



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 10. September 2014 (StB 677)

B+A 21/2014

Reglementsänderung Verkehrsinfrastrukturfonds

Befristete Reduktion der jährlichen Einlage

Vom Grossen Stadtrat
beschlossen am
27. November 2014

Bezug zur Gesamtplanung 2013–2017

Leitsatz Gesellschaft

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

Stossrichtungen

- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern

Leitsatz Wirtschaft

Luzern entwickelt seinen Wirtschaftsraum zum Nutzen der ganzen Zentralschweiz.

Stossrichtungen

- Durch die Entwicklung von Schlüsselarealen für wertschöpfungsintensive Unternehmen im Dienstleistungssektor das wirtschaftliche Wachstum stärken
- Attraktiven urbanen Wohnraum fördern
- Stadtregion optimal ins regionale, nationale und internationale Verkehrsnetz einbinden

Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

Stossrichtungen

- 2000-Watt-Gesellschaft als Fernziel anstreben
- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen
- „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten gemischten Nutzungsstruktur fördern

Politikbereich Verkehr

Fünffjahresziel 6.1 Der Ausbau des Bahnknotens Luzern (Tiefbahnhof) ermöglicht eine Verbindung im 15-Minuten-Takt Richtung Zürich und die Umsetzung eines funktionierenden S-Bahn-Systems für den Regionalverkehr. Das Bauprojekt für den Tiefbahnhof liegt vor, das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet, und die Mitfinanzierung ist gesichert.

Protokollbemerkung: Die Stadt Luzern setzt sich für die direkte Realisierung des Tiefbahnhofs als Durchmesserlinie ein.

Fünffjahresziel 6.2 Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Der Mehrverkehr wird durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011 bis 2014 sind umgesetzt.

Fünfjahresziel 6.3 Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind die (flankierenden) Massnahmen zum Grossprojekt Bypass/Spangen festgelegt. Sie entlasten die Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr.

Politikbereich Finanzen und Steuern

Fünfjahresziel 9.1 Spätestens 2015 hat Luzern einen Selbstfinanzierungsgrad von mindestens 100 Prozent erreicht, sodass die Verschuldung ab 2016 wieder abgebaut werden kann.

Übersicht

Im Frühling 2014 mussten erhebliche Zielabweichungen in der Finanzplanprognose 2015 bis 2019 gegenüber der Finanzplanung 2014 bis 2018 festgestellt werden. Der Stadtrat hat im Budgetprozess 2015 daher verschiedene Massnahmen getroffen, um das Zielergebnis für das Budget 2015 (ausgeglichenes Budget) erreichen zu können. Er hat unter anderem beschlossen, die Einlage in den Verkehrsinfrastrukturfonds temporär bis ins Jahr 2019 auf noch jährlich Fr. 500'000.– zu reduzieren. Mit dieser Reduktion der Einlage kann die Laufende Rechnung bzw. der Voranschlag um jährlich 4 Mio. Franken entlastet werden.

Das Reglement über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds) dient zur Vorfinanzierung sowohl von Projekten für den Ausbau der Bahninfrastruktur als auch von Strasseninfrastrukturprojekten oder von Projekten zugunsten des Langsamverkehrs. Der Fonds wird bis zu einem maximalen Betrag von 60 Mio. Franken geäufnet. Hauptziel der Vorfinanzierung ist die Sicherstellung der Mitfinanzierung des Durchgangstiefbahnhofs. Der Stadtrat unterstützt den Durchgangstiefbahnhof vorbehaltlos und hat die Mitfinanzierung als langfristige zentrale Massnahme in der städtischen Mobilitätsstrategie aufgeführt. Gemäss aktueller Planung wird aber nicht vor dem Jahr 2035 mit der Eröffnung gerechnet. Daher ist die befristete Reduktion der Einlage in den Jahren 2015 bis 2019 vertretbar. Der Fonds wird gemäss Planung bis ins Jahr 2029 mit den maximalen 60 Mio. Franken geäufnet sein.

