem dringlichen Postulat 186 behandelt.*

### 1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

**Ratspräsident Thomas Gmür** begrüsst die Anwesenden und gibt die Entschuldigungen bekannt (siehe Deckblatt).

Es sind 4 **dringliche Vorstösse** eingegangen:

**Dringliches Postulat 184**, Albert Schwarzenbach und Markus Mächler namens der CVP-Fraktion, vom 14. April 2014: „Denkpause für die Verhandlungen über die Gütschbahn“. Der Stadtrat **opponiert** der Dringlichkeit.

**Albert Schwarzenbach:** Wir sind mit dem Vorgehen einverstanden. Nachdem der Stadtrat auf unseren Vorschlag nicht eingehen will, ist es folgerichtig, dass wir im Juni über das Geschäft debattieren können.

**Ratspräsident Thomas Gmür** fragt, ob sonst jemand aus dem Grossen Stadtrat an der Dringlichkeit festhält. Das ist nicht der Fall. Somit wird das Postulat zusammen mit dem B+A „Gütschbahn“ anlässlich der Ratssitzung vom 26. Juni 2014 behandelt.

**Dringliches Postulat 185**, Peter With, Theres Vinatzer und Jules Gut, vom 17. April 2014: „Kartonsammlung mit Containern“. Der Stadtrat **opponiert** der Dringlichkeit.

**Peter With hält an der Dringlichkeit fest.** Es ist nicht wirklich eine grosse Angelegenheit, wo man monatelang Vorbereitungszeit brauchen würde. Der Kartoncontainer des Sprechenden und all seiner Nachbarn ist voll, und wenn er noch 2 oder 3 Wochen oder gar Monate warten muss, kann er für nichts mehr garantieren.

**Ivo Durrer:** Die FDP-Fraktion sieht keinen triftigen Grund, das Postulat dringlich zu behandeln. Somit ist die FDP gegen Dringlichkeit.

**In der Abstimmung wird die dringliche Behandlung des Postulats 185 abgelehnt.**

**Dringliches Postulat 186**, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion, Roger Sonderegger und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion sowie Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 21. April 2014: „Die Zimmereggbadi muss offen bleiben“.

**Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit nicht. Da niemand aus dem Grossen Stadtrat der Dringlichkeit opponiert, wird das Postulat dringlich behandelt.**

**Dringliches Postulat 189**, Laura Kopp und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 5. Mai 2014: „Für einen Konsens in der Verkehrspolitik“.

**Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit nicht.**

**Marcel Budmiger opponiert aus dem Grossen Stadtrat.** Die SP/JUSO-Fraktion will in erster Linie vom Stadtrat wissen, wieso das Postulat dringlich sein soll. Sie sieht überhaupt keinen Grund. Höchstens das Thema bewegt, aber die, die bewegt sind, wenn man die Leserbriefe liest, sind so tief im Niveau, dass es nicht auf Konsens abzielt, sondern auf Neuwahlen und Aufhebung des Reglements.

Die SP/JUSO-Fraktion sieht nicht, dass man das Postulat jetzt behandeln muss. Vor allem weil wir zu einem ähnlichen Thema schon etwas traktandiert haben und man kann doch dort einen Antrag stellen und muss nicht immer einen Vorstoss machen, wenn Ähnliches schon traktandiert ist.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Die Begründung für die Unterstützung der Dringlichkeit ist kurz. Wir reden heute Nachmittag über die Mobilitätsstrategie. Wir haben ein Gefäss, das Thema wird sowieso angesprochen. Darum hat der Stadtrat befunden, dass wir den Vorstoss in die Behandlung integrieren.

**Marcel Budmiger:** Die SP/JUSO-Fraktion lehnt das ab. Es gibt noch andere hängige Verkehrsvorstösse, die wir nicht vorziehen. Sie bleibt dabei, das Postulat nicht als dringlich anzusehen.

**Laura Kopp:** UVS-Direktor Adrian Borgula hat schon gesagt, dass wir das Geschäft am Nachmittag behandeln, **deshalb hält die GLP-Fraktion an der Dringlichkeit fest**, andere Vorstösse hin oder her. Sie denkt, dass eine Diskussion um einen Konsens resp. einen Kompromiss heute angebracht wäre.

**Ratspräsident Thomas Gmür** bittet für die Abstimmung die Stimmzähler, ihres Amtes zu walten.

**In der Abstimmung wird der dringlichen Behandlung des Postulats 189 mit 22:23 Stimmen zugestimmt.**

**Ratspräsident Thomas Gmür** schlägt vor, die beiden dringlichen Postulate am Nachmittag zu behandeln. Da Sozialdirektor Martin Merki früher geht, möchte der Sprechende beliebt machen, das Traktandum 9 vorzuziehen und vor der Mittagspause zu behandeln. Der Rat opponiert dem nicht.

Auch heute wird darum gebeten, die Handys nicht eingeschaltet zu lassen, wenn es nicht notwendig ist.

## 2. Genehmigung des Protokolls 22 vom 27. März 2014

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Zum Protokoll 22 vom 27. März 2014 ist ein Korrekturantrag von Martina Akermann eingegangen:

Auf Seite 16, zweitunterster Abschnitt: Statt „*Fast so viel wie noch vor wenigen Jahren*“ sollte es heissen „*Halb so viel wie noch vor wenigen Jahren*“.

**Mit dieser Änderung wird das Protokoll genehmigt.**

## 3. Delegation in Zweck- und Gemeindeverbände Amtsperiode 2012–2016 Wahlantrag an den Grossen Stadtrat (StB 274)

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Die Ratsmitglieder haben dazu den StB 274 vom Stadtrat bekommen.

Es erfolgen keine Wortmeldungen.

### Abstimmung

**Dem StB 274 und der Wahl wird einstimmig zugestimmt.**

### 4.1 Bericht und Antrag 6/2014 vom 12. März 2014: Initiative zur Rettung der ZHB

### 4.2 Postulat 101, Martina Akermann, Myriam Barsuglia, Korintha Bärtsch, Noëlle Bucher, Marcel Budmiger, Max Bühler, Ali R. Celik, Sonja Döbeli Stirnemann, Rieska Dommann, Judith Dörflinger Muff, Dominik Durrer, Sandra Felder-Estermann, Daniel Furrer, Laura Grüter Bachmann, Jules Gut, Christian Hochstrasser, Katharina Hubacher, Reto Kessler, Laura Kopp, René Meier, Luzia Mumenthaler-Stofer, András Özvegyi, René Peter, Albert Schwarzenbach, Monika Senn Berger, Melanie Setz Isenegger, Roger Sonderegger, Hugo P. Stadelmann, Nico van der Heiden, Luzia Vetterli, Theres Vinatzer, Stefanie Wyss, vom 15. Juli 2013: Die Stadt will die Sanierung des ZHB-Gebäudes

## EINTRETEN

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Den B+A 6/2014 „Initiative zur Rettung der ZHB Luzern“ hat die Baukommission geprüft. Die Initianten wurden eingeladen und angehört. Die offenen Fragen konnten beantwortet werden, sei das seitens der Initianten oder seitens der Verwaltung. Der Bedarf zur Sanierung ist sicher für alle klar, sofern saniert wird. Es stellt sich schluss-

endlich nur die Frage, was besser ist – ein Neubau oder eine Sanierung.

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

Fragen zum B+A gab es nur wenige. Wie schon gesagt, wichtig war die Frage, ob eine Sanierung besser ist und das umliegende Gelände, so wie es sich heute präsentiert, beibehalten werden soll, oder ob es einen Neubau geben soll. Zum Status der Denkmalpflege hatten wir weitere Fragen, vor allem natürlich über die Änderung der Schutzzone „B“ in die Schutzzone „A“. Selbst solche Fragen konnten in der Baukommission beantwortet werden. Die Baukommission ist grossmehrheitlich mit einer Ausnahme zum Schluss gekommen, dass eine Sanierung des Gebäudes und eine Erhaltung des umliegenden Geländes die bessere Variante ist. Für den B+A sind keine Protokollbemerkungen gestellt worden. Die Baukommission hat römisch I, der Gültigkeitserklärung, mit 9:0 Stimmen zugestimmt. Römisch II, der Empfehlung zur Annahme, hat die Baukommission mit 8:1:0 Stimmen zugestimmt.

**Ratspräsident Thomas Gmür** bittet die Ratsmitglieder, beim Eintreten zugleich zum Postulat 101 Stellung zu nehmen. Nach dem B+A stimmen wir über das Postulat ab.

**Korintha Bärtsch:** Die Leidensgeschichte der ZHB ist relativ lang. Die Lösung und damit auch der Inhalt der Initiative der Grünen ist klar. Die Initiative verlangt, den Abbruch der ZHB planungsrechtlich in der BZO zu verunmöglichen.

Die ZHB ist ein wichtiges Zeugnis moderner zeitgenössischer Architektur. Der bauhistorische Wert und die Unterschutzstellung der ZHB sind in Fachkreisen unbestritten. Eine Sanierung ist auch aus finanz- und bautechnischen Gründen sinnvoll. Das Gebäude an sich ist aber nicht das wichtigste am Ganzen, sondern es geht um das ganze Ensemble rundherum. Der Freiraum rund um die ZHB bietet eine grosse Qualität in der dicht bebauten Innenstadt Luzerns. Das Vögeligärtli ist Begegnungsort, Spielplatz für Kinder und Erwachsene – ja, die grüne Lunge inmitten der Stadt.

Das Ensemble muss darum in seiner Form erhalten bleiben. Ein Neubau würde die Qualität massiv beeinträchtigen. Im Jahr 2010 hat der Kantonsrat die Sanierung der ZHB beschlossen, und genau auf den Weg wollen wir in grossen Schritten wieder zurück. Die Initiative der Grünen zielt darum auf eine Beschleunigung des Verfahrens ab. Es braucht jetzt endlich einen Befreiungsschlag! Die G/JG-Fraktion tritt darum auf den B+A ein und wird der eigenen Initiative natürlich zustimmen. Sie ist auch für die Überweisung des Postulats 101.

**Urs Zimmermann:** Alle reden davon, dass wir mit unserem Boden haushälterischer umgehen müssen. Von allen Seiten wird „verdichtetes Bauen“ gefordert. Doch wenn jemand einen konkreten Vorschlag macht, wird nach Einwänden gesucht, um das Vorhaben zu verhindern! Es kann deshalb nicht sein, dass immer mehr Gebäude unter Denkmalschutz gestellt werden, ohne dass die anordnende Behörde Rechenschaft über die Finanzierung und Verwendung solcher Gebäude abgibt.

Der sogenannte Fussabdruck würde bei einem Neubau nicht grösser. Die Grundfläche eines Neubaus entspricht etwa den heutigen Abmessungen und passt sich den Baulinien der Nachbargrundstücke an. Dass das neue Gebäude bei einer Verdichtung innerhalb der bestehenden Grundfläche in der Höhe verändert wird, ist ja selbstverständlich. Festzuhalten ist, dass die Silhouetten der umliegenden Gebäude nicht überschritten werden. Die Grösse des Vögeligärtlis wird nicht angetastet und bleibt bestehen. Aus städtebaulicher und ökologischer

Sicht ist es absolut vernünftig, die bisher bereits durch Bauten beanspruchte Fläche mittels Verdichtung besser zu nutzen. Es ist ja nicht neu und gleichzeitig auch ein politisches Anliegen, in urbanen Bereichen die verdichtete Bauweise zu fördern. Zudem kommt hinzu, dass bei einer Sanierung der heute vorhandenen Bausubstanz der ZHB die Investitionskosten unverhältnismässig hoch wären, um den Minergie-Standard sowie die Erdbebensicherheit zu erreichen. Für die SVP-Fraktion ist und bleibt klar, dass für die ZHB ein Neubau realisiert werden muss.

Dieser Aufruf zum Boykott des Wettbewerbs ist ein sehr fragwürdiges Signal, denn Sinn und Zweck des vom Kanton geplanten zweistufigen Wettbewerbs wäre, in der ersten Stufe herauszufinden, ob das Vögeligärtli einen Neubau vertragen oder eben allenfalls nicht vertragen kann. Erst wenn eine Vielfalt von Ideen vorliegt, kann in dieser Frage weitsichtig fachlich entschieden werden. Die SVP-Fraktion steht voll und ganz hinter einem Neubau! Aus diesem Grund kann der Sprechende auch gerade den **Ablehnungsantrag zum Postulat 101** stellen. Die Fraktion der SVP wird auf den B+A eintreten und die Initiative zur Ablehnung empfehlen.

**Rieska Dommann:** Der Kanton Luzern will die Zentral- und Hochschulbibliothek ZHB abbrechen und durch einen Neubau ersetzen. Darin sollen in Zukunft das Kantonsgericht und die ZHB untergebracht werden. Derselbe Kanton hat im Dezember 2012 die Zentral- und Hochschulbibliothek in das kantonale Denkmalverzeichnis eingetragen und damit unter Schutz gestellt und noch einmal der gleiche Kanton hat dagegen Beschwerde eingereicht. Die Unterschutzstellung ist somit zwar beschlossen, jedoch noch nicht rechtskräftig.

Die Zentral- und Hochschulbibliothek (ZHB) beim Vögeligärtli wurde 1951 eröffnet. Der Bau von Otto Dreyer gehört zu den Hauptwerken des modernen Schweizerischen Bibliotheksbaus und ist ein Kulturgut von nationaler Bedeutung. Die aussergewöhnlichen städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten seiner Umgebung werden im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) gewürdigt. Nun droht dieses für Luzern einzigartige Ensemble zerstört zu werden.

Unter Fachleuten ist der Wert der Zentralbibliothek von Otto Dreyer und des mit ihr verbundenen städtebaulichen Ensembles völlig unbestritten: Es handelt sich um eine einmalige Anlage für die Stadt Luzern und um ein einmaliges Gebäude im Kanton Luzern, sogar in der ganzen Schweiz. Mitten in Luzern schafft die ZHB zusammen mit der Lukaskirche und dem Sempachergarten einen Stadtraum von hoher Qualität, der von der Luzerner Stadtbevölkerung ausserordentlich geschätzt wird.

Ein solches Gebäude bricht man nicht ohne Not ab und ein solches Ensemble zerstört man nicht ohne zwingende Gründe!

Für die überwiegende Mehrheit der FDP-Fraktion ist klar. Ein Abbruch der ZHB kommt nicht in Frage und der vom Kantonsrat anvisierte Neubau für das Kantonsgericht und die ZHB sprengt den Rahmen des Verträglichen an diesem Ort und muss deshalb genauso abgelehnt werden. Vielmehr erwartet sie vom Kanton, dass er endlich das sorgfältig ausgearbeitete, bereits bewilligte Sanierungsprojekt rasch realisiert, damit dieses wertvolle Gebäude uneingeschränkt erhalten bleibt und auch weiterhin der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung steht. Die FDP-Fraktion tritt auf den B+A ein, stimmt der Gültigkeit der Initiative zu und empfiehlt den Stimmberechtigten die Initiative zur Annahme. Sie wird auch die Überweisung des Postulats 101 unterstützen.

**Roger Sonderegger:** Die CVP-Fraktion sieht es ähnlich wie die Vorrednerin von der G/JG-Fraktion bzw. der Vorredner von der FDP. Sie gibt einem Neubau in der Stadt Luzern bei einer Volksabstimmung keine Chance. Es ist Zeit, dass wir uns aus der Sackgasse, in der wir uns bei dieser Planungsgeschichte befinden, befreien. Die CVP-Fraktion will darum ein politisches Zeichen an den Kanton setzen und ist einverstanden mit der Überweisung der Initiative. Planungsästhetisch ist es eigentlich falsch, aus der Ortsbildschutzzzone „B“ ins „A“ zu gehen. Es gibt sehr hohe Auflagen, wenn man von der Strukturhaltung in die Substanzerhaltung hineingeht – für eine Sanierung keine gute Voraussetzung. Es ist das einzige, was dem Stadtrat als Instrumentarium zur Verfügung stand, darum hat die CVP Verständnis dafür. Die CVP-Fraktion würde aber gern auf den B+A eintreten. Sie wird die Initiative für gültig erklären und den Stimmberechtigten der Stadt Luzern zur Annahme empfehlen. Sie würde auch gern das Postulat 101 überweisen. Dazu möchte der Sprechende aber den Antrag stellen, das Postulat direkt abzuschreiben. Die Begründung wird er später noch liefern.

**Marcel Budmiger:** Die Geschichte der geplanten Sanierung des ZHB-Gebäudes ist ein eigentliches Trauerspiel. Angefangen hat alles mit einer Motion von CVP-Kantonsrat und Baumeister Hans Aregger, der sich für einen Neubau der ZHB stark gemacht hat, statt der bereits beschlossenen Sanierung. Ein Jahr später hat die heutige CVP-Präsidentin Andrea Gmür auch gleich noch die beiden weit fortgeschrittenen Projekte für einen neuen Standort des Kantonsgerichts mit einer weiteren Motion auch zur ZHB abgeschossen. Begründet wurden die Vorstösse vor allem mit möglichen Kosteneinsparungen und nicht mit der Ästhetik. Im Nachhinein hat sich das Vorgehen der CVP aber als wahre Geldvernichtungsmaschine erwiesen. Mit dem Entscheid der Dienststelle Hochschulbildung und Kultur, das Gebäude des Luzerner Architekten Otto Dreyer unter Denkmalschutz zu stellen, hätte endlich die Sanierung angegangen werden können. Leider hat es aber Einsprachen gegeben, welche in die Zuständigkeit von CVP-Regierungsrat Reto Wyss fallen. In bester Parteilinie hat er entschieden, sich nicht zu entscheiden. Und so ist das Geschäft bis heute blockiert geblieben.

Was folgte, war eine Petition der SP und der Freunde der ZHB sowie ein von der SP koordiniertes Postulat, welches immerhin von zwei Dritteln der Ratsmitglieder unterzeichnet wurde. Als der Sprechende die heutige Einladung zum ersten Mal sah, hat er sich ein Schmunzeln nicht verkneifen können, besteht doch die halbe erste Seite aus dem Geschäft. Mittlerweile tönt es so, dass noch mehr Leute das Postulat unterstützen.

Aber auch diese starken Signale, dass 2/3 des Grossen Stadtrats ein Postulat unterzeichnen, das eigentlich sinnlos ist und nur ein politisches Zeichen setzen will, nichts ändern will, und einfach ein Weckruf an den Kanton sein sollte, hat Reto Wyss nicht zum Anlass genommen, endlich über die Unterschutzstellung zu entscheiden. Nachdem die städtische CVP nun löblicherweise in der Realität angekommen ist, warten wir weiter auf das Signal des Herrn Regierungsrats. Leider ist es er und der Kantonsrat, welche dieser unsäglichen Politposse ein Ende setzen könnten und nicht wir im Rat.

So braucht es wohl einen Volksentscheid zu der Initiative der Grünen, um als noch stärkeres Signal den Kanton endlich wachzurütteln. Ein klares JA zur Initiative wird dann hoffentlich auch auf der anderen Reussseite gehört. Unser Parlament ist in dieser Frage bisher ja leider nicht ernst genommen worden. Der Volkswille wird dann hoffentlich ernst genommen. Mit der Sanierung der ZHB erhielte aber nicht nur unser Rat, sondern vor allem auch ein wertvolles Architekturdenkmal in Luzern den ihm gebührenden Respekt. Die SP/JUSO-

Fraktion tritt auf den B+A ein, wird allen Anträgen zustimmen und sich dafür einsetzen, damit die Stadtbevölkerung ein möglichst starkes Signal an den Regierungsrat und die bürgerliche Kantonsratsmehrheit senden wird. Zum Postulat wird Martina Akermann sprechen.

**Myriam Barsuglia:** Das einzigartige städtebauliche Ensemble von ZHB und Vögeligärtli ist von grossem baukulturellem Wert. Das haben auch die massgebenden Berufsorganisationen in ihren Stellungnahmen bestätigt. Der besondere Ort ist jedoch auch von hohem gesellschaftlichem Wert.

Es ist noch nicht allzu lange her, da war das Vögeligärtli ein „Unort“. Dieser „Unort“ wurde vor ein paar Jahren für die Bewohner und Besucher der Stadt Luzern zurückerobert und wird heute sehr gerne und sehr häufig von verschiedensten Leuten besucht und vielfältig genutzt. Eine sanfte Erneuerung der ZHB und damit auch ein Erhalt des Vögeligärtli waren denn eigentlich auch unbestritten. Aber eben nur eigentlich. Obwohl für das neue Kantonsgericht verschiedene andere Standorte geprüft und empfohlen wurden, ist auf einmal die quere Idee aufgetaucht, den Neubau des Kantonsgerichts einfach im Vögeligärtli zu platzieren und die ursprünglichen Pläne einer Sanierung der ZHB über den Haufen zu werfen.

Daraus ist ein unsäglicher Machtkampf entstanden, dem die GLP nicht mehr länger zuschauen möchte. Sie setzt sich darum für einen planungsrechtlichen Schutz der ZHB und des Vögeligärtlis ein und wird die entsprechende Initiative zur Annahme empfehlen.

Die Fraktion der Grünliberalen tritt somit auf den B+A ein und wird ihm ganz klar zustimmen. Ebenso ist sie für die Überweisung des Postulats 101, das sie selber mitunterzeichnet hat.

**Martina Akermann:** Die Liste der Mitunterzeichner spricht schon Bände und der vorherigen Diskussion möchte die Sprechende nicht mehr viel hinzufügen. Hervorheben möchte sie an dieser Stelle nur noch das finanzielle Trauerspiel, das veranstaltet wurde und wird. Wäre es nicht so ernst, könnte man meinen, es wäre eine neue Version von Gottfried Kellers' Seldwyla-Geschichten, und man könnte darüber schmunzeln. Doch leider spielt sich das in unserem Kanton wirklich ab. Das Trauerspiel hätte schon lange beendet sein sollen, Marcel Budmiger hat es vorhin schon erwähnt, der zuständige Regierungsrat Reto Wyss hat es in den Händen gehabt und hat es immer noch. Der Kanton verprasst durch sein „Nicht-Handeln“ und das „Zwängeln“ von einzelnen Kantonsräten in Zeiten von Spardruck Unmengen von Steuergeldern für unnötige Planungsarbeiten und zieht auch die Stadt mit hinein. Diese muss jetzt auch noch eine teure Abstimmung durchführen.

Dabei hatte man ein ausgereiftes Sanierungsprojekt auf dem Tisch, das bereits auch gut gesprochen war. Es ist eigentlich eine absurde Situation. Nicht nur der finanzielle Schaden der Geschichte ist gross, auch die Glaubwürdigkeit der Politik hat stark gelitten und die kann man nicht einfach so schnell wieder herstellen.

Heute können wir mit der Überweisung des Postulats ein Zeichen zugunsten der Luzerner Bevölkerung setzen, die das Vögeligärtli als wertvollste grüne Oase in der Innenstadt in einem einmaligen architektonischen Ensemble zu schätzen weiss. Aufgrund des Zeichens kann der Kanton die Ohren nicht mehr verschliessen. Alles andere käme einem Affront gleich.

**Baudirektorin Manuela Jost** dankt für die mehrheitlich sehr positive Aufnahme des B+A und auch für die mehrheitliche Unterstützung des skizzierten Vorgehens für einen planungsrechtlichen grösseren Schutz des Areals. Zwei Gründe waren für die Haltung des Stadtrats immer

ausschlaggebend, diese sind in der Diskussion auch bereits erwähnt worden. Ein Grund ist das Gebäude an sich, das effektiv das Hauptwerk des modernen schweizerischen Bibliothekbaus ist, Anfang 20. Jahrhundert. Wir haben auch noch andere Bauten, aber das ist wirklich ein sehr wichtiger Bau. Darum hat für den Stadtrat das Gebäude auch immer einen hohen denkmalpflegerischen Wert gehabt.

Der andere Grund ist auch erwähnt worden, nämlich das ganze Ensemble. Der Stadtrat ist ebenfalls der Überzeugung, dass die ZHB ein Teil eines aussergewöhnlichen und für Luzern einmaligen städtebaulichen Ensembles ist. Die zwei Solitärbauten, Lukaskirche und ZHB, grenzen an das Vögeligärtli an und das ist effektiv eine der wenigen freiräumlichen Leerstellen in dem dichtbesiedelten Quartier. Es war eigentlich im ganzen Stadterweiterungsgebiet des 19. Jahrhunderts auch relativ einmalig. Es ist also eine wichtige, öffentliche Prägung, die in der Stadt und im Quartier entstanden ist. Aus diesen Gründen hat sich der Stadtrat auch immer für die Sanierung ausgesprochen und gegen einen Neubau. Darum ist er auch über die mehrheitlich zustimmende Haltung erfreut.

Über die Frage der Sanierung, ob sie machbar ist oder nicht, ist viel diskutiert worden. In den Augen des Stadtrats ist sie machbar. Es ist auch bereits bei uns ein Baugesuch für einen Umbau bzw. eine Sanierung eingereicht worden, nachdem 2010 im Kantonsrat der Kredit zur Sanierung von 18,8 Mio. entschieden worden war. Wir haben das beurteilt und auch bewilligt. Zwischenzeitlich wurde aber beschlossen, auch aus finanziellen Gründen, die Sanierung auf später zu verschieben. Das Baugesuch – darum ist das für die Beurteilung wichtig, ob man das Gebäude abreisst oder nicht – vom Sommer 2010 belegt auch, dass der Umbau und die Sanierung für den Kantonsrat durchaus machbar und auch der Aufwand zumindest verhältnismässig war.

Zur Frage der Unterschutzstellung: Der Stadtrat war damals enttäuscht, dass der Entscheid 2013 nicht gefällt, sondern vom Regierungsrat sistiert wurde, nachdem die Dienststelle Hochschulbildung die ZHB eingetragen und unter Schutz gestellt hat. Aber wie gesagt, die Rechtskraft fehlt leider bis heute und das ist immer ein wichtiges Argument für den Stadtrat gewesen. Wir hätten gern den Entscheid vorgängig gehabt.

Zum Neubau: Es liegt bereits eine Machbarkeitsstudie zum Neubau vor, den der Kanton ausarbeiten liess. Wenn man die beiden Volumen für das Raumprogramm zusammenzählt, das es für die ZHB und das Kantonsgericht braucht, würde man mindestens ein 6-geschossiges Volumen brauchen, und zwar in der Dimension vom aufgefüllten Blockrand, was jetzt nicht der Fall ist. Das würde heissen, das notwendige Bauvolumen ist für den Stadtrat an dem Ort auch städtebaulich und architektonisch nicht verträglich.

Das Wettbewerbsverfahren unter den Bedingungen kann nachher lediglich architektonische und betriebliche Fragen klären, aber nicht mehr die städtebaulichen. Es besteht eigentlich überhaupt kein Spielraum, um ernsthaft eine Lösung zu prüfen, die allenfalls zu der städtebaulichen Verträglichkeit kommen würde.

Es ist erwähnt worden, die wichtigen Planerverbände SIA, BSA haben sich geschlossen – und das ist relativ einmalig – vom Wettbewerbsverfahren ausgeschlossen. Es existieren rechtskräftige Baulinien und die verhindern im Moment auch, dass eine flächenmässige Ausdehnung stattfinden kann. Die heutige Baulinie müsste zwingend verändert werden, wenn man das neue Bauvolumen, das für die ZHB und das Kantonsgericht berechnet wurde, ausschöpft, und das bedingt auch ein Umzonungsverfahren.

Der Weg über die strengeren planungsrechtlichen Vorgaben, wie es die Initiative fordert, ist

auch aus Sicht des Stadtrats ein gangbarer Weg, um den Schutz der ZHB zu erhöhen. Er ist möglicherweise nicht ideal, aber es ist effektiv auch planungsrechtlich der Weg, der möglich ist.

In der Ortsbildschutzzone „B“ sind Abbrüche nur aus zwei Gründen möglich, nämlich einerseits, wenn eine Sanierung aus statischen Gründen nicht möglich ist und andererseits, wenn es wirtschaftlich unverhältnismässig ist.

Das Bauprojekt, das uns eingereicht wurde, belegt eigentlich, dass beide Gründe, wenn man das jetzt beurteilen müsste, nicht zutreffen. Wenn man das Gebiet in die Ortsbildschutzzone „A“ umzonen würde, gäbe es nur noch einen gültigen Grund, wenn man das Gebäude abreißen wollte, und zwar wenn eine Sanierung aus statischen Gründen nicht mehr möglich wäre.

Eine totale Verunmöglichung eines Abbruchs ist aber auch aus Sicht des Stadtrats ein zu grosser Eingriff in die Eigentumsfreiheit, aber der Stadtrat ist der Meinung, dass der Weg über die Umzonung Ortsbildschutzzone „A“ der richtige ist.

Der Stadtrat ist sehr von dem wunderbaren Gebäude überzeugt. Es muss saniert werden, es bröckelt wirklich langsam ab. Er ist überzeugt vom ganzen Ensemble und man würde es begrüssen, wenn die Unterschutzstellung möglichst bald entschieden wird. Darum empfiehlt auch der Stadtrat das Vorgehen bzw. unterstützt die Initiative und empfiehlt die Initiative im B+A zur Annahme.

**Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass auf den B+A eingetreten wird.**

#### **DETAIL**

Keine Wortmeldungen

#### **Abstimmung**

**Zu I. In der Abstimmung wird die Initiative für gültig erklärt.**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Für das Auszählen der Stimmen für römisch II werden die Stimmentzähler gebeten, ihres Amtes zu walten.

**Zu II. Die Initiative wird mit 37:9 Stimmen bei 0 Enthaltungen zur Annahme empfohlen.**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Römisch III unterliegt dem obligatorischen Referendum. Wir werden wahrscheinlich im September 2014 darüber abstimmen.

## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 6 vom 12. März 2014 betreffend

### **Initiative zur Rettung der ZHB Luzern (Zentral- und Hochschulbibliothek),**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie 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 zur Rettung der ZHB Luzern (Zentral- und Hochschulbibliothek)“ ist gültig.

II. Zuhanden der Stimmberechtigten:

Die „Initiative zur Rettung der ZHB Luzern (Zentral- und Hochschulbibliothek)“ wird zur Annahme empfohlen.

III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Zum Postulat 101 wurde bereits Stellung genommen. Es liegt ein Ablehnungsantrag der SVP vor.

**Das Postulat 101 wird überwiesen.**

**Ratspräsident Thomas Gmür** fragt nach Wortmeldungen zum Abschreibungsantrag der CVP.

**Roger Sonderegger** schuldet noch die Begründung, warum er meint, dass das Postulat abgeschrieben werden sollte. Der einzige Zweck des Postulats ist, ein politisches Zeichen an den Kanton zu schicken. Das haben wir mit 37:9 Stimmen sehr deutlich gemacht. Die Baudirektorin hat auch sehr deutlich Stellung bezogen. Es gibt einen Volksentscheid, der bedeutend wichtiger und grösser ist als eine parlamentarische Überweisung eines Postulats. Unsere Kultur im Parlament ist derart, dass wir immer Volksentscheide akzeptieren. Wenn es wirklich so käme, dass die Initiative an der Urne durchfallen würde und das Postulat trotzdem noch im Ratsarchiv hängt, wäre das irgendwie komisch. Darum geht der Sprechende davon aus, dass das Parlament hinter dem Volksentscheid stehen würde und dann das Postulat 101 unnötig wird. Deshalb ist der Sprechende nach wie vor für die Überweisung, aber auch für eine gleichzeitige Abschreibung.

Keine weiteren Wortmeldungen.

**Der gleichzeitigen Abschreibung des Postulats 101 wird zugestimmt.**

## 5. Bericht und Antrag 32/2013 vom 18. Dezember 2013: Verkauf des Grundstücks 5760, GB Kriens

### EINTRETEN

**Kommissionspräsidentin Luzia Vetterli:** Die GPK hat an ihrer Sitzung am 10. April 2014 den B+A 32/2013 genehmigt, nachdem sie den B+A vorgängig schon einmal diskutiert und danach sistiert hat.

Das Grundstück Nr. 5760 Grundbuch Kriens wird somit für 800 Franken pro Quadratmeter an die Mobimo AG, die Käuferschaft, verkauft, die bereits zum gleichen Preis ein Grundstück der Gemeinde Kriens übernommen hat.

Auf Wunsch der GPK wurde jedoch das Geschäft wie erwähnt nach der ersten Beratung in der GPK im Januar 2014 sistiert. Es wurden nochmals Gespräche mit der Mobimo AG betreffend Übernahme der Grundstücksgewinnsteuer in der Höhe von 570'000 Franken geführt. Die Mobimo AG zeigte sich in dieser zweiten Verhandlungsrunde bereit, die Grundstücksgewinnsteuer zu übernehmen. An dieser Stelle herzlichen Dank für die engagierten Verhandlungen in dieser zweiten Runde, die vollständig zu Gunsten der Stadt ausgefallen sind.

Diese Regelung rechtfertigt sich aus Sicht der GPK und offensichtlich auch der Stadtverwaltung, da die Stadt im Gegensatz zur Gemeinde Kriens eben nicht von der Leistung der Grundstücksgewinnsteuer befreit ist, da sich das Grundstück nicht auf Gemeindegebiet befindet, während dies in Kriens anders ist. Der Buchgewinn für die Stadt verbessert sich daher um diese 570'000 Franken auf rund 2,8 Mio. Franken. Mit diesem Betrag – und das ist der zweite wichtige Punkt dieses Geschäftes – wird der bestehende Rahmenkredit zu Gunsten des Stadtrats für den Erwerb von Grundstücken aufgestockt. Das Geld fliesst also nicht einfach in die allgemeine Buchhaltung, sondern wird für den Kauf künftiger Grundstücke, die für die Entwicklung der Stadt wichtig sind, reserviert. Der Stadtrat soll die Möglichkeit erhalten, strategisch sinnvolle Grundstücke zu erwerben, beispielsweise zum Zweck des Wohn- oder Bürobaus.

Mit dieser Lösung war ein Grossteil der GPK einverstanden und befürwortete daher am Ende den Verkauf. Eine Minderheit war der Ansicht, dass das Grundstück nicht veräussert werden soll. Als Begründung wurde aufgeführt, man befürchte grosse Verkehrsprobleme in diesem Gebiet und man könne, wenn man das Grundstück nicht verkaufe, mehr Einfluss auf die Ausgestaltung des Projekts und insbesondere auch auf die geplanten Verkehrsmassnahmen ausüben.

Die GPK stimmte dem Landverkauf mit 8:2 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

**Katharina Hubacher:** Wie der Rat weiss, gehört die G/JG-Fraktion zu der Minderheit, die in der GPK dem Geschäft nicht zugestimmt hat. Es geht in der Frage des Verkaufs nicht einfach nur darum, Landverkauf ja oder nein, sondern aus Sicht der G/JG-Fraktion vielmehr um grundsätzliche Fragen.

Einerseits geht es um die Landfrage und andererseits um den Einfluss der Stadt Luzern.

Wie geht die Stadt mit dem eigenen Land um? Wie betreibt sie die Weiterentwicklung der Stadtregion, auch wenn die Fusionen mit den Nachbargemeinden nicht zustande gekommen sind? Das ist eine Fragestellung, die wir schon öfter im Parlament hatten.

Luzern Süd ist eines der beiden grossen Entwicklungsschwerpunkte, die in der Stadtregion

Luzern zurzeit zur Diskussion stehen. Das städtische Grundstück, um das es geht, liegt zwar nicht mehr auf dem Stadtgebiet, sondern direkt neben der Stadtgrenze, inmitten des Entwicklungsgebiets Luzern Süd.

Wir haben vor etwa zwei Monaten den B+A verabschiedet, in dem die Stadt zusammen mit Horw und Kriens das Entwicklungskonzept Luzern Süd erarbeitet hat. Dieser Ansatz, zusammen etwas zu entwickeln und zu einer Zielführung zu kommen, ist für die G/JG-Fraktion eine Möglichkeit, wie man die Stadtregion weiterentwickeln könnte. Der geplante Landverkauf steht aber nicht damit in Einklang. Die dort formulierten Absichten zu Luzern Süd sind nicht berücksichtigt.

Wir wissen, dass das Projekt Mattenhof 1 vor dem Prozess Luzern Süd entwickelt wurde. Jetzt einfach die Augen zuzumachen und zu sagen, das sind eben zwei verschiedene Geschäfte und wir sehen nicht hin, dünkt die G/JG-Fraktion einer der fatalen Fehler, den man mit dem Verkauf machen würde.

Die Stadt soll nicht nur als Anrainerin, also als Nachbarin, dabei sein, sondern als Mitbesitzerin und Grundeigentümerin mit verhandeln, wie sich das Projekt weiterentwickelt. Wenn die Stadt das Land im Baurecht zur Verfügung stellt, kann sie das. Das Potenzial des Entwicklungsschwerpunkts kann sie damit auch gewichten und deutlich machen, dass es ihr wichtig ist, beim Entwicklungsschwerpunkt prominent mitzureden.

Zur Frage der Verkehrsbelastung:

Das Projekt beinhaltet bis zu 700 zusätzliche Parkplätze an einem Ort, der mit dem ÖV bestens erschlossen ist. Es gibt keinen anderen Ort in der Stadtregion Luzern, welcher heute und zukünftig auf der Schiene eine Verbindung im 7½ Minuten-Takt mitten in die Stadt hat.

Ebenfalls gibt es mit der Langsamverkehrsachse eine direkte Verbindung in die Stadt und an den See. 700 neue bei bestehenden 500 Parkplätzen, also insgesamt 1200 Parkplätze an diesem Ort sind sicher keine gute Planung. Dies vor allem auch, weil die Strassen für die Zu- und Wegfahrten schon jetzt stark belastet sind. Auch der Mattenhofkreisel ist heute schon an seiner Belastungsgrenze. Das schreibt auch der Stadtrat in seiner Antwort auf die Interpellation der G/JG-Fraktion „Verkehrsentwicklung Mattenhof“.

Wenn wir uns die Bilder anschauen (Katharina Hubacher hat sie mitgenommen, falls sie jemand anschauen will), mit denen der Gemeinderat Kriens für den Verkauf des Grundstücks erworben hat, sehen wir ein urbanes Zentrum mit Hochbauten, mit vielen Wohn- und Arbeitsflächen. Spätestens hier sollte klar werden, dass dort ein neues Stadtzentrum entsteht. Man stelle sich die Altstadt mit abertausenden Parkplätzen vor. Die Altstadt ist darum attraktiv, weil sie z. B. eine Fussgängerzone hat. Es wäre eine verpasste Chance, wenn man das Projekt nicht jetzt ändert und im Sinn eines nachhaltigen Projekts in allen Dimensionen, nicht nur Energieverbrauch, sondern auch Verkehr und sozialen Aspekten gestaltet.

Zum Verkaufspreis:

Auf Anraten der GPK hat die Stadt nochmals mit der Mobimo AG verhandelt, und diese war schliesslich bereit, die Kosten der Grundstückgewinnsteuer zu übernehmen. Somit erhält die Stadt 570'000 Franken mehr. Ist das nun ein gerechter Preis?

Die G/JG-Fraktion ist fest davon überzeugt, dass die Immobilienfirma nach wie vor übermässig von diesem Landkauf profitiert. Die Verhandlungen zum Verkaufspreis wurden nicht aus der Perspektive geführt, dass sich da ein neues Stadtzentrum entwickelt.

Wer sich schon einmal damit befasst hat, welche Nutzungen auf dem Mattenhofareal möglich sind und wie sie im Verhältnis zum Verkaufspreis stehen, der wird sehen, das kann nicht aufgehen.

Entgegen dem Stadtrat schreibt der Krienser Gemeinderat ganz ehrlich in seinem B+A zu seinem Grundstücksverkauf (Zitat):

*„Es ist davon auszugehen, dass die Gemeinde mit einer öffentlichen Ausschreibung ihres Grundstücks einen höheren Verkaufspreis hätte erzielen können.“*

Und weiter:

*„Das Bauen ist in Kriens kaum günstiger als in Zürich, es gibt aber Grenzen bezüglich der Vermietbarkeit von Wohnungen und Arbeitsflächen. Die Mietpreise sind hier zum Glück noch nicht auf dem Level der Region Zürich. Zudem ist das Risiko für die Käuferin Mobimo mit dem beabsichtigen hohen Anteil von vermieteten Arbeitsflächen höher als bei einem hohen Anteil von Eigentumswohnungen.“*

Soweit der Gemeinderat von Kriens, der zusammen mit dem Luzerner Stadtrat den Verkauf beschlossen hat. Die zusammenhängenden Dienstleistungsflächen sollen den tieferen Verkaufspreis rechtfertigen wegen einem hypothetischen Vermietungsrisiko. Irgendwie geht das nicht auf. Über lange Zeit haben wir gehört, dass wir grosse zusammenhängende Arbeitsflächen brauchen. Unser Wirtschaftsförderer hat uns das mehr als einmal gesagt. Und jetzt behauptet man, es sei ein Vermietungsrisiko und darum geben wir das Land so billig ab. Wenn man es genau ansieht, wurde im Gestaltungsplan vom Jahr 2012, gemäss den Vorschriften, bei dem ausgearbeiteten Projekt, von dem wir jetzt reden, eigentlich von 36 Wohnungen ausgegangen. In den Bauvorschriften wurde aber explizit erwähnt, dass bei einer allfälligen Zonenplanänderung, die neuen Zonenvorschriften sofort auch für den Gestaltungsplan gelten. Das heisst, nachdem das Krienser Stimmvolk der inzwischen erfolgten Zonenplanänderung zugestimmt hat, dass man dort nicht 36 sondern 200 Wohnungen bauen kann. Das Projekt basierte also zuerst auf einer Arbeitszone mit einem kleinen Wohnanteil von einem Drittel des Bauvolumens, mittlerweile ist es eine Zentrumszone, wo ab einer Fassadenhöhe von 4 m überall Wohnen erlaubt ist.

Alle im Rat sitzenden Baufachleute und vielleicht auch ein paar andere wissen, wie schnell ein Bauprojekt für die entsprechende Nachfrage abgeändert ist.

Wer garantiert uns, dass die Arbeitsflächen wirklich realisiert werden? Die Stadt verliert mit dem Verkauf des Landes ihren Einfluss. Obwohl das nicht unbedingt die Haltung der Grünen ist, dass sie diese grossen Arbeitsflächen wollen. Aber wenn man sieht, was da jetzt passiert, müssen wir sagen, da ist die Stadt wirklich über den Tisch gezogen worden. Wir verkaufen das Land zu billig.

Noch ein paar Vergleichszahlen: Wir reden im Moment von den 800 Franken pro Quadratmeter plus den zusätzlich ausgehandelten Betrag. Bei der Industriestrasse ist einmal ein Preis von 1'956 Franken pro Quadratmeter festgelegt worden, für das Teiggi-Areal Kriens ist ein Quadratmeterpreis von 1'914 Franken festgesetzt. Das sind doch massive Unterschiede. Es verwundert die G/JG-Fraktion deshalb auch nicht, dass die Mobimo sehr schnell den Verhandlungen zugestimmt hat, sie macht immer noch ein sehr gutes Geschäft.

Bezüglich der zusammenhängenden Dienstleistungsflächen fragt sich die G/JG-Fraktion, was die Strategie des Stadtrates ist. Seit drei Legislaturen will der Stadtrat diese grossen Dienstleistungsflächen bereitstellen. Deshalb haben wir in der Stadt Luzern auch verschiedene Schlüsselareale definiert, beispielsweise Pilatusplatz, Steghof und Rösslimatt. Die Entwicklung

der grossen Dienstleistungsflächen im Mattenhof ist nun aber eine gewaltige Konkurrenz zu den Schlüsselarealen auf städtischem Boden. Eine massive Konkurrenz zu den Steuereinnahmen, die anscheinend die grossen Unternehmen in die Stadt bringen sollen. Warum will der Stadtrat nicht zuerst die städtischen Areale vorantreiben, insbesondere die Arbeitszone in der Rösslimatt, die ja schon weit fortgeschritten ist? Wir verkaufen Land und andere profitieren. Bei den Schlüsselarealen kann die G/JG-Fraktion die Strategie des Stadtrats nicht wirklich erkennen. Wir haben Schlüsselareale, die wir entwickeln können und wollen, wo nachher die Steuereinnahmen auch der Stadt zugutekommen und nicht in andere Taschen wandern. Das Projekt dünkt ihr, gibt schlussendlich ein Eigengoal.

Zum Fonds: Auch das ist für die Grünen nicht das „Zückerli“, das ihnen den Verkauf schmackhaft macht. Auch wenn man damit noch ein Stück Land kaufen kann, auf dem man gemeinnützigen Wohnungsbau realisieren kann, ist es doch nicht so, dass es den strategischen Grundwert hat wie das Stück vom Mattenhof. Es geht um mehr als um Geld, es geht um Einflussnahme, es geht um Mitbestimmen und um die Entwicklung von Luzern Süd.

Es macht auch keinen Sinn, dass die Stadt als Grundstückanrainerin dann mit Einsprachen versuchen kann, ihre Anliegen geltend zu machen. Es ist viel einfacher, wenn sie als Besitzerin mitbestimmen kann, wie sich das Projekt strategisch entwickelt.

Wir Grüne sind daran interessiert, dass sich Luzern Süd nachhaltig und zwar in allen Dimensionen, wirtschaftlich, umwelt- und sozialverträglich entwickelt. Wir sind nicht bereit, unter diesen Voraussetzungen diesem Landverkauf zuzustimmen. Die G/JG-Fraktion will, dass im Mattenhof im Gesamtrahmen der städtischen finanzpolitischen Strategie, der Stadtentwicklung und dem Entwicklungsleitbild von Luzern Süd gebaut wird. Ein Baurecht wäre für die G/JG-Fraktion die richtige Lösung, damit die Stadt Einfluss behält und ein Projekt entwickelt wird, das den Voraussetzungen entspricht. Wenn wir das erreichen können und unsere Anforderungen aufgenommen würden, dann wäre auch eine Möglichkeit, das Grundstück abzugeben, in dem Sinn auch zu verkaufen; aber unter den Umständen, wie es jetzt vorgesehen ist, ganz sicher nicht. Das Pfand geben wir nicht aus der Hand. Wenn heute das Parlament dem Verkauf zustimmt, wird die G/JG-Fraktion ganz sicher das Referendum ergreifen.

**Sonja Döbeli Stirnemann:** Das vorliegende Geschäft, der B+A 32/2013, ist ein angekündigtes Geschäft. Die Stadt hat zusammen mit Kriens das Areal entwickelt. Das stadteigene Grundstück 5760, über das wir jetzt unter diesem konkreten Traktandum reden, ist nur ein kleiner Spickel im ganzen Gebiet. Für die Stadt hat der Spickel, ausser Kriens eins ans Bein zu hauen, wirklich keine strategische Bedeutung. Darum ist die FDP-Fraktion mit dem Vorschlag des Stadtrats einverstanden, den Spickel zu verkaufen.

Das Geld gibt uns die Möglichkeit, etwas für uns strategisch Wichtiges auf Stadtgebiet kaufen zu können. Wir haben abgemacht, den Erlös separat zu halten, eben um die Möglichkeit zu haben, selber investieren zu können, auf Stadtebene, irgendwo, wo es wirklich relevant ist und nicht einen Spickel in Kriens zu behalten, um dort mitreden zu können.

Von Anfang an schien der FDP der Preis auch wirklich tief und sie ist froh um die Nachverhandlungen, dass immerhin 600'000 Franken mehr in die Kassen kommen.

Die Bedenken zum Verkehrsaufkommen in Kriens teilt sie, das wird sicher ein Problem geben. Da bittet die FDP-Fraktion den Stadtrat, auch wirklich ein Auge darauf zu haben, aber wir

sind immerhin als Anrainer des Mattenhofs vollkommen im Einspracheberechtigungs-Perimeter drin. Wir können Einfluss nehmen, auch wenn wir den Spickel jetzt verkaufen. Die FDP-Fraktion wird auf den B+A 32/2013 mit Einbezug des StB 153 eintreten und zustimmen.

**Daniel Furrer:** Die SP/JUSO-Fraktion setzt sich seit vielen Jahren dafür ein, dass die Stadt ihre Grundstücke wenn überhaupt im Baurecht abgibt. Wir müssen mit unseren Landreserven haushälterisch umgehen! Was wir heute weggeben, wird unseren Nachfahren morgen fehlen. Die Abgabe im Baurecht macht in sehr vielen Fällen Sinn, vor allem dann, wenn es sich um strategisch relevante Parzellen handelt. Das macht auch darum Sinn, weil der Wert der Liegenschaften so an künftige Generationen weitergegeben werden kann und nicht in den laufenden Ausgaben der aktuellen Verwaltung vaporisiert.

Die Frage, die man sich bei dem Geschäft stellen muss: Ist das Grundstück 5760 im Mattenhof von strategischer Bedeutung für die Stadt Luzern?

Die SP/JUSO-Fraktion ist der Meinung, dass das Gesamtprojekt Mattenhof I von strategischer Relevanz für unsere Stadt ist. Das haben wir vorher auch von den Grünen gehört. Was dort entsteht, wird das ganze Gebiet im positiven Sinn wie vielleicht auch (hoffentlich nicht) im negativen Sinn prägen. Die SP/JUSO-Fraktion ist aber auch der Meinung, dass das städtische Teilstück für sich alleine nur sehr schwierig bebaubar wäre und eine eigenständige Entwicklung durch die Stadt oder die Abgabe im Baurecht für diesen Spickel wenig Sinn macht. Sie ist darum damit einverstanden, den Spickel zu verkaufen.

In ihrer Motion 239 aus dem Jahre 2011 hat die SP/JUSO-Fraktion gefordert, dass der Erlös von rein gewinnorientierten Baulandverkäufen für strategische Immobilienkäufe der Stadt reserviert bzw. dann auch eingesetzt werden muss. Ihre Motion ist damals von der bürgerlichen Mehrheit leider klar abgelehnt worden. Die SP/JUSO-Fraktion stellt sich aber nach wie vor auf den Standpunkt, dass eine solche Zweckbindung unabdingbar ist. Dass jetzt auf diese Forderung auch von bürgerlicher Seite eingegangen wird, erachtet sie als sehr erfreulich. Dass der Buchgewinn einem Rahmenkredit für den Erwerb von Grundstücken gutgeschrieben wird, ist für die SP/JUSO-Fraktion eine wesentliche Bedingung für die Zustimmung zu diesem Verkauf. Jetzt, was steht ihrer Zustimmung zu diesem Geschäft nun noch im Weg? Der Preis? Wir haben es vorhin gehört, es hat Nachverhandlungen gegeben. Die SP/JUSO-Fraktion ist der Meinung, dass man zu einem akzeptablen Resultat bzw. Verkaufspreis gekommen ist.

Was steht noch im Weg? Das Projekt, wie es Katharina Hubacher angetönt hat. Auch die SP/JUSO-Fraktion teilt die Skepsis. Insbesondere fürchtet sie auch den Verkehrskollaps, wenn wirklich, wie einmal vorgesehen war, 700 Parkplätze auf diesem Areal gebaut werden. Hier ist nicht nur die Gemeinde Kriens gefordert, eine verträgliche Lösung zu finden, sondern auch der Stadtrat muss sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der verkehrstechnische Albtraum verhindert werden kann. Die SP/JUSO-Fraktion ist aber auch der Meinung, wie es auch Sonja Döbeli Stirnemann gesagt hat, ob im Baurecht abgegeben oder verkauft, wir sind dort noch Nachbarn und Anrainer und unsere Einflussmöglichkeiten auf das ganze Projekt werden sich nur unwesentlich ändern. Die SP/JUSO-Fraktion wird darum dem Verkauf des Grundstücks zustimmen.

**András Özvegyi:** Die GLP-Fraktion möchte zum Eintreten Folgendes sagen: Sie hat sich mit dem B+A schwer getan. Natürlich begrüsst sie in dem Gebiet auch eine gemeinsame Entwicklung und dass mit der letzten Nachverhandlung die Übernahme der Grundstücksgewinnsteuer

der Verkaufspreis 560'000.- höher zu liegen kommt.

Auf den Quadratmeterpreis bedeutet das quasi 935 Franken/m<sup>2</sup> anstatt 800 Franken/m<sup>2</sup>.

Die GLP sieht auch sehr viele Punkte, die sie nicht überzeugen, dieses Bauland gerade jetzt zu verkaufen:

- Luzern Süd steht am Anfang einer Entwicklung. Die Lage ist derart gut, dass eine Wertsteigerung in den nächsten Jahren erwartet werden muss. (Im Zentrum Kriens ist der Quadratmeterpreis schon heute 1'900 Franken.)
- Diverse Randbedingungen haben sich seit 2008 geändert: 2008 hat man schon quasi im Voraus abgemacht, dass man das Geschäft so abwickelt. Jetzt haben wir 2014, es sind 6 Jahre vergangen. Was ist passiert? Kriens will mit Luzern nicht über eine Stadtregion reden, und die Zone wurde in eine Zentrumszone umgewandelt (mit höheren Renditemöglichkeiten), und diverse tolle Infrastrukturen sind in der Umgebung gebaut.
- Das Steuersubstrat, das mit dieser Entwicklung angezogen wird, fließt in die Gemeinden Kriens oder Horw, sicher nicht nach Luzern.
- Der Punkt, mit dem die GLP Mühe hat: Wir klagen immer über die hohen Zentrumslasten. Auch hier haben wir in den letzten Jahren enorme Investitionen getätigt: Nebendran haben wir die Allmend mit Messe gebaut, das Stadion mit Hallenbad. Wir haben die Tieferlegung der Zentralbahn mit 25 Mio. finanziert. Die Haltestelle hat einen Viertelstundentakt in die Stadt. Wir sind federführend beim Veloweg für das Gebiet. All dies macht die Lage attraktiv

Wir haben gesät, jetzt wickeln wir das Geschäft ab und verzichten freiwillig nicht auf die ganze, aber auf eine gute Ernte.

Wir erwarten in den nächsten 10 Jahren einen Boom in Luzern Süd. Die GLP-Fraktion ist enttäuscht, dass der Stadtrat nicht selbstbewusster ist und z. B. eine Gewinnbeteiligung ab einer gewissen Rendite ausgehandelt hat.

Wir hatten in der Vergangenheit oft die Diskussionen zwischen Verkauf und Baurecht. Die GLP-Fraktion ist dafür nach wie vor offen. Sie ist aber auch enttäuscht, dass im B+A nicht ein Wort über eine Baurechtslösung verloren wird. Wenigstens ein Kapitel hätte sie erwartet, wo erläutert wird, weshalb das bei diesem Projekt nicht gemacht wird.

Es wurde immer gesagt, Land mit strategisch hoher Bedeutung behalten wir. Das Grundstück neben der Haltestelle Mattenhof hat nach Meinung der GLP-Fraktion strategisch hohe Bedeutung. Es wird in dem Gebiet eine Entwicklung stattfinden und den Einfluss der Stadt kann man auch als strategisch bedeutend betrachten.

Zusammenfassend ist das für die GLP-Fraktion wie ein schlechter Jass:

Die Stadt hat jetzt einen Trumpf in der Hand und die GLP findet, der wird zu früh und leichtfertig ausgespielt. Man hätte das besser machen können und sich an den grossen Punkten beteiligen, wenn man den Trumpf später ausgespielt hätte. Das weiss jeder Jasser. Beim letzten Stich kommen meistens viele Punkte zusammen.

Die GLP-Fraktion hat versucht, die positiven und negativen Punkte abzuwägen und es ergibt sich in der Bilanz eher eine ablehnende Haltung. Aus diesem Grund ist sie eher für eine Ablehnung des Antrags.

**Joseph Schärli:** Der Mattenhof ist ein Grundstück im Rahmen einer Gesamtüberbauung. Luzern hat davon einen kleinen Anteil im Verhältnis zum Gesamtareal. Der Verkauf ist an die Fa. Mobimo AG vorgesehen und wenn der Sprechende heute hört, es wären dann so und so

viele Wohnungen, die gebaut werden, dann entspricht das genau der Forderung, die im B+A gestellt wurde. Mehr Wohnungen, 16%-Anteil, und wenn jetzt das etwas über die Grenze hinaus geht, ist es doch Wohnraum. Das ist der erste Punkt.

Das Zweite, was Joseph Schärli befremdet, ist der Preis. Ausgerechnet jetzt kommt man und sagt, die anderen in Kriens zahlen so und so viel. Beim Wohnungsbau schlägt das am Schluss in der Miete wieder durch und ihr wollt dort Wohnungsbau für bescheidene Beträge von Mieten machen. Da versteht der Sprechende euch nicht mehr.

Die SVP stört an dem Ganzen, dass Kriens und Luzern miteinander den Beschluss gefasst haben und Kriens eine Abstimmung durchgeführt hat, bevor Luzern dazu etwas sagen konnte. Der Preis mit den 800 Franken ist vereinbart worden.

Das sind für das städtische Grundstück, wie es in der Botschaft steht, 3,3 Mio. minus Verkaufskosten und Grundstückgewinnsteuer, weil es auf unserem Boden ist. Die Grundstückgewinnsteuer mit 560'000 Franken hat noch einen Buchgewinn von 2,24 Mio. gegeben. Der Buchgewinn ist zweckgebunden in dem Konto 10 Mio.-Kredit. Für das steht die SVP-Fraktion ein und hinter dem steht sie auch. Das findet sie gut, damit das nötige Kapital für weitere Grundstückkäufe vorhanden ist.

Die SVP-Fraktion ist für den Verkauf. Ein kleiner Anteil von Baurecht in einer Gesamtüberbauung ist äusserst problematisch, insbesondere beim Heimfall. Überlegt einmal, wie ihr das lösen wollt. Das ist sehr problematisch und das schiebt man einfach auf die nächste Generation. Normalerweise wird das Baurecht auf 30 bis 50 Jahre abgeschlossen.

Die SVP-Fraktion war aber mit dem Preis, wie es im ersten Teil geheissen hat, nicht einverstanden. Sie hat gesagt, wenn wir nicht einmal netto 800 Franken haben, Mehrverkehr in Kauf nehmen müssen, der sich hauptsächlich über die Stadt abwickelt, dann auch noch eine Grundstückgewinnsteuer von gut 560'000 Franken übernehmen sollen, dann ist klar, da gehen wir einig mit einigen, die schon geredet haben, Kriens ist Profiteur des ganzen Geschäfts. Deshalb hat die SVP-Fraktion in der Kommission auch den Antrag gestellt, dass nochmal mit der Käuferschaft oder mit der Gemeinde Kriens verhandelt werden muss, um uns entweder die Grundstückgewinnsteuer zu erlassen oder die Käuferschaft dazu zu bewegen, die Grundstücksgewinnsteuer zu übernehmen. Der Stadtrat ist darauf eingetreten, nachdem die Mehrheit unseren Antrag gutgeheissen hat. Am 17. 2. 2014 hat die Käuferschaft sich bereit erklärt, die Grundstücksgewinnsteuer zu übernehmen.

Das hat die SVP-Fraktion zusätzlich positiv zu dem Geschäft gestimmt und darum kann der Sprechende namens der SVP sagen, sie tritt ein, sie stimmt dem Verkauf zu, sie stimmt der Einlage Buchgewinn im Rahmenkredit zu, sie stimmt zu zur Verwendung Buchgewinn Abschreibung, wie es formuliert ist, und sie wird auch das fakultative Referendum mit befürworten. Sie hofft aber nicht, dass das zustande kommt.

Der Sprechende möchte allen empfehlen, die Überlegungen zu machen, dass wir jetzt eine Chance haben, miteinander, mit einer Gemeinde über die Grenzen hinweg zusammenzuarbeiten, was ja immer wieder gefordert wird. Statt der Fusion eine gute Zusammenarbeit, das ist wichtig, und darum müssen wir da jetzt sagen: Jetzt sagen wir ja!

**Albert Schwarzenbach** schliesst gern den Reigen von Erklärungen ab. Bei der CVP-Fraktion ist die Sache eigentlich klar. Sie findet den Landverkauf der Parzellen im Mattenhof sinnvoll, sie wird auf die Vorlage eintreten und sie unterstützen. Damit vollziehen wir eine Strategie, die

bereits im Jahr 2008 entworfen und 2011 zusammen mit der Gemeinde Kriens und der Mobimo detailliert weiterentwickelt worden ist.

Die Gesamtüberbauung mit der gemischten Nutzung bietet viele Chancen und Möglichkeiten. Es gibt Wohnungen, die benötigt werden, möglicherweise sogar ein Hotel und zwar in der Nähe vom Fussballstadion und der Messe. Dort steht es am richtigen Ort. Wenn wir die Wirtschaft entwickeln wollen, und davon reden wir ja schon immer, so soll das an Orten geschehen, die vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Das ist hier ziemlich ideal, denn die Haltestelle Mattenhof der Zentralbahn befindet sich in unmittelbarer Nähe. Und wer regelmässig den Zug nimmt, weiss wie schnell man am Bahnhof ist.

Natürlich wissen auch wir, dass nicht alle den ÖV benützen. Im Gestaltungsplan sind 700 Parkplätze vorgesehen. 700 ist eine grosse Zahl und die oberste Grenze. Wir haben bei den Vorgesprächen immer gehört, wenn das Detailprojekt vorliegt, kann man das diskutieren. Die Leute, die sich damit befasst haben, z. B. die Planer der Stadt sagen, die Zahl wird nie erreicht werden, es gibt sogar Leute, die sagen, es ist nur die Hälfte. Wir werden es sehen und dann können wir es auch detailliert anschauen.

Auch die Gemeinde Kriens wird ein grosses Interesse haben, dass es nicht zu viele Parkplätze gibt. Denn die Erschliessung erfolgt zu einem grossen Teil über ihr Gebiet. Und sie muss sicherstellen, dass es auf den chronisch überlasteten Hauptverkehrsachsen in der Gemeinde nicht noch mehr Staus gibt. Wir haben dazu nicht viel zu sagen. Dies zeigt wieder einmal – und es ist interessant, dass das von verschiedenen Seiten bei dem Geschäft immer wieder kommt – ohne eine verbindliche Regionalpolitik sind uns die Hände in vielem gebunden, wie auch in dem Fall.

Was wir machen können, wir können uns zu Wort melden und als Nachbar Einsprache erheben. Was wir nicht machen können, wenn wir nicht weitergehen wollen und am Schluss nichts zustande kommt, dann wird die Mobimo auf den Parzellen, die ihr bereits gehören, irgendetwas machen. Wir bleiben auf unserem grünen Spickel sitzen, und können schauen, was wir damit machen wollen, zumal wir schon sehr weit sind. Die Gestaltungspläne hat der Gemeinderat Kriens bereits bewilligt. Sie entsprechen der BZO Kriens und dem Leitbild Luzern-Süd.

Zum Baurecht: Wir haben drei Kommissionsitzungen zu dem Thema bestritten und bei jeder ist etwas passiert. Bei der ersten beispielweise zum Baurecht haben wir versucht, einen Weg zu finden und darum ist das in dem B+A auch nicht mehr speziell aufgeführt, nämlich den Weg von einem Rahmenkredit zum Erwerb von Grundstücken. Das war eine wichtige Erkenntnis und aufgrund dessen hat man gesagt, das wäre ein Kompromiss. Bei der zweiten Sitzung kam das mit der Grundstückgewinnsteuer. Auch da hat man einen Schritt vorwärts gemacht, dass man verhandeln konnte.

Beim Baurecht war für die CVP wichtig: Das Land liegt auf Gemeindegebiet Kriens und damit fallen auch die künftigen Steuereinnahmen dort an. Damit macht es Sinn, das Land zu verkaufen und einen Buchgewinn mitzunehmen. Die Fläche wird Teil einer Gesamtüberbauung und entspricht keinem unmittelbaren strategischen Interesse der Stadt, sondern ist Teil von etwas Grösserem. Beim Baurecht wäre ein Hotelbau von den Investoren her ungleich schwieriger. Wie es im Falle eines Heimfalls herauskommen würde, wie Joseph Schärli erwähnt hat, ist für den Sprechenden noch offen.

Zum Preis: Der Preis hat auch noch eine politische Komponente. Es gibt drei Partner, die Mobimo, Kriens und die Stadt. Die Grünen haben bei der dortigen Volksabstimmung stark

den Preis thematisiert. Aber es gab eine Mehrheit, die das verkaufen will. Wenn wir jetzt einen ganz anderen Preis verlangen würden als die Krienser, wie käme das denn heraus im Sinn der Regionalpolitik und dem gegenseitigen Verständnis? Manchmal kann man gewinnen, aber dann verliert man langfristig. Der Sprechende glaubt, das wäre in Kriens ganz schlecht angekommen, wenn wir das anders gemacht hätten. Zur Stadtregion ist es leider nicht gekommen, aber Albert Schwarzenbach hört auch in dem Kreis immer noch das Wort Stadtregion.

Diese Vorlage hat einen langen Weg hinter sich. Heute kommen wir zum Ziel - zumindest was den Parlamentsentscheid betrifft. Die CVP-Fraktion hofft immer noch, dass auch die heutigen Skeptiker sich nach einer Interessensabwägung überzeugen lassen. Und wenn es trotzdem zu einer Volksabstimmung kommen sollte, kann man sicher sein, dass die CVP sich engagiert für diesen Landkauf einsetzen wird.

**Korintha Bärtsch** muss doch noch auf ein paar Punkte reagieren. Zu Albert Schwarzenbach: Weil Kriens den Preis so akzeptiert hat, obwohl bei Ihnen das eins zu eins in ihrem B+A steht, dass der Landpreis eigentlich höher hätte ausfallen könne, wegen dem müssen wir das ja nicht auch machen. Das Projekt ist vor 6 Jahren vom Stadtrat entwickelt worden. Das Parlament ist nie gefragt worden, ob es in die gleiche Richtung gehen will, sondern wird erst jetzt, wo der Verkauf auf dem Tisch liegt, gefragt. Wenn mein kleiner Bruder die heisse Platte anfässt, muss ich mich nicht doch auch noch verbrennen. Das findet die Sprechende eine etwas spezielle Logik.

Sonja Döbeli Stirnemann redet immer etwas despektierlich von dem kleinen Spickel. Das sind 8'687 m<sup>2</sup>. Die Industriestrasse hat 9'170 m<sup>2</sup>. Uns wird vorgeschlagen, dass wir 8'700 m<sup>2</sup> neu bespielen und bebauen. Korintha Bärtsch findet, das ist kein kleiner Spickel, wenn man das grosse „Theater“ bei der Industriestrasse betrachtet. Den Vergleich findet sie nicht ganz gerechtfertigt. Es geht auch nicht darum, dass die Stadt Luzern dort einen grünen Rasen behalten soll, oder vielleicht noch eine höhere Biodiversitätsrate fordert. Überhaupt nicht! Die G/JG-Fraktion will genau gleich bauen, sie will auch die Entwicklung. Es geht einfach darum, dass die G/JG-Fraktion das Projekt nicht will.

Wie vorhin schon erwähnt, das Parlament ist nie gefragt worden. Man hätte z. B. auch Kriens vorschlagen können, dass man ihnen das Land abkauft und nachher mit der Mobimo schaut. Dass die Stadt und Kriens etwas gemeinsam machen, anstatt, dass man das Land einer privaten Renditegesellschaft verkauft.

Zu Joseph Schärli: Es entsteht dort kein gemeinnütziger Wohnungsbau. Im Geschäftsbericht der Mobimo von 2013 liest man, Mobimo unterhält renditeorientierte Anlageobjekte und realisiert Entwicklungsareale mit beachtlichem Gewinnpotenzial. Dann fragt sich die Sprechende schon, warum die Stadt Luzern mit erheblichen Finanzproblemen einer Mobimo einen Grundstückspreis von 800 Franken pro m<sup>2</sup> anbietet.

Beim Verkehr hat es Korintha Bärtsch gefreut, von verschiedensten Parteien zu hören, dass es ein Problem geben wird. Und es wird ein Problem! Es ist aber eine schwierige Lösung, wenn man sagt, man macht jetzt die Augen zu und wartet ab, es kommt dann schon gut. Unter Verantwortung übernehmen und Politik versteht die Sprechende etwas anderes.

Man kommt immer damit, dass die Stadt einspracheberechtigt ist und bei einer Einsprache Recht bekommt, wenn sie durch die Entwicklung des Nachbargrundstücks negativ beeinflusst wird. Das Projekt wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, die positiv heraus-

gekommen ist. Dabei prüft man nicht, wie sich der Verkehr verflüssigt, sondern man begutachtet Land- und Schadstoffproblematik und dort kann man relativ hoch gehen, ohne dass es irgendwelche Probleme gibt. Die Einsprache wird eins zu eins abgeschmettert werden.

Andererseits fragt sich die Sprechende, wenn alle sagen, die 700 Parkplätze reduzieren wir dann schon, warum sind dann überhaupt 700 Parkplätze in den Gestaltungsplan übernommen worden? Die Stadt Luzern will ein Grundstück verkaufen, und sagt, jetzt ist die Zentrumszone neu, wir ändern etwas bei den Parkplätzen. Warum hat man nicht den Mut, hinzustehen und deutlich zu machen, das Projekt, wie es jetzt vorliegt, passt uns nicht? Warum macht man nicht den Schritt zurück, atmet tief durch und sagt, was wir dort wollen. Das was gut ist, kann man behalten und den Rest kann man nochmal überdenken.

Noch einmal als Vergleich zu den Parkplätzen: Gerade vor Kurzem hat sie von der Stadt Bern gehört, wo der Kanton zusammen mit der Stadt Bern und der Swisscom deren Gebäude angeschaut haben. Die Swisscom hat 1200 Arbeitsplätze und hat von sich aus gesagt, dass sie nicht mehr als 100 Parkplätze realisieren will. Der Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf, der mit der S-Bahnhaltestelle etwa gleich gut erschlossen ist wie zukünftig der Mattenhof, muss einen hohen Anteil mit ÖV und Langsamverkehr abdecken, und das funktioniert bis anhin sehr gut. Das Hotel ist auch ein Projektanteil. Albert Schwarzenbach hat erwähnt, dass der Präsident von Lucerne Hotel geäußert hat, ein Hotel an der Lage ist eigentlich auch eine Konkurrenz für die städtischen Hotels. Im Moment besteht kein Bedarf für ein neues Hotel. Auch dort haben wir wieder mit unseren städtischen Zentrumslasten etwas, das wir in die Gemeinde Kriens auslagern, was uns eigentlich schadet. Korintha Bärtsch findet, die Solidarität, die wir sonst immer mit anderen zeigen, müssen wir überdenken und schauen, wie können wir unseren eigenen Aufgaben, die wir erfüllen müssen, gerecht werden.

**Finanzdirektor Stefan Roth:** An drei GPK-Sitzungen hat man sehr intensiv all die Facetten, die genannt worden sind, beleuchtet. Angefangen hat es selbstverständlich beim Thema zum Umgang mit dem städtischen Boden, im Zusammenhang Baurecht versus Verkauf. Die Beratung ist dann über die verkehrliche Situation weitergegangen und nicht zuletzt natürlich auch über den Preis. Der Sprechende muss festhalten und entgegnen, dass der Stadtrat in dem Sachgeschäft, und das ist es notabene, nicht einfach die Augen zumacht und auf Anhieb gesagt hat: Hurra, das ist es! Wir haben uns sehr viele Gedanken gemacht, weil wir ein vitales Interesse daran haben, dass an dem Ort der Verkehr auch zukünftig funktioniert. Wir verfügen daneben, beim sogenannten Mattenhof 2, noch über ein unbebautes eigenes Grundstück und wollen auch sicherstellen, wenn der Mattenhof 1 realisiert wird, dass es für die Entwicklung von unserem eigenen grösseren Grundstück Platz hat und diese nicht behindert wird. Es ist erwähnt worden, im Gestaltungsplan sind maximal 700 Parkplätze möglich. Wenn die Mobimo ihr Bauprojekt auflegt, dann ist die Stadt als Nachbarin einspracheberechtigt. In dem Verfahren ist übrigens nicht nur die Stadt Luzern einspracheberechtigt, sondern auch andere Interessierte. Im Rahmen der Auflage des Gestaltungsplans hat beispielsweise auch der VCS Einsprache eingelegt und diese Organisation ist dann wirklich nicht unverdächtig, wenn sie sich für die verkehrliche Situation einsetzt. Sie hat sich aber überzeugen lassen und am Schluss die Einsprache zurückgezogen, so dass der Gestaltungsplan mit der Anzahl Parkplätze theoretisch möglich ist.

Es ist die Liegenschaftspolitik der Stadt Luzern angesprochen worden. Diese haben wir im Bereich für das Wohnen abgebildet. Wir priorisieren grundsätzlich das Baurecht, aber wir

haben in der Massnahme 6 erwähnt, dass es Ausnahmen vom Baurecht gibt. Darauf hat sich der Stadtrat in der Herleitung bezogen und hat das im Bericht nicht noch einmal abgebildet. Es gibt drei Gründe. Das Teilstück des Areals ist für uns, da es sich in einer Aussengemeinde befindet, eine isolierte Fläche. Wenn man es alleine betreibt, ist es ohne strategische Bedeutung. Es hat auch einen finanziellen Grund, der Verkauf dient zur Erfüllung von besonderen Aufgaben. Das betrifft die Öffnung des Rahmenkredits zum Kauf von anderen Liegenschaften für Wohnen und Arbeiten. Das haben wir sauber hergeleitet und im B+A auch transparent dargelegt.

Auch den Preis haben wir in der Kommission intensiv diskutiert. Den Preis hat nicht einfach der Gemeinderat Kriens oder der Stadtrat Luzern entschieden, sondern man hat eine sogenannte Schätzung in Auftrag gegeben, und diese hat, in Abhängigkeit, was mit dem Gestaltungsplan möglich und angedacht ist, den Preis von 800 Franken ergeben. Der Stadtrat kennt auch die umliegenden vergleichbaren Areale. Damit man nicht Äpfel mit Birnen vergleicht, muss man nicht die Teiggi im Zentrum von Kriens nehmen, sondern z. B. das Schweighofareal. Das Schweighofareal liegt unmittelbar nebendran und ist unter dem Preis. Der Preis für das städtische Grundstück in Anbetracht der Vergleichbarkeit ist ein angemessener Preis.

Es ist erwähnt worden, dass wir uns mit unserem Teilstück sogar noch eine Konkurrenz im Bereich der Dienstleistungsflächen schaffen würden. Diese Konkurrenz haben wir heute schon! Es ist das Problem der Stadt, dass wir unsere eigenen städtischen Areale nicht genügend schnell auf der Zeitachse zur Verfügung stellen können, und dass jetzt halt in einer Nachbargemeinde auf dem Areal, das teilweise auch unbebaut ist, andere Möglichkeiten vorhanden sind. Wir müssen ein vitales Interesse haben, dass wir unsere eigenen Areale oder die von Privaten, die etwas realisieren wollen, mit dem Rat zusammen unterstützen und rasch reagieren. damit wir mehr Steuersubstrat bekommen. Rascher reagieren als das in der Vergangenheit der Fall war.

Auch Finanzdirektor Stefan Roth ärgert es, wenn sich Gemeinden in der Frage der Zentrumslasten unsolidarisch zeigen. Das ärgert den ganzen Stadtrat, aber wir sind der Auffassung, dass wir bezogen auf das Teilgrundstück keine Regionalpolitik machen. Wir denken Regionalpolitik ist komplexer und möchten nicht etwas exemplarisch statuieren, was mit dem Areal zusammenhängt. Wir müssen andere Lösungswege suchen.

Der Sprechende dankt für die mehrheitlich positiven Rückmeldungen. Die Politik, die wir in dem Sachgeschäft machen, hat auch mit einer gewissen Verlässlichkeit zu tun. Da sind wir tatsächlich mit einer Nachbargemeinde in einen Prozess gegangen. Man kann das kontrovers diskutieren, aber wir sind der Meinung, dass aufgezeigt wird, dass die Stadt Luzern in wesentlichen Punkten immer noch zuverlässig ist. Das hilft uns – vielleicht ist man ein bisschen naiv – auch in anderen Fragestellung in einer kommunalen oder überkommunalen Zusammenarbeit.

**Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass auf den B+A eingetreten wird.**

## **DETAIL**

Keine Wortmeldungen

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Zum Antrag haben die Ratsmitglieder den StB 153 erhalten.