Mit diesem Bericht und Antrag werden die notwendigen Reglementsänderungen beantragt.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Sachverhalt	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Zielerreichung Budgetprozess 2015	5
2 Die Massnahme im Konkreten	6
2.1 Grundsätze des Verkehrsinfrastrukturfonds	6
2.2 Befristete Reduktion der jährlichen Einlage	7
2.3 Auswirkungen auf die Fondsentwicklung	8
2.4 Formelle Umsetzung	9
3 Übersicht Finanzen	10
3.1 Auswirkungen auf die Laufende Rechnung der Stadt Luzern	10
3.2 Rechtliche Zuständigkeit	10
4 Würdigung	10
5 Antrag	11

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Sachverhalt

1.1 Ausgangslage

Die Finanzlage der Stadt Luzern ist derzeit derart angespannt, dass zusätzliche Belastungen oder Ertragsausfälle die finanzpolitischen Zielsetzungen des Stadtrates gefährden und unmittelbare Korrekturmassnahmen notwendig werden. In der Finanzplanprognose 2015 bis 2019 musste gegenüber der Finanzplanung 2014 bis 2018 eine wesentliche Verschlechterung festgestellt werden. Die Hauptursachen sind die höheren Kosten aufgrund kaum beeinflussbarer Strukturveränderungen (u. a. bei der wirtschaftlichen Sozialhilfe und im Volksschulbereich) und tiefere Steuererträge (u. a. Abschaffung Liegenschaftssteuer). Unter Einbezug aller oben beschriebenen Entwicklungen zeigte im April 2014 die Finanzplanprognose 2015 bis 2019 ab 2015 einen beträchtlichen jährlichen Fehlbetrag in der Laufenden Rechnung auf.

Der Stadtrat erläutert die finanzielle Lage der Stadt Luzern im Bericht und Antrag: „Gesamtplanung 2015–2019“ detailliert.

1.2 Zielerreichung Budgetprozess 2015

Das Planergebnis 2015 gemäss Finanzplanprognose betrug –13,3 Mio. Franken. Um das Zielergebnis für das Budget 2015 (ausgeglichenes Budget) zu erreichen, hat der Stadtrat folgende Massnahmen beschlossen:

Massnahmen für Zielergebnis:

- 13,3 Mio. Franken: Ausgangslage
- + **4,0 Mio. Franken: Reduktion der Einlage in den Verkehrsinfrastrukturfonds (bis 2019)**
- + 4,6 Mio. Franken: Verbesserungen im Rahmen des Budgetprozesses
- + 4,7 Mio. Franken: Reduktion des Abschreibungssatzes von 100 % auf 86,4 %
- =+ 0,0 Mio. Franken: Zielergebnis

Die Reduktion der Einlage in den Verkehrsinfrastrukturfonds ist damit eine wesentliche Massnahme, um das Zielergebnis 2015 erreichen zu können.

Diese Massnahmen, teils einmalig (Reduktion Abschreibungssatz), teils temporär (Reduktion der Einlage in den Verkehrsinfrastrukturfonds), genügen allerdings nicht, um die Finanzplanung während der gesamten Periode 2015–2019 ins Lot zu bringen. Zur Sicherstellung eines

ausgeglichenen Finanzhaushalts sind in den Jahren 2016 bis 2019 weitere Entlastungen und/oder Ertragssteigerungen notwendig. Um dies zu erreichen, wurde ein separates Projekt zur Haushaltskonsolidierung lanciert. Dieses soll ab 2016 zu nachhaltig wirksamen Entlastungen und/oder Ertragssteigerungen führen. Ziel ist, dass damit die temporären Korrekturmassnahmen abgelöst werden können.

2 Die Massnahme im Konkreten

2.1 Grundsätze des Verkehrsinfrastrukturfonds

Im März 2010 ist das Reglement über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds) in Kraft getreten. Bei der Volksabstimmung vom 7. März 2010 über die Initiative „Zur Finanzierung des Tiefbahnhofs“ erhielt der Gegenvorschlag „Reglement über den Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds)“ eine Zustimmung von 56,3 % und wurde aufgrund der Stichfrage (51,4 % Ja-Anteil) angenommen. Dieser Fonds wird heute durch eine jährliche Einlage von 4,5 Mio. Franken bis zu einem maximalen Betrag von 60 Mio. Franken geöffnet. Als Schlüsselprojekte gelten sowohl primär Projekte zum Ausbau der Bahninfrastruktur als auch Strasseninfrastrukturprojekte oder Projekte zugunsten des Fuss- und des Veloverkehrs.

Hauptziel der Vorfinanzierung ist die Sicherstellung der Mitfinanzierung des Durchgangstiefbahnhofs. Mit dem Durchgangstiefbahnhof soll die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Luzern erhöht werden. Bereits heute ist die Zufahrt des Bahnhofs ausgelastet, sodass das Bahnangebot der stetig steigenden Nachfrage nicht mehr angepasst werden kann. Mit dem Verkehrsinfrastrukturfonds können die benötigten Mittel zurückgestellt werden. Weil der Stadtrat mit einem städtischen Anteil von 40 bis 60 Mio. Franken für den Tiefbahnhof rechnet, ist der Fonds auf einen Maximalbeitrag von 60 Mio. Franken ausgelegt.

Der Fonds wurde erstmals 2011 geöffnet. Für die Jahre 2011–2013 wurden jährlich je 5 Mio. Franken eingelegt (für die Jahre 2011 und 2012 stammen sie aus der Vorfinanzierung Mobilität, die Einlagen ab dem Jahr 2013 werden der Laufenden Rechnung entnommen). Im Rahmen des Projekts Gesamtstrategie 2013 wurde die Laufende Rechnung mit einem Entlastungspaket nachhaltig um 4 Mio. Franken entlastet. Bestandteil der Gesamtstrategie 2013 war unter anderem die Reduktion der jährlichen Einlage in den Verkehrsinfrastrukturfonds um 10 % von 5 Mio. auf noch 4,5 Mio. Franken. Die Umsetzung des 4-Mio.-Pakets wurde mit B+A 5/2013 durch den Grossen Stadtrat beschlossen.

Die Einlagen in sowie Entnahmen aus dem Fonds werden jährlich im Voranschlag budgetiert. Mit einer Reduktion der Einlage in den Verkehrsinfrastrukturfonds kann die Laufende Rechnung bzw. der Voranschlag entlastet werden.

2.2 Befristete Reduktion der jährlichen Einlage

Beim Verkehrsinfrastrukturfonds handelt es sich um eine Vorfinanzierung. Die Voraussetzungen für die Äufnung solcher Vorfinanzierungen sind im „Handbuch für Rechnungswesen für Luzerner Gemeinden“ geregelt, welches der Regierungsrat für die Einwohnergemeinden und die Gemeindeverbände für verbindlich erklärt hat.

Auszug aus Seite 66:

„4.2.2.2.2 Vorfinanzierung

Vorfinanzierungen sind Reserven für zukünftige Investitionen und können gebildet werden:

- wenn die vorgeschriebenen Mindestabschreibungen gedeckt sind und ein allfälliger Bilanzfehlbetrag abgeschrieben ist
- wenn dadurch kein Bilanzfehlbetrag entsteht
- nur zulasten der Laufenden Rechnung
- aufgrund des im Voranschlag eingestellten Betrages (Konto 995.385)
- aufgrund des Rechnungsergebnisses mit Bestimmung des Zweckes und Beschluss der Gemeindeversammlung (Konto 999.385)
- im Voranschlag aufgrund des Ergebnisses (Konto 995.385)
- müssen nicht verzinst werden. Eine separate Kapitalanlage entfällt.“

Aktuell verfügt die Stadt Luzern per 31. Dezember 2013 noch über ein Eigenkapital von 1,6 Mio. Franken bzw. von budgetiert 1,1 Mio. Franken per Ende 2014, sofern das Ergebnis budgetkonform ausfällt. Sollte die Einlage in unveränderter Höhe beibehalten werden, kann das Zielergebnis einer ausgeglichenen Rechnung nicht eingehalten werden, und es entstünde ab 2015 ein Bilanzfehlbetrag. Eine Äufnung im ursprünglichen Umfang steht somit im aktuellen finanziellen Umfeld im Widerspruch zu den gültigen Rechnungslegungsvorschriften.