**Kommissionspräsidentin Luzia Vetterli:** In der GPK wurde die Ziffer I des Antrags, der Ver-

kauf, mit 8:2 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Ziffer II, dass der Buchgewinn in den bestehenden Rahmenkredit integriert wird, damit man wieder Grundstücke kaufen kann, wurde mit 10:0 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Ziffer III ist mit 11:0 Stimmen angenommen worden.

**Ratspräsident Thomas Gmür** bittet für die Abstimmung zum Auszählen der Stimmen für Ziffer I und II des Antrags die Stimmzähler nach vorne.

### **Abstimmung**

**Zu I. dem Verkauf wird mit 34:11 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt.**

**Zu II. der Aufstockung des Buchgewinns wird mit 41:0 Stimmen bei 5 Enthaltungen zugestimmt.**

**Zu III. der Verwendung des Buchgewinns wird grossmehrheitlich zugestimmt.**

### **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 32 vom 18. Dezember 2013 betreffend

#### **Verkauf des Grundstücks 5760, GB Kriens, Mattenhof,**

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 58 Abs. 3 Ziff. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Ziff. 7 und Art. 69 lit. b Ziff. 12 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

#### **beschliesst:**

- I. Dem Verkauf des Grundstücks 5760, Grundbuch Kriens, Mattenhof, an die Mobimo AG wird zugestimmt.
- II. Mit dem aus dem Verkauf erzielten Buchgewinn wird der bestehende Rahmenkredit zugunsten des Stadtrates für den Erwerb von Grundstücken um ~~2,80~~ ~~2,24~~ Mio. Franken aufgestockt.
- III. Der Buchgewinn von ~~2,80~~ ~~2,24~~ Mio. Franken ist in der Rechnung 2014 für zusätzliche Abschreibungen zu verwenden.
- IV. Die Beschlüsse gemäss den Ziffern I und II unterliegen je einzeln dem fakultativen Referendum.

**Dringliches Postulat 186, Noëlle Bucher namens der G/JG-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion, Roger Sonderegger und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion sowie Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 21. April 2014: „Die Zimmereggbadi muss offen bleiben“.**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Der Stadtrat ist bereit, das Postulat teilweise entgegenzunehmen. Weder ein Antrag auf vollständige Überweisung noch auf Ablehnung wird gestellt. Wird Diskussion gewünscht?

**Noëlle Bucher:** Wir sind mit der teilweisen Entgegennahme einverstanden. Diskussion wird gewünscht.

**Dem wird stattgegeben.**

**Noëlle Bucher** dankt dem Stadtrat im Namen der G/JG-Fraktion für die Stellungnahme zum dinglichen Postulat 186 „Die Zimmereggbadi muss offen bleiben“. Die Sprechende ist enttäuscht und zwar in erster Linie über das Vorgehen des Stadtrats. Auch für sie ist klar, dass jetzt eine Teilöffnung der Badi inklusive Badebetrieb nicht mehr möglich ist. Die G/JG-Fraktion hat aber Mühe damit, dass aus der Antwort des Stadtrats ganz offensichtlich wird, dass viel zu spät informiert wurde.

Wieso hat man bis Mitte April gewartet, bis informiert wurde, dass die Zimmereggbadi nicht geöffnet werden kann? Der Sanierungsbedarf hinsichtlich technischer und baulicher Anlagen ist schon seit der Übernahme des Bads 2010 durch die Hallenbad AG bekannt. Und auch die PCB-Belastung kommt nicht mehr ganz überraschend, nachdem bereits 2008 erhöhte Werte festgestellt wurden.

Wieso ist nicht früher etwas unternommen worden? Noëlle Bucher wird das Gefühl nicht los, dass man bewusst so lange gewartet hat. Gewartet, bis es gar nicht mehr anders ging, als das Bad für die Saison 2014 gar nicht mehr zu eröffnen. Sie fragt sich, wäre so etwas in der Tribschenbadi oder im Lido denkbar? Wahrscheinlich nicht. Die G/JG-Fraktion erwartet vom Stadtrat, dass er jetzt rasch reagiert und alles daran setzt, das Zimmereggbad auf die Saison 2015 zu eröffnen bzw. zumindest teilweise zu eröffnen. Eine Wiedereröffnung im Jahr 2017, wie es im Zeitplan aufgeführt wird, ist für die G/JG-Fraktion inakzeptabel.

Nach der Lektüre der Stellungnahme wird die Sprechende sogar den Verdacht nicht los, dass es sogar eine Option sein könnte, das Zimmereggbad gar nicht mehr zu eröffnen. Das wäre ein Armutszeugnis für unsere Stadt. Die G/JG-Fraktion wird jedenfalls alles in ihrer Macht stehende unternehmen, damit das Zimmereggbad 2015 geöffnet wird.

Zum Abschluss aber noch ein paar versöhnliche Worte: Die G/JG-Fraktion ist sehr froh, dass der Stadtrat zumindest einer Nutzung des Terrainbereichs und den WC-Anlagen zustimmt und dies auch ermöglicht. Noëlle Bucher ist sicher, dass nicht nur die Bevölkerung von Littau, sondern die ganze Stadt Luzern sehr dankbar ist, dass die Möglichkeit vom Stadtrat geschaffen wird. Vor dem Hintergrund stimmt die G/JG-Fraktion der teilweisen Entgegennahme des Postulats zu.

**Jules Gut:** Die GLP-Fraktion dankt für die Stellungnahme des Stadtrats. Für ihn als Nicht-Littauer ist es allerdings nach wie vor nicht wirklich transparent, wie das Bad in den Besitz der Stadt gekommen ist, anscheinend im Wissen, dass die bautechnischen Mängel der badetechnischen Installationen offenbar seit dem Jahr 2010 bekannt waren. Auch die Belastung mit PCB war offenbar schon seit mehreren Jahren bekannt. Die Sanierung hingegen würde nur 6 Wochen in Anspruch nehmen. Mit der Antwort zum Postulat beantragt der Stadtrat nun gar eine Schliessung für ganze drei Jahre.

Die GLP-Fraktion bedauert es ausserordentlich, dass es nicht gelungen ist, die PCB-Sanierung vor der Badesaison 2014 durchzuführen. Für 2014 bleibt aber wohl realistischerweise keine andere Wahl offen, als eine zumindest teilweise Öffnung, wie es nun der Stadtrat aufzeigt.

Auf der anderen Seite ist man aber klar der Meinung, dass jetzt ein ganzes Jahr bleibt, um sinnvolle Massnahmen auszuarbeiten und zeitgerecht umzusetzen.

Die GLP-Fraktion ist auch dezidiert er Meinung, dass die Badi im Sinn einer Badeanstalt mit gefüllten Pools im Mai 2015 geöffnet werden muss. Eine teilweise Überweisung im Sinn des Stadtrats unterstützt die GLP. Sie sieht das aber nicht als Freipass für eine dreijährige Schliessung oder gar eine endgültige Schliessung. Das wird die GLP-Fraktion verhindern.

**Roger Sonderegger:** Die Vorrednerinnen und Vorredner haben mir fast alle aus dem Herz gesprochen. Es ist schwierig zu verstehen, dass ein solcher Problemfall, der seit Jahren bekannt ist, so getimt werden kann. Gerade jetzt kommt man mit der Sanierung nicht mehr nach. Dem Personal wurde gekündigt, die Fakten sind geschaffen. Und auch die CVP-Fraktion ist realistisch genug, um zu wissen, dass man ab Mitte August ein solches Bad für die zweite Sommerhälfte nicht sinnvoll betreiben kann. Sie opponiert darum dieser teilweisen Entgegennahme nicht. Aber sie ist sehr enttäuscht über das zögerliche Vorgehen des Stadtrates. Drei Jahre für eine Bad-Sanierung, wo schon seit fünf Jahren bekannt ist, was das Problem ist. Man hat eigentlich gemeint, das Problem – die PCB-Belastung – sei bekannt. Die wassertechnischen Anlagen sind gut in Schuss. Warum muss man jetzt nach so langen Jahren nochmals ein halbes Jahr Abklärungen machen? Und nachher, nach anderthalb Jahren noch einen B+A schreiben, und dann nochmals drei Monate warten, dann noch ein Jahr bauen? Dann muss man noch gärtnern und anmalen. Irgendwann 2017 ist dann die Badi wieder offen und perfekt präpariert, aber die Leute konnten fast vier Jahre lang nicht baden.

Vielleicht wird das Problem sauber gelöst. Aber vielleicht gibt es noch einen Weg in der Mitte zwischen Neubau und Programm wie bisher. Die Zukunft der Badi ist klar, man kann hier ja kein Fussballstadion bauen.

Wir brauchen keine Strategie. Das Problem ist im Gröberen bekannt. Die CVP-Fraktion möchte eine einfache Sanierung, damit die Leute, die dort daheim sind, und zu Hunderten zum Sprechenden gekommen sind, um zu fragen, was da los sei, ihr Schwimmbad wieder nützen können. Er konnte ihnen nur sagen, dass irgendetwas geplant sei.

Aber die CVP wird sich mit einem B+A für eine Sanierung und Neueröffnung vorgesehen auf 2017 nicht zufrieden geben. Sie wird den entsprechenden Bericht zurückweisen oder gar nicht darauf eintreten, und auch das Postulat ist so nicht erfüllt. Wir wollen, dass die Badi ab 2015 wieder teilweise für den Schwimmbetrieb geöffnet wird. Mit einer teilweisen Entgegennahme des Postulats ist die CVP-Fraktion zufrieden.

**Joseph Schärli** möchte zuerst etwas klar stellen, weil der Eindruck entsteht, wir Littauer hätten das Bad einfach vergammeln lassen. Das stimmt überhaupt nicht. Gebaut wurde es seinerzeit im Frondienst und mit Genossenschaftsanteilen. Der Sprechende hat selber für ein paar tausend Franken Genossenschaftsanteile gekauft und keinen Rappen zurückbekommen. Nie eine Dividende, nichts. Uns ist das Bad am Herzen gelegen. Dass wir ein Bad für die Bevölkerung haben, welches einerseits Treffpunkt ist. Das Schwimmbad – das sagte man von Anfang an – ist etwas für die Volksgesundheit und kein Renditeobjekt. Es gehört auch für eine Gemeinde in dieser Grösse zur Infrastruktur und ist ein wesentlicher Beitrag.

Die Gemeinde Littau hat einen Ausbau gemacht, der Sprechende hat das selber geleitet. Ein 50-m-Becken, Sprungbecken, Kinderspielplatz mit Rutschbahn. Das Geld für die Rutschbahn wurde zusammengebettelt. Zwei Personen haben 100'000 Franken zusammen gesammelt. Die

Küche wurde erneuert, die Grillstelle und ein eigener Sportplatz auf der anderen Seite des Bades wurden erstellt; mit einer Brücke darüber, damit man das Bad nicht verlassen musste. Fussball- und andere Ballspiele musste man nicht zwischen den anderen Badegästen machen. Die Gemeinde hatte dafür einen Kredit von 1,9 Mio. Franken zur Verfügung, den der damalige Gemeinderat beantragt hatte und der vom Einwohnerrat gutgeheissen wurde.

Der Sprechende möchte zur Zukunft seine Feststellungen machen: Im und um das Wasserbecken sind Schadstoffe festgestellt worden. Betreffend denjenigen, welche sich jetzt bei uns dermassen aufregen und sagen, sie hätten noch nie etwas davon gehört. Im Postulat heisst es, bis zum Jahr 1986 habe man das verwenden dürfen und nachher sei die PCB-Belastung festgestellt worden und die Sanierung notwendig geworden.

Man redet von der Wasseraufbereitungsanlage und von einer Sanierung der Garderoben, welche wir auch vor einigen Jahren gemacht haben. Wahrscheinlich braucht es neue Kleiderbügel und weiss ich noch was alles. Auch von den Duschanlagen wird gesprochen. Man redet von einer umfassenden Sanierung, ohne dass man konkrete Zahlen hat. Wahrscheinlich soll es dann wieder eine Luxuslösung geben – das brauchen wir nicht!

Der Entscheid, den Badebetrieb 2014 einfach nicht zu eröffnen, hat bei unseren Leuten in Littau und Reussbühl sehr viel Frustration ausgelöst. Jetzt kommt der Clou: Der Sprechende weiss, dass das Personal, die Kassiererinnen, der Bademeister, auch der Gastwirt, im allerletzten Moment informiert worden sind, als sie bereits für die neue Saison Vorbereitungen getroffen haben. Sie hatten bereits Daten für zusätzliche Anlässe entgegengenommen, dann kam die Hiobsbotschaft: „Das Bad geht nicht auf.“ Der Sprechende weiss nicht, ob man da von der Stadt aus eine Entschädigung an den Gastwirt zahlen muss. Er kennt den Vertrag nicht, der jetzt besteht. Den alten kannte er gut, weil er mitunterschieden hat.

Warum die Eile? Joseph Schärli geht einig mit dem, was vorher gesagt wurde, dass man früher hätte anfangen können, wenn das so dringend ist, dann hätte man den Badebetrieb öffnen können. Und nachher hätte man etappiert gewisse Sanierungen, die sich offenbar aufdrängen, durchführen können.

Nein, man hat das Bad geschlossen! Das vom Personal hat der Sprechende schon erwähnt und gleichzeitig hat man eine Ausschreibung in der Zeitung gemacht, dass man dort einen Hauswart sucht. Da kommt der Sprechende nicht mehr mit. Die einen wissen wahrscheinlich nicht, was die anderen tun. Die einen entlassen Leute und die anderen suchen Leute. Es ist gegenüber der Bevölkerung, den Schulen und den seinerzeitigen Genossenschaffern ein Affront. Das kann man nicht anders sagen.

Warum nicht ausserhalb der Badesaison gewisse Arbeiten machen. Warum keine vorzeitige, frühzeitige, rechtzeitige Meldung, damit die Leute sich einstellen können. Die globale Floskel: Man muss sanieren – umfassende Sanierungsmassnahmen – das hat den Sprechenden am meisten gestört, wenn man weiss, was bereits gemacht wurde. Gewisse Kosten, 120'000 Franken, sind in der Stellungnahme erwähnt. Das hätte man auch vorher in die Wege leiten können und das Bad wäre wieder offen. Es ist einfach alles total überstürzt und auch die Bevölkerung wurde mit der Meldung überrascht.

Wir von der SVP-Fraktion erwarten einerseits, dass das Postulats teilweise überwiesen wird, aber auch, wie es im Vorstoss steht, eine Teileröffnung – und zwar denkt der Sprechende an den Spielplatz nebedran, wo viele sportliche Leute x-Möglichkeiten haben, wie es beschrieben ist, und „sünneln“ können. Mindestens das sollte man gut bewältigen können. Man kann den Rest absperren und die Massnahmen treffen.

Nicht einverstanden ist die SVP damit, dass man bis 2017 quasi in Kauf nehmen muss, dass das Bad einfach geschlossen ist. Das wird nicht akzeptiert. Da gibt es todsicher im Stadtrat ein Gesuch für eine Grossdemo. Und wenn das nicht bewilligt wird, gehen wir einfach trotzdem. In dem Sinn möchte der Sprechende namens der SVP-Fraktion den Ratskollegen wärmstens empfehlen, das Postulat mindestens teilweise zu überweisen.

**Judith Dörflinger Muff:** Auch wir von der SP/JUSO-Fraktion sind erschrocken, als wir gelesen haben, was da mit der schönen Badi passiert. Wir können sehr gut nachvollziehen, dass eine Menge Leute enttäuscht sind und sich vor den Kopf gestossen fühlen. Und viele Leute fragen, warum und man hätte doch..., aber darauf will die Sprechende nicht gross eingehen.

Trotzdem noch ein kurzer Blick zurück. Der Stadtrat wurde in letzter Zeit vermehrt mit Vorschlägen und Entscheidungen konfrontiert, wo es um die Sicherheit der Bevölkerung, vor allem der Kinder und der Jugendlichen, geht. Man erinnere sich an die Situation des Schulhauses Staffelnhof. Auch in dem kürzlich erschienen B+A für die Spielplätze geht es in erster Linie auch um die Sicherheit.

Die SP/JUSO-Fraktion hat bis anhin die Haltung des Stadtrats diesbezüglich immer unterstützt. Der Sicherheit kommt in ihren Augen ein hoher Stellenwert zu. Wir können es uns nicht erlauben, bewusst Gesundheitsrisiken bei der Bevölkerung in Kauf zu nehmen. Wenn eine Gefährdung erkannt ist, muss gehandelt werden. Das ist klar. Im Gegensatz zu Joseph Schärli vertritt die Sprechende die Haltung, dass man nicht etwas konkret spüren muss, um zu erkennen, dass es eine Gefährdung darstellt. Darum begrüsst die SP/JUSO-Fraktion die Haltung des Stadtrats, dass er gesagt hat, man kann den Teil mit den Wasserflächen so nicht eröffnen. In der Stellungnahme zeigt dieser auch für die SP/JUSO-Fraktion nachvollziehbar auf, warum eine teilweise Eröffnung auf den Sommer nicht mehr möglich ist. Das Personal ist in gekündigtem Zustand. Wenn man jetzt mit der Sanierung anfangen würde, ist die Saison schon fast gelaufen. Wenn das Wetter so bleibt, wird es vielleicht auch für die anderen Badeanstalten ein schwieriger Sommer.

Dann kommt aber noch etwas dazu, was die SP/JUSO-Fraktion etwas überrascht hat, nämlich die Gefahr, dass die Wasseraufbereitungsanlage plötzlich den Geist aufgeben könnte. Da hat man gedacht, das ist etwas, was nichts mit dem aktuellen Fall zu tun hat. Das Problem ist ja offensichtlich schon länger vorhanden und man hat sich gefragt, ob man nicht schon Lösungen in Betracht hätte ziehen können. Beispielsweise die Wasseraufbereitungsanlage, die im alten Hallenbad Bireggstrasse ist, hätte man vielleicht im Zimmereggbad verwenden können. Die SP/JUSO-Fraktion ist aber sehr erfreut, dass der Stadtrat in seiner Stellungnahme aufzeigt, dass er die Teilöffnung so durchführen will, dass die Sportplätze zugänglich sind, was ohne grossen Aufwand getätigt werden kann.

Der Zeitplan hat die SP/JUSO-Fraktion aber auch wie ihre Vorrednerin bzw. Vorredner aufgeschreckt. Eine Sanierung über drei Jahre dünkt sie doch sehr lang. Es müsste doch möglich sein, das Bad im nächsten Sommer wieder in Betrieb zu nehmen. Das hat man auch ganz klar so diskutiert, dass man dahinter stehen kann, dass im Sommer 2014 kein Badebetrieb möglich ist, aber auf den nächsten Sommer muss es möglich sein. Es ist das erklärte Ziel der SP/JUSO-Fraktion, sie hat dafür bereits einen Vorstoss vorbereitet und lädt die anderen Parteien ein, diesen mit zu unterzeichnen.

**Sandra Felder-Estermann:** Mit dem Vorstoss ist verlangt worden, noch einmal zu prüfen, ob eine Teilöffnung der Zimmereggbadi, der idyllischen Wald- und Familienbadi, fernab vom Verkehr, allenfalls möglich ist. Die FDP-Fraktion hat den Vorstoss nicht unterzeichnet, weil sie der Meinung ist, dass der Stadtrat bereits schon gut geprüft hat. Es wäre natürlich mit der Idylle schlichtweg vorbei, wenn gleichzeitig müsste gebaut werden. Es wäre auch vorbei mit der Familienbadi, wenn das Kinderbecken geschlossen würde. Es wäre wahrscheinlich juristisch nicht ganz korrekt, wenn man eine Tafel hinstellen müsste: „Betreten auf eigene Gefahr“. Darum denkt die FDP-Fraktion auch, eine Sanierung mit dem Nötigsten müsste so schnell wie möglich realisiert werden. Mit einem grossen Willen und Effort wäre allenfalls eine verspätete Eröffnung bis zu den Sommerferien noch möglich gewesen. Eine spätere Eröffnung macht keinen Sinn. Spätestens aber zur nächsten Saisonöffnung muss die Zimmereggbadi parat sein!

Eine Gesamtsanierung mit Kosten von 7 Mio. bis 10 Mio., wie es in der Antwort aufgeführt wurde, können wir uns nicht leisten. Weniger ist in dem Fall ganz sicher mehr. Die aufgeführten Sanierungspunkte, die Judith Dörflinger Muff schon genannt hat, sind nach Meinung der FDP-Fraktion ein bisschen Angstmacherei. Vor allem „wenn“ die badetechnischen Installationen ausfallen würden, ja wenn – wir wissen nicht, was sonst noch alles sein könnte – wenn das Wörtchen „wenn“ nicht wäre.

Auch an die FDP-Fraktion sind Quartiervertreter herangetreten und haben sich beklagt, die ganze Kommunikation sei absolut fragwürdig. Sie haben erst aus der Zeitung erfahren, dass ihre Badi zugeht. Das ist schlichtweg zu spät! Spätestens gleichzeitig mit den Medien müssten auch Quartiervertreter informiert werden, damit diese Fragen stellen und sich mit der neuen Situation auseinandersetzen können. Die Sprechende appelliert deshalb an die entsprechende Dienststelle, die Stellungnahme des Stadtrats vielleicht mit Protokollauszug den Quartiervertretern zuzustellen. Dann sind sie gesamthaft informiert, was diskutiert wurde, wie der Stand der Dinge ist. Nichts gegen die Zeitung, aber das ist bereits schon gefiltert, und es kommt auch nicht alles in die Zeitung, was im Rat geredet wird. Das ist die Bitte der FDP-Fraktion zum Schluss, die Quartiervertreter auch mit ins Boot zu nehmen, viel mehr als man das jetzt in dem Fall gemacht hat.

**Baudirektorin Manuela Jost:** Der Stadtrat kann die Enttäuschung über die Nicht-Eröffnung der Zimmereggbadi sehr gut nachvollziehen. Was wir nicht so ganz nachvollziehen können, ist die Empörung, die jetzt von vielen geäussert wurde. Manchmal hat man das Gefühl, es sei immer so ein leichtfertiger Entscheid für den Stadtrat, aber es ist wirklich für uns kein leichter Entscheid gewesen. Wir haben gründlich die Abwägung zwischen Risiken – Nutzen – Kosten – Attraktivierung – Mitarbeitende usw. vorgenommen und sind zu diesem Entscheid gekommen. Das hat auch einige Zeit gebraucht. Die Sprechende wehrt sich gegen den Vorwurf, man habe zu spät informiert und wieso man nicht früher etwas unternommen habe.

Wenn man die Chronologie der Geschichte anschaut: Das Bad ist am 1. Januar 2013 zur Stadt übergegangen. Wir haben im Sommer die Akten bekommen. Wir sind davon ausgegangen, dass wir keinen Grund haben, misstrauisch zu sein, da die Bäder bereits im 2008 entsprechend saniert wurden, und auch ein Bericht notabene vom gleichen Büro vorlag, das jetzt auch die Untersuchungen über den PCB-Gehalt vorgenommen hat.

Wir haben dann im letzten Jahr die ganzen Dokumente gesichtet und geordnet und haben

gesehen, dass es besser wäre, wenn man noch einmal eine Untersuchung durchführt, um sicherzugehen. Das Nichtschwimmerbecken und das Kinderplanschbecken sind nicht saniert worden. Aus Sicherheitsgründen haben wir alle Becken noch einmal überprüfen lassen. Die Sprechende versteht die Vorwürfe wirklich nicht. Am 10. 4. 2014 lag uns der Bericht von Roos und Partner vor. Wir haben diesen evaluiert und am 15. 4. 2014 vor Ostern orientiert. Schneller konnten wir das nicht tun. Solange wir nicht die Daten auf dem Tisch hatten und vor allem der Stadtrat sich eine Meinung bilden konnte, wollten wir nicht informieren. Das wäre sonst auch verantwortungslos gewesen. Der Stadtrat wehrt sich gegen den Vorwurf, man hätte früher etwas unternehmen sollen. Wir haben dann etwas unternommen, als wir die Fakten hatten. Den Entscheid haben wir aus gesundheitlichen Gründen, vor allem von den Kindern, getroffen. Die Grenzwerte sind nicht überall überschritten, aber wir haben das Problem und mussten handeln. Der Stadtrat kann es nicht verantworten, die beiden Becken offen zu lassen. Aber wir sind bereit – verschiedene Redner haben das erwähnt – den Terrainbereich mit den Sportplätzen offen zu lassen. Das ist sicher auch interessant für gewisse Leute, dort Sport betreiben zu können.

Der Stadtrat lehnt aber eine Teileröffnung der Bäder sicher ab, weil die PCB-Sanierung einfach als Gesamtes gemacht werden muss. Die Zeit für die Eröffnung vor dem August 2014 reicht nicht mehr aus.

Zu den bautechnischen Fragen: Dass die Anlage längstens nicht mehr den SIA-Forderungen entspricht, hat man gewusst. Auch dass wir einen riesengrossen Wasserverlust haben. Aber anfangs letztes Jahr, als wir das Bad übernommen haben, war die Priorität, den Badebetrieb für 2013 sicherzustellen. Man ist auch ein bisschen das Risiko eingegangen, dass eventuell die Anlagen aussteigen könnten. Das Risiko hätte auch in diesem Jahr bestanden. Darum haben wir gesagt, wenn wir eine Sanierung machen, müssen wir auch genau analysieren, inwiefern man auch die bautechnischen Massnahmen, Wasseraufbereitung usw., prüfen muss. Die Sprechende hat gehört, dass die Motion kommt. Sie wäre froh, wenn man diese gleichzeitig mit der Analyse, an der wir dran sind, behandeln kann. Wir bereiten auf, was wirklich gemacht werden muss und was das kostet. Eine Luxuslösung ist auch nicht im Interesse des Stadtrats und wir werden dann aufzeigen, ob es einen B+A braucht oder ob es ohne geht.

Noch zu den Mitarbeitenden: Wir sind zusammen mit der Hallenbad AG dabei, gute und faire Lösungen zu finden. Das ist auch eine Situation, die nicht einfach für alle Parteien war. Da sind wir auf einem guten Weg. Den Hinweis nimmt die Sprechende auch gern entgegen, dass wir die Quartiervereine nach der Debatte noch besser informieren.

**Daniel Wettstein:** Zu Baudirektorin Manuel Jost: In der Antwort steht geschätzter Investitionsbedarf 7 bis 10 Mio. Wir haben vor Kurzem der Schliessung eines Hallenbads, das ganzjährig geöffnet ist, zugestimmt. Es ging um 5 Mio. für eine eventuelle Sanierung. Die Frage ist, wenn der Weg so ist, dass wir am Schluss für die Zimmereggbadi den genannten Betrag ausgeben müssen, dann würde der Sprechende prognostizieren, dass das trotz dem Verständnis für den Ortsteil Littau und die schöne Badi relativ schwierig wird. Es ist der FDP auch ein Anliegen, dass das nicht abgelehnt wird. Daniel Wettstein fragt sich, ob man in der Baukommission darüber spricht, bevor man sich auf den Weg macht und einen B+A vorlegt, wo man am Schluss sagen muss, so kann es nicht sein. Man konnte jetzt auch vielleicht auf unserer Seite herausspüren, woher der Wind pfeift.

**Baudirektorin Manuela Jost** ist froh um die Frage. Warum ist der Betrag so hoch? Das ist überschlagsmässig gerechnet, was die 4 Becken kosten würden, wenn man sie ersetzen muss. Wenn man herausfindet, dass das PCB möglicherweise in der Farbe ist und sich bereits im Beton festgesetzt hat, würde man die Becken gegen Stahlbecken austauschen, wo das Problem nicht auftreten kann. Auch die Sanierung des Bodens ist enthalten und eventuelle Attraktivierungen, die man schaffen würde. Das ist eine ungefähre Zahl, auf die sich die Sprechende im Moment nicht festlegen will. Selbstverständlich wird sie die Baukommission informieren, sobald die Studie und die Zahlen vorliegen und wie man damit umgehen will.

**Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst** möchte einerseits das unterstreichen was Baudirektorin Manuela Jost gesagt hat. Von ihr aus gesehen ist sehr gut und verantwortungsvoll in der Verwaltung gearbeitet worden. Man sollte jetzt nicht den Brandmelder bzw. die Brandmelderin zum Brandstifter machen. Es ist wirklich so, dass wir das Bad letztes Jahr erst übernommen haben. Leute aus der Verwaltung haben schon vorher in der Genossenschaft mitgearbeitet, aber das ist nie ein Thema gewesen.

Es war ein wichtiger Entscheid, dass die Stadt das Bad von der Genossenschaft übernommen hat, denn die Genossenschaft wäre sicher nicht in der Lage gewesen, all die Investitionen zu tätigen, die nötig sind. Das hat das Parlament damals mit der Bäderstrategie beschlossen. Wir hatten auch schon einige Investitionen gemacht, auch in dem Bad im Stadtteil Littau.

Wie kommt man auf die 10 Mio.? Die Sprechende ist schon der Meinung, dass man im Parlament noch darüber reden wird, was man allenfalls noch für Attraktivitätssteigerungen macht. Ob man das will oder nicht, das zu entscheiden ist selbstverständlich die Aufgabe des Parlaments. Der Stadtrat hat die Verantwortung, mit den finanziellen Mitteln sorgsam umzugehen, und nicht zu sagen, wir sanieren ein bisschen und kommen nachher noch einmal mit einer Vorlage. Also wenn wir jetzt schon wissen, dass diese Sanierung durchgeführt werden muss, dann ist das eigentlich von Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst aus gesehen, nichts als selbstverständlich, dass man auch überlegt, was es sonst allenfalls noch braucht. Von ihr aus kann auch die ganze Stadt Luzern dafür demonstrieren, dass man die Badi trotz der Probleme aufmacht. Die Sprechende würde die Verantwortung nie abgeben, auch nicht einer Grossdemo und sie denkt eigentlich, dass alle, vor allem Familien mit kleinen Kindern, sich bedanken müssten, dass wir reagieren, das nicht einfach unter den Teppich wischen und die Bevölkerung einem Risiko aussetzen.

**Das Postulat 186 wird teilweise überwiesen.**

6. **Bericht 3/2014 vom 12. Februar 2014:  
Stadtzentrum Luzern-Nord:  
Städtebauliches Leitbild vom 6. Februar 2014**

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Die Baukommission hat den Bericht 3/2014 „Stadtzentrum Luzern Nord: Städtebauliches Leitbild“ behandelt. Wir haben den Bericht im Detail geprüft und sind zur Erkenntnis gekommen, dass es ein ausführlicher und guter Bericht ist, um

einiges besser wie der B+A zu Luzern Süd.

Die Baukommission sieht das Entwicklungspotenzial des Entwicklungsschwerpunkts sehr klar und ist sich der Bedeutung des Gebiets sehr bewusst. Es ist ein Gebiet, das nicht nur für die Stadt Luzern von Wichtigkeit ist, sondern eigentlich für die ganze Region Luzern von grosser Bedeutung sein wird. In dem Gebiet liegt grosses Entwicklungspotenzial, sei das für die Wirtschaft, aber auch für Familien und Wohnungen. Daher war sich die Baukommission einig. Es ist auch für die Baukommission sehr wichtig, dass die Stadt und die umliegenden Gemeinden die Entwicklung miteinander ausarbeiten und in einer Gesamtschau betrachten und dass sie vor allem die Massstäbe im Rahmen des Masterplans darlegen und vorgeben, damit aus dem heraus auch eine gute Geschichte wird.

Die Baukommission ist mit 9:0 Stimmen auf den Bericht eingetreten und hat viele positive Punkte darin festgestellt. Vor allem die Auswertung mit Sicht auf die ganze Region, die Gesamtschau, die in allen Bereichen gegeben ist, und besonders auch das Leitbild, das sehr positiv wahrgenommen wurde.

Diskussionen hat es vor allem im Bereich des Verkehrs gegeben, und zu den Lärmbelastungen, die kritisch betrachtet wurden. Generell gab es zum Bericht im Hauptteil nur wenige Fragen. Vor allem zum Anhang sind Fragen gekommen und dort werden wir auch Protokollpunkte entsprechend eingeben können. Bei der Schlussabstimmung wurde der Antrag des Stadtrats mit zustimmender Kenntnisnahme einem Antrag auf „blosse“ Kenntnisnahme gegenübergestellt, und es ist mit 6:2 Stimmen bei 1 abwesendem Kommissionsmitglied für zustimmende Kenntnisnahme gestimmt worden.

## EINTRETEN

**Jules Gut:** Die GLP-Fraktion dankt für die Ausarbeitung des städtebaulichen Leitbilds Luzern Nord. Im Teil zum Städtebau und zur Architektur und auch zu der interkommunalen Zusammenarbeit mit Emmen und dem Kanton ist man für einmal guten Mutes. Das sind durchaus erfreuliche Zeichen, wenn man es mit Luzern Süd vergleicht. Diesbezüglich ist die GLP-Fraktion mit dem Bericht voll einverstanden und findet ihn eine gute Sache.

Leider gibt es aber auch eine Seite, die die GLP im Bericht stark vermisst – das Thema Nachhaltigkeit. Sie stellt einmal mehr fest, dass z. B. jeder Baum – Ahorn, Linde, Platane – jede Strassenraumleuchte, nämlich Siteco Pendelleuchte DL\*500 MAXI, bereits definiert ist und gar in den Plänen festgelegt ist, wo sie sich jeweils befinden. Aber eine Nachhaltigkeitsbeurteilung fehlt! Im Bericht zu Luzern Süd ist bereits bemängelt worden, dass das fehlt und es hiess, das wird nachgeholt. Nun stellt die GLP-Fraktion fest, dass auch im Projekt Luzern Nord die Nachhaltigkeitskriterien fehlen. Offenbar ist es nicht gelungen, dass Emmen, Luzern und der Kanton sich zusammen einigen können, wie man solche Themen vorgängig einbinden kann.

Im März 2012 hat man aufgrund eines überwiesenen Vorstosses unseres Parlaments eine Grundlagenanalyse gemacht „Nachhaltige Quartiere by Sméo“. Jetzt sind genau zwei Jahre vergangen, aber offenbar konnte oder wollte man davon nichts herüberretten. Jetzt hat man quasi in allerletzter Sekunde noch in einer Hauruck-Aktion das Kapitel 6 mit einigen Kriterien zur Nachhaltigkeit ergänzt. Zumindest auf dem Papier kann man jetzt sagen – Mission erfüllt. Ein grosser Schönheitsfehler bleibt aber. Die Leitsätze wären eigentlich die Grundlage für die Planung gewesen. Der rote Faden für die Projektentwickler.

Anhand der vorliegenden Unterlagen geht unsere Fraktion auch davon aus, dass es keine

Mehrwertabschöpfung im Sinn eines Perimeterbeitrags für die Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturen gibt. Das heisst auf gut Deutsch, die Allgemeinheit finanziert. Die privaten Grundeigentümer oder Projektentwickler können einen schönen Profit machen. Die GLP-Fraktion macht daher dem Parlament die Überweisung der entsprechenden Protokollbemerkung von der Baukommission beliebt.

So sind z.B. auch die energetischen Anforderungen nicht im Grundsatz definiert, sondern sehr offen formuliert, bis gar nicht konkret festgelegt. Und jetzt fängt es wieder an, statt dass man eine gemeinsame nachhaltige, weitsichtige Planung hat, ist man wieder am Anfang und muss mit jedem Grundeigentümer Gebäude für Gebäude diskutieren, verhandeln und sich einigen. Die GLP-Fraktion wird auf den Bericht eintreten und **gleichzeitig beantragen, den Bericht „bloss“ zur Kenntnis zu nehmen.**

**Urs Zimmermann:** Mit der schon länger beschlossenen Volksabstimmung zum bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrsprojekt Seetalplatz und den Massnahmen zum Hochwasserschutz werden viele Aspekte dieses Leitbildes, welche zur Genehmigung vorgeschlagen werden, bereits realisiert. Im Gegensatz zum Leitbild Luzern Süd, welches von der SVP kritisiert wurde, ist in diesem Projekt der Fokus stärker und realistischer auf die Bewältigung der Verkehrsprobleme ausgelegt. Das jetzt vorliegende Leitbild basiert auf dem Masterplan, den auch die SVP an der Ratssitzung im Jahr 2011 zustimmend zu Kenntnis genommen hat. Schon damals hat sich die SVP-Fraktion sehr positiv geäussert.

Es besteht nun einmal mehr die Möglichkeit, bestehende Gebiete aufzuwerten und qualitativ weiter zu entwickeln. Die Zusammenarbeit zwischen Emmen, Luzern, Reussbühl und dem Kanton scheint wohl zu funktionieren. Städtebaulich gesehen ist es ein gelungenes Werk. Das Leitbild geht teilweise sehr ins Detail, besonders im Kapitel 3, wo es um die Architektur geht. In der ersten Beurteilung sind Vorgaben, insbesondere auch die Aufteilungen von Wohn- und Gewerberäumen sehr zufriedenstellend. Ein optimaler Nutzungsmix zwischen Wohnen und Arbeiten wird das neue Quartier beleben. Es ist wichtig, dass in dem neuen Stadtteil etwas bewegt wird und das ist mit diesem Leitbild gut abgedeckt. Die SVP hofft, dass jetzt nicht wieder der Zertifizierungswahn ausbricht und die Baukosten unnötig verteuert.

Aufgrund der optimalen Anbindung an Kantonsstrassen und Autobahnen ist dieses Gebiet sehr interessant. Der Verkehr kann so optimal auf das übergeordnete Strassennetz abgeführt werden. Sollten also Protokollbemerkungen für autoarme Nutzungen in dem Gebiet gestellt werden, muss die SVP-Fraktion diese entschieden ablehnen. Bessere Erschliessungen für ein Gebiet gibt es wohl kaum. Auch der Protokollbemerkung betreffend Mehrwertabschöpfungen, die von der GLP gestellt wird, steht die SVP sehr skeptisch gegenüber.

Die SVP-Fraktion wird auf den Bericht eintreten und ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen.

**Rieska Dommann:** Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat und den Mitarbeitenden der Verwaltung für den interessanten Bericht zum städtebaulichen Leitbild von Luzern Nord.

Der Bericht macht Lust auf einen neuen Stadtteil, der an der Schnittstelle zwischen Luzern und Emmen entstehen wird. Im Bericht wird lebendig und sehr anschaulich dargestellt, wie ein bisher unwirtliches Quartier zu einem lebendigen städtischen Raum mit viel Lebensqualität umgestaltet wird.

Im Gegensatz zu Luzern Süd, wo die Stadt Luzern vor allem als Grundeigentümerin unmittel-

bar von der Entwicklung betroffen ist, profitiert die Stadt Luzern im Stadtzentrum Luzern Nord massgebend von der bevorstehenden Aufwertung. Das alte Dorfzentrum Reussbühl erfährt endlich die seit den 1970er Jahren erwartete Aufwertung.

Die FDP-Fraktion begrüsst, dass die Entwicklung des Stadtzentrum Luzern Nord zusammen mit der Gemeinde Emmen geplant wird. Die Komplexität solcher Planungsverfahren zeigt, dass die leider immer noch vorhandenen Gemeindegrenzen eher hinderlich sind als zum guten Gelingen derartiger Prozesse beitragen.

Die FDP-Fraktion tritt auf den Bericht ein. Sie wird die Protokollbemerkungen der Baukommission zur Mehrwertabschöpfung sowie zur Beleuchtung unterstützen und den Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen.

**Korintha Bärtsch:** Die G/JG-Fraktion hat den Masterplan Luzern Nord vor drei Jahren abgelehnt, weil er für sie keine nachhaltige Entwicklung zeigt. Er basiert auf einem überdimensionierten Verkehrsprojekt, produziert an gut erschlossener Lage selber viel Verkehr, und ist bezüglich Energie mit dem Minergie-Standard in den hintersten Rängen. Er zeigt auch nicht auf, wie man belebte Räume auf dem Seetalplatz, also im neuen urbanen Stadtzentrum Luzern, schaffen will. Der Bericht ist diffus und nichts Neues in der Schweizerischen Planungslandschaft. Das käme dann alles noch mit der Nachhaltigkeit, hat man uns gesagt. Der Masterplan sei die falsche Planungsstufe dafür.

Jetzt haben wir das städtebauliche Leitbild vor uns liegen, der nächste Schritt in der Planung. Ein Leitbild, das aufzeigt – Jules Gut hat das schon erwähnt – wo welcher Busticketautomat aufgestellt wird, inklusive Zeitplan der Etappierung der Überdachung des Ticketautomats. In wunderschönen Bildern wird dargestellt, wo welcher amerikanische oder einheimische Baum zu stehen kommt, und sogar die mögliche Beleuchtung wird mit der Objekt Nummer vorgeschlagen. Vom diffusen Masterplan ist man jetzt plötzlich auf ein extrem detailliertes städtebauliches Leitbild gekommen, wo manches doch ein bisschen zu viel des Guten ist.

Und wie es versprochen wurde, hat die G/JG-Fraktion dann auch die Nachhaltigkeit gesucht. Fündig wird man im letzten Kapitel und freut sich eigentlich. Die fünf Leitsätze sind vorbildlich abgefasst, sie sind eigentlich sehr gut. Die fünf Leitsätze – Energiewende durch Vernetzung, Identität durch Gebrauch, Stadtzentrum für alle, Lebensqualität durch Langsamverkehr, Ort als Wertschöpfungsfaktor – bilden den wirklichen Geist einer nachhaltigen Entwicklung ab. Die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit, die soziale, die wirtschaftliche und die ökologische mit dem Mensch im Zentrum, da müssten ja eigentlich auch die bürgerlichen Köpfe ihre Werte abgebildet sehen.

Ja, Ende gut, alles gut. Leider hat sich die G/JG-Fraktion zu früh gefreut. Wenn man nämlich das städtebauliche Leitbild aufmerksam liest, merkt man bald, dass die Nachhaltigkeits-Leitsätze nicht mit dem städtebaulichen Leitbild korrespondieren. Ja, sie widersprechen sich zum Teil. Die Baudirektion gibt denn auch zu, dass das städtebauliche Leitbild unabhängig von den Leitsätzen entstanden ist, dass die Nachhaltigkeits-Leitsätze erst ganz am Schluss entstanden sind, als alles andere schon erarbeitet war.

Die G/JG-Fraktion wird also wieder auf den nächsten Planungsschritt vertröstet, aber diese Art von Planung kann sie so nicht akzeptieren. Nachhaltigkeit muss aus ihrer Sicht übergeordnet stehen. Sie muss präsent sein, wenn Stadtentwicklung im Grossen passiert. Wenn Erschliessungen geplant werden, damit man nicht darüber streiten muss, ob man mit dem Auto oder mit dem Velo kommen soll, weil man sowieso zu Fuss am schnellsten ist. Wenn man daraufhin

wirkt, dass Leute sich Räume aneignen und Identitäten geschaffen werden, dass Räume leben und Leute sich dort gerne aufhalten. Nachhaltigkeit ist, wenn der quartierprägende Detailhandel attraktiv ist, wenn der Ressourceneinsatz minimiert und die Wertschöpfung maximiert wird. Nachhaltigkeit ist eine Daueraufgabe und muss in jedem Planungsschritt berücksichtigt werden. Und weil die Entwicklung auch in dem Planungsschritt nicht erkennbar ist, wird die G/JG-Fraktion das städtebauliche Leitbild nicht zustimmend zur Kenntnis nehmen. Weil sie aber die guten Ansätze sieht und diese beinhaltet sind, lehnt sie den Bericht auch nicht ab, **sondern stellt auch den Antrag auf „blosse“ Kenntnisnahme.**

**Roger Sonderegger:** Wenn man der Debatte zuhört, merkt man, der Tenor geht dahin, dass es nicht so eine schlechte Arbeit ist. Die CVP-Fraktion geht noch einen Schritt weiter. Sie meint, es ist eine sehr ausgereifte und sorgfältige Arbeit. Sie meint, dass LuzernPlus da ein relativ grosser Wurf gelungen ist, wenn man bedenkt, wie schwierig die Ausgangslage ist. Wir haben einen Stadtteil um eine Verkehrsinfrastruktur, um eine Hochwasser-Infrastruktur herum planen müssen, mit zwei Gemeinden, mit dem Kanton, mit Bundesstellen. Und was wir vorliegen haben, ist doch eigentlich ein relativ gut gelungenes Konzept, wenn man bedenkt wie schwierig die Ausgangslage ist.

Die CVP-Fraktion nimmt auch erfreut zur Kenntnis, dass die Gemeinde Emmen und die Stadt Luzern da gut zusammengearbeitet haben und städtebaulich einander ein bisschen näher kommen. Sie meint, die Linie, die mit der Verdichtung nach innen verfolgt wird, dass man die Flächen nutzt, die heute Brachflächen sind, auch das ist Nachhaltigkeit, vielleicht nicht im hintersten Detail, aber wir bauen immerhin dort, wo vorher Wohnwagen standen und in Luzern Süd war es auch so. Dort hatten wir auch Nutzungen, wie Schlachthöfe und auch Abstellflächen, die wirklich nichts mit urbaner Qualität zu tun hatten. Wenn man den grossen Bogen anschaut, machen wir da einen Sprung nach vorn, nicht perfekt, aber gut.

Darum überzeugt die CVP-Fraktion das vorliegende städtebauliche Leitbild. Es schafft Arbeitsplätze, Wohnräume, hochwertigen öffentlichen Raum, Erholungsraum entlang der Emme und entlang der Reuss. Die CVP erhofft sich schon eine rechte Wirkung auf Reussbühl. Reussbühl wartet seit Jahrzehnten darauf. Das ist eine historische Chance, muss man fast sagen.

Der Sprechende wohnt in Littau an der Hauptstrasse. Wir haben im Moment den gesamten Durchgangsverkehr ab Malters bis Trubschachen, weil der Seetalplatz nicht funktioniert. Auch dort werden wir eine neue Qualität in der Stadt Luzern bekommen. Im grossen Bogen sieht die CVP den Bericht in einer sehr guten Qualität.

Aber auch die CVP-Fraktion sieht das, was die Grünen und die GLP gesagt haben, Die Aussagen zur 2000-Watt-Gesellschaft oder generell zur Nachhaltigkeit sind vage, sie dürfen weiterentwickelt werden und sind in Emmen mit Protokollbemerkungen im Parlament auch schon verankert worden. Das Parlament der Gemeinde Emmen hat den Bericht behandelt, einstimmig zustimmend Kenntnis genommen, und hat die Protokollbemerkungen der CVP-Fraktion überwiesen, zu einem hohen energetischen Standard auf den Arealen, die auf Emmer Boden liegen, und das sind eben die, wo es symbolisch wirklich drauf ankommt. Viel mehr wie auf der Reussbühler Seite.

Die CVP-Fraktion sieht noch verschiedene Schwächen in dem Bericht. Die Materialisierung der grossen eintönigen Fassaden scheint ihr zu detailliert vorgeschrieben. Der menschliche Massstab in der Planung ist da zu wenig berücksichtigt und die CVP denkt, es braucht noch eine

gewisse Flexibilisierung, eine gewisse Heterogenität und Lebhaftigkeit in dem neuen Stadtteil, sonst wird es eine Retorte.

Was der CVP-Fraktion auch ziemlich grosse Sorgen macht – das wurde noch nicht gesagt – ist die Lärmsituation auf der Reussbühler Seite. Der Plan ist, dass man riegelartige Gebäude hinstellt. Die Verkehrsinfrastruktur wird aber zuerst fertig sein und die Gebäude noch nicht so stehen, wie es im Endzustand geplant ist. Es kann, wie man weiss, 5, 10 oder 15 Jahre gehen und für die Zeit will man dann schon eine geeignete Lärmschutzqualität; auch wenn im Bericht steht, Lärmschutzwände seien eigentlich nicht die Meinung.

Dann fehlen der CVP-Fraktion schliesslich und endlich auch noch Bemerkungen oder detailliertere Überlegungen zum hausgemachten motorisierten Verkehr. Der ist in dem Bericht gar nicht thematisiert und wenn man die Nutzungen und die Volumina, die man aufstellen kann, anschaut, dann wird das noch einige Fahrten geben, vom eigentlichen neuen Nutzungszentrum aus.

Man hört es heraus, die CVP sieht den Bericht als eine grosse Chance mit viel Potenzial. Und auch wenn der Bericht gewisse Schwächen hat, sieht die CVP-Fraktion, dass er eine hohe Anerkennung und Lob verdient hat. Sie wird auf den Bericht eintreten und ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen.

**Nico van der Heiden:** Ausgangspunkt für das Projekt ist eine Volksabstimmung, den die SP/JUSO-Fraktion verloren hat. Den Umbau des Seetalplatzes zu einem Verkehrsmoloch hat sie damals abgelehnt.

Sie akzeptiert aber selbstverständlich diesen Volksentscheid, wir kommen später am Nachmittag noch zu einem anderen Geschäft, der Mobilitätsstrategie, wo die SP/JUSO-Fraktion von der Gegenseite auch verlangen würde, dass der Volksentscheid respektiert wird.

Was hat man also gemacht? Man hat rund um ein Verkehrsprojekt Stadtentwicklung betreiben müssen. Das ist eine schwierige Ausgangslage, eine die man nicht unbedingt wollte, aber, und das anerkennt man auch, trotz der schwierigen Ausgangslage ist das Projekt relativ gut gelungen.

Das Projekt macht Fortschritte und man spürt, dass da ein modernes Quartier entstehen wird. Der Baukommissionspräsident und andere haben schon erwähnt, dass das Projekt Luzern Süd sich da noch einiges anschauen könnte, was hier richtig gemacht wird und in die richtige Richtung geht.

Selbstverständlich haben Jules Gut und Korintha Bärtsch recht, wenn sie feststellen, beim Thema Nachhaltigkeit könnte es noch mehr sein – dort müsste mehr sein und es müsste besser sein – aber man muss auch sagen, soziale Aspekte sind berücksichtigt und das Wohnen ist deutlich stärker integriert, als es früher angedacht war.

Auch wenn das städtebauliche Leitbild in einzelnen Aspekten sehr ins Detail geht, bleibt trotzdem vieles im Abstrakten. Die SP/JUSO-Fraktion ist in der Analyse des Berichts zum Schluss gekommen, dass die Stossrichtung aber grundsätzlich stimmt und eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum letzten Bericht erreicht wurde. Sie freut sich darum auch auf den weiteren Verlauf des Projekts. Die SP/JUSO-Fraktion wird trotzdem neben den zwei Protokollbemerkungen aus der Baukommission, die die SP/JUSO-Fraktion unterstützt, noch zwei eigene stellen, damit das Ganze noch stärker in eine bessere Richtung geht; aber weil die Stossrichtung stimmt, auch wenn noch nicht alles gut ist, tritt die SP/JUSO-Fraktion auf den

Bericht ein und wird ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen.

**Baudirektorin Manuela Jost** dankt für die mehrheitlich positive Aufnahme nicht nur des Berichts, sondern auch des Anhangs, des Leitbilds selber. Es ist eins der grössten und komplexesten Projekte der letzten Jahrzehnte im Kanton. Umso mehr ist auch der Stadtrat erfreut, dass wir eine gute Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen und dem Kanton Luzern hatten. Das fing bereits mit dem gemeinsamen Masterplan an, und dort ist es wirklich gelungen, die verschiedenen Anliegen – Hochwasserschutz, Verkehr und auch Städtebau – optimal aufeinander abzustimmen.

Die Bedeutung für die Stadt Luzern könnte man in 6 Punkten zusammenfassen: Der erste Punkt ist sicher, dass die Stadt bzw. das Reussbühl-Quartier besser vor den Hochwasser-Ereignissen geschützt wird, als es 2005 beispielsweise herausgekommen ist.

2. Dass der Raum um die Reuss und der Emmer Raum jetzt als naturnaher Erholungsraum aufgewertet werden, was den heutigen und vor allem den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils Luzern Nord zugutekommt.

3. Reussbühl wird nach jahrzehntelanger Planung mit der Umfahrung endlich vom Durchgangsverkehr befreit, eine grosse qualitative Aufwertung für den Stadtteil.

4. Auch ist es gelungen, verkehrstechnisch die verschiedenen Verkehrsarten – Fuss-, Radverkehr, aber auch öffentlicher Verkehr – zu entflechten.

5. Es entsteht ein neues Zentrum, sozusagen vor dem eigentlichen Kernzentrum der Stadt, und dort werden auch gewisse Zentrumsfunktionen stattfinden, d.h. es passiert eine gewisse Auslagerung der Zentrumsfunktionen. Das schafft auch wieder neue Möglichkeiten in der Innenstadt und neue Nutzungen.

6. In Reussbühl kann jetzt die städtebauliche Entwicklung auf einer konsolidierten Planung vorangetrieben werden und in den Bebauungsplänen wird das verbindlich festgelegt.

Kurz zum Thema Nachhaltigkeit, das verschiedentlich erwähnt wurde: Nicht dass das der Stadtrat nicht will oder kann, oder wie auch immer. Dem Stadtrat ist das Thema sehr wichtig. Darum hat man das damals auch vorangetrieben, als der erwähnte Vorstoss überwiesen wurde, dass auf der Ebene Masterplan versucht wird, anhand der sogenannten Sméo-Kriterien die Nachhaltigkeit zu überprüfen. Leider war eine wichtige Erkenntnis, dass das Prinzip, dass es stufengerecht sein muss, auf der Ebene nicht funktioniert. Das nächste Mal werden wir das sicher anders machen. Was wir aber herausgenommen haben und so ein bisschen aus der Übung gerettet haben, ist, dass wir das, was wir brauchen konnten, in die Leitsätze einfliessen liessen. Selbstverständlich wäre es in einer idealen Situation den anderen Weg gelaufen. Herausfordernd war aber effektiv bei dem Projekt die zeitliche Abstimmung, dass das, was eigentlich zuerst als Grundlage da sein sollte, dass man das zeitgleich mit den anderen Konzepten und Themen entwickelt hat. Im Idealfall wäre das sicher anders, aber wir haben jetzt die wichtige Erkenntnis, dass genau die Kriterien, die wir anwenden wollten, auf der Ebene Masterplan nicht tauglich sind.

Dann noch zum Thema Mehrwertabschöpfung: Da besteht einfach noch keine gesetzliche Grundlage. Das ist eigentlich das Problem. Denkbar sind natürlich die indirekten Mehrwertabschöpfungen; indem beispielsweise Grundeigentümer verpflichtet werden, Investitionen für öffentliche Infrastrukturen, Plätze oder was auch immer, zum Teil oder sogar ganz übernehmen. Man kann das den Grundeigentümern – es hat sehr grosse beim Seetalplatz – zu 100% überbinden, weil sie vor allem von der Aufwertung des neuen Stadtteils profitieren

werden.

Noch zum Thema Lärmschutz: Das ist ein zentrales Thema. Die ganze Thematik der Lärmschutzwände haben wir auch schon diskutiert. Diese sind im Zentrum nicht erwünscht, aber aus gesetzlichen Gründen kann man Lärmschutzwände in der Übergangsphase leider nicht weglassen. Es müssen zuerst alle Hochbauten erstellt sein, damit das möglich ist.

Der Stadtrat sieht das Ganze als sehr grosse Chance. Nicht nur, dass man die Zusammenarbeit weiter vertiefen kann, sondern dass dort jetzt auch wirklich ein guter, spannender Stadtteil entsteht. Wir würden es natürlich sehr begrüßen, wenn der Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen wird.

**Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass auf den B+A eingetreten wird.**

## **DETAIL**

### **Kapitel 3.7.7, Seite 39**

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Die Baukommission stellt folgende Protokollbemerkung:

Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass im Rahmen der Erarbeitung der Bebauungspläne eine Mehrwertabschöpfung erfolgt. Die finanziellen Beiträge werden im Masterplanperimeter 1:1 wieder investiert.

Die Protokollbemerkung ist in der Baukommission bei 1 abwesenden Kommissionsmitglied angenommen worden.

**Urs Zimmermann** hat es bereits beim Eintreten angetönt, dass die SVP Mehrwertabschöpfungen nicht unterstützen wird. Zum Glück fehlt dazu vom Kanton noch die gesetzliche Basis. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, man soll jetzt nicht, wenn ein neues Gebiet entsteht, schon wieder die Grundeigentümer dort nötigen, sofort versuchen, wieder Geld hereinzuholen und sie verpflichten, Investitionen bei verschiedenen Sachen zu machen. Das ist vielleicht auch ein Zeichen für die Investoren, die dann schlussendlich auch kein Interesse mehr haben, dort zu bauen.

Sämtliche Formen von Mehrwertabschöpfung schlagen sich natürlich auch auf die Baukosten nieder. Wenn man ja das Ziel hat, günstige Mieten zu erreichen, wie es im Rat immer gefordert wird, ist das natürlich überhaupt nicht förderlich. Die SVP-Fraktion beantragt, die Protokollbemerkung abzulehnen.

**In der Abstimmung wird der Protokollbemerkung der Baukommission mehrheitlich zugestimmt.**

### **Kapitel 3.7.7, Seite 40**

**Nico van der Heiden:** Weil die eine Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion eigentlich auch zum Thema Mehrwertabschöpfung gehört, würde der Sprechende diese gerade hier anhängen. Es ist die gleiche, wie sie in der Baukommission auch schon gestellt wurde. Die Proto-

kollbemerkung lautet:

Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass als Kompensation der massiven Aufwertung der Grundstücke im Gebiet Luzern Nord ein verbindlicher Mindestanteil an gemeinnützigem Wohnraum festgelegt wird. Dieser kann auch in der näheren Umgebung des Masterplanperimeters realisiert werden.

Die Begründung für die Protokollbemerkung ist genau die Diskussion, die wir vorher hatten. Wir möchten alle eine Mehrwertabschöpfung, aber wir können im Moment noch nicht. Es ist unklar, ob es die direkte Mehrwertabschöpfung zum Zeitpunkt, wenn dort überbaut wird, geben wird. Baudirektorin Manuela Jost hat erläutert, dass man indirekt abschöpfen kann. Es ist möglich, von den Personen, Firmen, die dort bauen, etwas im Gegenzug zu verlangen. Man könnte einen Anteil gemeinnützigen Wohnungsbau fordern, und das macht auf dem Gebiet absolut Sinn. Es ist ein grosses Gebiet und es kann nach Meinung der SP/JUSO-Fraktion problemlos in dem Perimeter irgendwie in einer Form des gemeinnützigen Wohnungsbaus berücksichtigt werden. Und sollte das allenfalls nicht möglich sein – dazu hat man noch den zweiten Satz in die Protokollbemerkung eingefügt, um das nicht allzu absolut handhaben zu müssen – könnte das sogar auf ein Nachbargebiet ausgelagert werden, wenn das auf dem Perimeter nicht geht. Eine relativ moderate Forderung, damit der gemeinnützige Wohnungsbau im weiteren Verlauf des Projekts einen etwas wichtigeren Stellenwert bekäme.

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Die Protokollbemerkung ist in der Baukommission gestellt worden und mit 3:5:0 Stimmen bei 1 abwesenden Kommissionsmitglied abgelehnt worden.

**Roger Sonderegger** möchte die Protokollbemerkung zur Ablehnung empfehlen. Nicht weil der genossenschaftliche Wohnungsbau in unserer Fraktion kein Herz hätte, sondern weil der grösste Teil der Gebäude, die an der Hauptstrasse von Reussbühl stehen, schon in genossenschaftlichem Besitz sind, nämlich bei der Baugenossenschaft Reussbühl. Der Sprechende denkt, es ist auch nicht der Ort, um die Politik zu betreiben, welche Art von Wohnungsbau man unter der Neuentwicklung dann genau platzieren sollte oder nicht.

**Marcel Lingg:** Auch die SVP-Fraktion stellt dazu einen Ablehnungsantrag. Ein grosser Teil der Argumentation, wieso sie den Ablehnungsantrag stellt, wurde von Urs Zimmermann und Roger Sonderegger bereits erwähnt. Es ist eine indirekte Art der Mehrwertabschöpfung und es ist natürlich logisch, wenn die SVP die Mehrwertabschöpfung grundsätzlich in Frage stellt, dass sie dann auch die Art der indirekten Mehrwertabschöpfung ablehnt. Es ist auch nicht ganz klar, wie die Protokollbemerkung dort überhaupt umgesetzt werden kann. Die SVP musste heute auch schon im Parlament konstatieren, dass es eigentlich nicht möglich ist, für private Liegenschaftseigentümer auf privaten Grundstücken eine verpflichtende Fläche auszuscheiden oder eine Verpflichtung zu beschliessen, dass sie gemeinnützigen Wohnungsbau erstellen müssen. Das können wir auf unseren eigenen städtischen Grundstücken machen. Das hat man auch gemacht, teilweise sogar mit der Zustimmung der SVP. Nehmen wir ein Beispiel, eine private Immobiliengesellschaft will eine Liegenschaft auf ihrem Grundstück realisieren. Soll jetzt diese private Immobiliengesellschaft verpflichtet werden, gleichzeitig

auch noch gemeinnützigen Wohnungsbau zu erstellen? Es ist ja keine gemeinnützige Wohnungsbauunternehmung. Es ist vielleicht möglich, billigen Wohnraum zu erstellen, aber ein privater Investor kann nicht gemeinnützig sein, er kann höchstens billig sein.

Eine Umsetzung ist also sehr schwierig. Die SVP-Fraktion will nicht von Anfang an wieder Probleme schaffen, wenn es denn wirklich um die Umsetzung geht, darum lehnt sie die Protokollbemerkung lieber ab. Wenn irgendwann einmal gemeinnütziger Wohnungsbau auf einem städtischen Grundstück zur Diskussion stehen sollte, vielleicht ist dann die SVP auch wieder einmal bereit, ein Auge zuzudrücken.

**Jules Gut:** Das wäre jetzt eben genau ein Teil von einer Nachhaltigkeit und von einer nachhaltigen Planung, wenn man vor Planungsbeginn festgelegt hätte, ob man einen Anteil gemeinnützigen Wohnungsbau haben will, oder irgendwo autofrei braucht oder z. B. an einem bestimmten Ort einen Lebensmittelladen haben möchte. Aber jetzt im Nachhinein – nehmen wir das B1 oder das C2 oder das C7, wollen wir noch ein bisschen mehr oder weniger gemeinnützigen Anteil – das ist dann nicht mehr nachhaltig.

Roger Sonderegger weiss, dass es dort Baugenossenschaften gibt, wir wissen das nicht. Vielleicht sagen wir jetzt hier ja, und nachher dann wieder nein. Es ist dann irgendwo eine gewisse Zufälligkeit. Und das ist genau die Idee einer nachhaltigen Planung, dass man sich von Anfang an committed, alle, die beteiligt sind, einen gemeinsamen Grundkonsens hat und auf dem aufbaut und eine Planung macht. Nicht um 2 Minuten vor 12 da noch autofrei und da noch eine Genossenschaft und was sonst noch so alles kommt.

Wenn **Marcel Budmiger** Jules Gut richtig versteht, würde er sich jetzt wehren, wenn wir noch höhere Energiestandards festlegen würden, bevor man mit Bauen angefangen hat. Wenn wir jetzt z.B. auch noch Solardächer planen würden, was nicht von Anfang an klar war. Das ist dann angeblich nicht nachhaltig oder sogar unökologisch, wenn man einen höheren ökologischen Standard wünscht, wenn man sozusagen schlauer geworden ist. Nein, das darf man nicht, man muss es von Anfang an richtig machen.

Der Sprechende glaubt, man macht selten von Anfang an alles richtig, man muss schlauer werden dürfen, man muss Sachen verbessern können. Wir haben das jetzt auch gerade gesehen, der Masterplan Luzern Nord, die erste Version, die wir vor ein paar Jahren behandelt haben, das sind Welten zwischen dem und dem B+A, den wir jetzt vorliegen haben. Man hat sich verbessert. Sonst müsste man das Ganze ablehnen, zurückgeben und sagen, wir wollen das alte Strassenbauprojekt weiter ausbauen. Das kann es nicht sein.

Der Sprechende hat eher den Verdacht, man sonnt sich mit der Mehrwertabschöpfung ein bisschen. Das ist eine schöne Forderung, das tönt gut, aber man weiss genau, dass die gleichen Parteien, die das hier drin fordern, das auf der anderen Seite der Reuss im Kantonsrat dann wieder ablehnen. Das wird im Kanton Luzern nicht kommen, ausser wir werden vom Bund gezwungen.

Wenn wir irgendwie eine Mehrwertabgabe verlangen wollen, muss man es indirekt machen, wie es Baudirektorin Manuela Jost gesagt hat. Im Gegensatz zur Aussage von Marcel Lingg ist es auch sehr wohl möglich, wenn man gleichzeitig eine Aufzoning macht und die Nutzung vergrössern kann. Man kann das logischerweise nicht, wenn man im Bau- und Zonenreglement nichts ändern würde. Man kann nicht fordern, dass plötzlich Private anfangen müssen, gemeinnützige Wohnungen auf ihren Grundstücken zu bauen, die Mieten senken oder kün-

digen müssen. Sondern bei dem, was zusätzlich genutzt werden kann, kann man Auflagen

machen. Das kann ökologischer Natur sein oder dass man mehr gemeinnützige Wohnungen baut, wenn man das will.

Und noch als letztes zu Jules Gut. Man hat sich das nicht gerade jetzt überlegt, ob man das will oder nicht, die Stadtbevölkerung hat einen klaren Auftrag erteilt, dass man den Anteil an gemeinnützigen Wohnungen erhöhen muss. Und das ist auch der Auftrag des Parlaments, das umzusetzen. Vor allem da harzt es ja an allen Enden und es ist Zeit zum Vorwärtsmachen.

**Joseph Schärli** glaubt, dass da über Sachen diskutiert wird, über die man nicht im Bilde ist. Roger Sonderegger hat einen Teil davon erklärt. Die Baugenossenschaft Reussbühl besitzt einen grossen Anteil der Liegenschaften dort unten. Sie hat über Jahre hinweg gewartet, bis endlich einmal die Umfahrung von Reussbühl kommt. Und die Genossenschaft hat an der letzten Generalversammlung betont – der Sprechende ist selber Genossenschaftsmitglied – dass sie dort unten entscheidend mitgestalten will und das Gebiet für weiteren Wohnungsbau entwickeln kann. Und das ist weiss Gott wie gemeinnützig! Wie der Sprechende weiss, beteiligen sie sich beim Projekt auch schon in der Planung. Es ist der Baugenossenschaft also ernst und man muss jetzt nicht schon wieder zusätzlich Geld abschöpfen, das nachher wieder eine Verteuerung der Wohnungsmieten verursacht. Der Sprechende muss einfach sagen: „Bleibet bei euren Leisten und redet über das, was ihr wisst und nicht über das, was ihr nicht wisst!“

**Korintha Bärtsch** muss sich doch noch zur Protokollbemerkung äussern. Sie findet es unklug, wenn man einander „auf den Grind“ gibt, obwohl man eigentlich gleicher Meinung ist, Marcel Budmiger. Die Sprechende hat die gleiche Haltung wie Jules Gut. Grundsätzlich muss man das Ganze viel übergeordneter entscheiden. Es ist nachhaltige Entwicklung, vielleicht hat Korintha Bärtsch das vorher nicht so gut aufgezeigt.

Die G/JG-Fraktion meint, dass es eigentlich ein Konzept der Stadt sein müsste. Man hat Schlüsselareale und man hat die Wohnbaustrategie beschlossen. Man muss sich überlegen, wie geht das mit dem gemeinnützigen Wohnungsbau, wo kann man das umsetzen? In der Gesamtplanung ist verankert, auch in der alten, dass man eine nachhaltige Entwicklung anstreben will. Das ist eine Maxime und das muss übergeordnet sein.

Die Haltung der G/JG-Fraktion ist, dass man nicht am Schluss noch mit einem Flickenteppich kommen muss, und findet, weil es eine Mehrheit gibt, dass man auf dem einen Baufeld noch gemeinnützigen Wohnungsbau unterbringen muss, oder vielleicht noch autoarme Nutzung, und auf dem anderen Baufeld nicht. Das hat die Sprechende vorher gemeint, gerade z.B. bei der autoarmen Nutzung.

Wenn man die Erschliessung anschaut, dann muss man sich diese übergeordnet überlegen. Man hat einen Bahnhof, man hat die Zufahrtsstrassen. Dann muss man doch eher das Mobilitätskonzept über das ganze Areal anwenden und nicht sagen, auf dem Baufeld C 1 machen wir eine autoarme Nutzung und alles andere ist uns egal. Darum geht es. Die G/JG-Fraktion unterstützt die Protokollbemerkung zum gemeinnützigen Wohnungsbau.

Vielleicht noch zur SVP: Es ist in der Schweiz in vielen Kantonen Usus, eine Mehrwertabschöpfung zu verlangen. Basel-Stadt hat da sehr viel Erfahrung. Im Gundeldinger Feld kann die Stadt Basel einen super Park mit der Mehrwertabschöpfung finanzieren, weil der Investor

eine extreme Erhöhung seiner Ausnutzungsziffer bekommen hat. Auch bei neuen Überbauungen wird das so sein und das schreckt Investoren überhaupt nicht ab, wenn sie die Mehrwertabschöpfung zahlen müssen. Und wie wir so schön schon heute Morgen diskutiert haben, die Investoren kommen trotzdem. Es gibt einen Riesengewinn, den diese umsetzen können. Die Bevölkerung soll von dem, was die öffentliche Hand bereitstellt, auch ein Stück abbekommen.

**Baudirektorin Manuela Jost:** Zur Frage der Überbindung bzw. dass gewisse öffentliche Ziele erreicht werden, wenn ein Mehrwert erzielt wird, aufgrund der grösseren Ausnutzung. Das ist ein Thema, das man nicht nur in diesem Zusammenhang diskutiert, sondern auch bei anderen Arealen, z. B. Littau-West. Das wird im Rahmen der Bebauungspläne mit den verschiedenen Grundeigentümern definiert, wie hoch die Ausnutzung ist, und dann wird das Mass festgelegt. Wenn wirklich ein Mehrwert entsteht, kann man allenfalls eine Verpflichtung aussprechen, wenn die Grundeigentümer einverstanden sind, damit ein gewisses öffentliches Ziel – das kann auch gemeinnütziger Wohnungsbau sein – erzielt werden kann.

Aber wir sind im Moment erst dabei, das grundsätzliche Vorgehen zu definieren. Ein Modell, damit wir überall ähnlich vorgehen würden, wenn wir wissen, wo braucht es noch wie viel gemeinnützigen Wohnungsbau. Wir wollen das Ziel, den Auftrag, den wir haben, auch möglichst schnell erreichen. Ein Modell, wie es vorhin erwähnt wurde, wo man übergeordnete Überlegungen macht, wo man die verschiedenen Bebauungspläne mit den Grundeigentümern im Gespräch zusammen aushandelt. Selbstverständlich wird ihnen das nicht aufoktrojiert. An diesem Modell sind wir dran.

**In der Abstimmung wird die Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion abgelehnt.**

**Kapitel 5, Seite 98 ff.**

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Aus der Baukommission haben wir eine Protokollbemerkung dazu, die wie folgt lautet:

Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass der Einsatz von LED-Leuchten priorisiert wird.
--

Die Protokollbemerkung ist mit 8:0:0 bei 1 abwesenden Kommissionsmitglied angenommen worden.

Keine Wortmeldungen.

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Damit ist die Protokollbemerkung der Baukommission überwiesen.

**Kapitel 6, Seite 112**

**Nico van der Heiden:** Da käme die zweite Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion. Urs Zimmermann hat seine Antwort schon vorweg genommen. Die Protokollbemerkung lautet:

Der Stadtrat setzt sich für möglichst autoarme Nutzungen im Masterplanperimeter ein.

Der Sprechende weiss, es ist für Gewisse ein Traum, irgendwann an einer 6-spurigen Strasse zu wohnen. Aber was man gern bei dem Projekt vergisst, ist, dass der Seetalplatz auch hervorragend mit dem ÖV erschlossen ist: 5 Verbindungen pro Stunde mit der S-Bahn, 7-Minuten-Takt mit dem Bus. Es gibt zudem eine ziemlich gute Velo-Verbindung der Reuss entlang in Richtung Luzern. Aus Sicht der SP/JUSO-Fraktion gibt es sehr viele gute Gründe für eine autoarme Siedlung in dem Gebiet.

Bloss weil es eine grosse Strasse nebendran hat, heisst nicht, dass man auch automatisch sehr viele Parkplätze braucht. Wenn man dort viele Parkplätze erstellt, führt das dazu, dass die Strassenkapazität schnell wieder erschöpft ist, wo man sie jetzt gerade erst ausbaut. Es bringt nichts, wenn der neue Seetalplatz von denen verstopft wird, die dort wohnen und einen sehr guten ÖV zur Verfügung haben.

Beim Projekt Industriestrasse wird auch autoarm geplant. Dazu kommen wir später einmal. Beim Seetalplatz ist die SP/JUSO-Fraktion der Ansicht, die ÖV-Verbindungen sind dort deutlich besser als in der Industriestrasse. Es gibt also gar keinen Grund, am Seetalplatz diesbezüglich nicht auch etwas fortschrittlicher zu sein.

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Über die Protokollbemerkung ist auch in der Baukommission abgestimmt worden. In einer ersten Abstimmung wurde mit 3:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen und 1 abwesendem Kommissionsmitglied gestimmt. In der zweiten Abstimmung wurde sie mit 3:4:1 Stimmen bei 1 abwesendem Kommissionsmitglied abgelehnt.

**In der Abstimmung wird die Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion mehrheitlich abgelehnt.**

#### **Kapitel 4, Seite 11**

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** In der Baukommission wurde ein Antrag auf „blosse“ Kenntnisnahme gestellt. Der Stadtrat beantragt zustimmende Kenntnisnahme. Der Antrag auf zustimmende Kenntnisnahme hat in der Gegenüberstellung mit 6:2 Stimmen bei 1 abwesendem Kommissionsmitglied obsiegt.

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Die G/JG-Fraktion wie auch die GLP-Fraktion haben einen Antrag auf „blosse“ Kenntnisnahme gestellt.

**In der Gegenüberstellung obsiegt grossmehrheitlich der Antrag des Stadtrats auf zustimmende Kenntnisnahme.**

## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht 3 vom 12. Februar 2014 betreffend

### **Stadtzentrum Luzern Nord: Städtebauliches Leitbild vom 6. Februar 2014,**

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 „Stadtzentrum Luzern Nord: Städtebauliches Leitbild vom 6. Februar 2014“ wird zustimmend Kenntnis genommen.

**Ratspräsident Thomas Gmür** schlägt vor, während des Eintretens des folgenden Traktandums auch das dringliche Postulat 189 zu behandeln. Wir würden vor der Detailberatung über die Überweisung des Postulats abstimmen. Im Detail würden wir auch über das Traktandum 7.2, die Interpellation 142, diskutieren.

**Dem Vorschlag wird nicht opponiert.**

#### **7.1 Bericht 5/2014 vom 12. März 2014: Mobilitätsstrategie**

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Die Baukommission hat den Bericht 5/2014 „Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ behandelt.

Zum Inhalt des Berichts: Das Ziel des Berichts ist, in 6 Teilstrategien über eine kurze, mittel- und langfristige Sicht eine Zukunftsstrategie und entsprechende Massnahmen zu definieren. Wir sind uns wahrscheinlich alle einig, dass Mobilität seit jeher bewegt und wohl auch in Zukunft immer bewegen wird. Wir hatten innerhalb der Baukommission vor allem bei den Eintrittsvoten eine hitzige Debatte. Also dürfte es auch heute wieder eine hitzige Debatte geben.

Die Ausarbeitung des Berichts verdient aber Respekt an die Adresse der Ersteller. Der Sprechende glaubt, dass das sicher keine einfache Aufgabe war, für alle das Richtige hineinzuschreiben und dann auch noch auf den Punkt zu kommen, was man denn genau will.

Primär zielen die gestellten Punkte und Fragen aus der Baukommission auf Themen des MIV, Parkplätze, Siedlungsentwicklung und Mobilität. Die anderen Themen wie ÖV, Langsamverkehr und Ähnliches waren nachvollziehbar und ergaben wenig Diskussionsstoff.