Dem Stadtrat ist bewusst, dass eine Reduktion der Einlage für das Projekt Durchgangstiefbahnhof eine negative Signalwirkung nach innen und aussen haben kann. Der Stadtrat erachtet dieses Risiko bzw. die Auswirkungen jedoch als gering. Mit der Zustimmung des Schweizer Volkes zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) im Februar 2014 und dem Machbarkeitsnachweis im Vorprojekt Tiefbahnhof vom Sommer 2013 ist die weitere Planung im nächsten Ausbauschnitt gesichert. Unter Federführung des Kantons Luzern geht es nun darum, die Planungsorganisation für die nächste Projektphase raschmöglichst aufzustellen. In naher Zukunft sind keine weiteren strategisch wichtigen Entscheide zu erwarten, welche mit dieser beantragten temporären Reglementsänderung negativ beeinflusst werden könnten. Die Stadt Luzern, deren Stimmvolk sowie das Parlament haben sich klar zum Durchgangstiefbahnhof bekannt. Daran ändert die temporäre Reduktion nichts. Gemäss aktuellem Zeitplan steht der Durchgangstiefbahnhof frühestens ab 2035 zur Verfügung.

Für die Bewältigung der zukünftigen Mobilitätsnachfrage ist der Durchgangstiefbahnhof eine Schlüsselmassnahme. Da dieser aber frühestens ab 2035 zur Verfügung stehen wird, ist für den Stadtrat klar, dass nicht so lange zugewartet kann. Er hat deshalb eine Mobilitätsstrategie formuliert, die aufzeigt, wie die steigende Mobilitätsnachfrage bis 2035 bewältigt werden kann. Der Grosse Stadtrat hat die Strategie mit dem Bericht B 5/2014 vom 12. März 2014:

„Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Mitfinanzierung des Tiefbahnhofs ist Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie und darin als langfristige Massnahme mit Umsetzung bis ins Jahr 2035 aufgeführt. Die befristete Reduktion widerspricht daher den Zielen der Mobilitätsstrategie nicht.

Der Druck auf die Finanzierung von weiteren Projekten über den Verkehrsinfrastrukturfonds ist aber hoch. Seit 2012 werden zwei neu geschaffene Projektleiterstellen im Umfang von jährlich maximal Fr. 300'000.– über den Fonds finanziert. Diese Mitarbeitenden kümmern sich hauptsächlich um die Bearbeitung der strategischen Schlüsselprojekte (z. B. Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Rad-/Gehweg Luzern–Horw/Kriens, ESP Bahnhof). Die Aufgaben in diesen wichtigen Bereichen werden auch in den kommenden Jahren nicht abnehmen. Aufgrund der schlechten Finanzlage von Stadt und Kanton wären sonst die Finanzierung und somit die rasche Umsetzung notwendiger und konkreter Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm gefährdet. Dass in naher Zukunft weitere Kosten für die Planung und die Entwicklung der Schlüsselprojekte im Verkehrsbereich dem Fonds belastet werden, ist daher nicht ausgeschlossen.

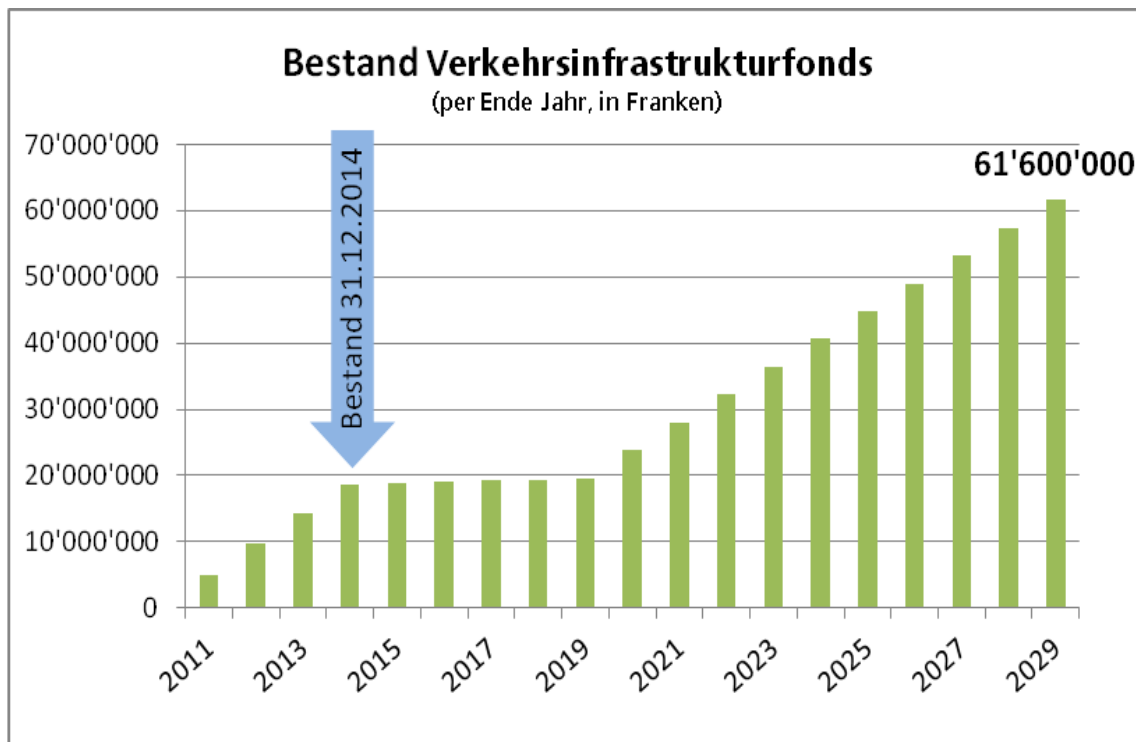
Der Stadtrat erachtet es als wichtiges Signal, dass zumindest der derzeitige Fondsbestand von 18,6 Mio. Franken (Stand Ende 2014) erhalten werden kann. Zudem würde dies bei Bedarf auch schon jetzt einen Beitrag an die Mitfinanzierung der weiteren Planungsschritte ermöglichen. Ein vollständiges Aussetzen der Einlagen nicht zielführend. Die Sicherstellung einer Einlage von minimal Fr. 500'000.– pro Jahr ist notwendig, sinnvoll und gemäss aktuellster Finanzplanung auch rechtlich möglich.

2.3 Auswirkungen auf die Fondsentwicklung

Der Bestand des Verkehrsinfrastrukturfonds liegt per 31. Dezember 2013 bei 14,4 Mio. Franken. Die Entwicklung lässt sich wie folgt darstellen:

Jahr	Einlage / Entnahme	Betrag
2011	Einlage 2011	5'000'000.–
2012	Einlage 2012	5'000'000.–
2012	Entnahme: Kosten von zwei Projektleiterstellen, welche für die Bearbeitung der städtischen Schlüsselprojekte im Verkehrsbereich zuständig sind.	–300'000.–
2013	Einlage 2013	5'000'000.–
2013	Entnahme: Kosten von zwei Projektleiterstellen	–300'000.–
Bestand per 31.12.2013		<u>14'400'000.–</u>
2014	Einlage 2014	4'500'000.–
2014	Entnahme: Kosten von zwei Projektleiterstellen	–300'000.–
Bestand budgetiert per 31.12.2014		<u>18'600'000.–</u>

Wenn der Fonds ab 2020 jährlich wieder mit 4,5 Mio. Franken geüffnet wird und die jährlichen Entnahmen unverändert bei Fr. 300'000.– bleiben, so wird das Maximum von 60 Mio. Franken im Jahr 2029 erreicht werden. Die planerische Entwicklung sieht grafisch wie folgt aus:



2.4 Formelle Umsetzung

Um die Sparmassnahme realisieren zu können, bedarf es einer Anpassung von Art. 2 des Reglements über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds) vom 29. Oktober 2009. In Abs. 1 dieser Bestimmung wird die jährliche Einlage ab dem Jahr 2015 neu auf 0,5 Mio. Franken festgesetzt. Der Verständlichkeit halber werden auch die bereits vorgenommene Einlage von 4,5 Mio. Franken im Jahr 2014 sowie die Einlagen von je 5 Mio. Franken für die Jahre 2011–2013 erwähnt (für das Jahr 2011 und 2012 stammen sie aus der Vorfinanzierung Mobilität, die Einlagen ab dem Jahr 2013 werden der Laufenden Rechnung entnommen).

Im Weiteren wird neu die Möglichkeit geschaffen, die Einlagen ohne Reglementsänderung freiwillig zu erhöhen, sofern es die Finanzlage zulässt. Dazu wird in Art. 2 ein neuer Absatz eingefügt.

Die Änderungen sollen am 1. März 2015 in Kraft treten.