Nach einer intensiven Eintrittsdebatte wurden in der Detailbehandlung nur wenige Anträge auf Protokollbemerkungen gestellt, weil man gemerkt hat, wie unterschiedlich die Meinungen sind. Wir wissen, dass noch viele Absprachen in der Zeit nach der Baukommissionssitzung stattfanden, wo in den Parteien diskutiert wurde, um einen Lösungsweg zu finden. Heute dürften also viele Anträge gestellt werden, die in der Baukommission nicht behandelt wurden.

In der Baukommission wurde beim Eintreten ein „Nicht-Eintretens-Antrag“ gestellt, der mit

6:2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt wurde.

Es wurde ein Rückweisungsantrag gestellt, „Rückweisung zur Überarbeitung“, der mit 6:2 Stimmen bei 1 Enthaltung auch abgelehnt wurde. Somit ist die Baukommission dann auf den Bericht eingetreten.

In der Baukommission wurden folgende Anträge gestellt:

Unter dem Punkt 6.2.2, dass der Ausbau der Rösslimattstrasse nicht geprüft werden soll. Der Antrag wurde mit 3:6:0 Stimmen abgelehnt.

Unter dem Punkt 6.2.3, dass der Veranstaltungsparkplatz Allmend nicht weiter von der Stadt ausgebaut werden soll. Der Antrag wurde ebenfalls mit 3:5:1 Stimmen abgelehnt.

Es gab einen Antrag, den die Baukommission stellen wird, wo es um Verkehrsregelungsanlagen im Bereich Pilatusplatz geht.

Bei der Schlussabstimmung gab es einen Antrag auf „blosse Kenntnisnahme“, der mit 2:6:0 bei 1 abwesenden Kommissionsmitglied abgelehnt wurde.

Es wurde ein Antrag auf Ablehnung des Berichts gestellt, der mit 2:6:0 bei 1 abwesenden Kommissionsmitglied abgelehnt wurde.

Der Antrag auf zustimmende Kenntnisnahme des Berichts wurde mit 5:2 Stimmen bei 1 Enthaltung und 1 abwesenden Kommissionsmitglied angenommen.

## EINTRETEN

**Daniel Wettstein:** Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für den seit einiger Zeit erwarteten Bericht zu den wichtigen Mobilitätsfragen der Stadt Luzern. Des Öfteren wurde mindestens seit Beginn dieser Legislatur auf die Mobilitätsstrategie verwiesen. Logischerweise waren wir auf den Bericht gespannt. Und nicht ganz überraschend für den Rat gehört die FDP-Fraktion auch zu jenen, die mehr als kritisch zum Ergebnis stehen.

Sie hat sich bereits bei den diversen Teilmassnahmen der letzten Monate zunehmend kritisch geäussert. Dafür wurde sie im Rat auch des Öfteren kritisiert, dass sie das Abstimmungsergebnis zum „Reglement über die nachhaltige Mobilität“ vom 26. September 2010 nicht respektieren würde. Die FDP-Fraktion respektiert diesen Entscheid sehr wohl, erlaubt sich aber, die Auslegung einzelner Artikel zu hinterfragen.

Insbesondere der Artikel 5 zum MIV (motorisierter Individualverkehr) scheint ihr bildlich unter die Räder gekommen zu sein. Die FDP-Fraktion vermag weder in der fortschreitenden Massnahmen-Umsetzung auf unserem städtischen Strassennetz, noch in den Verlautbarungen der Stadt und auch nicht im vorliegenden Bericht den Artikel 5 – so wie er im Reglement steht – gebührend berücksichtigt zu sehen. Sie behält sich vor, in dieser Präzisierungsfrage aktiv zu werden, weil das Reglement aus ihrer Sicht einseitig ausgelegt wird.

Mit der Mobilitätsstrategie sollte aufgezeigt werden, wie die steigende Nachfrage nach Mobilität in den nächsten 20 Jahren zu bewältigen ist. Und diese Nachfrage wird steigen. Diverse Entwicklungsschwerpunkte in und insbesondere um Luzern werden zu rund 40'000 mehr Menschen und Arbeitsplätzen führen. Eine rein städtische Betrachtung wird dem nicht gerecht. Auch die ständigen Forderungen, jedes Projekt und jede Massnahme dürfe unter allen Umständen nicht zu mehr Verkehr führen, ist für die FDP realitätsfern.

Mehr Menschen = mehr Mobilität. Die FDP erkennt in diesem Bericht keine eigentliche Strategie oder Antworten dazu. Das gilt auch für den ÖV (Klammer: weil ein paar Busspuren und

Busbuchten-Streichungen sowie das Warten auf den Tiefbahnhof in dem Bereich sicher nicht ausreichen).

Der FDP-Fraktion fehlen nachhaltige Vorschläge zur Entschärfung bestehender Probleme. Entscheidende wichtige Linien – dies muss von einer Strategie erwartet werden – verschwinden vielmehr in einer Sammlung von 100 kleinen Massnahmen. Diese Massnahmen sind einseitig vor allem auf die generelle Förderung des Velo- und Fussverkehrs und eher verhalten auf den ÖV ausgerichtet, aber keineswegs ausgewogen.

Die starke Fokussierung auf Detailmassnahmen mindert den Bezug zum Aggloprogramm, das übrigens auch vom Volk angenommen wurde. Die FDP-Fraktion hat daher nicht den Eindruck von einer sinnvollen und durchgängigen Mobilitätsstrategie für die Gesamtregion. Die Spangen Nord und Süd sind im Strategiepapier als Schlüsselmassnahmen zwar aufgenommen, die FDP-Fraktion wirft aber dem Bericht vor, dass dieses wichtige Zeichen gegenüber Kanton und Bund eher lauwarm ausfällt und zu wenig ins richtige Licht gerückt wurde. Die Aussagen verschwinden fast gänzlich im Detail-Katalog. Dass mit den Spangen Nord und Süd sowie dem Bypass der Verkehr in der Innenstadt nachhaltig entlastet werden könnte, wird nicht wirklich betont. Der Stadtrat unternimmt auch keine Anstrengungen, diese wichtigen Vorhaben zu forcieren, wie die Antwort auf einen Vorstoss von FDP-Grossstadtrat René Peter zeigt. Dass das Volk an der Planung für die Spange Süd festhalten will, hat es am 25. November 2012 an der Urne bekundet. Dieser Volkswille kommt nirgends zum Ausdruck. Auch die öffentlichen Verlautbarungen würde die FDP vornehm als sehr zurückhaltend bezeichnen.

Wenn man sich dem langen Katalog von Massnahmen in der kurzfristigen Planung annimmt, fehlen der FDP-Fraktion Lösungen für den motorisierten Individualverkehr. Der Katalog berücksichtigt praktisch nur den Langsamverkehr und den ÖV. Hingegen sind zahlreiche Erziehungsmassnahmen aufgelistet – ein Phänomen, das heute in allen Gesellschaftsfragen zunehmend zur Mode wird und dem liberalen Verständnis der FDP nicht entspricht.

Sie setzt sich dafür ein, dass die Stadt auch in Zukunft ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort bleibt. Dazu gehört eine gute Erreichbarkeit, nicht zuletzt für Wirtschaft und Gewerbe. Die FDP fragt sich z. B. was auf Seite 21, Absatz 5.2 unter dem „*wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr*“ zu verstehen ist und wer das definieren soll. Verbesserungen für die Verkehrssicherheit unterstützt die FDP-Fraktion aber. Diese können rasch angegangen werden.

Die FDP-Fraktion fragt sich auch zunehmend, ob das wahrgenommene Verkehrsstau-Problem 2 x 2 Std. täglich eine eigentliche Plafonierung (man könnte es auch eindämmen nennen) während 7 x 24 Stunden rechtfertigt. Das Augenmass, auch wenn man das Reglement der nachhaltigen städtischen Mobilität zur Hand nimmt, scheint zunehmend abhanden zu kommen.

**Aus diesen Gründen stellt die FDP-Fraktion den Antrag auf „Rückweisung zur Überarbeitung“ des Berichtes.** Was jetzt an Zeit verloren ginge, muss später nicht mit ständigen Strategie-Interpretationen nachgebessert werden.

**Markus Mächler:** Die Fraktion der CVP begrüsst diesen Bericht zur städtischen Mobilitätsstrategie ausdrücklich. Endlich können wir die Aktivitäten des Stadtrates der letzten Monate einordnen und ihren Sinn und Zweck beurteilen. Der Sprechende denkt, dass der Bericht in zweifacher Hinsicht einen wichtigen Nutzen für die Verkehrspolitik der Stadt darstellen wird: Erstens wird er der Öffentlichkeit aufzeigen können, welche Ziele vom Stadtrat – und nach der heutigen Behandlung dann natürlich auch vom Parlament – verfolgt werden, welche Mass-

nahmen zur Zielerreichung ergriffen werden und wie all diese geplanten Massnahmen zueinander im Zusammenhang stehen. Zweitens zeigt der Bericht für Verkehrspolitiker, Interessenvertreter und Verkehrsverbände auf, wann welche Massnahmen mit welchen Mitteln vorgesehen sind – und auch, was dann eben nicht vorgesehen ist oder nicht machbar sein wird. Über diese Auslegeordnung ist die CVP-Fraktion sehr dankbar.

Ein Kompliment gehört hier den städtischen Verkehrsplanern, denn der Bericht ist nicht nur informativ, er ist auch sauber und verständlich aufgebaut. Und zudem behandelt er nüchtern und koordiniert mit übergeordneten Planungen ein komplexes und von vielen ideologisch vorgefassten Meinungen behaftetes Themenfeld. Fast hätte Markus Mächler „Minenfeld“ gesagt, aber er hofft, dass heute das grobe Kriegsvokabular nicht verwendet werden muss. Ihm ist der Umgang mit der Mobilität in der Stadt zu wichtig, als dass er wieder in demagogische Grabenkämpfe verwickelt werden möchte. Der Sprechende erhofft sich heute eine sachliche und lösungsorientierte Debatte.

Zum Inhalt: Die CVP begrüsst ausdrücklich die Zielsetzung, welche diesem Bericht und damit der stadträtlichen Strategie zugrunde liegt:

Unsere (zum Glück noch immer) attraktive Stadt kann nur attraktiv bleiben, wenn sie sicher, zuverlässig und für alle erreichbar bleiben wird.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, dass der Kanton mit seinem Agglomerationsprogramm genau dasselbe will – und es darum richtig ist, wenn weder der Stadtrat noch das Parlament hier nichts Neues erfinden. Wir werden nämlich, davon ist der Sprechende zu tiefst überzeugt, die zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen nur dann bewältigen können, wenn wir gemeinsam mit den Agglo-Gemeinden und dem Kanton dasselbe Ziel haben und die gleichen Massnahmen umsetzen wollen. Andersherum verzetteln wir uns. Die Grabenkämpfe gehen dann weiter und wir binden Mittel und Ressourcen dafür, anstatt dass wir lösungsorientiert eins ums andere umsetzen können.

Also: Danke, lieber Stadtrat, dass Du dich mit dem Kanton abgestimmt hast, dessen Vorgaben aufnimmst und diese Planungen als übergeordnete Ausgangslage akzeptierst. Markus Mächler weiss, eigentlich müsste das ja selbstverständlich sein. Ist es aber nicht. Wir werden das heute noch zu hören bekommen. Es gibt leider auch hier im Saal Haltungen, die sich gegen die kantonalen Vorgaben auflehnen wollen. Das wird zu nichts ausser zu Reibungsverlusten führen, denn wer das Aggloprogramm nicht will, der müsste zuerst den Kantonsrat umstimmen und den kantonalen Richtplan ändern. Sicher aber nützt das „Sich-Querstellen“ bei diesem heute vorliegenden Planungsbericht absolut nichts!

Die CVP will für die städtische Verkehrspolitik kurz zusammengefasst die folgenden Eckpfeiler umgesetzt sehen:

1. Die Sicherstellung der städtischen Mobilität kann nur in einem Gesamtsystem begriffen werden, wo alle Verkehrsarten gemäss ihren Vorteilen einen Platz haben müssen.
2. Da die Strasseninfrastruktur in der Stadt mindestens in den Stosszeiten, aber auch bei der kleinsten Störung, überlastet wird, kann für den MIV nur die Bypass-Lösung die gewünschte Verbesserung bringen. Mehr Mobilität – und damit mehr Menschen auf unseren Strassen – können wir nur dann verkraften, wenn diese Menschen mit platzsparenden Transportmitteln befördert werden – oder wenn sie zu Fuss gehen.
3. Folglich sind auch dem LV (Langsamverkehr) und vor allem dem ÖV (öffentlicher Verkehr) die Bedingungen zur Beförderung der Menschen so einfach wie möglich zu machen. Dazu

gehört denn auch die S-Bahn, welche regional das schnellste, zuverlässigste und sicherste Verkehrsmittel darstellt. Das wiederum können wir aber nur mit dem Durchgangstiefbahnhof erreichen, den wir auch aus wirtschaftlichen Gründen für die Verbindungen in die Zentren Zürich, Bern und Basel dringendst benötigen.

4. Bei den einzelnen Projekten wird es oft zu Überschneidungen der Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsarten kommen. Dabei unterstützt die CVP, dass der ÖV Priorität genießt. Aber diese Priorität darf nun nicht blind und in jedem Fall vorgegeben sein. Bei jeder Massnahme sind die Vor- und Nachteile für die einzelnen Systeme gründlich abzuwägen und bezogen auf die konkrete Situation ist dann zu entscheiden.
5. In Anbetracht der Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze in den nächsten Jahren müssen wir uns bewusst sein, dass diese zusätzlichen Menschen selbstverständlich ihre zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt sehen wollen. Unser Raum für Verkehrsflächen wird aber in der Stadt nicht grösser. Folglich sind heute geplante Massnahmen immer auch für die Zeit nach ihrer Inbetriebnahme auszulegen – und eben nicht nur für die heutigen Bedürfnisse.
6. Bis der Befreiungsschlag mit Bypass, Spangen und Tiefbahnhof gelingen wird, erwartet die CVP-Fraktion vom Stadtrat und von ihren Parlamentskolleginnen und -kollegen, dass wir die in unserem Kompetenzbereich liegenden – leider bescheidenen - Interventionen angehen und umsetzen. Viele der kleinen Projekte, die umzusetzen wir in der Lage sind, nützen zwar allen, betreffen aber oft LV- und ÖV-Massnahmen. Auch wenn das die Presse und gewisse Kollegen nicht wahrhaben wollen: Das ist nicht gegen den MIV gerichtet, sondern es ist einfach so, dass dem MIV auf den vorhandenen Trassen nicht mehr Platz gegeben werden kann. Und zwar so lange, bis der Bypass mit den Spangen gebaut sein wird und betrieben werden kann.

Die CVP begrüsst im Weiteren die folgenden Punkte, die der Stadtrat mit diesem Bericht aufzeigt und zur Umsetzung vorschlägt:

- Die Massnahmen sind in drei Zeithorizonte unterteilt. Damit sehen wir, was unmittelbar ansteht – aber auch was später noch folgen soll. Das ist transparent und zeigt die angestrebte „Aufwärts-Kompatibilität“ schön auf.
- Die Planungen orientieren sich auch am Machbaren bezüglich der verfügbaren Finanzen. Das findet die CVP nicht nur sinnvoll, sondern zwingend.
- Es soll ein Monitoring installiert werden, das bessere Aussagen zu vielen Verkehrsfragen machen wird. Damit können dann hoffentlich und endlich die ideologisch geprägten Haltungen und teilweise sektiererischen Forderungen an die Verkehrspolitik relativiert werden. Nur mit Fakten als Grundlage können wir schliesslich die geeignetsten Massnahmen beurteilen und bestimmen.
- Das Intervall von vier Jahren für die Überprüfung und Aktualisierung der Strategie wird unterstützt.
- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit muss die CVP als Ziel selbstverständlich auch unterstützen.

Zur Kritik (die gibt's trotz des Lobes halt schon auch):

Die Interpretation des „Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität“ irritiert die CVP-Fraktion manchmal schon etwas. Leider wird das Reglement oft als Verkehrsverhinde-

rungs-Reglement dargestellt. Es wird gelegentlich von grün-linker Seite, manchmal leider auch von Seiten des Stadtrats, missbraucht, um bestimmte Massnahmen zu Ungunsten des motorisierten Individualverkehrs zu fordern oder zu begründen. Das ist völlig unnötig und eigentlich destruktiv. Zur Erinnerung: Das Reglement wurde damals der Stimmbevölkerung als Gegenvorschlag zur schädlichen Städteinitiative unterbreitet und es fand eine deutliche Zustimmung. Diese Zustimmung konnte es aber nur erreichen, weil es eben auf unsere luzernischen, städtischen Verhältnisse eingeht, die knappen Platzverhältnisse berücksichtigt und recht ausgewogen allen Verkehrsarten nach ihren Vor- und Nachteilen ihren Platz zuweist. Nirgends wird z.B. gefordert, dass der MIV abgewürgt werden soll – im Gegenteil, in Art. 5 steht, dass Netzausbauten für den MIV möglich sind, wenn sie der Verkehrsbelastung in den Quartieren oder der Priorisierung anderer Verkehrsarten dienen. Oder in Abs. 4 des gleichen Artikels lesen wir, dass das kommunale Verkehrsnetz so entwickelt werden solle, dass Durchgangsverkehr vermieden werden kann. Also gibt das Reglement dem Stadtrat und uns im Parlament durchaus auch den Auftrag, dem MIV seinen zweckmässigen Platz im System zu halten und wenn nötig auszubauen.

Die CVP wird auf jeden Fall eintreten – sie hält nichts von Rückweisung – und sie möchte nach der Diskussion dem Bericht auch zustimmen.

**Urs Zimmermann:** Gemäss der Umfrage im Jahre 2012 ist für 66% der Befragten die Verkehrsthematik nicht zufriedenstellend. Für die SVP Fraktion auch nicht. Wenigstens hat der Stadtrat in Sachen Verkehrspolitik endlich Farbe bekannt, nämlich rot-grün! Die vorliegende Mobilitätsstrategie zeigt deutlich auf, was umgesetzt und was vor allem verhindert werden soll. Kurz-, mittel- und langfristig sollen diverse Verkehrsprojekte primär für den langsamen und öffentlichen Verkehr umgesetzt werden.

Der Verkehr in der Stadt Luzern stösst täglich an seine Grenzen. Doch die Probleme in der Verkehrsthematik sind hausgemacht. Durch das „Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität“ wird dem Stadtrat der Auftrag erteilt, den ÖV und Langsamverkehr gezielt zu fördern. Zielsetzungen für die Beschleunigung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind jedoch nicht enthalten – das Gegenteil ist der Fall. Der MIV soll auf das Niveau von 2010 beschränkt werden! In der Theorie wohl praktikabel, aber in der Praxis fatal. Und das Reglement wird nun in der Mobilitätstrategie sehr einseitig umgesetzt. Wer jedoch die Statistik kennt, weiss, dass der MIV in den letzten Jahren stagniert hat.

Für eine Wirtschafts- und Tourismusstadt ist Wachstum ein angestrebtes Ziel der SVP, welches logischerweise auch mehr Mobilität mit sich bringt. Dies lässt sich aber nicht alles mit ÖV und Langsamverkehr kompensieren, es müssen Lösungen unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer angestrebt werden. Was jedoch im Moment vom Stadtrat vorgelegt wird, ist eine Verdrängung des MIV aus der Stadt Luzern. Parkplatzabbau, Sperrung von Strassen, Einführung von unnötigen Tempo-30-Zonen, Umleitungen über Quartiere – alles Massnahmen die den MIV blockieren, schikanieren und schlussendlich aus der Stadt verdrängen. Nur zur Erinnerung, der Anteil MIV beträgt rund 47% der Tagesdistanzen der Bevölkerung. Das ist also keine Minderheit, sondern die Mehrheit. Sind denn solche Massnahmen ein sinnvolles Ziel? Nein, denn eine Stadt wie Luzern ist auch auf den MIV angewiesen, sei es durch die ortsansässigen Gewerbetreibenden, den Tourismus oder Anwohner. Alle Verkehrsteilnehmer sollen gleichberechtigt behandelt werden, damit ein Wachstum überhaupt möglich ist.

Aber im vorliegenden Bericht ist von Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsteilneh-

mer keine Spur. Erstaunlich, dass in der Mobilitätsstrategie, zumindest im kurzfristigen Zeit-  
horizont, keine einzige Massnahme zugunsten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)  
aufgeführt ist. Der Bericht geht komplett an der Realität vorbei. Es sind keine neuen und  
nachhaltigen Vorschläge zur Behebung der bereits bestehenden Probleme vorhanden. Viel-  
mehr beinhaltet dieser einen Katalog von Massnahmen, deren Ausgewogenheit sehr zu wün-  
schen übrig lässt. Viele Massnahmen sind auch schon Bestandteil von anderen Planungsin-  
strumenten und werden schon umgesetzt.

Nun einige weitere Punkte zu den 100 Massnahmen und Teilstrategien, welchen die SVP-  
Fraktion sehr skeptisch gegenüber steht: Ein Mobility Pricing zur Beeinflussung des Mobili-  
tätsverhaltens findet sie keine nachhaltige Lösung. Es ist eine Erziehungsmassnahme, welche  
die SVP ganz bestimmt nicht unterstützen kann. Die Wahl des Verkehrsmittels soll jeder Bür-  
ger selber entscheiden können.

Auch die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen findet die SVP nicht überall  
praktikabel. Dazu hat sie sich hier im Rat auch schon mehrfach geäussert.

Was sie aber ganz klar vermisst, ist ein klares und deutliches Bekenntnis zu den Schlüsselpro-  
jekten Bypass und Spangen. Es sollen auch nicht immer im gleichen Atemzug flankierende  
Massnahmen und das Reglement erwähnt werden. Was sendet denn das für Signale nach  
Bern und dem Kanton? Auch wenn es sich um Projekte aus dem Aggloprogramm handelt, soll  
der Stadtrat sich intensiv dafür einsetzen.

Diese krassen Beispiele zeigen, wie einseitig der Stadtrat das Reglement für eine nachhaltige  
städtische Mobilität auslegt. Das wurde von den Vorrednern auch schon erwähnt. Dies mach-  
te es leider notwendig, dass die SVP eine entsprechende Initiative starten musste. Ihre Volks-  
initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ fordert, dass zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapa-  
zität insbesondere der öffentliche Verkehr (Bus und Bahn) und der Langsamverkehr (Velo und  
Fussgänger) eine hohe Priorität erhalten sollen, dies aber ohne den motorisierten Individual-  
verkehr weiter einzuschränken. Es kann nicht Sinn einer nachhaltigen Politik sein, einzelne  
Verkehrsmittel gegeneinander auszuspieren, denn alle Verkehrsteilnehmer haben gleicher-  
massen das Recht auf einen dem Wachstum angepassten Ausbau. Die SVP-Fraktion will sich  
heute und auch in Zukunft dafür einsetzen, dass die Stadt Luzern auch für den MIV gut er-  
reichbar ist.

Die SVP-Fraktion unterstützt den Antrag der FDP auf Rückweisung zur Überarbeitung. Grund-  
sätzliches Anliegen bei der Rückweisung ist es, dass eine Mobilitätsstrategie ausgearbeitet  
wird, bei welcher der MIV als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer angesehen und auf Plafonie-  
rungs- bzw. Reduktionsziele beim MIV verzichtet wird. Sollte der Rückweisungsantrag keine  
Mehrheit finden, wird die SVP-Fraktion diverse Protokollbemerkungen anbringen und den  
Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme stellen.

**Nico van der Heiden:** Es sieht nicht so gut für die Mediation aus. Was die Mobilitätsstrategie  
schon alles vor der heutigen Ratssitzung ausgelöst hat... Wenn man die Leserbriefspalte in  
der Zeitung gelesen hat, könnte man meinen, dass wir heute im Parlament die Stadt Luzern  
endgültig zugrunde richten werden. Es sieht zumindest nach einer „Ampelmehrheit“ für die  
Mobilitätsstrategie aus.

Vorgestern hat ein Altkantonsrat der FDP, den der Sprechende sonst sehr schätzt, eine seman-  
tische Analyse des Worts „Plafonieren“ gemacht und das dann als persönliche Strategie des  
UVS-Direktors gebrandmarkt: Es sei eine links-grüne Verhinderungspolitik. Das Papier hätte

bei einem bürgerlichen UVS-Direktor nicht anders ausgesehen, hätte nicht anders aussehen dürfen, weil es tatsächlich einerseits ein Volksauftrag ist, der dahinter steht, der – das gibt Nico van der Heiden zu – einen gewissen Interpretationsspielraum zulässt, aber auch einen gewissen Interpretationsspielraum nicht zulässt, weil es auch ein sehr klarer Auftrag ist. Zum Zweiten findet der Sprechende, ist es auch eine Mobilitätsstrategie, die grundsätzlich Projekte auflistet, die bereits beschlossen sind und bereits laufen. Wie Markus Mächler gesagt hat, ist es ein sehr guter Überblick, eine Übersicht über das, was läuft und was geht. Wer sich da dermassen darüber aufregt, kommt vielleicht auch ein bisschen spät.

Auch bei dem vom Volk angenommenen Reglement heisst es sinngemäss „Plafonieren des MIV“, ob einem das inhaltlich oder semantisch passt oder nicht. Darum findet Nico van der Heiden, wer auf den Bericht nicht eintreten will, der missachtet letzten Endes eben doch den Volkswillen.

Persönlich muss der Sprechende sagen, dass er die Position der SVP korrekt findet. Sie hat eine Volksinitiative lanciert, die eine Änderung des Reglements für nachhaltige städtische Mobilität fordert. Dann könnte das Volk seinen Entscheid allenfalls korrigieren. Nico van der Heiden ist felsenfest davon überzeugt, dass das nicht passieren wird, aber vom Vorgehen her ist es richtig.

Sehr wenig Verständnis hat er für die Position der FDP, wo er sieht, dass diese ein bisschen „trötzelet“, sich darüber ärgert, dass man damals das Reglement nicht verhindert hat, aber der Sprechende hat auch heute noch keinen einzigen konstruktiven Vorschlag in der bisherigen Debatte gehört, was wir bis 2035, 2040, 2045 machen sollen, wann auch immer der Bypass dann vielleicht kommt.

Auch da gibt Nico van der Heiden Markus Mächler absolut recht. Wenn wir über das Thema Bypass und Spange reden, ist hier der falsche Ort. Die SP/JUSO-Fraktion bekämpft die Mega-Projekte, aber sie bekämpft sie, indem sie ihren Kantonsrat zu National- und Ständeratskollegen sagen lässt, dass sie sich auf der richtigen Ebene gegen die Projekte einsetzen sollen. Darum macht es keinen Sinn, dass man in einem städtischen Bericht zur Mobilität 10 Seiten zu Bypass und Spange schreibt.

Zum Vorwurf, es handele sich bei dem vorliegenden Papier um eine linke Verkehrspolitik: Der Sprechende erlaubt sich zu sagen, was er unter einer linken Verkehrspolitik verstehen würde. Da wäre sicher mal 1.) dass sich die Stadt von den Mega-Projekten Bypass und Spange verabschiedet. Sie mobilisiert sämtliche zur Verfügung stehenden Kräfte, um gegen die unsäglichsten Mega-Projekte anzukämpfen. 2.) Auf der Seebrücke wird nächstes Jahr eine Busspur installiert. 3.) Der MIV wird an der Stadtgrenze kategorisch gepförtneret. 4.) 80% der Anstrengungen des Tiefbauamts gehen in den Langsamverkehr. 5.) Man könnte auch den Ausbau der Cheerstrasse nicht weiter verfolgen. 6.) Der Veranstaltungsparkplatz der Allmend wird nicht ausgebaut. 7.) der Ausbau der Rösslimattstrasse wird nicht geprüft usw. Das wäre eine autofeindliche, linke und ihm persönlich recht sympathische Verkehrspolitik.

Im Bericht steht das aber alles ziemlich anders. Es ist ein klassisches Kompromisspapier und Nico van der Heiden liegt es fast ein bisschen auf dem Magen, dass er nicht so ganz sicher ist, ob das ausreicht, was darin angedacht ist, um tatsächlich das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität umsetzen zu können. Es könnte durchaus sein, dass das zu wenig weit geht und dass es eben nicht langt, um den Volksauftrag umzusetzen. Vielleicht ist die SP/JUSO-Fraktion in ein paar Jahren genötigt, eine Durchsetzungsinitiative zu lancieren, wenn das tatsächlich nicht gelingen sollte.

Die Stossrichtung dieses Berichts als Kompromisspapier stimmt aber. Der Sprechende erlaubt sich, einen Aspekt hervorzuheben, der bei der SP/JUSO-Fraktion sehr positiv übergekommen ist. Vielleicht weil es in der Vergangenheit nicht inexistent war oder weil man es nicht so gut gesehen hat, weil es vielleicht tatsächlich auch sehr stiefmütterlich behandelt wurde, das sind die Pfeiler der Mobilitätsstrategie. Einerseits Mobilitätsverhalten, wo man genau von dem wegkommt, was ein paar Vorredner gesagt haben, mehr Leute = automatisch mehr Verkehr – „da kann man gar nichts machen, das ist gottgegeben“ – dass man das einmal zumindest für die städtische Bevölkerung angeht. Dann der Fussverkehr, wo tatsächlich noch einiges an Potenzial möglich ist. Und drittens, der öffentliche Raum, die Verknüpfung der Raumplanung mit der Verkehrsproblematik.

Am Schluss ist die Mobilitätsstrategie so eine Art Gesamtplanung für den Teilbereich Mobilität. Die SP/JUSO-Fraktion ist selbstverständlich nicht mit allem einverstanden, was im Bericht angedacht ist. Sie hat aber gemerkt, dass es eben wieder einmal wie bei der Gesamtplanung so ein typisch gutschweizerischer Kompromiss ist und dem kann man zustimmen. Die SP/JUSO-Fraktion tritt auf den Bericht ein und wird ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen.

**András Özvegyi:** Die Grünliberale Fraktion bedankt sich sehr beim Stadtrat und den Verfassern dieser langen Arbeit in Form des vorliegenden Berichtes. Wir konnten alle dazu Stellung nehmen, einiges von der GLP und sicher auch von anderen Fraktionen ist eingeflossen.

In diversen Stellungnahmen des Stadtrats zu Vorstössen konnten wir immer wieder lesen, dass es im Kanton Luzern kein Gesamtverkehrskonzept gäbe. Es ist auch nicht lange her, da forderte die FDP, endlich ein Konzept für den Verkehr in der Stadt zu haben. Hier ist es! Und die GLP freut sich! Es ist ein Meilenstein für diese Stadt! Wir haben jetzt ein Konzept und wir reden über eine Strategie. Wir reden nicht über einzelne Massnahmen oder über Randsteine oder Rechts- oder Linksabbieger. Es ist nämlich das erste Mal, oder sicher Jahre her, dass die Mobilitätsmassnahmen strukturiert in einen Rahmen gestellt werden, eben in einen Zusammenhang, unter ein gemeinsames Ziel gestellt, das ja wohl von fast niemandem bezweifelt wird. Immerhin, da können wir gemeinsam anfangen.

Zum Inhalt der Strategie:

Wie gesagt freut sich die GLP-Fraktion über das Ziel, die Gliederung in 6 Teilstrategien und in 3 Planungshorizonte. Über die rund 100 Massnahmen äussert sie sich jetzt nicht im Detail. Der Schlüssel dieses Berichtes ist für sie das Kapitel 5.2, Seite 21, und die Graphik mit dem Flächenverbrauch pro Verkehrsmittel. Zum Grundsatz der Förderung der flächeneffizienten Verkehrsarten steht die GLP-Fraktion voll und ganz. Der spezifische Flächenbedarf ist eindrücklich, und es ist somit logisch und eindeutig, auf welche Verkehrsarten oder Massnahmen zu setzen ist, wenn man ein Wachstum in der Stadt ermöglichen will, wo wir wenig Platz haben und Wirtschaft oder den Umsatz fördern wollen. Es ist nicht lange her, dass Roger Sonderegger so schön gesagt hat, wenn man die Portmonnaiedichte in unserer Stadt erhöhen will. Ein Wort noch zur Interpellation<sup>142</sup> (Bypass und Spangensystem):

Die GLP-Fraktion nimmt diese Grossprojekte zur Kenntnis. Es braucht aber für eine echte Beurteilung aus ihrer Sicht ein grösseres Gesamtverkehrskonzept für die Agglomeration. Wir kennen das ja jetzt von der Innenstadt, wie es die Stadt macht. Es braucht ein Verkehrsmodell betreffend der Hauptstrassen. Es braucht einen Beweis, dass der Gesamtnutzen gegenüber den Nachteilen samt Kosten vorhanden ist, und es braucht die Sicherstellung inklusive Finanzierung der flankierenden Massnahmen. Erst dann ist es richtig, wenn sich z. B. der Stadtrat

dafür einsetzen würde. Aber ohne Beweise des Nutzens würde sich der Sprechende auch sehr zurückhaltend verhalten.

Wie gehört sind einige für Nichteintreten oder nur für Kenntnisnahme dieses Berichtes.

Die GLP hat diese Haltungen in der Fraktion auch diskutiert, und sie fragt:

- Was passiert bei Nichteintreten? Nach Meinung der GLP-Fraktion passiert nichts.
- Was passiert bei blosser Kenntnisnahme? Nichts.
- Was passiert bei zustimmender Kenntnisnahme? Die GLP-Fraktion meint, nicht wahnsinnig viel.

Darum versteht sie die extreme Polemik auch nicht. Was aus ihrer Sicht am meisten bringt, hat sie im Sinne ihres dringlichen Vorstosses eingebracht. Wir müssen einen Schritt von den ideologischen Haltungen wegkommen. Wir können doch nicht beim jedem Strässli, bei jeder Randsteinveränderung o.a. einen partizipativen Prozess starten! Wir müssen das doch gesamtheitlich anschauen! Im Detail kommt die GLP-Fraktion noch auf den Vorstoss zurück, deshalb bricht der Sprechende hier ab.

Wie gesagt, die GLP-Fraktion findet die Strategie ist ein Meilenstein in der Verkehrspolitik.

Darum ist sie für Eintreten und zustimmende Kenntnisnahme.

**Christian Hochstrasser:** Die Mobilitätsstrategie ist eine analytische, transparente Übersicht wie der Stadtrat vorhat, und zwar der Gesamtstadtrat, den Auftrag, den die Stimmbevölkerung ihm erteilt hat, umzusetzen. Der Bericht zeigt Massnahmen auf, wie man dem Reglement Rechnung tragen kann. Das ist nicht das Reglement der G/JG-Fraktion. Sie hätte einen anderen Vorschlag gehabt, der nicht schädlich gewesen wäre, aber konsequenter. Es ist keine grüne Mobilitätsstrategie und die G/JG-Fraktion ist nicht ganz glücklich damit. Aber der Stadtrat hat den Auftrag, das Reglement umzusetzen und nicht die damalige Initiative, die Rot-Grün mit Umverkehr lanciert hat und darum muss der Stadtrat auch dem Reglement Rechnung tragen und nicht der roten oder grünen Parteipolitik.

Bei den einzelnen Massnahmen darf man sicher kritisch hinschauen und seinen Senf dazugeben. Dazu sind wir sicher legitimiert. Wichtig ist einfach, dass man den Volksentscheid beachtet.

Nico van der Heiden hat gesagt, er habe Verständnis für das Vorgehen der SVP. Der Sprechende hat für das Vorgehen der SVP auch in gewissem Mass Verständnis, dass sie eine Initiative lancieren und das ändern wollen. Das hat aber hier nichts verloren, weil wir hier das Reglement umsetzen, das jetzt gilt. Wenn dann die Initiative erfolgreich war, können wir darüber diskutieren, wie wir das neue Reglement umsetzen wollen.

Wir Grünen sind insgesamt der Meinung, dass die Übersicht des Stadtrates gut gelungen ist. Die verschiedenen Stossrichtungen passen zueinander und es ist transparent aufgezeigt, was man vorhat. Viel Neues ist aber nicht dabei, es ist mehr eine geordnete Übersicht. Der Fokus liegt auf der mittleren zeitlichen Ebene (2020). Das ist eine Phase, die wir uns als Politiker/Innen noch einigermaßen vorstellen können, eineinhalb Legislaturen. Die G/JG-Fraktion ist der Meinung, der Stadtrat resp. die Mitarbeiter des TBA haben sehr gute Arbeit geleistet. Speziell möchte der Sprechende positiv würdigen, dass der Fussverkehr separat eine eigene Teilstrategie bekommen hat. Die G/JG-Fraktion ist der Meinung, dass das angemessen ist, und die schlecht zusammengefasste Kategorie Langsamverkehr so aufgeteilt wird. Der Langsamverkehr ist in der Stadt – was die meisten wissen und die anderen dürfen es vielleicht mal

erfahren – aber gar nicht so langsam. Beim Fussverkehr ist vor allem wichtig, dass man die Aufmerksamkeit auf die gefährdeten Personengruppen legt, die von der Verkehrssicherheit besonders betroffen sind. Das ist beim Veloverkehr vielleicht ein etwas anderer Fokus. Ebenfalls besonders positiv will die G/JG-Fraktion würdigen, dass der Stadtrat im Bericht die Modalsplitzziele hineingeschrieben hat. Diese haben zwar ziemlich zu Diskussionen Anlass gegeben, aber vom Reglement her ist man verpflichtet, die Modalsplitzziele festzulegen. Diese sollen beim MIV etwas tiefer sein als bisher, weil bei den absoluten Zahlen im Reglement im besagten Art.5 festgehalten ist, dass der MIV auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunehmen soll.

Der Strauss von Massnahmen aus der Mobilitätsstrategie müsste eigentlich das Ziel haben, dass es keine teure Spange oder Bypass-Operation, also chirurgische Eingriffe, braucht, sondern dass man das Ganze auf einem natürlichen Weg der Gesundheit – quasi vielleicht durch Naturheilkräfte – lösen könnte. Die Mobilitätsstrategie wäre der richtige Ort, um die Massnahmen zusammenzuführen, wie es eigentlich ohne die Grossprojekte gehen könnte.

Die G/JG-Fraktion ist der Meinung, mit den im Bericht enthaltenen Massnahmen geht der Stadtrat zu wenig weit. Das reicht nicht, um das Verkehrsproblem in den Griff zu bekommen. Die Heilmethode hat er aber aufgezeigt, András Özvegyi hat es vorhin erwähnt, es geht insbesondere um die Frage der Flächeneffizienz. Das Recht auf Wachstum ist schön und recht, aber der Platz auf Wachstum ist nach Kenntnis des Sprechenden in der Innenstadt nicht vorhanden. Das heisst, wir müssen überlegen, wie gehen wir mit dem vorhandenen Strassenraum so effizient um, dass wir möglichst viele Leute befördern können. Das sollte eigentlich auch das Ziel und die Lösung sein, wie wir vielleicht ohne die grossen Infrastruktur-Projekte auskommen können.

Die G/JG-Fraktion ist der Meinung, dass der Stadtrat es verpasst hat, aufzuzeigen, dass man mit der Mobilitätsstrategie, wenn sie umgesetzt werden würde, die Grossprojekte gar nicht mehr bräuchte und sich von diesen hätte distanzieren können. Christian Hochstrasser kann sich nicht erinnern, dass er je zu einem Aggloprogramm an der Urne Stellung nehmen konnte. Das ist nicht von der Stimmbevölkerung beschlossen. Zweifel vorbehalten, vielleicht täuscht er sich.

Die G/JG-Fraktion ist auch der Meinung, dass man nicht eins nach dem anderen einfach umsetzen und immer grössere Infrastrukturen schaffen sollte. Markus Mächler hat das aufgezeigt. Sie wird sich gegen das, was ihr nicht passt, wehren. Sie will nicht, dass die Infrastrukturen immer mehr wachsen, sondern sie will schauen, dass wir mit den vorhandenen Infrastrukturen – auch kostengünstiger übrigens – den heute vorherrschenden Verkehr abwickeln können.

Das heisst insgesamt, dass die G/JG-Fraktion nicht einfach zufrieden ist. Auch die Verkehrserzeugung kommt für sie zu wenig zum Ausdruck, seien das durch Parkplätze, neue Wohnungen, neue Dienstleistungsflächen. Man könnte mehr tun, damit der Verkehr nicht zunimmt. Wenn der Verkehr nicht zunimmt, profitiert ja genau der MIV davon, weil er dann nicht mehr Stunden im Stau steht. Insgesamt sollte die Mobilitätsstrategie eigentlich für einen flüssigen Verkehr sorgen. Das käme gerade denen zugut, die neben dem ÖV und dem Langsamverkehr, mehr MIV-Verkehr in der Stadt ermöglichen wollen. Nach dem Dafürhalten des Sprechenden führt die vorliegende Mobilitätsstrategie zu noch mehr verstopften Strassen.

Noch einmal zusammengefasst: Die G/JG-Fraktion ist kritisch, sie ist nicht glücklich. Das ist alles andere als eine grüne Mobilitätsstrategie, aber der Sprechende kommt auf Markus

Mächler zu, der sich wünscht, dass sich nicht alle querstellen sollen. Die G/JG-Fraktion war sich im Zweifel, ob sie sich querstellen soll, aber sie ist der Meinung, insgesamt – der Stadtrat hat seinen Auftrag gemäss dem Reglement gemacht – ist die Richtung richtig. Die Mobilitätsstrategie ist zu wenig intensiv mit den Massnahmen, die nicht auf die Grossprojekte abstellen. Die G/JG-Fraktion wird aber auf den Bericht eintreten und ihm auch zustimmen, falls nicht noch allzu gravierende Änderungen passieren.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Die heutige Diskussion hat eine lange Vorgeschichte und einen spannenden Vorlauf. Der Sprechende freut sich darauf, dass wir Mobilität einmal in einem grösseren Rahmen, losgelöst von Einzelproblemen, diskutieren können. Das Thema Mobilität bewegt Leute von A nach B, aber es bewegt auch die Diskussion. Alle sind mobil und in vielfältiger Form unterwegs, man vergisst das manchmal. Ausser den Rollstuhlfahrern sind alle zuerst einmal Fussgänger und dann fährt man vielleicht mit dem Auto oder dem ÖV, steigt aufs Velo oder kombiniert mit dem Zug. Wir sind mobil von A nach B und müssen schauen, dass die Mobilitätsbedürfnisse zweckmässig abgestimmt und erfüllt werden können. Weil die Diskussion bewegt, hat der Stadtrat als eine der Antworten eine Auslegeordnung gemacht. Kurz nach Amtsantritt des Sprechenden hat dieser gesehen, dass wir Ruhe in die Diskussion hineinbringen müssen, die Diskussion versachlichen müssen. Wir haben die Vielfalt der bestehenden Grundlagen zusammengetragen, weiter konkretisiert, weiter entwickelt, aufgrund des Reglements, das seit 2010 unser Auftrag ist, und das Ganze nachher in drei Zeithorizonten abgebildet. Der mittlere Zeithorizont 2020 ist der prominenteste, weil das die Zeit ist, wo wir mit diesem Parlament und dem Stadtrat in den eigenen Kompetenzen arbeiten können.

Wir sind aber auch mit wichtigen Partnerinnen und Partnern im ganzen Verkehrsdossier unterwegs. Gerade beim Verkehr sieht man, dass dieser nicht an der Stadtgrenze aufhört. Er geht in die Stadt hinein und wieder hinaus. Wir müssen sehr gut mit den Agglomerationsgemeinden zusammenarbeiten, mit LuzernPlus und mit dem Kanton, der die Kantonsstrassen, die wichtigsten Achsen, besitzt. Zusammenarbeiten müssen wir auch mit der SBB, mit dem Bund, mit Transportunternehmungen und mit dem Verkehrsverbund.

Es freut UVS-Direktor Adrian Borgula auch, dass wir diese Partner mit einbeziehen konnten und unsere Massnahmen, unsere Mobilitätsstrategie mit den Massnahmen, die von den anderen Verkehrspartner/Innen vorgeschlagen wurden, gut abstimmen konnten.

Der Stadtrat bringt den Bericht ins Parlament, damit aufgrund von Zahlen, Fakten und Daten eine sachliche Diskussion stattfinden kann. Es ist ein Beitrag zur Versachlichung, zur Verständigung zwischen den Verkehrspartnerinnen und Verkehrspartnern, natürlich auch in der Stadt intern zwischen den Parteien. Damit setzen wir auch den Auftrag nach Leitlinien im Reglement um. Das betrifft den Art. 8 im Reglement für die nachhaltige städtische Mobilität. Die Weiterentwicklung der Mobilität als Ganzes und die einzelnen Verkehrssysteme im Speziellen haben klarere Leitlinien bekommen.

100 Massnahmen, 6 Teilstrategien, 1 Ziel – die Stadt soll auch in Zukunft attraktiv sein, zuverlässig und sicher, und wirklich für alle erreichbar. Das ist die Kernbotschaft und nach dem Eintreten hat der Sprechende diesbezüglich keinen Widerspruch gehört. Das sehen wohl alle Ratsmitglieder auch so. Der Stadtrat hat nach seinem Ermessen eine gute, ausgewogene Auslegeordnung erarbeitet, die wie erwähnt mit den Partnern abgestimmt ist. Sie baut auf dem Bisherigen auf und entwickelt es punktuell weiter.

Weil die langfristigen Schlüsselmassnahmen erst in 20 oder 25 Jahren in Betrieb gehen, müssen wir vor allem jetzt reagieren, wir können nicht zuwarten. Bezüglich Staus ist es gemäss der CS-Studie in anderen Städten schlimmer bestellt. Die Topografie der Stadt Luzern verursacht natürlich, wenn es denn klemmt, relativ schnell grössere Störungen, weil wir eben wegen See und Hügeln stark kanalisierte Verkehrsströme haben. Das Problem ist, dass wir den Bus, das Hauptverkehrsmittel bei der ÖV-Feinverteilung, immer auf der Strasse haben, aber weitgehend in den gemischten Verkehrsflächen. Das heisst, wenn es Stau gibt, steht auch der Bus im Stau. In den Hauptverkehrszeiten ist die Stadt gut zu Fuss und mit dem Velo erreichbar, weniger gut mit dem Auto oder mit dem ÖV. Das betrifft pro Tag 2 bis 4 Stunden. Die Verkehrsfläche in der Innenstadt, dessen muss man sich bewusst sein, besteht im Wesentlichen aus der Fläche, die der Städtebau rund um das Jahr 1900 konstruiert und entworfen hat. Nicht mehr und nicht weniger und man hat damals garantiert noch kein Verkehrssystem wie heute gehabt. Vielleicht hat es gerade die ersten Autos gegeben, aber man hat sich sicher nicht vorstellen können, dass dann die Strassen, die man als Flanierflächen und für Kutschenfahrten eben auch als Verkehrsflächen konzipiert hat, dass diese dann später von Verkehrsmitteln stark beansprucht werden. Wenn man einen Befreiungsschlag machen würde, um zusätzliche Strassenfläche zur Verfügung stellen zu können, müsste man Häuserzeilen abreißen. Das findet der Stadtrat nicht verhältnismässig.

Wir wollen – das ist eine klare Absichtserklärung des Stadtrats – eine urbane Entwicklung und eine wirtschaftliche Weiterentwicklung. In der BZO setzen wir auf Verdichtung, weil wir keinen Platz haben, nach aussen zu wachsen.

Verdichtung generiert Mobilitätsbedürfnisse, aber Verdichtung bietet auch die Chance für kürzere Wege, weil die Nutzungen näher beieinander liegen. Es muss uns gelingen, die Chance zu packen. Wir müssen versuchen, mehr Mobilitätsbedürfnisse sicherstellen zu können, ohne dass die Verkehrsbelastung der Bevölkerung und der Stadt grösser wird. Das ist ein Kunststück, woran eigentlich alle grösseren Städte arbeiten. Da ist der Schlüssel eigentlich schon klar. Der Mehrverkehr, der generiert wird – und jedes wirtschaftliche Projekt generiert eine gewisse Mobilität, auch „automobile Mobilität“ – als Summe, nicht vom einzelnen Projekt ausgehend, muss abgewickelt werden, und das gelingt eigentlich nur mit den flächeneffizienten Verkehrsmitteln wie Bus, Zug, Fuss- und Veloverkehr. Das heisst aber nicht, dass der Autoverkehr keine Bedeutung mehr hat. Der Stadtrat will weder Massnahmen treffen, um den Verkehr abzuwürgen noch zu reduzieren, sondern er sagt im Rahmen des Reglements, dass es nicht mehr Verkehr geben darf.

Das Reglement ist das eine, dass andere ist, dass wir gar nicht die Möglichkeit haben. Wir könnten mehr Verkehr auf der Fläche bewältigen, aber nur, wenn das nachts passieren würde, also wenn die Nachfrage nicht da ist. Die Verkehrsfläche ist 20 Stunden pro Tag noch nicht vollständig ausgeschöpft.

Mit den flächeneffizienten (und gleichzeitig umweltfreundlichen) Verkehrsmitteln, können wir auch einen Beitrag zur Lebensqualität, zur Beruhigung in der Stadt und zur Erfüllung der Klimapolitik leisten. Ein weiterer ganz wichtiger Punkt ist: Wir erreichen auch mehr im Bereich der Verkehrssicherheit.

Unabhängig vom Reglement: Im Städtevergleich der 10 grössten Schweizer Städte haben wir die ungünstigsten Zahlen in Bezug auf Verkehrsunfälle. Da zuzusehen können wir nicht verantworten, darum haben wir sehr schnell z.B. die Überprüfung der 723 Fussgängerstreifen in

Auftrag gegeben. Wir führen natürlich schon Massnahmen durch. Nächste Woche startet die Massnahme Moosstrasse/Bundesplatz. Das ist eine unmittelbare Aufgabe, die schlechten Zahlen zu verbessern.

Natürlich schafft die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die im Reglement ganz klar gefordert ist, überhaupt erst die Möglichkeit und den Raum für den wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr. Aber wenn wir das System weiter hochfahren, um Wachstum zu ermöglichen, dann bricht es zusammen. Das können wir nicht mehr, also müssen wir dafür sorgen, dass der öffentliche Verkehr attraktiv ist, dass die Stadt immer und zuverlässig erreichbar ist, dass man weiss, wenn ich mit dem Bus fahre, komme ich auch tatsächlich in die Stadt, und ich nicht an der Kantonalbank aussteigen muss, weil ich nicht sicher bin, ob ich den Zug bekomme. Das müssen wir erreichen, dann werden zusätzlich Leute umsteigen und Platz machen können, für die, die unbedingt mit dem Auto unterwegs sein müssen.

Auf ein paar Argumente, die in der Eintretensdebatte gefallen sind, geht der Sprechende ein, vor allem natürlich auf die kritischen Punkte. Von Daniel Wettstein hat er vor allem Kritik gehört, dass unsere Auslegung des Art. 5 einseitig sei. UVS-Direktor Adrian Borgula ist Wissenschaftler und hat gerne Argumente. Er hat bis jetzt kein konkretes Argument gehört, worin denn die einseitige Auslegung besteht. Er wäre froh, wenn man das im Verlauf der Diskussion noch nachgeliefert bekäme.

Daniel Wettstein hat auch angemerkt, dass wir etwas falsch verstehen würden. Mehr Menschen ergibt auch mehr Mobilität. Das sehen wir auch, aber mehr Menschen und mehr Mobilität darf nicht zu mehr Verkehrsbelastung führen.

Nachhaltige Vorschläge fehlen, hat man gehört. Vielleicht kommen noch welche, der Sprechende ist gespannt. Wir haben eine Auslegeordnung gemacht, aber es ist klar, in der Verkehrspolitik gibt es nicht einfach ein Papier, das wir von heute auf morgen konstruieren können, mit dem alles gelöst ist. Es gibt keine Lösung, die alle zufriedenstellen kann. Wir haben einen von uns aus gesehen nachhaltigen Vorschlag gemacht und über den sollten wir jetzt konkret diskutieren.

Kritisiert wurde, der Bericht sei keineswegs ausgeglichen. UVS-Direktor Adrian Borgula macht darauf aufmerksam, dass wir im Reglement klare Vorgaben haben. Beispielsweise: *„In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs.“*, oder Art. 4: *„Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.“* Das sind Aufträge, von denen sich der Stadtrat, auch wenn er wollte, nicht einfach zurückziehen kann.

Daniel Wettstein hat Plafonierung mit Eindämmung gleichgestellt. Das ist nicht so. Das Ziel des Stadtrats ist, dass das Verkehrsaufkommen auf dem gleichen Niveau bleibt, nicht dass es weniger wird. UVS-Direktor Adrian Borgula sagt offen, was er auch im NLZ-Interview erklärt hat, etwas weniger Autoverkehr würde die Lösung der Verkehrsprobleme einfacher machen. Aber der Stadtrat ist realistisch und setzt realistische und reglements-konforme Ziele – d.h. den Verkehr gleichbleibend plafonieren.

Dass das Augenmass abhanden gekommen ist – das ist halt eine Einschätzung. Der Sprechende wäre froh, wenn man dazu noch ein paar konkretere Hinweise bekäme.

Er dankt für die konstruktiven Voten von Markus Mächler, auch für die kritischen Einwände. Es geht auch dort ein bisschen um die Interpretation des Reglements als „Verkehrsverhinderungs“-Reglement. Das sehen wir nicht so. Es ist wichtig, dass wir uns am Machbaren orientie-

ren. Wir haben einfach nicht mehr Platz für den motorisierten Individualverkehr auf dem bestehenden Netz, wie Markus Mächler festgestellt hat.

Dass, wie Urs Zimmermann meint, die Mobilitätsstrategie Rot-Grün ist, hat sich vielleicht schon im Laufe der Eintretensdebatte, auch durch das Votum von Nico van der Heiden, etwas relativiert. Der Stadtrat – der Stadtpräsident ist extra von einer anderen Veranstaltung zurückgekommen, weil das Traktandum sehr wichtig ist – steht gesamthaft hinter dem Projekt. Es stimmt nicht, dass der MIV insgesamt stagnieren würde. Er stagniert seit 30 Jahren auf der Seebrücke, wahrscheinlich weil es nicht mehr Kapazität hat. Aber im Kordon Luzerns, also am Rand von Luzern, an den Messstellen nimmt der Autoverkehr nach wie vor zu.

Urs Zimmermann hat auch bemängelt, dass Parkplätze abgebaut würden. In den letzten 15 Jahren sind die privaten Parkplätze in der Stadt Luzern um 19 % gewachsen und die öffentlichen Parkplätze um 6%. In den letzten Jahren haben wir bei den öffentlichen Parkplätzen eine Stagnation. Jetzt kommen die 46 Parkplätze im Hirschmattquartier von den 12'270 öffentlichen Parkplätzen weg. Das ist der Abbau. Dann gibt es noch den Volksentscheid zur Bahnhofstrasse, die wenn immer möglich autofrei gemacht werden soll. Dort werden wahrscheinlich auch noch ein paar Parkplätze wegfallen. Aber dass ein genereller Parkplatzabbau im Gange ist, stimmt faktisch nicht.

Es habe keine Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr im Bericht. Das muss der Sprechende doch noch einmal relativieren. Wir haben in den letzten Jahren gerade in der Agglomeration Luzern über eine Milliarde in das Strassenverkehrssystem investiert, namentlich auf den Nationalstrassen im Süden auf dem Cityring. Das hängt mit dem Bund zusammen. Im Moment läuft ein Riesenprojekt auf dem Seetalplatz, das auch eine grosse Verkehrsmaschinerie darstellt. Die Umfahrung Reussbühl kommt auch. Früher als Kantonsrat hat UVS-Direktor Adrian Borgula das noch bekämpft, aber die Zeiten sind lange vorbei. Das sind Massnahmen, die im Moment prominent für den motorisierten Individualverkehr getroffen werden.

Dazu kommt, was wir immer machen. Wenn saniert wird, machen wir das konsequent nachts, bzw. wie bei der Seebrücke am Wochenende. Bei länger andauernden Baustellen wird konsequent die Spurenzahl beibehalten, damit die Verkehrskapazität gewährleistet ist. Das verteuert die Bauten massgeblich. Bei der Sanierung Luzern Süd Autobahn hat es 150 Mio. zusätzlich gekostet, damit man immer die Spurenzahl garantieren konnte. In der Stadt werden die Verhältnisse ähnlich sein. Etwa einen Viertel des Geldes muss man rechnen, damit man immer ein gutes Angebot sicherstellen kann.

Man nimmt es offenbar dem Stadtrat nicht wirklich ab, aber bei den langfristigen Projekten steht er nach wie vor hinter dem Agglomerationsprogramm. Im dritten Satz des Berichts werden bereits die Massnahmen Bypass, Spange Nord und Süd erwähnt. UVS-Direktor Adrian Borgula glaubt, dass das ein klares Bekenntnis ist, es wird aber anscheinend zu wenig wahrgenommen.

Alle Leute hätten ein Recht auf Wachstum. Schon, aber wie sollen wir ein Wachstum des Autoverkehrs noch in die Stadt hineinbringen, ohne dass wir Häuser abreissen müssen. Es gibt schlicht und ergreifend den Platz dafür nicht. Also muss man auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel setzen.

Nico van der Heiden hat richtig bemerkt, dass es ein Kompromisspapier ist, keine rot-grüne Revolution, sondern ein ausgewogener Vorschlag. Die Grünen würden weiter gehen. Der

Sprechende nimmt dankbar die Blumen dafür entgegen, dass wir explizit die Teilstrategie Fussverkehr und die Teilstrategie öffentlicher Verkehr geschaffen haben. Man kann auch dort bei der nächsten Revision noch konkretisieren.

UVS-Direktor Adrian Borgula dankt und hofft, dass das Parlament die Mobilitätsstrategie mitträgt, dass wir die Auslegeordnung machen dürfen. Dass wir weiter diskutieren und am Schluss mit einer zustimmenden Kenntnisnahme die Grundlage gelegt wird, für eine Versachlichung der Verkehrspolitik, für ein unaufgeregtes weiteres Anpacken der Verkehrsprobleme, die wir in der Stadt haben.

**Peter With:** Wir haben tatsächlich schon im Rat Stellung zum Agglomerationsprogramm nehmen können. Der Sprechende war allerdings damals noch Littauer. 2005 hat der Rat zustimmend Kenntnis genommen und der Stadtrat hat auch voll hinter dem Agglomerationsprogramm gestanden, wie er im entsprechenden B+A verdeutlicht hat. Dazu gehörten natürlich auch die Spangen und der Bypass.

Wir haben aber auch noch ein anderes grösseres Verkehrsprojekt – den Tiefbahnhof. Dort gibt es eine grosse Allianz von rechts bis links, die den Tiefbahnhof unterstützt. Dieser wird vor allem auch unterstützt, weil man der Meinung ist, dass selbstverständlich alle Verkehrsträger gefördert werden müssen. Auch die SVP steht hinter dem Tiefbahnhof, aber sie erwartet natürlich auch das Gegenrecht. Wie erwähnt hat der Stadtrat damals hinter den Grossprojekten gestanden und den Sprechenden dünkt es, das sollte man jetzt wieder etwas mehr spüren.

Wenn man eine Veranstaltung zum Bypass besucht und hört, wie die Leute, die ausserhalb der Stadt Luzern wohnen, darüber reden, dass man 1,6 Mrd. Franken bei uns investieren will, für eine Umfahrung und Entlastung, von der vor allem die Stadt Luzern profitiert. Andere Leute aus anderen Teilen des Kantons und vielleicht der Schweiz fragen sich, wieso das der Stadt Luzern zugutekommt. Das freut einen, aber man ist dann auch wieder enttäuscht, wenn ausgerechnet Stadtluzerner sagen, das braucht es nicht, oder wir müssen schauen, dass das mit unserem Reglement für nachhaltige städtische Mobilität konform geht. Das passt einfach irgendwo nicht.

Wenn wir ein Grossprojekt wie den Tiefbahnhof wollen, ist es wichtig, dass wir dahinter stehen und sagen, das gehört zum Gesamtverkehrskonzept. Wenn wir ein Grossprojekt wollen, wie den Bypass, die Spange Süd und Spange Nord, ist es notwendig, dass hinter den Projekten auch alle stehen. Dass der Stadtrat dort klare Signale aussendet, und das nicht nur in Nebensätzen formuliert, sondern einen Schwerpunkt darauf legt. Wir sehen es beim Tiefbahnhof, wenn wir heute nicht alle dahinter stehen, dann werden wir das auch in 20 Jahren nie bekommen.

**Finanzdirektor Stefan Roth** ist als Stadtpräsident sehr viel unterwegs und hat mit verschiedensten Institutionen und Organisationen, Interessenvertretern und Einzelpersonen zu tun. Es ist eine Tatsache, dass das Thema Verkehr die Leute in unserer Stadt bewegt. Wir Stadträte haben keine neue Mobilitätsstrategie entwickelt, sondern in den Grundzügen führen wir die Verkehrspolitik vom alten Stadtrat weiter. Der Unterschied ist aber, dass es bis jetzt Planung war, Planannahme und jetzt kommen wir in eine Phase der Konkretisierung, der entsprechenden Umsetzung. Wir machen Aussagen zum Bypass, zur Spange Nord und zum Durchgangstiefbahnhof. Wir machen aber auch Aussagen zu den anderen 4 Teilstrate-

gien. Die Mobilitätsstrategie ist auch nicht die Strategie eines Grünen, auch nicht eines Stadtrats, in diesem Fall UVS-Direktor Adrian Borgula, sondern die Mobilitätsstrategie ist die Strategie des gesamten Stadtrats von Luzern.

Mobilität, wie wir sie verstehen, ist keine Frage von links oder rechts, sondern die Frage ist, wie lösen wir die Probleme in Zukunft? Der Sprechende hat als Stadtpräsident auch sehr viel Kontakt mit Wirtschaftsvertretern. Wenn man dort erklären kann, was der gesamtheitliche Ansatz im Bericht ist, wenn man genügend Zeit bekommt und nicht einfach nur irgendwo eine Seite aufschlägt und ein Einzelelement herausnimmt, stellt Finanzdirektor Stefan Roth fest, dass die Strategie nachvollzogen werden kann. Dass man die Mobilitätsstrategie nicht in jedem Punkt unterstützt bzw. Bedenken hat, ist klar. Aber man versteht das Grosse und Ganze.

Der Sprechende denkt, es ist wichtig, dass die Ratsmitglieder mit einer zustimmenden Kenntnisnahme der Mobilitätsstrategie auch einen Beitrag leisten, dass wir in der Stadt Luzern wieder einen sogenannten Verkehrsfrieden erhalten. Das ist das Ziel der breiten Auslegung. Da geht es nicht darum, einen Stadtrat zu priorisieren, der nur Velo fährt oder einen, der nur das Auto benützt. Finanzdirektor Stefan Roth kommt gerade vom Jubiläum „125 Jahre Elektro Swiss“, einem schweizweiten Verband. Die Stadt Luzern hat bei den Leuten, die gesamtschweizerisch im KKL anwesend waren, eine unglaublich gute Wahrnehmung. Das ist Politik, dass wir weiterhin eine wohn- und lebenswerte Stadt bleiben. Wir wollen nicht die Wirtschaft abwürgen, weil wir auf sie angewiesen sind. Wir wollen gesamtheitliche Lösungen in der Dimension Gesellschaft, Ökologie und Wirtschaft erreichen.

### **Dringliches Postulat 189, Laura Kopp und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 5. Mai 2014: „Für einen Konsens in der Verkehrspolitik“**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Wir kommen zum dringlichen Postulat 189. Der Stadtrat ist bereit, das Postulat teilweise entgegenzunehmen. Ist die Postulantin damit einverstanden?

**Laura Kopp:** Die GLP-Fraktion hält an der vollständigen Überweisung fest.

**Markus Mächler:** Die CVP-Fraktion wird der Überweisung nicht zustimmen können. Natürlich ist sie auch für den Konsens, aber den probieren wir heute mit dieser Diskussion zu erreichen. Wenn die Postulantin und der Postulant eine Mediation fordern, muss der Sprechende sagen, dass sich dieses Politikfeld nicht dazu eignet. Das führt zu gar nichts. Der Stadtrat hat das auch eingesehen und wenn er am Schluss nicht noch geschrieben hätte, dass er diese Variante offen liesse, hätte die CVP-Fraktion mit der teilweisen Überweisung leben können. Jetzt steht das sowieso nicht mehr zur Diskussion. Die CVP lehnt diesen Vorschlag ab, im Wissen darum, dass die Information, die Aufklärung und die Begründung, warum wir welche Massnahmen umsetzen wollen, dass diese Bestrebungen weitergehen müssen. Dass wir da ein Augenmerk darauflegen müssen. Das ist ja übrigens auch in den Massnahmen da und dort erwähnt und gehört auch zu den Aufgaben der Parlamentarier, dass wir draussen erklären, was wir wollen und warum wir das wollen.

**Laura Kopp:** Wir danken dem Stadtrat für die Antwort und auch für die Auflistung der Be-

mühungen, die er in dem Bereich bereits schon macht. Wir haben heute aber schon wieder gesehen, dass der Kompromiss oder Konsens im Zusammenhang mit der Mobilitätsstrategie sehr schwierig zu erreichen ist. Wir sind darum der Meinung, dass es wirklich eine Überwindung der Positionen braucht, ein generelles Commitment von allen beteiligten Personen, sei es von den Ratsmitgliedern oder auch von der Wirtschaft.

In der Verkehrskommission oder auch beim Workshop zum Thema Verkehr im Rahmen des Wirtschaftsberichts konnte die Sprechende selber erleben, dass der Kompromiss oder der Konsens auch dort nicht möglich ist. Auch dort ist es ein Hin und Her der altbewährten Positionen und dabei vergisst man das grundlegende Ziel von uns allen, nämlich Mobilität sicherstellen zu können, Mobilität bei weniger Verkehr, und das wäre möglich. Vielleicht wird durch eine allfällige Abstimmung über die SVP-Initiative ein Commitment erreicht, wo die Bevölkerung sagen kann, was sie wirklich will. Darum hält die GLP an der vollständigen Überweisung fest.

**Christian Hochstrasser:** Die G/JG-Fraktion lehnt das Postulat ab. Nicht weil sie keinen Kompromiss will, aber wie Markus Mächler gesagt hat, es ist ein schlechtes Feld, um per se einen Kompromiss zu erreichen. Die Mobilitätsstrategie kann einer sein. Die G/JG-Fraktion geht dort auch auf einen gewissen Kompromiss ein. Insgesamt ist das Postulat vielleicht auch auf eine gewisse Art etwas naiv oder unpolitisch. Verkehrspolitik muss diskutiert werden. Man muss seine Meinung dazu äussern können.

Noch als Klammer zu Peter With's vorherigem Votum: Christian Hochstrasser will auch öffentlich sagen können, damit es möglichst viele hören, dass er keinen Bypass und keine Spange will, weil er das Gefühl hat, dass es der Stadt nichts bringt. Das ist eine Legitimation im politischen Prozess, dass man seine Meinung kundtun kann, und nicht die Ansicht vertritt, wir müssen alle zusammen zusammenstehen, niemand darf etwas sagen und dann haben wir die Probleme gelöst.

Einverstanden ist die G/JG-Fraktion aber sehr wohl mit der Politik des Stadtrats, die er in der Vergangenheit bzw. in den letzten Monaten intensiviert hat. Indem dieser sich mit allen Anspruchsgruppen zusammensetzt, wie es Finanzdirektor Stefan Roth vorhin erwähnt hat, sich Zeit nimmt, die Mobilitätsstrategie als Ganzes zu erklären; dass nicht Gefahr durch einen velofahrenden, grünen Stadtrat besteht, sondern dass das etwas Breites ist. Diese Politik sollte der Stadtrat weiterführen. Die G/JG-Fraktion ist sehr einverstanden, dass der Stadtrat weiterhin den Dialog sucht und intensiviert. Aber dass wir mit einem Konsens praktisch uns selber einen Maulkorb verpassen, für Sachen, die wir nicht gut finden, das passt für die G/JG-Fraktion nicht.

**Marcel Budmiger:** Auch die SP/JUSO-Fraktion sieht nicht, wo man jetzt noch neben der Baukommission, der städtischen Verkehrskommission, der Stadtteilkonferenz und auch dem runden Tisch zur Bahnhofstrasse usw. noch zusätzlich über Verkehr diskutieren soll. Schlussendlich sind wir im Parlament das Entscheidungsgremium. Es wäre natürlich schön, wenn wir uns einig wären, aber wie man es gehört hat, sind wir es nicht. Eine Grundvoraussetzung, um einen Konsens zu erreichen, wäre, dass man die Standpunkte kennt. Da wartet der Sprechende immer noch wie UVS-Direktor Adrian Borgula auf konkrete Anträge, was man anders machen könnte, und nicht nur, was man nicht machen will. Das bringt uns konstruktiv nicht weiter.

Wir sollten uns auch darüber einig sein, dass der Volkswille umgesetzt werden muss. Die SP/JUSO-Fraktion findet es gut, dass die SVP Unterschriften sammelt, weil man dann eine Volksabstimmung durchführen kann. Aber bis zur Abstimmung müsste eigentlich auch im Rat Konsens herrschen, dass das geltende Reglement so umgesetzt wird, wie es formuliert wurde. Vielleicht stimmt dann die Bevölkerung für eine Änderung, dann müsste wieder Einigkeit herrschen, dass man es entsprechend umsetzt. Der Sprechende ist aber überzeugt, dass die Stadtbevölkerung den bisherigen Weg weitergehen will. Der Konsens bzw. der Kompromiss liegt eigentlich mit der Mobilitätsstrategie vor. Man müsste einfach darüber diskutieren.

**Reto Kessler** freut sich ausserordentlich, dass endlich auch einmal andere erkennen, dass das Wachstum einer Stadt eben auch Mehrverkehr ergibt. Der Sprechende betont ganz klar, dass mehr Verkehr bei allen Verkehrsteilnehmern gemeint ist, sei es vom Fussgänger über den Velofahrer, bis zum ÖV-Benutzer und zum MIV. Alle, die sich bewegen, sind hier eingeschlossen.

Die FDP-Fraktion hat vor Kurzem einen Antrag auf eine ständige parlamentarische Verkehrskommission gestellt und zwar mit dem Beschlussesantrag 111 am 28.11.2013. Es ist also noch nicht so lange her. Der Antrag wurde grossmehrheitlich abgelehnt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, denkt daran, das wäre auch ein Gremium gewesen, wo man hätte diskutieren können. Vielleicht wäre das auch der Weg gewesen, um Blockaden zu lösen. Das ist eigentlich auch der Hintergrund, dass man das Thema auf breiterer Ebene diskutieren kann und die Parteien auch ihre Meinungen deponieren können. Wie es manchmal im Leben ist, alle haben ein bisschen recht, die einen mehr die anderen weniger, so soll es auch sein. Es gibt ja schon das eine oder andere, was wir in der städtischen Verkehrskommission diskutieren.

Reto Kessler glaubt nicht, dass es nochmal einen runden Tisch braucht oder einen mediationsähnlichen Prozess. Einerseits würde es wahrscheinlich etwas kosten, was wir nicht unbedingt ausgeben müssen. Auf der anderen Seite glaubt er nicht daran, dass das dann die Lösung ist, wenn nachher alle ihre Grundhaltungen und Meinungen ändern würden. Vielmehr ist es so, dass jeder Einzelne wahrscheinlich ein bisschen über den Tischrand hinausschauen muss und versuchen muss, die andere Seite auch zu verstehen.

Dem Sprechenden ist es klar, dass man politische Meinungen vertreten soll, aber es kann nicht jeder mit dem Velo zur Arbeit fahren bzw. mit dem ÖV seinen Tag bewältigen. Denkblockaden werden von ihm aus gesehen nicht am runden Tisch und auch nicht bei Meditationsprozessen gelöst, sondern wenn versucht wird, dass alle zusammen am gleichen Strick ziehen. Dass wird vor allem dann so sein, wenn Politiker bereit sind, gewisse Meinungen zu akzeptieren. Die Lösung wäre von der FDP-Fraktion her, wenn jeder sich ein bisschen Mühe gäbe und versuchen würde, das zu verstehen, käme man auf einen guten Nenner.

Es gäbe noch einen zweiten Punkt. Alle Massnahmen sollten ähnlich gefördert oder behandelt werden. Der Sprechende redet vor allem von Massnahmen beim MIV oder von extrem langwierigen Massnahmen, die vielleicht dann doch nicht kommen. Verschiedene Massnahmen werden stark gefördert, während die andere Seite versucht, das wieder einzuschränken. Das ist nicht gut. Man muss schauen, dass alle irgendwo einen Schritt vorwärts kommen. Auch der MIV wird in Zukunft zunehmen. Insofern wird die FDP-Fraktion das dringliche Postulat ablehnen.

**Peter With** möchte den Grünliberalen für den Vorstoss danken. Er weiss wahrscheinlich sogar, wann er entstanden ist, nämlich beim Mittagessen bei der Luga-Eröffnung, wo Andràs Özvegyi und Laura Kopp bei uns am Tisch gegessen haben. Vielleicht sollte man ein bisschen mehr mit der SVP am Tisch sitzen, es scheint der Qualität der Vorstösse durchaus förderlich zu sein. Selbstverständlich ist die SVP an einem Konsens interessiert, ebenso wie an der Diskussion. Das ist genau der Grund, warum die SVP-Fraktion ihre Initiative gestartet hat. Sie wollte, dass man auch einer breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit gibt, das Thema noch einmal zu diskutieren, nicht als Gegenvorschlag zu einer sehr krassen Initiative, sondern als Mittelweg. Für die SVP-Fraktion ist es wichtig, dass man auch mal sieht, dass wir nicht so grosse Differenzen haben, wie das vielleicht scheint. Im Rat reden wir natürlich nur immer über das, was uns unterscheidet, aber eben gerade bei so einem Essen stellt man plötzlich fest, dass man eigentlich doch mehr Gemeinsamkeiten hat, als man erwarten würde. Gerade so ein Gespräch oder ein Runder Tisch, in welcher Form auch immer, könnte die Gemeinsamkeiten aufzeigen. Es würde vielleicht auch ermöglichen, dass man sich wenigstens auf die Gemeinsamkeiten fokussieren würde und nicht immer nur auf die Differenzen. Der Sprechende findet, das ist gar nicht das falsche Feld, um miteinander zu reden. Im Gegenteil, man kann konkrete Vorschläge anbringen, während wir bei der Mobilitätsstrategie z. B. nur auf das reagieren, was uns vorgelegt wird, was natürlich durchaus immer nur Kritik ist. Noch eine Ergänzung: Im Postulat liest man von einer Initiative, die gestartet wurde, um den motorisierten Individualverkehr zu fördern. Davon hat Peter With keine Kenntnis. Er kennt nur die, die die SVP-Fraktion eingereicht hat. Darin steht wörtlich: „*Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.*“ Das ist definitiv das pure Gegenteil von einer Förderung des MIV. Das wäre jetzt etwas, wo wir Gemeinsamkeiten haben, wo wir selbstverständlich sehen, dass man beim ÖV und beim Langsamverkehr das Wachstum haben muss. Dass wir auch schauen müssen, im innerstädtischen Bereich eine Entwicklung zu machen, dass man aber das Reglement nicht auf das ganze Stadtgebiet so auslegen kann, sondern wir eben auch noch andere Gebiete in der Stadt Luzern haben. Aus dem Grund unterstützt die SVP-Fraktion das Postulat und hofft, dass so eine Diskussion doch einmal mit allen zusammen am Tisch möglich wäre.

**Andràs Özvegyi** ist es sehr wichtig, auf einige Sachen einzugehen. Zunächst aber, danke Peter With für das Votum, das macht echt Freude.

Die GLP-Fraktion stellt fest, dass wir keinen Schritt weiter kommen. Und zwar nicht erst seit heute, sondern schon seit ein paar Jahren. Es geht wirklich nur pingpong-mässig hin und her. Wir versuchen mit dem Postulat, irgendwie den Zustand zu durchbrechen.

Christian Hochstrasser hat von Maulkorb geredet und davon, dass er sagen will, was er denkt. Die Art von Mediation, wenn man das definiert, hat absolut nichts mit Maulkorb zu tun. Bei Mediation geht es darum, dass man in Gesprächen herausfindet, was eigentlich hinter den Positionen steht, die man so verbissen verteidigt. Man will das Ganze aufweichen. Vielleicht braucht es ein bisschen mehr Zeit als mit der Kommissionsarbeit, wo man ein gestresstes Programm hat, bzw. in der Verkehrskommission, wo man zwei Stunden Zeit hat und 15 Traktanden und Informationen bearbeitet. Es braucht eben vielleicht ein Luga-Essen mit Gemütlichkeit und Zeit. Das sind dann am Schluss eben 4 oder 5 Stunden.

Nico van der Heiden hat typischerweise auf das Votum der SVP als erstes erwidert: „Heute sieht es nicht gut aus für die Mediation.“ Das ist genau der Punkt. Der Prozess der Mediation eignet sich gerade für Situationen, wenn es nicht gut aussieht. In den schwierigsten Fällen bringt die Mediation Lösungen, an die man am Anfang überhaupt nicht denkt. Den Ansatz müsste man hierbei langfristig verfolgen.

**Katharina Hubacher:** Wir könnten jetzt noch die Definitionen der Mediation miteinander austauschen. Der eine oder andere hat die Ausbildung und weiss, was Mediation ist. Aber wir sind hier in einem politischen Parlament und haben eine politische Diskussion. Das ist einfach etwas anderes und wenn es in konkreten Projekten eine Mediation braucht, dann gehört die G/JG-Fraktion sicher nicht zu denen, die das verhindern wollen.

Wir haben einen politischen Auftrag, den wir auch ausführen sollten. Wenn Reto Kessler sagt, man soll über den Tellerrand hinaus schauen und miteinander ins Gespräch kommen, dann wäre das heute der Fall, wo wir den Bericht haben und miteinander darüber diskutieren wollen. Wenn die GLP nicht diskutieren will, dann sind Gespräche wirklich nicht möglich. Die Sprechende ist enttäuscht.

Die G/JG-Fraktion ist auch nicht mit allem einverstanden, was im Bericht steht, möchte aber diskutieren und ihre Anträge stellen. Die GLP-Fraktion will nicht diskutieren, aber auf der anderen Seite will sie einen runden Tisch. Wieso denn? Für was sind wir denn da? Katharina Hubacher fehlt das Verständnis. Das ist nicht ehrlich.

**Franziska Bitzi Staub:** Katharina Hubacher hat schon einiges gesagt. Die Sprechende fragt sich, ob András Özvegyi eine Mediationsausbildung hat. Sie würde behaupten nein. Denn wenn er sie hätte, würde er nicht so reden, wie er es vorhin getan hat.

Die Sprechende hat eine Mediationsausbildung und ist der Meinung, das Thema Verkehrspolitik ist nicht mediationsfähig. In der Politik geht es nicht darum, Hindernisse zu überwinden und einen Konflikt zu bereinigen, sondern der politische Prozess lebt von Positionen. Man bezieht Position und bereinigt ein Thema in einem demokratischen Prozess, z.T. mit Mehrheitslösungen, z.T. mit Kompromissen. Das ist keine Mediation.

Bei einer Mediation müssen alle Beteiligten mit am Tisch sitzen. Das ist gar nicht möglich. Jeder Einwohner der Stadt Luzern ist letztlich irgendwo von der Verkehrspolitik betroffen. Aber nicht alle fühlen sich von den Leuten am Tisch vertreten und würden das Ergebnis akzeptieren. Es ist von vornherein keine mediationsfähige Materie. Ein Runder Tisch ist gut, aber wir haben ja eine Verkehrskommission und wir haben Bevölkerungsbefragungen. Es ist nicht so, dass einen das nicht interessiert, aber es ist kein Mediationsprozess.

**Daniel Wettstein:** Zu Katharina Hubacher: Die FDP-Fraktion hat beantragt, den Bericht zur Überarbeitung zurückzuweisen. Es ist offensichtlich auch von UVS-Direktor Adrian Borgula gesagt worden, man habe nicht verstanden, was der Inhalt sei. Das kann man nachher im Protokoll nachlesen. Der Sprechende kann die Punkte gern nochmal ausführen. Er würde auch gerne noch auf den Art. 5 eingehen.

Es ist einfach so, die FDP-Fraktion versteht den Bericht nicht gleich wie der Stadtrat. Wenn es da heisst: „*Der Durchgangsverkehr wird konsequent von Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahungsstrassen übernommen.*“ UVS-Direktor Adrian Borgula führt den City-Ring an.

Dieser hat aber genau die gleiche Kapazität wie vor 20 Jahren und kann das nicht aufnehmen. Gleichzeitig erklärt die G/JG-Fraktion, sie wolle das gar nicht. Das ist der Punkt. Daniel Wettstein versteht, dass der Stadtrat irgendwie eine Mehrheit abbilden muss. Die FDP-Fraktion steht klar dazu, dass sie in der Opposition ist. Sie sieht das völlig anders. Sie glaubt nicht, dass die Kapazität ausreicht, die G/JG-Fraktion sagt, doch das reicht. Die FDP-Fraktion wäre die erste, die einverstanden wäre, die Seebrücke an irgendeinem schönen Tag zu sperren, aber dann muss man rundherum fahren können! Jetzt kann man das nicht! Die Kapazitäten reichen nicht aus. Die G/JG-Fraktion behauptet, das reicht, es müssen eben alle das Auto zuhause lassen. Das ist der Punkt, den die FDP-Fraktion hier vertritt. Dann muss man proaktiv massiv bei Kanton und Bund vorstellig werden. Es ist klar, dass dort auch nur das in Angriff genommen wird, wo am lautesten Lärm gemacht wird und wenn eine Region dann nur halbherzig Signale ausstrahlt... Das sind auch nur Menschen dort oben.

Noch einmal zurück zur Diskussion. Deshalb weist die FDP-Fraktion den Bericht zurück. Das heisst nicht, Katharina Hubacher, dass die FDP sich der Diskussion verweigert. Das ist eine Unterstellung. Man kann auch einen Bericht zurückweisen und trotzdem diskutieren. Die FDP-Fraktion hat nicht „Nicht-Eintreten“ gefordert, sondern Rückweisung zur Überarbeitung. Das macht einen Unterschied.

Zur Klärung, vorher wurde etwas durcheinander gebracht: Die FDP-Fraktion will kein neues Gefäss, sondern die Gefässe, die vorhanden sind, soll man diskutieren, bzw. wie Peter With gesagt hat, damit umgehen.

**András Özvegyi** geht kurz auf Franziska Bitzi Staub und die anderen Voten ein: 1.) Der Sprechende besitzt eine Mediationsausbildung. 2.) Die GLP-Fraktion hat in ihrem Vorstoss – das ist nicht die Hauptforderung – einen ähnlichen Prozess als Beispiel genommen und sie ist sich selbstverständlich bewusst, dass das in der Politik ein grosses Wagnis und schwierig ist, aber sie versucht es trotzdem. Wenn der Sprechende ins Ausland schaut – wir sagen auch z. B. die Israelis und die Palästinenser sollen sich einmal an einen Tisch sitzen und miteinander reden. 3.) Es ist eigentlich ein Effizienzvorstoss, weil die GLP-Fraktion feststellt, dass wir bei jedem einzelnen Projekt einen partizipativen Prozess starten, Beispiel Bahnhofstrasse. Wenn wir das zehnmal bei irgendwelchen Projekten machen, wäre es einfacher, wenn man das gesamtheitlich über das Thema Verkehr machen würde. Es ist eigentlich effizient.

**Peter With:** Zu Katharina Hubacher: Die SVP-Fraktion unterstützt die Rückweisung auf Überarbeitung. Falls der Antrag durchkommen sollte, braucht es eben eine Diskussion über das weitere Vorgehen, wie wir das ähnlich auch bei der Gesamtplanung gemacht haben. Da sieht die SVP einen ersten Schritt, wenn man das in die Richtung macht, wie das die GLP-Fraktion vorschlägt. Darum unterstützt die SVP-Fraktion den Vorstoss.

**Franziska Bitzi Staub** entschuldigt sich bei András Özvegyi für ihre Unterstellung. Sie will aber darauf hinweisen, dass genau die Bahnhofstrasse mediationsfähig ist. Dort hat man konkrete Anwohner, Mieter, Läden. Mit ihnen kann man über ihre Interessen und Bedürfnisse reden, aber nicht über ein abstraktes Thema auf der Ebene Verkehrspolitik der ganzen Stadt Luzern.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Wir haben auch ein Interesse daran, dass man zumindest eine Art Konsens bekommt oder einen Kompromiss erreicht. Es wird nicht möglich sein, alle völlig

zufrieden zu stellen. Das ist weder in der Politik noch in der Verkehrspolitik möglich. Für den Sprechenden ist die Stadt Bern ein Beispiel. Dort ist Verkehr im Moment kein Thema mehr. Man hat in den letzten Jahren immerhin 10% Autoverkehr weniger erreicht. Der ÖV wurde aber grosszügig für viel Geld ausgebaut. Die Situation ist relativ entspannt, auch in der Diskussion.

Wenn es darum geht, Blockaden zu lösen, ist eigentlich das Anliegen zentral, dass man versachlichen will. Man will gerne über Zahlen, Daten und Fakten reden, dann kann man sich besser austauschen. Wir haben die Mobilitätsstrategie vorgelegt, um wirklich über Daten, Zahlen und Fakten zu diskutieren. Der Sprechende ist froh, wenn Daniel Wettstein etwas klarer formuliert, was er schlecht findet. Dieser bemängelt, dass der Stadtrat zu wenig für den Bypass weibelt. Das ist eine Einschätzung und UVS-Direktor Adrian Borgula kann das so entgegennehmen. Den City-Ring hat er nur als Beispiel genommen, um zu zeigen, dass man sehr viel für den motorisierten Individualverkehr tut und in Kauf nimmt, dass dieser immer funktioniert. Das verursacht hohe Kosten. Das muss man anerkennen.

Den Sprechenden dünkt es schade, nach den versöhnlichen Worten von Peter With, dass dieser sagt, jetzt haben wir eine Mobilitätsstrategie auf dem Tisch aber wir können nicht wirklich eingreifen. Wir haben im letzten halben Jahr sehr intensiv daran gearbeitet, die Mobilitätsstrategie mit allen politischen Gefässen – und da sind viele, wie im Vorstoss auch aufgezeigt wurde – zu diskutieren, um zu zeigen, Anträge und Vorschläge zu bringen, um Transparenz zu erreichen, um ein Gesamtsystem zu präsentieren, um eben wirklich sachlich diskutieren zu können. Peter With sagt, jetzt können wir nicht wirklich diskutieren; doch, spätestens in der Kommission kann man diskutieren und mit Protokollbemerkungen eingreifen, man kann steuern und sagen, was man nicht will! Das ist ja genau der Sinn eines Berichts, den man im Parlament diskutiert. Dass man den eben diskutieren kann!

Wir haben gesagt, wir wollen den Bericht bringen, damit man unaufgeregt und ruhig über Verkehrspolitik diskutieren kann. Es ist gut, wenn man versucht, etwas über den Tellerrand hinauszuschauen, sich in andere Positionen zu versetzen. Der Sprechende hat gestern an einer Veranstaltung einen Abend lang auf dem Stuhl gesessen, wo Peter With jetzt sitzt, und sich überlegt, wie dieser wohl den Stadtrat sieht. UVS-Direktor Adrian Borgula hat versucht, sich in ihn hineinzudenken. Es ist nicht immer einfach, aber es ist auch die Aufgabe eines Stadtrats möglichst für das gesamte Parlament zu denken.

Wir hatten eine grosse Schlagzeile in einer grossen Zeitung der Region, die nachweislich faktisch falsch war. Das hat uns nach einem halben Jahr Kommunikationsarbeit wieder wahnsinnig zurückgeworfen. All die Leserbriefe.... Anscheinend hat niemand die Mobilitätsstrategie gelesen, sondern nur die Schlagzeile, und wenn sie falsch ist, dann diskutieren wir wieder am falschen Ort. Das ist schade, aber es ist eben so in der Politik. Jetzt arbeiten wir weiter daran. In dem Sinn will der Stadtrat sagen, wir sehen nicht ein meditationsähnliches System, wir sind aber bereit, neue Wege zu gehen, wenn es notwendig ist. Wir wollen die Denkblockaden überwinden und hoffen, dass mit der Mobilitätsstrategie und mit der heutigen Diskussion auch ein Beitrag geleistet wird, dass uns das gelingt.

**Daniel Wettstein:** Dankeschön, UVS-Direktor Adrian Borgula. Schnell ein Wunsch, wir haben jetzt darüber gesprochen, dass man miteinander diskutieren sollte. Der Sprechende würde es schätzen, UVS-Direktor Adrian Borgula würde sich in die Oppositionsrolle versetzen. Offensichtlich 40% sind eher MIV-lastig, wenn man die Abstimmung, die immer zitiert wird, nimmt,

und 60% sind es nicht. Also ist man doch in einer gewissen Opposition, man hat einen anderen Schwerpunkt. Daniel Wettstein wäre froh, wenn die andere Seite nicht immer sagen würde, wenn die FDP diskutiert, ist das eine Aufregtheit, wenn sie das Fähnlein hochhebt – aus Sicht der anderen Seite ist sie vielleicht von vorgestern oder was auch immer, das mag ja sein. Vorhin sind bei den Voten Worte gefallen wie „ideologisch“. Daniel Wettstein hat nie irgendwo von Links, Grün und Ideologie geredet. Das wäre schon eine Voraussetzung, damit man miteinander diskutieren kann, wie es verlangt wird. Man kann schon Emotionen zeigen, aber einfach so, die verbalen Sachen... Das kommt dann so daher und dann ist das automatisch schlecht. Es fiel vorhin auch der Ausdruck „krank“. Es gibt sicher ein paar, die unnütz herumfahren, das gibt der Sprechende zu. Aber es gibt viele, die irgendeinen Job haben und herumfahren müssen. Vielleicht könnten sie sich mit einiger Mühe auch noch anders organisieren, aber dann ist das doch nicht „krank“. Daniel Wettstein weist das zurück. Darum, noch einmal, die FDP hat darauf einen anderen Blick und was sie in dem Bericht vermisst hat, ist, dass er für sie irgendwo zu wenig ausgewogen daherkommt. Darum ist sie so auf Oppositionskurs gegangen.

Zum Postulat 189 gibt es keine weiteren Wortmeldungen.

**In der Abstimmung wird das Postulat 189 abgelehnt.**

Weiteren Wortmeldungen zum Eintreten zum B 5/2014 liegen nicht vor.

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Zum B 5/2014 wurde ein Antrag auf Rückweisung zur Überarbeitung gestellt.

**In der Abstimmung wird mehrheitlich für Eintreten auf den B 5/2014 gestimmt.**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Es liegen 10 zusätzliche Protokollbemerkungen vor und wir haben noch die Interpellation 142 im Detail zu behandeln. Wir kommen heute damit nicht mehr durch. Der Sprechende möchte beliebt machen, dass wir das Detail am 5. Juni 2014 in der 2. Hälfte des Vormittags behandeln.

**Franziska Bitzi Staub** möchte, dass darüber abgestimmt wird. Wir haben noch 50 Minuten reserviert.

**Die Mehrheit des Rats ist dafür, die Detailbehandlung in der heutigen Sitzung zu erledigen.**

**DETAIL**

**Kap. 5.3, Seite 21**

**Markus Mächler:** Die Fraktion der CVP möchte hier einfach feststellen, dass für sie mit den drei Planungshorizonten innerhalb der vorgelegten Strategie der Beurteilung und der Bearbeitungstiefe der Massnahmen eine entscheidende Bedeutung zukommt. Einerseits sind da die kurzfristigen Massnahmen, die einen Horizont von ein bis zwei Jahren haben. Dann ist da

der mittelfristige Horizont, der ins Jahr 2020 reichen soll – das sind also 6 Jahre. Darauf hat Christian Hochstrasser beim Eintreten schon hingewiesen. Andererseits will der Stadtrat im Rahmen des Monitorings und gemäss Kapitel 5.4 dieses Berichtes alle vier Jahre eine Überprüfung und Aktualisierung der Mobilitätsstrategie vornehmen. Somit wird im Gleichschritt mit dem Agglomerationsprogramm auch die städtische Massnahmenliste jeweils der dannzumal aktuellen Situation angepasst werden können – angepasst werden müssen. Somit wird eine erste Überarbeitung bereits stattfinden, bevor der mittelfristige Horizont überhaupt erreicht sein wird.

Dieser Umstand zeigt, dass wir heute den Fokus ganz klar auf die Liste der Massnahmen bis 2020 legen müssen. Der Umstand relativiert etwas die bereits vernommene Kritik an den langfristigen Massnahmen. Denn diese sind heute weder abschliessend beurteilbar, noch können sie selber oder allfällige Kritik an ihnen für vollständig oder als umfassend durchdacht akzeptiert werden.

Dies sagt der Sprechende jetzt schon mit dem Verweis auf noch kommende Protokollbemerkungen, welche die langfristigen Massnahmen betreffen werden. Diese sind für die CVP ein Fingerzeig, ein Hinweis - und sie sind keine abschliessenden Handlungsanweisungen. Denn wir können und müssen ja dann im Jahre 2018 die Sachverhalte mit den eingetroffenen Entwicklungen wiederum neu beurteilen und eine ähnliche Diskussion wie heute wieder führen.

#### **Kap. 5.5, Seite 23**

**Markus Mächler:** Hier steht geschrieben: Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) wurde mit dem B 17/2012 vom Parlament zustimmend zur Kenntnis genommen. Diese Aussage stimmt nicht und muss zurückgewiesen werden. Unser Parlament hat am 14. Juni 2012 vom Planungsbericht zustimmend Kenntnis genommen, welcher einerseits die Fragestellungen, den Perimeter und den Zeitplan der Erarbeitung und andererseits die veranschlagten Kosten zu dieser Planung aufgezeigt hatte. Von einem erarbeiteten Konzept hat wenigstens der Sprechende noch nichts gelesen und gesehen und schon gar nicht zugestimmt – und er hat in der letzten Zeit kaum Absenzen gehabt.

#### **Kap. 6.1.1, Seite 25**

**Adrian Wassmer** beantragt im Namen der SVP die ersatzlose Streichung des Punktes „Mobility Pricing einführen“ und zwar aus dem Grund, dass bei Mobility Pricing gar noch nicht richtig klar ist, was das ist.

Der Bundesrat hat das ASTRA beauftragt, bis Ende 2015 ein Konzept zu entwickeln und bis heute weiss man noch nicht genau, wie das umzusetzen ist. Aus Sicht der SVP macht es darum keinen Sinn, so etwas jetzt schon bereits fest zu stipulieren. Deshalb beantragt die SVP-Fraktion die Streichung.

Es wird darauf verzichtet „Mobility Pricing“ einzuführen. Diese Massnahme/Zielfestsetzung wird ersatzlos gestrichen.

**Markus Mächler:** Die CVP kann die Position der SVP nicht unterstützen. Für die CVP ist eine

Massnahme, wie sie Mobility Pricing in der Theorie darstellt, durchaus eine prüfenswerte Option. Immerhin würde dabei nach dem Verursacherprinzip die Kostenwahrheit auch abgegolten werden können – und zwar bei allen Formen der Mobilität. Das hätte dann nichts mehr mit der Auseinandersetzung zwischen MIV und ÖV zu tun. Aber dieser Massnahme fehlt ja noch für lange Zeit die gesetzliche Grundlage. Darum ist das ‚X‘ in der Tabelle ja auch beim Bund und nicht bei der Stadt oder beim Kanton. Das sind die Gründe, weshalb wir diese Zeile durchaus noch im langfristigen Horizont belassen können.

**Nico van der Heiden:** Die SP/JUSO-Fraktion kann sich dem im Sinn einer Mediation anschliessen. Der Sprechende bittet die SVP den Antrag an ihre Nationalratskolleginnen und -kollegen weiterzuleiten. Dort wird das Thema diskutiert. Es macht wirklich keinen Sinn, hier noch eine Mobility Pricing-Diskussion abzuhalten. Markus Mächler hat vorhin absolut richtig bemerkt, dass das eine langfristige Massnahme und keine Absichtserklärung der Stadt ist, und es werden sich nicht 4 Mitarbeiter vom Tiefbauamt morgen an die Umsetzung des Mobility Pricing machen. Darum lehnt die SP/JUSO-Fraktion die Protokollbemerkung ab.

**Daniel Wettstein:** Das ist auch ein Teil der Problematik, den die FDP-Fraktion in dem Bericht sieht. Es heisst, das Kreuz ist beim Bund. Jetzt kann man sagen, dann ist das beim Bund. Aber das ist doch die Strategie der Stadt und da hat das im Moment nichts verloren. Darum ist die FDP auch für streichen der Massnahme Mobility Pricing.

Jemand hat heute gesagt, es passiert nichts oder nicht viel. Das ist Daniel Wettstein schon klar. Darum ist die FDP-Fraktion der Ansicht, dann muss man es auch nicht in den Bericht aufnehmen. Abgesehen davon hatten wir schon einmal einen Vorstoss zu dem Thema im Parlament, der abgelehnt wurde. Das kommt übrigens bei einigen Anträgen vor, wo man sich auch gefragt hat, das hatten wir doch schon im Rat und jetzt ist es hier im Bericht unter den Massnahmen wieder aufgeführt.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Die Massnahme ist wie gesagt in der Kompetenz des Bundes. Darum haben wir das Kreuz dort gemacht. Das Mobility Pricing ist ein mögliches Managementsystem. Über ökonomische Anreize kann man austarieren, ob man schadstoffabhängig oder kapazitätsabhängig ausgestalten will. Es gibt gute Beispiele, dass das durchaus auch ökonomisch funktioniert.

Zum letzten Argument von Daniel Wettstein: Wir haben natürlich ganz bewusst immer verschiedene Massnahmen in den Kompetenzen der anderen Partner ausführen müssen. Daniel Wettstein widerspricht sich auch selber, wenn er sagt, wir sollen für den Bypass, der in der Kompetenz des Bundes ist, weibel. Mit Mobility Pricing soll man eine Massnahme, die auch in der Kompetenz des Bundes ist, streichen, weil sie in der Kompetenz des Bundes ist. Das ist für den Sprechenden nicht ganz schlüssig.

**Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wird abgelehnt.**

**Kap. 6.1.2, Seite 26 ff.**

**Markus Mächler:** Die CVP-Fraktion möchte eine Protokollbemerkung einbringen. Es geht um die dritte Massnahme, die Information zur Mobilität. Diese Massnahme hat der Kanton im

Agglomerationsprogramm als Pflicht und Aktionen dazu laufen. Wer's nicht glaubt, gehe mit seinem Computer oder seinem Smartphone auf die Seite im Internet oder auf die App „Luzern-mobil“. Die Stadt muss das nicht selber machen – und schon gar nicht eine solche Massnahme parallel auch noch ansetzen. Das kostet Zeit, Ressourcen, Geld und wird eigentlich vom Kanton geleistet. Die Protokollbemerkung unter Horizont mittelfristig, Massnahmen, 3. Position, Seite 26 würde lauten:

Bei dieser Massnahme gehört das X (also Zuständigkeit und Finanzierung) zum Aggloprogramm der 2.Generation und nicht zur Stadt.

**Die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion wird überwiesen.**

**Marcel Lingg** beantragt die nächste Protokollbemerkung. Diese lautet folgendermassen (unter Massnahmen Kap. 6.1.2: Teilstrategie Mobilitätsverhalten – Horizont mittelfristig 7. Position, Seite 26):

Es wird darauf verzichtet, in den Quartieren flächendeckend Tempo 30 zu realisieren. Diese Massnahme /Zielfestsetzung wird ersatzlos gestrichen.

Es ist nicht das erste Mal, dass die SVP-Fraktion sich im Rat sehr skeptisch bis ablehnend zu flächendeckenden Tempo-30-Zonen äussert. Es tönt zwar schön, wenn es heisst, Quartier und Tempo 30. Es gibt Quartierstrassen, wo die SVP nichts dagegen hat, wenn mit baulichen Massnahmen oder mit Signalisation Tempo 30 eingeführt wird. Aber das sind wirklich reine Quartierstrassen, wo Kinder spielen können, wo man auf der Strasse und über die Strasse laufen kann und kein quartierbezogener Hauptverkehr stattfinden wird, sondern wirklich nur Quell- und Zielverkehr von Anwohnern.

Tatsache ist aber, dass heute Quartierhauptverkehrsachsen, vor allem die Quartierverkehrsachsen, wo auch der öffentliche Verkehr fliesen muss, flächendeckend unter Tempo 30 gestellt werden. Gerade vor ein paar Wochen ist das wieder im Würzenbach-Quartier passiert, mit der Konsequenz, dass die Bevölkerung kein Verständnis hat, dass jetzt alle Fussgängerstreifen dafür entfernt worden sind.

Die SVP-Fraktion will, dass man mit der Protokollbemerkung einmal mehr ein Zeichen gibt, ja zu Tempo 30 in reinen Quartierstrassen. Aber dass man davon wegkommt, oder eventuell einen Schritt rückwärts macht, und bestehende Tempo-30-Hauptverkehrsachsen in Quartieren sogar wieder auflöst.

**Markus Mächler:** Die CVP hat ein gewisses Verständnis für das Anliegen der SVP, aber bei dieser Massnahme stellt man fest, dass sie hauptsächlich den Stadtteil der alten Gemeinde Littau betreffen wird. In den Quartieren der alten Stadt Luzern ist diese Massnahme ja bereits fast flächendeckend eingeführt.

Die CVP-Fraktion unterstützt Tempo 30 dort, wo es um reine Quartiererschliessungen geht. Nicht unterstützen würde sie aber Tempo 30 bei Strassenzügen, welche eine übergeordnete Bedeutung haben.

Darum möchte der Sprechende lieber eine andere Art der Protokollbemerkung beliebt machen. Nicht die Streichung dieser Massnahme, sondern die folgende Formulierung:

In den Quartieren Tempo 30 realisieren, wenn dies keine Hauptverkehrsstrassen und keine Strassen mit übergeordneter Bedeutung betrifft.

**Korintha Bärtsch** bringt ein Beispiel zu einer übergeordneten Strasse mit Tempo 30, das sehr gut funktioniert. Die Sprechende war vor Kurzem in der Gemeinde Köniz im Kanton Bern. Dort gibt es eine Hauptverkehrsachse, die einen DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von 18'000 Fahrzeugen hat. Die Tempo-30-Zone funktioniert sehr gut, weil sie eben keinen Fussgängerstreifen hat. Es wird ein flächiges Queren der Fussgänger ermöglicht, und die Autofahrer müssen nicht anhalten. Man hat sehr gute Messungen gemacht, Tempo 30 ermöglicht einen viel flüssigeren Verkehr als Tempo 50. Korintha Bärtsch versteht nicht ganz die Argumentation der SVP und der CVP, aus welchem Grund man das kategorisch ablehnt. Die G/JG-Fraktion wird die Protokollbemerkung so ablehnen.

**Nico van der Heiden** wäre zuerst froh, wenn die Kollegen der CVP ihre Protokollbemerkungen entweder in der Kommission stellen würden oder den anderen Fraktionen vor der Ratsitzung zugänglich machen würden, damit wir als Fraktion unsere Haltung festlegen können. Das ist hier nicht passiert.

Grundsätzlich ist jede Strasse in der Stadt Luzern in einem Quartier. Insofern ist die Formulierung vielleicht tatsächlich nicht so korrekt „*in den Quartieren flächendeckend Tempo 30 zu realisieren*“. Der Sprechende geht aber nicht davon aus, dass der Stadtrat das als Freipass zur Einführung von Tempo 30 auf sämtlichen Durchgangstrassen missbrauchen wird. Insofern braucht es die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion nicht. Nico van der Heiden würde vorschlagen, diese abzulehnen. Die Protokollbemerkung der SVP, die sich grundsätzlich gegen Tempo 30 ausspricht, wird die SP/JUSO-Fraktion selbstverständlich auch ablehnen.

**Marcel Lingg zieht die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion zurück und unterstützt die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion.**

**UVS-Direktor Adrian Borgula** ergänzt, dass die Bemerkung von Markus Mächler zum Gesamtverkehrskonzept natürlich richtig ist. Tatsächlich haben wir zum Planungsbericht abgestimmt und nicht zum Gesamtverkehrskonzept. Das ist ein Fehler unsererseits.

Zur zweiten Bemerkung: Es wäre sicher gut, wenn man die Anträge auch in der Kommission diskutieren könnte, sonst müssen wir hier im Rat improvisieren, aber wir haben das gut im Griff.

UVS-Direktor Adrian Borgula möchte jetzt nicht eine grosse Tempo-30-Debatte führen. Das Wichtigste bei Tempo 30 ist natürlich die Verkehrsberuhigung in den Quartieren und das ist auch gemeint. Das bedeutet Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Wie sie wissen, sind wir im städtischen Netz nicht daran, bei sämtlichen Strassen Tempo 30 vorzuschreiben. Durchgangsstrassen, die durch das Quartier führen, sind nicht gemeint. Es gibt natürlich Strassen im Basisnetz, die man aus gezielten Gründen unter Tempo 30 nehmen muss. Das ist auch vom Parlament abgesehnet. Da wären wir in einem gewissen Widerspruch zum Antrag der CVP. Das Beispiel Moosstrasse ist keine klassische Quartierstrasse, sondern eine Strasse aus dem Basisnetz, die den Verkehr aus den Quartieren aussenherum aufnimmt. Es kann Fälle geben, wo man aus Verkehrssicherheitsüberlegungen, auch aus Überlegungen zur Verkehrsverflüssi-

gung, die Massnahme vorschlagen und umsetzen muss. Das will der Sprechende weiterhin situativ mit dem Parlament, wenn es allenfalls über Vorstösse geht, besprechen können. In dem Sinn bittet er die Protokollbemerkung abzulehnen. Gemeint sind selbstverständlich primär Quartierstrassen, Quartiererschliessungsstrassen und nicht Strassen zwischen Quartieren.

**Daniel Wettstein:** Die FDP-Fraktion unterstützt die Protokollbemerkung. Wenn die Formulierung so bleibt, wie sie jetzt im Bericht drinsteht, befürchtet die FDP, ergibt sich die Möglichkeit für eine sehr extensive Auslegung. Der Sprechende macht drei Beispiele: Wir hatten schon einmal einen Antrag im Parlament betreffend der Haldenstrasse. Das ist natürlich eine übergeordnete Strasse, da war es relativ einfach, Nein zu sagen. Dann die Dreilindenstrasse, wo Daniel Wettstein nicht viel unterwegs ist, aber es ist natürlich eine Quartierstrasse und gleichzeitig eine recht wichtige Verbindungsstrasse. Die Moostrasse ist wieder etwas anders gelagert, darüber haben wir das letzte Mal diskutiert. Da gibt es auch unterschiedliche Meinungen. Jetzt soll es sogar eine der wichtigen Strassen werden. Das ist die Motivation der FDP, Nein zu sagen. Im Einzelfall immer wieder prüfen, klar, es gibt typische Quartierstrassen, aber darum wirkt die FDP eher bremsend.

**Die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion wird überwiesen.**

#### **Kap. 6.1.3, Seite**

**Sonja Döbeli Stirnemann** entschuldigt sich, weil sie ihr Anliegen nicht vorgängig der Baukommission abgegeben hat.

In der drittuntersten Linie, bei „*Anreizsysteme zur Benützung umweltfreundlicher Verkehrsmittel innerhalb der Agglomeration einführen*“ möchte die Sprechende beliebt machen, das Kreuz bei der Stadt zu streichen. 1.) Es ist keine städtische Aufgabe und 2.) müssen wir nachher wieder mit Postulaten die Förderung der E-Scooter rückgängig machen. Das sind solche Sachen, die man unter dem Punkt abbuchen würde, und die der FDP irgendwie widerstreben.

*Bei „Anreizsysteme zur Benützung umweltfreundlicher Verkehrsmittel innerhalb der Agglomeration einführen“ wird beantragt, das Kreuz bei Stadt Luzern zu streichen.*

**Nico van der Heiden** würde vorschlagen, die Protokollbemerkung abzulehnen, weil 1.) E-Scooter keine umweltfreundlichen Verkehrsmittel sind, insofern ist es kein Problem. 2.) Die FDP müsste eigentlich an Anreizsystemen die grösste Freude haben. Was will man noch mehr? Nicht über Verbote arbeiten, nicht über Tempo 30, nicht über irgendwelche Pfortneranlagen, sondern über Anreize. Das müsste eigentlich ein Ur-bürgerliches Anliegen sein. Das will die SP/JUSO-Fraktion nicht, darum wird sie das nicht unterstützen. Dem Sprechenden ist auch der Antrag nicht ganz klar. Ist es eine Protokollbemerkung? Streichen kann man gemäss seines Wissens in einem Bericht nichts.

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Man kann eine Protokollbemerkung auf Streichen beantragen.

**Markus Mächler** hätte gerne vom UVS-Direktor gehört, was wir uns darunter vorzustellen haben. Es ist durchaus denkbar, dass das mit wenigen Mitteln und wenig Aufwand eine Wir-

kung haben könnte. Der Sprechende weiss auch nicht, ob UVS-Direktor Adrian Borgula darunter verstehen würde, dass er dann im Rahmen des Verkehrsverbundes aktiv wird und solche Massnahmen in der ganzen Agglomeration lanciert würden. Markus Mächler ist sich nicht wirklich im Klaren, ob er für die Streichung dieses Kreuzes einstehen könnte oder nicht.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Da ist natürlich die ganze Palette von möglichen Anreizmassnahmen gemeint, und die Kreuze haben wir ganz bewusst bei der Stadt, beim Kanton und bei Dritten gesetzt. Das sind z. B. Massnahmen, die man beim Verkehrsverbund umsetzen will und da sind wir einer der Partner. Es könnte auch ein Anreizsystem im Bereich der Förderung von Veloparkplätzen sein, die man irgendwie belohnt. Es ist eine sehr offene Formulierung. Es kann ein Anreizsystem für Unternehmungen sein, wo man etwas mehr gibt oder mehr zulässt, wenn sie bereit sind, z. B. weniger Mobilität zu generieren. Da ist die ganze Palette offen, darum wollen wir zusammen mit dem Kanton und mit Dritten in dem Bereich weiterarbeiten.

**Die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion wird abgelehnt.**

**Marcel Lingg:** Die nächste Protokollbemerkung betrifft immer noch den Punkt 6.1.2 aber gleichzeitig ist der Übergang zum Punkt 6.1.3 gemacht. Die Protokollbemerkung bei Massnahme Kap. 6.1.2 Teilstrategie Mobilitätsverhalten – Horizont langfristig - 8. Position und bei Massnahme Kap. 6.1.3 Teilstrategie Mobilitätsverhalten - Horizont kurzfristig - 3. Position lautet wie folgt:

Es wird darauf verzichtet, das Mobilitätsmanagement in Unternehmen zu fördern bzw. Informationsveranstaltungen zum Thema Mobilität durchzuführen. Diese Massnahmen/Zielfestsetzungen werden ersatzlos gestrichen.

Der Sprechende kann sich vorstellen, wie der Stadtrat das ausüben würde, wenn er in den Unternehmungen die Mobilitätsstrategie fördern würde. Es wird vermutlich sehr schulmeisterlich sein. In welche Richtung ist klar, das Automobil wird vermutlich als etwas eher Negatives, Schlechtes dargestellt, und selbstverständlich werden das Velo, der Fussverkehr und der ÖV als die gute Mobilität verkauft.

Doch es ist nicht das, warum die SVP diesen Antrag stellt. Sie macht auch den finanziellen Aspekt geltend. Es ist ihr bekannt, dass die Stadt Luzern im Moment ein finanzielles Problem hat und bei jeder Ausgabe, die die Stadt machen muss, müsste sie eigentlich zweimal überlegen, ob die Ausgabe auch mittelfristig wirklich nötig ist. Wenn die Stadt Luzern den Auftrag bekommt, irgendetwas zu fördern, dann heisst das letztendlich nichts anderes, als dass wieder Ressourcen benötigt werden, vor allem personelle Ressourcen innerhalb des Stadtrats und finanzielle Ressourcen, um entsprechende Dienstleistungen extern einkaufen zu können, also Druckmaterial, Beratungen usw. In dem Sinn wünscht die SVP-Fraktion, dass die beiden erwähnten Massnahmen ersatzlos gestrichen werden.

Eigentlich hätte Marcel Lingg im oberen Kästchen noch weiter gehen können. Es steht z. B. auch noch darin „*Vorbildliches Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung vorleben*“. Das tönt auch wahnsinnig schön. Man kann sich fragen, ob es wirklich sinnvoll ist, dass man mit Steuergeldern in der Stadtverwaltung Mobilitätsverhalten vorlebt, oder die Stadtverwal-

tung dazu zwingen soll, das Mobilitätsverhalten vorzuleben. Es ist vor etwa einer Stunde hier genannt wurden, dass auch von stadträtlicher Seite eine Person mit dem Auto zum Arbeiten kommt. Wenn der Sprechende ganz ehrlich ist, könnte man den Satz abändern, der dann heissen würde: „*Vorbildliches Mobilitätsmanagement durch den Stadtrat vorleben*“. Er ist der Ansicht, wenn man schon der Bevölkerung und dem Personal schulmeisterlich mit Steuergeldern vorgeben will, wie sie Mobilität leben müssen, müsste man sicher selber ein gutes Vorbild sein. Aber das war eine Randbemerkung. Marcel Lingg bleibt bei seinen beiden erstgenannten Anträgen zur Streichung der Positionen.

**Markus Mächler** weiss nicht, ob die SVP vielleicht die letzten 4 Jahre nicht beachtet hat, was im Agglomerationsprogramm bereits passiert und umgesetzt wird. Diese Massnahme hat man vor 5 Jahren sehr erfolgreich gestartet. In der Stadt hat man etwa 20 Unternehmen beraten können. Diese haben profitiert und sich das teilweise sogar als Wiederholung gewünscht. Untereinander wurde das weiterempfohlen. Zurzeit finanziert der Kanton diese Massnahmen, sie werden im Moment in den Agglomerationsgemeinden weitergeführt.

Beispielsweise an der Seetalstrasse, wo wir täglich ebenso ein Verkehrschaos haben, wie wir das in der Stadt kennen, gibt es viele grosse Industriebetriebe, die jetzt begonnen haben, diese Beratung in Anspruch zu nehmen. Da gibt es – man höre und staune – Personalchefs, die in ihren Direktionen die Frage stellen, warum beginnen unsere Arbeitszeiten immer zur gleichen Zeit morgens um 7.30 Uhr? Man beginnt sich zu überlegen, ob man den Arbeitsbeginn nicht staffeln könnte, um die Strassenkapazitäten besser ausnützen zu können.

Marcel Lingg, die CVP-Fraktion wird dem Antrag der SVP nicht folgen können. Das Programm läuft, der Kanton bezahlt das. Es ist auch freiwillig, man ist nicht gezwungen das Programm in Anspruch zu nehmen. Es zieht immer weitere Kreise, es ist positiv, lasst das bitte drin!

**Laura Kopp:** Auch die Grünliberalen werden die Protokollbemerkung der SVP nicht unterstützen. Mobilitätsverhalten hat ein relativ grosses Potenzial, um den Verkehr etwas einzudämmen. Mobilitätsmanagement gehört zum Mobilitätsverhalten. Zudem macht „Energie Schweizer Gemeinden“ in dem Bereich sehr viel. Es gibt inzwischen zahlreiche Unternehmen schweizweit, die von dem Programm profitieren. Die Swisscom haben wir heute schon als Beispiel gehört. Wenn man an dem Ort anfangen würde zu „schrübeln“, würde man ein grosses Potenzial, das wenig kostet, vergeben.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** kann sich kurz fassen. Die Begründungen sind gut gegeben. Er möchte aber darauf hinweisen, dass auch dem Stadtrat ganz wichtig ist, dass, nebst dem Versuch, den Verkehr zu bewältigen, wir uns auch überlegen müssen, ob es Massnahmen gibt, 1.) um den Verkehr besser zu verteilen, wie es Markus Mächler schon erwähnt hat. 2.) Gibt es Massnahmen, dass gewisse Verkehrsnachfragen gar nicht entstehen, ohne Verlust von Lebensqualität und wirtschaftlicher Prosperität. Daran müssen wir arbeiten und das ist ein sehr wichtiger Bereich. Im Energiebereich redet man von Suffizienz. Darüber muss man im Verkehrsbereich auch irgendwann einmal diskutieren.

Eine Bemerkung kann sich der Sprechende nicht verkneifen: Wenn die städtische Bevölkerung den gleichen Modalsplit hätte wie der Stadtrat, hätten wir kein Verkehrsproblem.

**Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wird abgelehnt.**

## Kap. 6.2, Seite 26

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Nur eine Anpassung: In der zweituntersten Linie heisst es „Insgesamt verfügt Luzern über 172'790 öffentlich benützbare Parkplätze.“ Das würde heissen, jeder Einwohner hat etwa zwei Parkplätze. Die 2 ist zu viel und muss gestrichen werden, richtig heisst es „17'790“.

### Kap.6.2.1, Seite 27

**Markus Mächler:** Es betrifft die langfristige Massnahme zur 1. Position, Seite 27, wo es um den Bypass und um die Spangen geht.

In verschiedenen Diskussionen konnten wir feststellen, dass das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität von bestimmten Verkehrspolitikern falsch ausgelegt wird. Es geht hier darum, dass der Bypass – und der Sprechende meint damit die vorgesehene Tunnellösung für die Nationalstrasse A2, die der Bund realisieren wird – dass also dieser Bypass übergeordneten Verkehr aufzunehmen haben wird. Bezogen auf den städtischen Verkehr spielt dieser Bypass eigentlich fast keine Rolle, denn städtischer Verkehr soll später auf der dannzumaligen Stadtautobahn, der heutigen A2, abgewickelt werden. Damit schaffen wir erst Platz für die benötigten Trassen für den ÖV und den Langsamverkehr im Stadtzentrum. Und der Bypass wird ja auch unterirdisch, unter dem städtischen Boden, durchgeführt werden. Er wird also auf dem Stadtboden, für den wir zuständig sind, keine direkt spürbare Wirkung haben. Aus diesem Grund verlangt die CVP-Fraktion die Präzisierung der ersten Massnahme mit der folgenden Protokollbemerkung (ergänzend zum gedruckten Text):

Der Bypass (Nationalstrasse A2) wird in der Berechnung nicht mit einbezogen.

In diesem Zusammenhang kann Markus Mächler gerade auch noch auf die Interpellation 142 eingehen. Die CVP-Fraktion nimmt mit Befriedigung Kenntnis von der hier nochmals deutlich zum Ausdruck gebrachten Haltung des Stadtrates, dass er zu Bypass und beiden Spangen stehen will. Alles andere hätte die CVP zutiefst enttäuscht und auch überrascht.

Inzwischen ist ja das generelle Projekt für den Bypass und die Spange Nord der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Die Realisierung kann also zeitgerecht erwartet werden. Die CVP ist erfreut über diese Botschaft. Denn nur mit dieser Massnahme wird in Zukunft der wirtschaftlich notwendige Verkehr in der Innenstadt überhaupt noch zirkulieren können. Über diese Tatsache herrscht wohl weitgehend Einigkeit.

## 7.2 Interpellation 142, René Peter und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion, vom 28. November 2013: Wie weiter mit dem Bypass Luzern und den Spangen Nord und Süd?

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Die Diskussion ist gegeben, weil die Interpellation Teil des Berichts ist.

**René Peter:** Der Stadtrat sagt in seiner Antwort, dass er zu den Grossprojekten Bypass und den Spangen Nord und Süd steht.

Laut öffentlichen Verlautbarungen nimmt sich jedoch niemand der Planung der Spange Süd an, obwohl das Stimmvolk dazu Ja gesagt hat und diese Grossprojekte ebenfalls in der Mobilitätsstrategie aufgeführt sind.

Die Antwort befriedigt die FDP-Fraktion nicht, sondern irritiert sie.

**Christian Hochstrasser** muss vorausschicken, was Nico van der Heiden vorhin schon angemerkt hat, auch der Sprechende ist irritiert, wie die Diskussion läuft. Es gibt Nachfragen, Detailfragen, viele neue Protokollbemerkungen. Deshalb muss man sich die Frage stellen, für was wir die Kommissionssitzungen durchführen oder ob gewisse Leute unvorbereitet in die Kommissionssitzung gegangen sind.

Zum Thema Bypass beim Punkt 6.2.1 wollte sich der Sprechende eigentlich nicht äussern, weil die G/JG-Fraktion mit der Idee Bypass und Spange nicht einverstanden ist, aber das sind die geltenden Rahmenbedingungen. Der Stadtrat hat einen Auftrag. Der Stadtrat macht die Mobilitätsstrategie auf der Basis des Auftrags. Wenn wir jetzt aber, nach dem Steilpass von Markus Mächler, doch über den Bypass diskutieren müssen – nicht nur wegen der Interpellation, sondern wegen der Protokollbemerkung – muss Christian Hochstrasser doch noch etwas dazu sagen.

Art. 5 des Reglements bestimmt, dass die Stadt sich dafür einsetzt, dass auf dem übergeordneten Strassennetz der Verkehr nicht zunimmt. Wenn wir den Bypass bauen, führt das dazu, dass die heutige Autobahn zur Stadtautobahn wird. Diese hat mehr Kapazität frei, wenn der Bypass eingeführt ist, und deswegen werden mehr Fahrzeuge hinein und hinaus fahren, die unsere Stadt dann belasten. Dessen muss man sich bewusst sein und in dem Sinn wird das Reglement dann nicht eingehalten. Die Protokollbemerkung kann man überweisen, aber die G/JG-Fraktion ist sehr überzeugt, dass sich das mit dem Reglement überhaupt nicht verträgt. Von der Überweisung der Protokollbemerkung muss die G/JG-Fraktion abraten, weil sie der Meinung ist, gemäss Auftrag der Bevölkerung ist es nicht möglich, diese zu überweisen.

Wenn nun aber das Parlament das Gefühl hat, man wäre mit dem Bypass bei der Mobilitätsstrategie, nachdem wir uns doch in der letzten halben Stunde anscheinend auf einen gemeinsamen Diskussionsnenner geeinigt haben, und die Protokollbemerkung überwiesen wird, muss die G/JG-Fraktion leider die Mobilitätsstrategie ablehnend zur Kenntnis nehmen.

**Marcel Budmiger** muss kurz richtigstellen, um was es bei der JUSO-Initiative gegangen ist.

Man hat hier gehört, es ginge um Denkverbot und weiss nicht was. Die Forderung der Initiative war, dass sich die Stadt aus der Planung zurückzieht. Die Initiative wurde abgelehnt, d.h. die Stadt hat sich nicht zurückgezogen, hat aber auch noch lange nicht zum Südzubringer ja gesagt. Da das Abstimmungsergebnis sehr knapp war, ist der Sprechende immer noch davon überzeugt, dass das eigentlich bedeutet, wenn der Südzubringer dann auch noch ein Preisschild hat und es dann wirklich darum geht, ob die Strasse gebaut wird und die Quartiere belastet werden oder nicht, dass dann ein Nein herauskommt. Der Sprechende interpretiert das Anliegen so, dass die Bevölkerung eigentlich Nein zum Zubringer gesagt hat. Aber es ist nicht dazu abgestimmt worden, sondern beim Volksentscheid ging es rein um die Planung. Marcel Budmiger möchte noch kurz an die Diskussion Rechtsabbieger zum Bahnhof erinnern. Als man das verbieten wollte und das bekannt wurde, gab es einen Aufschrei. Wenn man zur

Bahnhofvorfahrt will, muss man jetzt neu über den Bundesplatz den kleinen Umweg machen. Dass da schon fast die Welt untergeht, das Gewerbe und die Autos wären verboten usw., konnte man in Leserbriefen lesen. Der Sprechende möchte wissen, wie man der Bevölkerung nachher den massiven Umweg schmackhaft machen will. Wenn ich vom Würzenbach in die Tribsenstadt will, muss ich durch die Haldenstrasse, dann den Schlossberg hoch, auf die Spange Nord zum Lochhof, über die Autobahn, Sonnenbergtunnel nach Kriens, von Kriens auf die Spange Süd und dort komme ich irgendwo in der Tribsenstadt heraus. Wenn Marcel Budmiger mit dem Velo fährt, kann er dreimal hin und her fahren. Er glaubt nicht, dass die Bevölkerung das irgendwann goutieren wird. Der Kanton hofft einfach, man ginge dort ausen herum, aber das wird schlussendlich nicht funktionieren, ausser man sperrt die Seebrücke für die Autofahrer, aber das wird dann auch nicht mehrheitsfähig sein. Von dem her glaubt die SP/JUSO-Fraktion nicht an den Bypass. Auf Seite 27 heisst es ja Bypass/Spange mit flankierenden Massnahmen realisieren. Der Mehrverkehr kommt durch die Spange und die Stadtautobahn, wie es Christian Hochstrasser schon erwähnt hat.

**Daniel Wettstein:** Es sind jetzt ein paar Sachen gesagt worden. Angefangen bei Christian Hochstrasser. Der Sprechende zitiert den Art. 5, Absatz 2, 2. Satz: *„Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezieltem Ausbau erhalten.“* Die G/JG-Fraktion sagt, es ist nicht nötig. Aber nur zum sagen – es steht im Bericht nicht, dass es nicht unmöglich ist. Das ASTRA hat im Fall schon ein Auge auf die Autobahn, die wir vor 40 Jahren aufgrund der Schlaumeierei des Kantons Luzern mitten durch die Stadt geführt haben. Wir missbrauchen sie jetzt als unsere Umfahrungsstrasse, was sie nicht wirklich ist.

Zu Marcel Budmiger: Das ist genau der Punkt, wenn wir einmal so eine Umfahrungsstrasse haben, dann ist Daniel Wettstein überzeugt, dass man verkehrsberuhigende Massnahmen einführen wird, ob es eine komplette Sperrung der Seebrücke ist oder eine einschränkende Durchfahrt. Das ist möglich. Der Sprechende arbeitet in Zürich, und benutzt selten das Auto, sondern fährt überwiegend mit dem ÖV. Auch dort ist es mühsam zum Fahren und man muss gut überlegen, wenn man von der einen Seite der Limmat auf die andere Seite will, ob man quer fährt, wie die Stadt Zürich das organisiert hat, oder ob man nicht ausen auf dem Ring fährt. Das ist nicht ganz abwegig, wenn der Fluss richtig läuft, muss sich der Autofahrer am Schlossberg gut überlegen, ob er nicht gescheiter dort hinten durchfährt. Der im Schweizerhof wird natürlich nicht erst dort hoch fahren, da würde er wahrscheinlich eher zu Fuss gehen. Aber der, der wirklich muss, der fährt um die Stadt herum. Und da bietet die FDP Hand und sagt, jetzt ist der Moment da, dass man Verschiedenes rausnehmen kann. Was wir hier diskutieren, ist immer, die eine Massnahme ist in Ordnung und die andere wollen wir nicht.

**UVS-Direktor Adrian Borgula** glaubt, in der Interpellation ist die Antwort des Stadtrats klar geworden. Der Stadtrat steht nach wie vor hinter dem System Bypass und dem geplanten Teil Spange Nord. Wir haben das auch am Infoforum zum Bypass öffentlich klar gemacht. Der Kanton hat belegt, dass es keinen Mehrverkehr auf dem städtischen Netz gibt, dass es aber mehr Verkehr auf der Stadtautobahn gibt. Ob das kompatibel mit dem Reglement ist, darüber befindet der Stadtrat noch im Sommerseminar.

Die Formulierung des einen Satzes unter Art. 5, Absatz 1 macht eine Umfahrung möglich. Es heisst: *„Netzausbauten dienen primär der Quartierschliessung bzw. der Verkehrsentlastung und der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.“* Das ist in der Kon-

zeption des Bypass-Systems Spange Nord gegeben. Aber der erste Satz steht auch drin. Das diskutieren wir noch aus.

Nur noch eine Bemerkung zur Spange Süd, wozu René Peter erwähnt hat, das sei ein Volksauftrag. Da muss man schon sagen, der Stadtrat hat da klar gemacht, dass es bei der Abstimmung darum gegangen ist, kein falsches Signal nach Bern zu senden – der Sprechende zitiert aus der Botschaft: *„Die Annahme der Volksinitiative ‚Kein Südzubringer in die Stadt‘ würde an die nationalen Prüfbehörden der Agglomerationsprogramme in Bern das Signal senden, dass die Stadt Luzern nicht hinter dem Gesamtkonzept stehe.“* Der Stadtrat war der Ansicht, das wäre höchst problematisch. Er hat auch gesagt, er ist überzeugt, dass es zum heutigen Zeitpunkt falsch wäre, die Spange Süd als mögliche zukünftige Option zur Verbesserung der Mobilität und des Gesamtverkehrssystems der Stadt aus dem Programm zu streichen. Er lehnte deshalb die Initiative ab. Der Stadtrat betonte in diesem Zusammenhang aber deutlich, dass momentan keine Arbeiten und auch keine Planungen an der Spange Süd vorgenommen werden, weder durch den Kanton noch durch die Stadt Luzern. Darüber hat die Bevölkerung abgestimmt.

**Jules Gut** möchte sich noch zur Mitteilung von Markus Mächler zur Spange Nord äussern. Vielleicht weiss er ja mehr als wir alle anderen. Der Kanton Zug z. B. hat ja das Öffentlichkeitsprinzip eingeführt, wo man in alle Akten usw. Einsicht nehmen kann. Der Sprechende wohnt im Quartier Luzern Nord und es hat noch nie eine öffentliche Orientierung über die Varianten-Auslegung gegeben, die der Kanton offenbar gemacht hat. Es hat noch nie eine transparente Information stattgefunden. Es gab noch nie eine öffentliche Veranstaltung oder ein Mitwirkungsverfahren. Man hat davon gehört, dass man offenbar eine Best-Variante aus verschiedenen Studien ausgewählt hat, aber man findet nichts. Im Internet ist nichts, man findet keine Planunterlagen, gar nichts. Das ist wahrscheinlich eine sogenannte Geheimplanung, die da irgendwie durchgeführt wird.

Jetzt fand die Orientierung der Parlamentarier vor ein oder zwei Wochen statt. Das ist das erste Mal, dass man eine halbklare Folie auf dem Internet findet, wo man so knapp herauslesen kann, was geplant ist. Das ist das grosse Problem! Alle reden von der Spange Nord. Alle sagen, man soll auch von der linken-grünen Mitteseite endlich dazu stehen, aber man hört nichts. Man liest vielleicht, Wohnquartiere werden verkehrsberuhigt – vielleicht, eventuell usw.

Macht doch mal Nägel mit Köpfen! Sagt was kommt und macht das öffentlich! Redet miteinander und macht das transparent! Wovor hat man denn Angst? Darüber haben wir schon vorher diskutiert, wenn man nicht öffentlich miteinander redet, wenn man nicht transparent ist und alle haben irgendwie Angst voreinander, dann wird das Katz-und-Maus-Spiel noch lange so weiter gehen und wir werden auch im Rat nie fertig mit der Beratung.

**Die Protokollbemerkung der CVP-Fraktion wird überwiesen.**

**Daniel Wettstein:** Die Frage haben wir auch nicht in der Baukommission gestellt, deshalb stellt er sie jetzt hier. Schon im Eintretensvotum hat der Sprechende gesagt, dass es ihn interessieren würde, bei 6.2.1, erstes Ziel, was ist die wirtschaftlich notwendige Mobilität? Er nimmt an, wenn man jetzt so eine Multiple Choice-Tabelle hinstellen würde, mit Punkten, dann würde das wahrscheinlich ein Potpourri geben, was jeder darunter versteht. Das ist

schon noch wichtig – und wir werden da jetzt nicht einen Konsens erreichen – dass man wenigstens voneinander weiss, wer versteht was darunter. Das sind natürlich Tausende von Bewegungen.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Das ist eine Frage, die schwierig zu beantworten ist. Das haben wir auch in der Baukommission schon so definiert. Wir haben nicht die Ressourcen, jetzt wirklich genau zu berechnen, welche Art von Mobilität quasi mit welchem ökonomischen Gewinn verknüpft ist. Insofern bleibt der Begriff nicht scharf definiert. Das muss man zur Kenntnis nehmen. Die verschiedenen Ansätze kann man nicht unter einen Hut bringen. Nach unserer Meinung, muss sich die Wirtschaft weiterentwickeln können. Zur Weiterentwicklung der Wirtschaft gehört z. B. auch ein gewisser Autoverkehr, ÖV-Verkehr und selbstverständlich auch Fuss- und Veloverkehr. Das ist auch wirtschaftlich notwendiger Verkehr.

Es gibt Notwendigkeiten, die eigentlich evident sind. Ein Gewerbler, der mit seinem Material bei der Lieferung oder mit seinem Werkzeug unterwegs ist, kann nur in den seltensten Fällen auf das Auto verzichten. Das ist völlig klar. Darum geht es nicht. Man könnte vielleicht darüber diskutieren, ob jede Fahrt vom Büro zum Heim wirklich wirtschaftlich notwendig ist. Aber die Diskussion ist natürlich sehr schwierig und wenn man das wirklich sauber wissenschaftlich berechnet haben will, wäre das ein Auftrag, den man vielleicht für 100'000 Franken haben könnte. Aber wir sagen, wir wollen eine wirtschaftliche und urbane Entwicklung und dafür soll der notwendige Verkehr sichergestellt werden, mit dem Auto, mit dem Velo, zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr.

**Daniel Wettstein** ist konsequent, wenn ein Begriff – der Sprechende hat nicht den Anspruch, einen Auftrag zu erteilen, dass man das wissenschaftlich erheben soll – so eine zentrale Aussage ist, die an mehreren Orten vorkommt und nicht definierbar bzw. definiert ist, muss der Sprechende den Antrag stellen, dass man ihn streichen soll. Wenn nachher jeder daraus immer das nimmt, was er darunter versteht, dann ist das aus Sicht von Daniel Wettstein brandgefährlich. Dann sind das genau die Diskussionen, die wir immer führen.

Noch einmal, wie schon gesagt, bei einem Monteur, der kommt und das WC repariert, wird jeder sagen, das ist wirtschaftlich notwendig. Aber wenn natürlich eine Firma verlangt, der Kunde muss zu uns kommen und der kommt nur zu uns mit dem Auto, dann befinden wir uns schon in einem Glaubenskrieg. Das sind nachher die Bewegungen, die wir drin haben. Deshalb stellt der Sprechende den Antrag, das zu streichen.

Es wird beantragt, den Satz unter Ziele (Kap. 6.2.1): „ <i>Die wirtschaftlich notwendige Mobilität funktioniert.</i> “ zu streichen.
--

**Reto Derungs** möchte gern etwas erläutern. Er hört von bürgerlicher Seite eigentlich sehr viel von Gewerblern, die Angst haben, dass die Mobilitätsstrategie dazu dienen könnte, dass der wirtschaftlich notwendige Verkehr in Zukunft nicht mehr sichergestellt ist, resp. dass ihr Gewerbe mit dem Auto nicht erreichbar ist. Die Protokollbemerkungen, die wir da anbringen, dienen dazu, die Ängste zu entkräften. In der Mobilitätsstrategie steht eigentlich, dass der MIV plafoniert wird und dass wir an dem festhalten, dass die Kapazitäten des MIV gleich hoch bleiben sollen. Dass man damit nicht probiert, hintenherum den Plafond zu reduzieren. Es geht wirklich darum, die Ängste zu nehmen. Das ist auch die Idee der Protokollbemerkungen,

die noch kommen. Der Sprechende findet das Signal an das Gewerbe sehr wichtig. Er findet es auch sehr wichtig, wenn man den Begriff nicht in Zahlen festsetzen kann, dass man am wirtschaftlich notwendigen Verkehr festhält. Vielleicht gelingt es uns in Zukunft, das zu quantifizieren.

**Die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion wird abgelehnt.**

**Kap. 6.2.2, Seite 28**

**Urs Zimmermann:** Die SVP-Fraktion möchte gern eine Protokollbemerkung anbringen. Horizont mittelfristig – Massnahme 4. Position: Die bestehende Fassung soll wie folgt abgeändert werden:

Die Realisierung eines verlustzeitfreien strassengebundenen ÖV gemäss GVK möglichst ohne gleichzeitige Reduktion der MIV-Kapazitäten.

Wer beim Eintreten zugehört hat, konnte die Begründungen entnehmen.

**Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wird überwiesen.**

**Nico van der Heiden stellt den Antrag, die Stimmen auszuzählen.**

**Ratspräsident Thomas Gmür** bittet die Stimmzähler, die Stimmen zu zählen.

**Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wird mit 23:22 Stimmen überwiesen.**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Das Verhältnis war bei den vorherigen Abstimmungen immer etwa gleich.

**Christian Hochstrasser:** Die G/JG-Fraktion stellt eine Protokollbemerkung, eine der wenigen, die schon in der Kommission gestellt wurde. Man konnte sie dem Protokoll entnehmen. Und zwar heisst sie:

Der Ausbau der Rösslimattstrasse wird nicht geprüft.

Es geht um das Rösslimattareal. Die Begründung ist: Die SBB baut mit der Stadt zusammen an prominent gut erschlossener Lage. Man will noch eine Strasse vor die Tür bauen, obwohl man eigentlich innerhalb des ÖV-Anbindungsnetzes bestens vernetzt ist. Darum findet die G/JG-Fraktion müsste man den Rösslimattstrassenausbau nicht prüfen.

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Die Protokollbemerkung ist in der Baukommission mit 3:6:0 Stimmen abgelehnt worden.

**Die Protokollbemerkung der G/JG-Fraktion wird abgelehnt.**

**Jules Gut:** Offenbar laufen hier irgendwie Absprachen und vielleicht erhofft man sich, mit der Umgehung der Baukommission ein effizienteres Vorgehen im Rat. Das ist ja möglich. Aber irgendwann wird man Volksabstimmungen gewinnen müssen, wenn man neue Strassen bauen will, und vielleicht müsste man auch schauen, dass man Mehrheiten gewinnt. Vielleicht einfach von so einem „komischen“ GLP-ler, die sich Mittepartei nennt: Da hat es bei gewissen Punkten Sternli hintendran. Beim zweitletzten Punkt steht „*flankierende Massnahmen zu Bypass und Spange erarbeiten\**“. Bei diesen Massnahmen sind die Kosten und die Finanzierung nicht gesichert. Und das ist genau das, was der GLP Sorgen macht. Klar können wir irgendwelche Zahlen bei den Verkehrsrechnungen und andere Massnahmen usw. streichen; aber da geht es genau um diese Punkte. Der Sprechende erinnert an den Rothenburg Autobahn-Anschluss, den Buchrain Autobahn-Anschluss, all die flankierenden Massnahmen, die versprochen und nicht umgesetzt wurden und genau das passiert doch jetzt hier auch. Wir beraten über Sachen und planen und machen, aber die Finanzierung dafür, dort wo wir wohnen – wir wohnen in der Stadt, es ist Quartierbevölkerung – ist nicht gesichert, vielleicht eventuell dann später. Wenn man eine Mehrheit in der Stadt finden will, ist es zwingend, dass man Massnahmen drin hat, die ausfinanziert sind und wo man auch dahinter steht. So gewinnt man Abstimmungen und sonst bleibt es einfach ein Gehacke.

### **Kap. 6.2.3, Seite 28**

**Christian Hochstrasser** stellt hier noch einmal die Protokollbemerkung zum Veranstaltungsparkplatz Allmend. Das ist in der Mitte beim Rössliparcours, wo die Luga ihre Halle hat. In den kurzfristigen Massnahmen steht, dass der Zirkusplatz Allmend als Veranstaltungsparkplatz ausgebaut werden soll. Selbstverständlich steht das in einem Kompensationsverhältnis. Es gibt nebensächlich bei der Schiessanlage offenbar Parkplätze, die in Zukunft reduziert werden sollen. Aber man muss sich vorstellen, die Stadt Luzern hat in der Allmend hinten mit relativ viel Geld die S-Bahn mit finanziert. Man hat dort die beste Anschliessung an den ÖV. Vor etwa zwei Wochen als die Luga stattfand und gleichzeitig noch der FCL-Match, war alles los, was auf der Allmend los sein kann. Es hatte gar keinen Veranstaltungsparkplatz in der Mitte und die An- und Abreise mit dem ÖV hat insgesamt gut funktioniert, fast besser als wenn keine Luga auf dem Platz ist. Die G/JG-Fraktion sieht den Ausbau nicht als sinnvoll an und denkt, es ist ein Fehlanreiz, wenn die Stadt den Veranstaltungsparkplatz ausbaut, wo eigentlich beste Möglichkeiten gegeben sind. Daneben besteht auch noch die Bedingung des Projekts Allmend von früher, dass das Fahrtenmodell, das damals ausgehandelt wurde, auch eingehalten wird.

Darum stellt die G/JG-Fraktion die Protokollbemerkung:

Die Stadt baut den Veranstaltungsparkplatz Allmend nicht weiter aus.
--

**Kommissionspräsident Reto Kessler:** Auch die Protokollbemerkung ist in der Baukommission gestellt worden und mit 3:5 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt worden.

**Die Protokollbemerkung der G/JG-Fraktion wird abgelehnt.**

### Kap. 6.3.1, Seite 29

**Adrian Wassmer** stellt im Namen der SVP-Fraktion den Antrag auf ersatzlose Streichung des Punkts „nochmalige Überprüfung des Dammdurchbruchs Baselstrasse“ (Massnahmen Teilstrategie Fussverkehr – Horizont langfristig – 2. Position).

Der Grund ist eigentlich ganz einfach. Der Nutzen des Projekts ist bis heute noch nicht richtig genannt worden oder noch nicht klar. Genau gleich wie damals 2002 ist die finanzielle Situation eher schlechter als besser geworden.

Es wird darauf verzichtet, den Dammdurchbruch nochmals zu überprüfen, diese Massnahme/Zielfestsetzung wird ersatzlos gestrichen.

**Nico van der Heiden** ist erstaunt, dass der Kollege Adrian Wassmer die finanzielle Perspektive der Stadt Luzern bis ins Jahr 2035 bereits kennt. Zu dem Zeitpunkt soll nämlich der Dammdurchbruch nochmal geprüft werden. Der Sprechende findet, dass das ein äusserst unambitionierter Zeitplan für eine Prüfung eines Anliegens ist. Es geht dort keinesfalls darum, den Dammdurchbruch bereits zu erstellen. Insofern ist das Votum relativ widersprüchlich. Die SP/JUSO-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung selbstverständlich ab. 2035 ist von uns niemand mehr in diesem Parlament. Überlassen wir das denen, das dann zu entscheiden.

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Es ist wirklich eine Massnahme auf der langen Schiene, wo man der Ansicht ist, dass das Quartier durch die heutige Verkehrsinfrastruktur, durch die Baselstrasse und die Bahnlinie sehr stark fragmentiert ist. Wir wollen das dann noch einmal prüfen, weil das natürlich eine Durchlässigkeit generiert, in einem Quartier, das nicht unbedingt auf der Sonnenseite der städtischen Quartiere steht.

Vielleicht schaffen wir es, dass man mit der Gütschbahn wieder etwas mehr aus dem Quartier rauskommt. Das wäre auch eine gute Aufwertung für das Quartier. Der Sprechende denkt, die Prüfung bis ins Jahr 2035 wäre angemessen.

**Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wird abgelehnt.**

### Kap. 6.3.3, Seite 30

**Kommissionspräsident Reto Kessler** hat zu dem Punkt eine Protokollbemerkung aus der Baukommission und zwar für die 2. Linie der Massnahmen – *„Verkehrsregelungsanlagen auf zu lange Wartezeiten für Fussgänger überprüfen und Massnahmenplan erarbeiten.“*

Die Ergänzung dazu lautet:

Die Verkehrsregelungsanlage am Pilatusplatz soll bis 2015 zugunsten der Fussgänger geändert werden.

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

**Marcel Lingg:** Die SVP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ab. Sie hat nichts gegen Fussgänger, aber sie hat etwas gegen das Vorgehen. Was muss priorisiert werden? In einem ge-

wissen Sinn hat auch die SVP etwas Verständnis, wenn man sagt, der ÖV muss priorisiert werden, dass der ÖV z. B. vor einem Auto in eine Strasse einbiegen und wegfahren kann. Die ÖV-Priorisierung hat man aber an der letzten Ratsitzung – für die SVP völlig unverständlich – aufgehoben, indem man die Grüne Welle für die Velofahrer vorgezogen hat. Eine Ratsitzung später gibt es wieder eine Strategieänderung. Jetzt muss am Pilatusplatz der Fussgänger priorisiert also bevorzugt werden. Das heisst auf Deutsch gesagt nichts anderes, als dass der in der letzten Ratsitzung bevorzugte Velofahrer wieder hinten anstehen muss und der ÖV sowieso.

Wie erwähnt, eine gewisse ÖV-Förderung kann die SVP-Fraktion noch akzeptieren, aber was hintendran kommt, ob jetzt Velofahrer, Automobilist oder Fussgänger, da wünscht sie keine Bevorzugung. Da geht es darum, dass man das Gesamtkonzept beurteilt und nicht in der politischen Beratung, je nachdem wie der Wind weht, in der einen Sitzung den Velofahrer und in der anderen den Fussgänger bevorzugt. Vielleicht kann die SVP das nächste Mal auch noch auf den Zug aufspringen und den MIV bevorzugen.

Sie will, was den Pilatusplatz betrifft, wenn man eine Ausnahme für eine ÖV-Bevorzugung macht, dass nachher das Gesamtverkehrskonzept des Pilatusplatzes bevorzugt wird. Der Pilatusplatz soll funktionieren, ohne dass durch einen Entscheid im Rat eine einzelne Art von Mobilität bevorzugt wird. Deshalb lehnt die SVP die Protokollbemerkung ab.

**Jules Gut:** Wir wissen, wo Marcel Lingg wohnt und offenbar wäre es einmal Zeit, dass er in die Pilatusstrasse zügelt, weil in der Pilatusstrasse keine Velos fahren. Es ist dort lebensgefährlich, Velo zu fahren. Heute ist es so, dass ganz viele Leute mit dem Bus z.B. mit dem 2er kommen, Richtung Kriens wollen und extrem lange warten müssen. Viele Leute rennen bei Rot über die Strasse und das ist sehr gefährlich. Es ist eine Prüfung, die sowieso mittelfristig geplant ist, die man vorziehen kann und kurzfristig prüft. Selbstverständlich, wenn es nicht geht, weil die Lichtsignale sehr knapp gerechnet sind, dann macht man es nicht.

**Nico van der Heiden** denkt, er muss als Erster einen Ordnungsantrag stellen, spätestens nach der Detailberatung die Debatte zu unterbrechen. Aus dem einfachen Grund, weil der Sprechende am Anfang die Fraktionshaltung zum Bericht bekannt gegeben hat. Es sind jetzt diverse Protokollbemerkungen überwiesen worden, die wir in der Baukommission nicht besprochen haben. Insofern kann Nico van der Heiden nicht sagen, wie die Fraktionshaltung jetzt zum bereinigten Bericht ist. Wenn wir das nicht zuerst diskutieren würden, wäre das unseriös. Der Sprechende glaubt auch, dass es nicht nur der SP/JUSO-Fraktion so geht. Wenn der Rat dem Antrag zustimmen würde, würde das Marcel Lingg auch Gelegenheit geben, das Protokoll der letzten Baukommissionssitzung zu lesen. Dann würde er sehen, dass wir bei der Diskussion um die Protokollbemerkung sehr viele Punkte schon besprochen haben und geschätzt 80% der Behauptungen von ihm schlicht und einfach nicht stimmen.

**Ratspräsident Thomas Gmür** fragt Nico van der Heiden, ob er möchte, dass die Sitzung unterbrochen und das nächste Mal weitergeführt wird oder nach der Detailberatung ein 15-minütiges Timeout gemacht wird, damit die Fraktionen zusammenkommen können. **Der Rat opponiert Letzterem.**

**Dem Ordnungsantrag wird zugestimmt. Aufgrund dessen wird die Detailberatung zu Ende geführt und die Abstimmung auf die nächste Sitzung vertagt.**

**UVS-Direktor Adrian Borgula:** Was Marcel Lingg jetzt ausgeführt hat, stimmt so nicht. Das muss man jetzt schon noch klarstellen. Wir haben in der Beantwortung des Vorstosses zur Grünen Welle gesagt, die Priorität bleibt beim öffentlichen Verkehr. Das ist mit ein Grund, dass wir nur ein geringes Potenzial sehen, die Massnahme auf Strecken zu prüfen, wo wenige Knoten sind. Gerade der Pilatusplatz ist ein sehr wichtiger Knoten.

Wir haben im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts eine Schwachstellenanalyse gemacht und gesehen, dass für Fussgängerinnen und Fussgänger die Wartezeiten deutlich zu lang sind. Wir versuchen, Verbesserungen zu erreichen, aber wenn man Verbesserungen für Fussgänger erreicht, kann das Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, auf den Veloverkehr, auf den MIV, auf die gesamte Verkehrskapazität haben. Das ist sehr heikel. Darum haben wir in unserem Bericht gesagt, wir wollen das am Pilatusplatz prüfen. Wie erwähnt die Wartezeiten für Fussgänger sind zu lang und auch die Verhältnisse sind z.T. zu eng, gerade auf der Mittelinsel beim Pilatusplatz, wo kaum ein Vater oder eine Mutter mit einem Kinderwagen Platz hat.

**Sonja Döbeli Stirnemann stellt in Anbetracht der Zeit einen Ordnungsantrag, dass wir jetzt einen Schnitt machen würden, weil wir sowieso nicht fertig werden. Wir sind wohl alle müde und die Sprechende wäre dafür, jetzt aufzuhören.**

**Dem Ordnungsantrag wird zugestimmt.**

**Ratspräsident Thomas Gmür** möchte beliebt machen, noch über die Protokollbemerkung abzustimmen und bittet die Stimmzähler, die Stimmen auszuzählen.

**Die Protokollbemerkung der Baukommission wird mit 23:21 Stimmen abgelehnt.**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Wir unterbrechen die Behandlung des Berichts Mobilitätsstrategie und führen sie in der nächsten Sitzung fort. Voraussichtlich wird die nächste Sitzung nur am Nachmittag stattfinden. Alle die Ratsmitglieder, die noch Protokollbemerkungen haben, die nicht in der Baukommission gestellt wurden, werden gebeten, diese den anderen Fraktionschefs und -chefinnen zuzustellen, damit man sie noch vorgängig behandeln kann. Auch das, was wir heute gehört haben, sollte in den Fraktionen noch einmal besprochen werden, damit wir nächstes Mal nicht noch einmal ein Timeout machen müssen.

**8. Postulat 131, Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion, vom 11. November 2013:  
Sanierung Schulhaus und Aussenanlage Moosmatt**

**Ratspräsident Thomas Gmür:** Der Stadtrat ist für die Entgegennahme des Postulats. Ein Ablehnungsantrag wird nicht gestellt.

**Das Postulat 131 wird überwiesen.**

9. **Interpellation 166, Katharina Hubacher und Ali R. Celik namens der G/JG-Fraktion, vom 26. Februar 2014:  
Die Auswirkung des Mindestlohns auf die Wirtschaftliche Sozialhilfe (WSH)**

**Katharina Hubacher** beschränkt sich auf eine kurze Erklärung. Die G/JG-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort. Aus ihrer Sicht ist diese ein bisschen schwach daher gekommen. Die G/JG-Fraktion wartet aber die Abstimmung vom nächsten Sonntag ab und dann reden wir noch einmal über die Zahlen und die Auswirkungen.

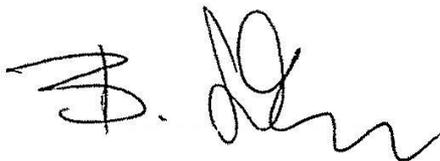
**Damit ist die Interpellation 166 erledigt.**

**Ratspräsident Thomas Gmür** dankt für die Aufmerksamkeit. Es war eine spannende Sitzung. Der Sprechende wünscht einen schönen Abend.

Schluss der Sitzung: 19.00 Uhr

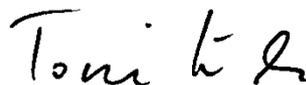
Luzern, 15. Juli 2014

Die Protokollführerin:



Brigitte Scherbaum

Eingesehen von:



Toni Göpfert, Stadtschreiber



Hans Büchli, Leiter Sekretariat  
Grosser Stadtrat