3 Übersicht Finanzen

3.1 Auswirkungen auf die Laufende Rechnung der Stadt Luzern

Mit einer Reduktion der Einlage auf noch jährlich Fr. 500'000.– resultiert netto eine jährliche Entlastung der Laufenden Rechnung von rund 4 Mio. Franken. Ein Bilanzfehlbetrag kann damit voraussichtlich verhindert werden. Die Massnahme wirkt ab 2015 und ist direkt erfolgswirksam. Da kein Geldfluss stattfindet, ist die Massnahme hingegen nicht liquiditätswirksam. Auch auf die Verschuldung hat diese Reduktion keine Auswirkungen, da weder das Fremdkapital noch das Finanzvermögen tangiert werden.

3.2 Rechtliche Zuständigkeit

Die beantragten Reglementsänderungen sind in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 vom Grossen Stadtrat zu bewilligen. Die Beschlüsse unterliegen dem fakultativen Referendum.

4 Würdigung

Der Stadtrat ist der klaren Meinung, dass das Bahnnetz als Teil des flächeneffizienten und umweltfreundlichen Verkehrssystems im Raum Luzern ausgebaut werden muss. Das heutige System ist höchstens noch marginal optimierbar. Wichtig ist eine optimale Anbindung überregional und insbesondere an die Grossräume Zürich und Bern. Als wichtigste Massnahme dazu steht der Bau eines Durchgangstiefbahnhofs im Vordergrund. Da dieser dem Kanton und der Stadt sowie der Zentralschweiz auch wesentliche Ausbaumöglichkeiten für den Regionalverkehr ermöglicht, ist sich der Stadtrat der Wichtigkeit einer Mitfinanzierung des Tiefbahnhofs durch den Kanton und die Gemeinden bewusst. Gemäss aktueller Planung wird nicht vor dem Jahr 2035 mit der Eröffnung gerechnet. Daher ist die befristete Reduktion der Einlage in den Jahren 2015 bis 2019 vertretbar. Der Fonds wird dennoch bis ins Jahr 2029 mit den maximalen 60 Mio. Franken geäufnet sein. Für den Stadtrat ist der Durchgangstiefbahnhof das wichtigste Schlüsselprojekt im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Er unterstützt dieses Projekt vorbehaltlos und hat die Mitfinanzierung als langfristige zentrale Massnahme in der städtischen Mobilitätsstrategie aufgeführt.

Weiter stellt sich der Stadtrat auf den Standpunkt, dass es neben dem Tiefbahnhof weitere wichtige Projekte gibt, mit denen die Verkehrssituation in und um die Stadt Luzern verbessert werden kann. Daher stellt er den Antrag auf eine Reduktion und nicht auf ein Aussetzen. Der aktuelle Bestand von 18,6 Mio. Franken soll erhalten werden, auch wenn zugunsten anderer Schlüsselprojekte jährliche Entnahmen von bis zu Fr. 500'000.– gemacht werden.

Da eine Realisierung des Durchgangstiefbahnhofs vor 2030 eher wenig wahrscheinlich und die Finanzierung von gewissen strategischen Arbeiten an anderen Schlüsselprojekten damit gewährleistet ist, erachtet der Stadtrat die befristete Reduktion in einer Zeit knapper Finanzen als vertretbar.

5 Antrag

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, die erläuterte Reglementsänderung zu erlassen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 10. September 2014



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 21 vom 10. September 2014 betreffend

Reglementsänderung Verkehrsinfrastrukturfonds

Befristete Reduktion der jährlichen Einlage,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. 1. Das Reglement über den Fonds zum Bau von Schlüsselprojekten im Verkehr (Verkehrsinfrastrukturfonds) vom 29. Oktober 2009 wird wie folgt geändert:

Art. 2 Finanzierung

¹ Der Verkehrsinfrastrukturfonds wird geäufnet mit den Einlagen von je 5 Mio. Franken aus den Jahren 2011–2013, mit einer Einlage von 4,5 Mio. Franken im Jahr 2014 sowie mit jährlichen Einlagen von 0,5 Mio. Franken ab dem Jahr 2015. Ab dem Jahr 2020 werden die jährlichen Einlagen wieder auf 4,5 Mio. Franken erhöht.

² (bleibt unverändert).

³ Zusätzliche Einlagen sind im Rahmen des Voranschlags möglich, sofern es die Finanzlage erlaubt.

⁴ Zusätzliche, nicht budgetierte Einlagen können dem Grossen Stadtrat im Rahmen des Jahresabschlusses beantragt werden.

2. Diese Änderung tritt am 1. März 2015 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.

- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 27. November 2014

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Jörg Krähenbühl
Ratspräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber