



Protokoll Nr. 8

**über die Verhandlungen des
Grossen Stadtrates von Luzern,
vom Donnerstag, 8. Februar 2001,
um 14.00 Uhr im Rathaus am Kornmarkt**

Vorsitz:
Ratspräsident Peter Brauchli

Präsenz:
Anwesend sind 44 Ratsmitglieder.
Entschuldigt abwesend sind die Ratsmitglieder:
Markus Boyer, Christoph Brun, Lotti Marti-Schindler
und Rita Ueberschlag

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen (Finanzdirektor
Franz Müller erscheint etwas später zur Ratssitzung)

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	4
1.1 Wahl der Spezialkommission zur Behandlung von Vorlagen betref- fend Schulpflegen und Reglement über die Organisation der städtischen Volksschulen / Erlass	4
2. Bericht und Antrag 45/2000 vom 6. Dezember 2000 Städtepartnerschaften: Konzept für die Fortführung internationaler Beziehungen	5
3. Bericht und Antrag 44/2000 vom 6. Dezember 2000 Zusammenschluss der Zivilschutzorganisationen von Horw, Kriens und Luzern. Gemeindevertrag	16
4.1 Postulat 10 Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion Einsatz einer Fachkommission zur Begleitung des Projektes Wohnheim 2/Eichhof (Baudirektion)	19
4.2 Motion 11 Andreas Moser, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion Gesamtbericht Liegenschaften Neue Stadt Luzern	21
5.1 Interpellation 401 Peter Muheim, Ruedi Schmidig namens der GB-Fraktion Zentraler Standort für die Universität Luzern	23

5.2	Postulat 2 Trudi Bissig, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion Für die Einrichtung der Universität in der Stadt Luzern	25
5.3	Postulat 51 Andreas Moser namens der FDP-Fraktion Für einen Standort der Universität im Bereich des Güterbahnhofareals	27
6.	Interpellation 395 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion Erhöhtes Unfallrisiko im Hallenbad	32
7.	Motion 12 Andreas Moser, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion Für die Erarbeitung eines tiefgreifenden Verkehrskonzept für die Stadt (Region) Luzern	34
8.1	Motion 21 Beat Züsli namens der SP-Fraktion Wie gesund sind die Luzerner Schulhäuser?	48
8.2	Motion 27 Rita Ueberschlag namens der GB-Fraktion PCB in den Schulräumen (polychlorierte Biphenyle)	50
8.3	Interpellation 22 Gaby Schmidt namens der SP-Fraktion „Schulhaus Grenzhof“	51
9.	Interpellation 23 Trudi Bissig-Kenel namens der FDP-Fraktion Aufwendungen der Stadt Luzern für etablierte und nicht-etablierte Kultur und im Sportbereich	56

— — — — —

Eingänge

1. Motion 59 Hildegard Bitzi namens der CVP/CSP-Fraktion vom 23. Januar 2001, lautend: Leitbild Soziale Aufgaben.
2. Postulat 60 Bruno Heutschy namens der SVP-Fraktion vom 25. Januar 2001, lautend: Deutschprüfung für einbürgerungswillige Personen.

3. Postulat 61 Matthias Birnstiel, Markus Mächler namens der CVP/CSP-Fraktion vom 25. Januar 2001, lautend: Status quo plus für die Buslinie 7 auf dem Wesemlin – Erschliessung des Ober- und Unterlöchli mit dem bestehenden ÖV.
4. Interpellation 62 Louis Baume, Markus Boyer, Markus Mächler namens der CVP/CSP-Fraktion vom 26. Januar 2001, lautend: Sind Detailhandel und persönliche Dienstleistungen der Luzerner Innenstadt im zu engen Korsett der städtischen Verkehrsplanung?
5. Motion 63 Beat Züsli, Lotti Marti-Schindler namens der SP-Fraktion vom 26. Januar 2001, lautend: Reglement für die Vergabe von Aufträgen.
6. Postulat 64 Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion vom 29. Januar 2001, lautend: Bei allen Bauvorlagen und baubezogenen Finanzvorlagen sind der Genauigkeitsgrad der Kostenermittlung, die eingerechneten Reserven für Unvorhergesehenes sowie der massgebende Baukostenindex jeweils offen, konsequent und in einheitlicher Form auszuweisen.
7. Antwort auf die Interpellation 401 Peter Muheim, Ruedi Schmidig namens der GB-Fraktion vom 29 Juni 2000, lautend: Zentraler Standort für die Universität Luzern.
8. Stellungnahme zum Postulat 2 Trudi Bissig-Kenel, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion vom 13. September 2000, lautend: Für die Einrichtung der Universität in der Stadt Luzern.
9. Stellungnahme zum Postulat 51 Andreas Moser namens der FDP-Fraktion vom 3. Januar 2001, lautend: Für einen Standort der Universität im Bereich des Güterbahnhofareals.
10. Stellungnahme zur Motion 12 Andreas Moser, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion vom 28. September 2000, lautend: Für die Erarbeitung eines tiefgreifenden Verkehrskonzeptes für die Stadt (und Region) Luzern.
11. Protokoll Nr. 3 über die Verhandlungen der Sozialkommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom Donnerstag, 11. Januar 2000.
12. Protokoll Nr. 5 über die Verhandlungen der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom Donnerstag, 11. Januar 2001.
13. Protokoll Nr. 2 über die Verhandlungen der Geschäftsleitung vom 25.1.2001.

14. Rektifizierte Seiten 32 und 42 zu Protokoll Nr. 2 der Ratssitzung vom 28.9.2000.
15. Rektifizierte Einladung zur 8. Sitzung des Grossen Stadtrates von Luzern vom Donnerstag, 8. Februar 2001.
16. Brief: Tag der offenen Tür im Steueramt.

— — — — —

Beratung der Traktanden

1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident Peter Brauchli weist darauf hin, dass die Presseinformation eines Anlasses „2001 – UNO Jahr der Freiwilligen“ vom 31. Januar 2001 aufgelegt wurde.

Der Wahlvorschlag der Spezialkommission wurde ebenfalls verteilt. Aus terminlichen Gründen wird diese Spezialkommission bereits heute und nicht erst an der nächsten Ratssitzung gewählt. Die Traktandenliste ist mit diesem Geschäft zu ergänzen.

— — — — —

1.1 Wahl der Spezialkommission zur Behandlung von Vorlagen betreffend Schulpflegen und Reglement über die Organisation der städtischen Volksschulen / Erlass

Ratspräsident Peter Brauchli schlägt vor, die Wahl der Spezialkommission offen und in globo vorzunehmen. Damit erklärt sich der Rat stillschweigend einverstanden.

Der Rat wählt die Spezialkommission zur Behandlung von Vorlagen betreffend Schulpflegen und Reglement über die Organisation der städtischen Volksschulen / Erlass, wie folgt:

Christoph Brun	FDP	Emerentia Bucher-Schaad	CVP/CSP
Walter Kissel	FDP	Matthias Birnstiel	CVP/CSP
Gaby Schmidt	SP	Rita Meyer-Facius	GB
Felicitas Zopfi-Gassner	SP	Christa Stocker Odermatt	GB
Christoph Portmann	SVP		

— — — — —

2. Bericht und Antrag 45/2000 vom 6. Dezember 2000 Städtepartnerschaften: Konzept für die Fortführung internationaler Beziehungen

EINTRETEN

Kommissionspräsidentin Rita Misteli: Der vorliegende Bericht und Antrag wurde von der Geschäftsprüfungskommission grossmehrheitlich sehr positiv aufgenommen. Allerdings nicht ganz unkritisch. Als positiv wurde gewertet, dass sich die Touristenstadt Luzern mit ihrer Weltoffenheit und Solidarität einen Namen machen soll. Städtepartnerschaften wurden als eine wichtige Aktivität für Luzern betrachtet. Ebenso wurde in einzelnen Voten eine Offenheit gegenüber Städtepartnerschaften wie Asien, Südamerika, allenfalls auch Afrika signalisiert.

Als kritisch wurde von Einzelnen empfunden, dass die Städtepartnerschaften zu sehr „verwaltungslastig“ sind. Andere Kommissionsmitglieder waren hingegen der Meinung, dass die Städtepartnerschaften ganz klar in die Verwaltung eingebunden werden sollten.

Ebenso hat die angekündigte 50%-Stelle in der Geschäftsprüfungskommission für einigen Gesprächsstoff gesorgt. Die Verankerung dieser Städtepartnerschaften mit anderen Städtepartnerschaften in der Bevölkerung muss verstärkt werden. In erster Linie sollten auch private Plattformen, wie beispielsweise Vereine, gefördert werden. Von starkem Interesse war auch, wie gross die Aktivitäten in den Partnerstädten für Luzern sind. Was für Aktivitäten finden statt und wie sehen die Medienberichte in diesen ausländischen Städten aus, mit welchen wir zusammenarbeiten? Es wurde befunden, dass nach den drei Jahren der Versuchsphase ein Rechenschaftsbericht über den qualitativen Nutzen einerseits und die Kosten andererseits erfolgen soll. Ein Antrag innerhalb der Geschäftsprüfungskommission, Vereine mehr einzubinden und den Rahmenkredit um Fr. 120'000.-- auf Fr. 420'000.-- zu kürzen, wurde mit 10 zu 1 Stimme abgelehnt. Mit Ausnahme der Ziff. I, die mit 10 zu 1 Stimme abgelehnt wurde, sind alle nachfolgenden Ziffern einstimmig angenommen worden.

Daniel Burri: Die FDP-Fraktion steht hinter dem Bericht und Antrag über die Städtepartnerschaften. Es gehört zu den Aufgaben der Stadt Luzern – die als politisches und kulturelles Zentrum der Region Zentralschweiz auch ein internationales Ansehen geniesst – Solidarität und Weltoffenheit vorzuleben. Dazu gehören auch Partnerschaften zu anderen Städten. Luzern hat, gerade wegen dieser Zentrumsfunktion, einen anderen Stellenwert als Städte wie Biel, Winterthur oder St. Gallen und darum auch andere Bedürfnisse. Das neue Konzept, welches die Städtepartnerschaften vernetzt und unter eine neue, zentrale Organisation stellt, macht gerade wegen der neuen Partnerschaften Sinn. Es ist primär eine Verwaltungsaufgabe die Initialzündung für neue Partnerschaften und Projekte zu geben, Aktivitäten zwischen der öffentlichen Hand und Privaten zu koordinieren und bei der Weiterentwicklung von Partnerschaften mitzuwirken. Mit der angestrebten sechsten Partnerschaft dürfte, nach Ansicht der FDP-Fraktion, für die nächsten Jahre der Bedarf an weiteren Städtepartnerschaften gedeckt sein. Positiv ist die Tatsache, dass für die Betreuung der Städtepartnerschaften keine neue

Stelle geschaffen wurde, sondern aus den bestehenden Ressourcen die Aufgaben an eine Mitarbeiterin im Präsidialstab übergeben wurden. Die FDP-Fraktion ist sich bewusst, dass mit dem Kredit von Fr. 540'000.-- für die nächsten drei Jahre keine direkte Kosten- Nutzenüberlegungen angestellt werden können. Denn mit dieser Kreditvorlage sind auch Erwartungen verbunden. Eine Partnerschaft sollte immer von gegenseitigem Interesse sein. In diesem Sinne sollten Aktivitäten nicht nur eingleisig, sondern zweigleisig laufen. Es wäre wünschenswert, wenn auch die Partnerstädte von Luzern vermehrt Aktivitäten pro Luzern entwickeln und selber realisieren. Das Projekt, das die Stadt Luzern in den nächsten Jahren plant, wurde von der FDP-Fraktion generell gut aufgenommen. Es wurden aber auch Stimmen laut, die behaupten, dass diese Projekte etwas zu „kulturlastig“ erscheinen. Eine stärkere Ausrichtung der Aktivitäten in Richtung Wirtschaft ist darum sicher prüfenswert. Zudem erwartet die FDP-Fraktion eine bessere Verankerung der Aktivitäten in der Bevölkerung. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Luzern sollten selbst erfahren, dass die Partnerschaften zu den ausgewählten Städten auch gelebt werden. Eine besondere Gelegenheit in dieser Richtung erscheint dem Sprecher der FDP-Fraktion die „Chicago Week 2001“. Solche Chancen müssen unbedingt genutzt werden. Die privaten Plattformen, wie sie bei Murbach und Bournemouth bestehen, können modellhaft auch bei den neuen Städten Chicago und Potsdam städtefördernd genutzt werden. Offenbar besteht in der Bevölkerung ein reges Interesse Eigeninitiativen zu entwickeln. Interessengruppen, die sich in den Bereichen Wirtschaft, Kultur und Bildung ergeben, sind zu unterstützen. Umgekehrt darf auch von motivierten Privaten, Firmen und Organisationen eine starke finanzielle Beteiligung an Partnerschaftsprojekten erwartet werden. Der Fraktionssprecher begrüsst im Weiteren die enge Zusammenarbeit mit dem neuen Präsidialstab, mit der Wirtschaftsförderung und dem Stadtmarketing. Auch wenn die Aufgaben keinen unmittelbaren Nutzen abwerfen – dies soll auch nicht das primäre Ziel sein – erhofft man sich einen mittelbaren längerfristigen Erfolg in den Sparten Wirtschaft und Tourismus. Eine detaillierte Rechenschaftsablage und Erfolgskontrolle wird sicher nach drei Jahren erste Aufschlüsse ausweisen. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und wird dem vorliegenden Bericht zustimmen.

Romy Tschopp-Weibel begrüsst, dass Luzern Partnerschaften zu anderen Städte pflegt. Luzern ist – obwohl eine kleine Stadt – eine offene Stadt und muss darum auch nach Möglichkeiten suchen, mit ausländischen Städten in Kontakt zu kommen um gegenseitig voneinander profitieren zu können. Bis jetzt sind Partnerschaften vor allem aus kulturellen, touristischen, wirtschaftlichen und historischen Aspekten eingegangen worden. Die Ausnahmen haben da Olomouc (Tschechische Republik), Bournemouth (England) und Cieszyn (Polen) gebildet. Die Sprecherin der SP-Fraktion wünscht, dass auch bei den Städtepartnerschaften ökologische Seiten betont werden. Die vorhandenen internationalen Beziehungen sollten verstärkt dazu genutzt werden, um das globale Problem der Klimaerwärmung anzugehen. Nebst den Massnahmen im eigenen Bereich – in Luzern selbst – ist das eine der wenigen Möglichkeiten, sich als Stadt konkret zu betätigen. Ein breiter Dialog, wie zum Beispiel über Verkehrsfragen, ist wünschenswert. Potsdam hat in diesen Beziehungen einiges zu bieten. Es ist ein grosses Anliegen der SP-Fraktion, dass die Tätigkeiten im Rahmen des Austausches der verschiedenen Städte vermehrt in breiteren Bevölkerungsteilen bekannt gemacht werden. Es ist für Luzern ein

Glück, dass im Rahmen der Städtepartnerschaften in den Jahren 2001 bis 2003, anlässlich der IMF, das Chicago Symphony Orchestra auftritt. Da die IMF auch in einem öffentlichen Auftrag stehen und von der Stadt Luzern grosszügig unterstützt werden, wäre es sehr begrüssenswert, wenn sich die IMF bereit erklären würden, Eintritte zu vergünstigten Konditionen an die Luzerner Stadtbevölkerung abzugeben. Viele Luzernerinnen und Luzerner würden dieses Angebot bestimmt sehr schätzen. Zudem wäre diese Geste ein Imagegewinn für die Städtepartnerschaft. Durch diese Bemerkungen erhofft sich die SP-Fraktion, dass der Stadtrat aktiv wird. Der Rahmenkredit von Fr. 540'000.-- für drei Jahre erscheint der SP-Fraktion angemessen. Die Sprecherin begrüsst die Zusicherung des Stadtrates, nach drei Jahren Auskunft über die eingesetzten Kosten zu erteilen und den qualitativen Nutzen der Partnerschaften aufzuzeigen. Die Koordinationsstelle, die neu vom Präsidialstab wahrgenommen wird, erscheint der Sprecherin begrüssenswert. Die SP-Fraktion ist für Eintreten und wird dem vorliegenden Bericht und Antrag zustimmen.

Marcel Lingg: Es ist nicht möglich, die Meinungen und Ansichten innerhalb der SVP-Fraktion zum Thema Städtepartnerschaft auf einen Punkt zu fokussieren. Die Bandbreite zwischen Zustimmung und Ablehnung ist innerhalb dieser Partei sehr gross. Uneingeschränkte Einigkeit gibt es jedoch darüber, dass der vorliegende Bericht und Antrag von der SVP nie in allen Punkten und vollumfänglich akzeptiert werden kann. Um die Ansicht zu diesem Thema etwas verständlicher zu machen, nachstehend einige Gedanken zu den einzelnen Partnerstädten:

Murbach/Guebwiller:

Hier kann man sicher von einer historischen Partnerschaftsstadt sprechen. Ursprung dieser Städtepartnerschaft war das 800-Jahr-Jubiläum der Stadt Luzern im Jahr 1978. So zufällig war die Auswahl von Murbach jedoch nicht, bestand doch eine historische Beziehung aus der Luzerner Stadtgeschichte zum Kloster Murbach. Diese Partnerschaft wurde von Anfang an gelebt, was sicher auch ein Verdienst des Vereins Freunde Murbach ist. Der Verein war nie – ist auch heute nicht – auf staatliche Mittel angewiesen, um vor allem im geselligen Bereich die Freundschaft dieser beiden Städte am Leben zu erhalten. Der Verein Freunde Murbach scheint darum auch heute weniger mit finanziellen als vielmehr mit Nachwuchsproblemen zu kämpfen.

Bournemouth:

Die positiven Erfahrungen mit Murbach hat die Stadt Luzern veranlasst, nach einer zweiten Partnerstadt Ausschau zu halten. Mit der Stadt Bournemouth in England wurde man fündig. Die Städtepartnerschaft mit Bournemouth hat sich ähnlich entwickelt wie die mit Murbach. Mit der Gesellschaft Luzern-Bournemouth ist es wiederum eine private Initiative, welche im Wesentlichen die Partnerschaft pflegt. Gegenseitige Besuche an der Fasnacht oder in Jugendlagern sind nur zwei Beispiele, die beweisen, dass diese Städtepartnerschaft auch in der Bevölkerung wahrgenommen wird.

Murbach und Bournemouth:

Während Jahren hat Luzern mit zwei Partnerstädten Beziehungen gepflegt, deren Auswahl

und die entstandenen Aktivitäten sicher als erfolgreich bezeichnet werden können. Vor allem deshalb, weil nie ein grosses Politikum darüber gemacht wurde.

Olomouc und Cieszyn:

Mitte der Neunzigerjahre spürte der Stadtrat den unwiderstehlichen Drang, wieder auf Brautschau nach einer geeigneten Partnerschaft zu gehen. Das damalige Parlament folgte dem Drang des Stadtrates und beschloss die Städtepartnerschaften mit Olomouc und Cieszyn. Von Anfang an wurde der Sinn dieser beiden Partnerschaften anders betrachtet. Es stand nicht mehr der kulturelle und gesellige Austausch im Vordergrund, sondern das Motto „Hilfe zur Selbsthilfe“. Das Image der beiden Städtepartnerschaften ist heute noch gleich. Denn wer träumt nicht schon gerne vom reichen Onkel in Amerika, oder eben Luzern ist noch die lebenswerte Stadt in der Schweiz. Luzern investiert in die Entwicklungshilfe. Bei diesen beiden Städten handelte es sich von Anfang an leider um reine „Verwaltungspartnerschaften“, was die Tatsache bestätigt, dass auf Vereinsebene, also aus Initiative der Bevölkerung, keine Tätigkeit wie die in Murbach oder Bournemouth entstanden ist. Dafür können nun regelmässig Beamte aus Olomouc und Cieszyn für ein paar Tage ihr Berufspraktikum im Luzerner Stadthaus absolvieren.

Chicago:

Vielleicht waren die Städte Olomouc und Cieszyn für den Luzerner Stadtrat doch etwas zu unbedeutend, um auf einem Weltatlas angeschrieben zu sein? Der Stadtrat hat sich nach der grossen, weiten Welt gesehnt. Da schloss sich Luzern – so quasi in einer Nacht- und Nebelaktion – mit der drittgrössten US-Stadt zusammen. Nun darf sich Luzern auf die gleiche Stufe stellen wie Athen, Casablanca, Hamburg, Moskau, Osaka, Paris, Schanghai und Toronto, um nur einige der 26 Partnerstädte von Chicago zu nennen. Luzern hat Sao Paulo im Auswahlverfahren nach einer Anhörung im Stadtparlament von Chicago ausgebootet. Die SVP-Fraktion mag sich aber nicht mehr daran erinnern, dass sich auch das Luzerner Parlament zu dieser Partnerschaft hätte äussern können. Wobei es heute offen ist, ob sich die SVP-Fraktion für ein Ja oder Nein entschieden hätte.

Begründet wird diese Partnerschaft vor allem mit wirtschaftlichen Synergien. „Nützt es nichts, so schadet es nichts!“ Ob nun gleich mehrere US-Firmen ihren Europasitz nach Luzern verlegen, scheint doch eher ein Wunschdenken zu sein. Da sind wohl andere Kriterien wichtiger (Stichwort: Steuerbelastung), als irgendwo in Chicago eine Tafel, welche an die Städtepartnerschaft erinnert. Es ist wohl zu früh, die im September 1998 geäusserten grossen Erwartungen definitiv zu bilanzieren.

Wie wird diese Partnerschaft von der Bevölkerung aufgenommen? Ist Chicago nicht eine oder sogar zwei Nummern zu gross? Ist Chicago nicht ein paar Kilometer Luftlinie zu weit von Luzern entfernt? Bietet andererseits Chicago die grosse Chance für Tourismus und Wirtschaft? Chicago das grosse Tor zur weiten Welt, welches für Luzern offen steht?

Wenn sich nun auch die SVP-Fraktion soeben mehrheitlich mit kritischem Unterton zu den Partnerstädten Chicago, Olomouc und Cieszyn geäussert hat, ist nicht alles schlecht. Es darf aber die Frage gestellt werden, ob mit fünf Partnerstädten das „Fueder“ vielleicht nicht etwas

überladen wurde.

Neue Partnerstadt Potsdam:

Wenn man nach der Anzahl der Partnerstädte urteilen würde, so müsste nun eigentlich zum Masshalten plädiert werden! Trotzdem scheint sich diese ablehnende Haltung innerhalb der SVP-Fraktion nicht durchzusetzen. Es geht nun vielmehr darum nach Murbach und Bournemouth für eine Partnerstadt JA zu sagen, welche auch von der Bevölkerung – den Luzernerinnen und Luzernern – als Partnerstadt empfunden werden kann. Potsdam kann mehr bieten, was Olomouc, Cieszyn und Chicago fehlt. Es ist möglich, dass die Luzernerinnen und Luzerner aus eigener Initiative – ob im geselligen, sportlichen oder kulturellen Bereich – eine Beziehung mit der Partnerstadt und deren Bevölkerung aufbauen können.

Doch nun konkret zum vorliegenden Bericht und Antrag:

Dem Sprecher der SVP-Fraktion ist dieser Bericht und Antrag zu verwaltungslastig, zu kulturlastig und in gewissem Sinn auch zu chicagolastig. Vor allem, was die finanziellen Aufwendungen betrifft, wird einmal mehr mit der grossen Kelle angerichtet.

Mit diesem Bericht und Antrag wird vor allem Geld gefordert. Doch Geld für was?

- Für ein Künstleratelier in Chicago, das Fr. 90'000.-- kostet. Die Stadt zahlt dafür pro Jahr für eine einzige Person aus der Bevölkerung Fr. 30'000.--.
- Für die Durchführung einer Chicago-Week. Wenn man schon eine solche „Woche“ will, so ist es wichtig, dass diese Angelegenheit auch richtig angegangen wird, damit sie Erfolg verspricht.
- Zur Finanzierung des Chicago-Symphonie-Orchesters an der IMF werden jährlich Fr. 75'000.- benötigt, wovon Fr. 50'000.-- aus dem Fuka-Fonds genommen werden. Dazu muss erwähnt werden, dass sich unter dem Strich ein solches IMF-Event wieder um ein mehrfaches einspielen kann.
- Gelder zur Finanzierung weiterer Verwaltungs-Praktika von Beamten aus Olomouc und Cieszyn.

Mit diesen Beispielen scheint die Hälfte dieses Kredites aufgebraucht zu sein. Wofür die andere Hälfte konkret verwendet wird, darüber entscheidet der Stadtrat erst später. Die gelegentlichen Reisekosten nach Chicago, wie zum Beispiel im Jahre 1999 von Fr. 75'000.--, müssen auch noch bezahlt werden. Nicht zu vergessen ist der Rahmenkredit für die 50%-Stelle einer oder eines Städtepartnerschafts-Beauftragten, der noch gar nicht in den Kosten enthalten ist.

Der SVP-Sprecher hält noch einmal klar fest, dass sich seine Fraktion nicht generell gegen Städtepartnerschaften ausspricht. Sie verlangt auch nicht – trotz teilweise kritischen Bemerkungen zur Auswahl einzelner Partnerstädte – die Auflösung einer dieser Partnerschaften. Die Idee der Partnerstädte wird von der SVP-Fraktion unterstützt. Es ist die Art der Ausführung, die zu gewisser Kritik Anlass gibt. Die SVP-Fraktion ist der Ansicht, dass die Pflege der Städtepartnerschaften auf einer anderen Organisationsstruktur aufgebaut werden muss, als es im

vorliegenden Bericht und Antrag aufgezeigt ist. Mit der geplanten 50%-Stelle wird zementiert, dass die Pflege der Städtepartnerschaften zukünftig vom Stadthaus ausgehen soll. Wo bleibt denn da noch der ursprüngliche Gedanke und die Idee, als die Freunde Murbachs und die Gesellschaft Luzern-Bournemouth die Städtepartnerschaften zu pflegen begannen? Soll diese Aufgabe nun neu die städtische Beauftragte wahrnehmen? Der SVP-Sprecher gibt nochmals deutlich zum Ausdruck, dass es diese Stelle nicht braucht! Sollte es sie schon geben, weil intern Veränderungen vorgenommen wurden, dann kann man sie auch wieder streichen. Wenn es sich um Verwaltungsaufgaben handelt oder es um die Pflege von Städtepartnerschaften geht, kann diese Aufgabe auch von der Abteilung Marketing und Kommunikation koordiniert werden. Das Anliegen der SVP-Fraktion liegt klar darin, dass man weg von der Verwaltungslastigkeit hin zur Eigeninitiative der entsprechenden Vereine kommt, die zur Pflege der Partnerschaften gegründet wurden. Wo auch immer möglich soll die Verantwortung und somit auch eine stärkere finanzielle Kompetenz bei den einzelnen privaten Vereinen liegen.

Der SVP-Sprecher verkündet, dass seine Fraktion beim Beschlussesantrag konkret den Antrag stellen wird, den Kredit massvoll um Fr. 120'000.-- auf 420'000.-- zu reduzieren. Pro Partnerstadt stehen immer noch für drei Jahre durchschnittlich Fr. 70'000.-- zur Verfügung. Was die Stadt Chicago betrifft, gilt es zu entscheiden, wo die Prioritäten zu setzen sind. Ist diese Priorität beim Künstleratelier für eine einzige Person, oder ist es für das Chicago-Sinfonie-Orchester an den IMF? Wichtig ist, dass der Wunsch nach einer weiteren Partnerstadt, speziell Potsdam, nicht nur bei den Politikern vorhanden ist, sondern erst dann umgesetzt wird, wenn aus der Bevölkerung beider Städte entsprechende Anzeichen wahrgenommen werden. Auf Potsdam bezogen ist das Interesse in der SVP-Fraktion mehrheitlich vorhanden. Bei der SVP-Fraktion liegen noch keine Anfragen vor, ob mit einer der Luzerner Partnerstädte eine Fraktionspartnerschaft eingegangen werden soll.

Die SVP ist für Eintreten.

Christa Stocker Odermatt: Über den eigenen Gartenzaun schauen und mit anderen Städten den Austausch auf vielfältige Art und Weise pflegen, ist für eine Touristenstadt, die von Besucherinnen und Besuchern aus der ganzen Welt lebt und profitiert, ein Muss. Die GB-Fraktion steht grundsätzlich hinter diesem Projekt der Städtepartnerschaften und bekennt sich für eine Zustimmung. Kritisch steht die GB-Fraktion jedoch zu einigen inhaltlichen Aspekten dieser Partnerschaften und der Auswahl der Städte.

Im Bericht und Antrag wird von Städtepartnerschaften gesprochen. Eine Partnerschaft hat immer eine hohe Gegenseitigkeit. Die Sprecherin der GB-Fraktion geht in diesem Punkt mit den Vorrednerinnen und Vorrednern einig, dass man da noch etwas weiter gehen kann, als bisher. Luzern hat seine Partnerschaften vielfältig gepflegt und unterscheidet zwischen den kulturellen-wirtschaftlichen Partnerschaften und den unterstützenden Partnerschaften, wie diese mit Olomouc und Cieszyn gelebt werden. Dieser gute Ansatz mit der Hilfe zur Selbsthilfe ist positiv.

Leider erfuhr die Sprecherin der GB-Fraktion erst nach der Kommissionssitzung, dass die Gruppe Schweiz-Kolumbien und das Fastenopfer seit 1995 mit der Stadt im Gespräch sind, um

eine Partnerschaft im pazifischen Raum, konkret ein Projekt in Tumaco, Kolumbien, zu realisieren. Im Rahmen des Klimabündnisses, das die Stadt Luzern als eine der ersten Städte unterzeichnet hat, ist Altstadtrat Paul Baumann relativ konkret über dieses Projekt angefragt worden. Die Gruppe Schweiz-Kolumbien ist in der Stadt Luzern sehr gut verankert, hat aktive Vereinsmitglieder und hätte gute Voraussetzungen, um eine aktive Partnerschaft zu pflegen. Die GB-Fraktion wird sich über den Ablauf dieser Geschehnisse noch weiter orientieren.

Luzern ist stolz auf die Partnerschaft mit Chicago. Dieses Begeisterungsfeuer kommt auch im Bericht und Antrag sehr stark zum Ausdruck. Ein Feuer, das sich die Sprecherin der GB-Fraktion auch für die Städte Olomouc und Ciescyn wünschen würde. Chicago ist eine Stadt mit Ausstrahlung, eine Stadt – ein bisschen im ironischen Sinn – im Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Darum wird Chicago auch relativ fürstlich für seine Partnerschaft mit Luzern belohnt. Neben der Chicago-Week im September wird das Symphonie-Orchestra während drei Jahren mit Fr. 25'000.-- von der Stadt unterstützt; zusätzlich mit Fr. 50'000.-- aus dem Fuka-Fonds. Darum ist es auch wichtig, wenn der Stadtrat der Luzerner Bevölkerung die Möglichkeit gibt, von diesem Chicago-Symphonie-Orchestra zu profitieren. Die GB-Fraktion möchte sich im Rahmen der Städtepartnerschaften nicht nur auf Mittel- und Osteuropa und die USA beschränken. Eine Stadt aus der weniger privilegierten Halbkugel dieser Erde würde für Luzern im Bereich der wirtschaftlichen Vernetzung und der Standortpromotion weniger bringen, dafür würde es zur Glaubwürdigkeit in Bezug auf die Umsetzung des Klimabündnisses beitragen. Die GB-Fraktion möchte Städtepartnerschaften inhaltlich möglichst breit und vielfältig aufbauen. Die Ressourcen der einzelnen Städte sollten besser genutzt werden. Plastisch wird hier ein „Know-how-Transfer“ von einer Stadt zur andren gesehen, welcher zu einer breiten Ausstrahlung beitragen könnte. Im Bereich Stadtverwaltung und Kanalisation, hat zwischen Luzern und Olomouc und Ciescyn bereits ein solcher Transfer stattgefunden. Dieser Wissenstransfer kann vermehrt auf beiden Seiten stattfinden; wie zum Beispiel Potsdam, das heute schon von der SP-Fraktion erwähnt wurde. Potsdam hat im öffentlichen Personennahverkehr sehr viel unternommen, sei dies mit modernen Trambahnen, mit guten Stadtbussystemen und Nachtsammeltaxis. Luzern ist in Sachen kombinierter Mobilität sehr innovativ und könnte da einiges bieten. Dies ist ein Thema, das bestimmt auch Chicago interessieren könnte.

Immer wieder wird stark betont, wie wichtig Städtepartnerschaften für unsere Standortpromotion sind. Dies ist sicher ein Aspekt. Doch wichtiger ist, dass die Motivation hinter den Partnerschaften ein Stück gelebte Solidarität und Weltoffenheit ist. Es sollte um mehr gehen als bloss um ein lukratives Stadtmarketing für die Stadt Luzern. Für den kulturellen Austausch werden die Horizonte erweitert und wer in den Bergen wohnt, kann dies immer gut gebrauchen. In diesem Zusammenhang würde Luzern durch eine Städtepartnerschaft mit einer Stadt aus der südlichen Halbkugel sicher noch zusätzlich an Profil gewinnen.

Die GB-Fraktion begrüsst die städtische Organisation dieser Partnerschaften (Sammlung im Präsidialstab und Schaffung einer 50%-Stelle) und ist überzeugt, dass somit eine bessere Koordination zwischen den einzelnen Partnerschaften besteht und die Synergien besser genutzt werden können. Der Betrag von Fr. 540'000.-- für diese drei Jahre ist nicht zu hoch. Luzern kann es sich leisten jährlich 0,3 Promille des Budgets in die Vernetzung der restlichen Welt zu investieren.

Rolf Hilber: Der vorliegende Bericht und Antrag setzt mit dem Willen zur Verstärkung der wirtschafts- und tourismuspolitischen Aspekte bei den Städtepartnerschaften die richtigen Akzente für die Zukunft. Trotzdem soll die Solidarität mit den weniger begüterten Partnern im Osten nicht abgebaut werden. Die Solidarität kann auch zu neuen Marktverbindungen führen. Wenn nicht heute, dann sicher in Zukunft. Austauschprogramme für die Jugendlichen und damit die Möglichkeit eine andere Lebensart kennen zu lernen, dienen auch der Völkerverständigung. Mit Hilfe zur Selbsthilfe wird durch das Angebot von Praktikumsstellen Einblick in unsere Arbeitsweise geboten. Darum soll auch eine Stadt wie Luzern in dieser Richtung etwas unternehmen. Dazu kommt, dass Städtepartnerschaften für unsere sehr internationale Stadt – leider nicht in Europa integrierte Stadt – eine der wenigen Möglichkeiten sind die Offenheit nach aussen zu demonstrieren. Aus diesen Gründen begrüsst die CVP/CSP-Fraktion die Kommunikation mit anderen Kulturen in der Folge der Städtepartnerschaften sehr.

Die Städtepartnerschaften mit Bournemouth, ganz besonders auch mit Chicago, haben in den am Tourismus interessierten Kreisen Freude ausgelöst. Mit Potsdam steht offenbar ein weiterer, für uns sehr wichtiger Partner, vor der Tür.

Der beantragte Rahmenkredit von Fr. 540'000.-- ist gut investiertes Geld. Kommen noch etwelche Gegenleistungen hinzu, so vergrössert sich der Nutzen von selbst. Ist dem Stadtrat bekannt, wieviel Geld von der anderen Seite investiert oder reinvestiert wird? Trotzdem sind die Fr. 540'000.-- für eine starke Minderheit der CVP/CSP-Fraktion zu viel Geld. Dies vor allem, weil der Eindruck besteht, dass der beantragte Kredit nicht alle Kosten enthält (z.B. Stellenprozente). Unter dem in der Übersicht erwähnten Aspekt der wirtschaftlichen und touristischen Interessen einerseits und der Solidarität andererseits, sollten diese klar getrennt werden. Man ist der Auffassung, dass die Städtepartnerschaft vorwiegend die Aufgabe eines Vereins und nicht in erster Linie der Verwaltung ist. Entsprechend sollten die Gelder nicht durch Stellenprozente aufgebraucht werden. Chicago und Potsdam sind im Luzerner Tourismus schon besser bekannt, denn sie verfügen bereits über das nötige Wissen und die personellen Ressourcen. Es ist darum nicht einzusehen, warum die Stadt eine Stelle benötigt, die zusätzliche Kosten verursacht, wenn professionelles Wissen anderswo besser und günstiger zur Verfügung steht. Dies gilt auf Vereinsebene genauso wie für die Freunde von Murbach und die Gesellschaft Bournemouth. Grundsätzlich ist die CVP/CSP-Fraktion der Auffassung, dass die Aufgabe der Stadt darin besteht, die Wege zu öffnen, zu begleiten und die private Initiative zu unterstützen. Die CVP/CSP-Fraktion erwartet vom Stadtrat, dass im Rechenschaftsbericht auch die Qualitäten und der Nutzen der Partnerschaften aufgezeigt werden. Die Mehrheit der Fraktion ist grundsätzlich für den vorliegenden Bericht und Antrag und somit auch für Eintreten.

Hans Stutz: Der vorliegende Bericht und Antrag zeigt wieder einmal deutlich, dass man diesen nicht genug kritisch lesen kann. In Bezug auf Potsdam schreibt der Stadtrat im Bericht und Antrag: „Es entspricht dem ausdrücklichen Wunsch der Verantwortlichen in Potsdam und stimmt mit der Sichtweise des Luzerner Stadtrates überein, dass in einem ersten Schritt die Zusammenarbeit und der Austausch in den Sektoren Bildung, Kultur, Wirtschaft und Sport konkret angegangen werden soll und erst danach die offizielle Städtepartnerschaft beschlos-

sen werden soll.“ Dies tönt nach Absicht. Der erste Eindruck zeigt, dass Potsdam an einer Städtepartnerschaft wirklich interessiert ist. Um so überraschter war der Sprecher der GB-Fraktion, als er in der WOZ einen Artikel las, welchen er wie folgt zitiert: „Will man von der Verwaltung der Stadt Potsdam mehr über die geplante Städtepartnerschaft erfahren, erhält man eine überraschend kühle Antwort: NEIN. Ein offizieller, politisch abgesehener Kontakt zu Luzern sei nicht vorgesehen. Das stehe nicht zur Debatte und werde auch so bleiben.“ Obwohl, man soll nie NIE sagen. Das war noch eine kleine Abschwächung! Kommt man zum ersten Satz zurück, so merkt man, dass das Interesse sehr einseitig ist. Die Stadt Luzern ist interessiert und bei der Stadt Potsdam ist es offenbar nur gerade der Stadtoberbürgermeister, der an einer Partnerschaft interessiert ist. Das überrascht insofern und führt natürlich nicht dazu, dass man nun diesen Bericht und Antrag ablehnt.

Noch eine kleine Zusatzbemerkung zur Städtepartnerschaft mit Chicago: Die Städtepartnerschaft mit Chicago und die Unterstützung des Symphony-Orchesters, beziehungsweise dessen Aufenthalt hier in der Stadt Luzern, ist natürlich auch eine indirekte Subventionierung der IMF. Was man nicht ablehnen soll, aber doch dem Stadtrat vorschlägt, im nächsten Bericht und Antrag, der über die Städtepartnerschaften in den Rat kommen wird, eine indirekte Subventionierung der anderen kleinen Kulturhäuser vorzuschlagen, selbstverständlich in der gleichen Höhe und mit der gleichen Begeisterung, wie im jetzigen Bericht und Antrag.

Stadtpräsident Urs W. Studer bedankt sich vorab für die grossmehrheitlich freundliche Aufnahme dieses Bericht und Antrages. Auf diese Art und Weise werden Signale ausgesendet, Signale weit über diese Region hinaus, dass sich die Stadt Luzern – in einer zunehmend globalisierten Welt – international eingeben will.

Die zu grosse Verwaltungslastigkeit dieses Bericht und Antrages wurde stark kritisiert. Es ist jedoch so, dass alle Gelder, die hier beantragt sind von ihrer Zweckbestimmung her, nicht Mittel sind, die der Verwaltung zugedacht sind, im Gegenteil: Es sind Gelder, die entweder den beiden Oststädten direkt oder indirekt zu Gute kommen. Sei dies für Kulturinstitutionen, Schüleraustausch oder auch den vier sich bereits abzeichnenden Vereinen als indirekte Unterstützung seitens der Stadt und der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler Luzerns. Auf der andern Seite stösst man sich daran, dass ein Stellenpensum von 50 % deklariert wird – welches nicht im Kredit inbegriffen ist – das sich ausschliesslich mit der Koordination und der Arbeit innerhalb der Stadtverwaltung im Zusammenhang mit diesen Partnerschaften befasst. Bis anhin hat die Stadt schon vier oder fünf Partnerschaften gepflegt. Die anfallenden Arbeiten wurde von mehreren Personen im Stadtpräsidium ausgeführt. Mit der Neustrukturierung der gesamten Stadtverwaltung hat man nach einer neuen Lösung gesucht und dieses 50%-Stellenpensum definiert, das rein organisatorisch und strukturell dem Präsidialstab zugeordnet ist, ohne dass eine zusätzliche Stelle geschaffen wurde.

Auf ausdrücklichen Wunsch des Parlaments, sollten, oder noch besser müssten, all diese Partnerschaften auf Gegenseitigkeit bestehen. Das wird, wo immer auch möglich, angestrebt. Insbesondere in den nächsten drei Jahren. Eine gelebte Partnerschaft hängt jedoch sehr stark vom Solidaritätsempfinden innerhalb der andern Stadt, von der Offenheit, vielleicht auch von der Haushaltssituation und von gewissen personellen Konstellationen ab.

Der Wunsch der FDP-Fraktion, vermehrt Akzente im Bereich Wirtschaft zu setzen, wird vom stadträtliche Sprecher entgegengenommen. Mit den beiden neuen Partnerstädten Chicago und Potsdam besteht die Möglichkeit in diesem Bereich eine grössere Tätigkeit anzustreben. Von der Lumag – die Veranstalterin der LUGA – hat man bereits die Offerte erhalten, dass Potsdam im Jahre 2002 unentgeltlich eine ganze Halle zur Verfügung gestellt bekommt, und so die Wirtschaft der Umgebung der Landeshauptstadt des Bundeslandes Brandenburg an dieser Gewerbeausstellung entsprechend präsentieren könnte. Zwischen den Gewerbetreibenden, zwischen den Wirtschaftsverantwortlichen und zwischen Potsdam und Luzern bestehen keinerlei Sprachbarrieren, sodass sehr schnell Geschäftskontakte anlaufen können.

Die aufgeworfene Bemerkung von Marcel Lingg zu den Reisekosten: Es ist nicht wahr, dass irgendwelche Reisespesen beim Besuch der städtischen Delegation nach Chicago entstanden sind. Die stadträtliche Delegation wurde als Gäste der Stadt Chicago empfangen. Der Flug wurde durch die Firma Swissair gespendet. Der Hotelaufenthalt durch die dortige Stadtverwaltung und die Investition dieser rund Fr. 70'000.-- diente dem Auftritt der Stadt Luzern und des Landes Schweiz in dieser drittgrössten Stadt der Vereinigten Staaten.

Nach den drei Jahren wird nicht nur der Kredit abgerechnet, sondern es wird auch darüber Rechenschaft abgegeben, wie der tatsächliche Verlauf war und wie es in Zukunft gehandhabt wird.

Zum Zitat aus der WOZ und zur telefonischen Nachfrage, ob aus der Sicht von Potsdam bereits eine Partnerschaft mit Luzern besteht, kann der stadträtliche Sprecher folgendes mitteilen: Letzten Sommer hat sich der stadträtliche Sprecher mit dem Bürgermeister von Potsdam, Matthias Platzek, in Luzern getroffen. Im vergangenen Herbst 2000 wurde er, zusammen mit einer Delegation der Stadt Luzern (Andrea Wiedemann und Rosie Bitterli) nach Potsdam eingeladen, um erste Punktationen über die Zusammenarbeitsfelder im Rahmen einer derartigen internationalen Partnerschaft zu besprechen. Sie wurde in der Verwaltung Potsdams im Umfeld des dortigen Präsidialstabs wie auch vom Kulturverantwortlichen sehr gastfreundlich aufgenommen. Potsdam war sehr erfreut über die Möglichkeit mit Luzern enger zusammenzuarbeiten. Es wird aber hier mit keinem Wort erwähnt, dass Matthias Platzek im persönlichen Gespräch erklärt hat, dass er offiziell im Moment keine eigentliche Partnerschaft begründen kann, weil auch er sich mit seinem Parlament über eine derartigen Partnerschaft absprechen müsste. Es ist jedoch Tatsache, dass Potsdam bereits sechs Partnerschaften hat. Nicht alle diese Partnerschaften funktionieren optimal oder überhaupt noch. Der Bürgermeister von Potsdam hat sich klar geäussert, dass geprüft wird, wo man sich gegenseitig eingeben und wo von entsprechenden Austausch profitieren werden kann. Wenn dies für eine gewisse Zeit geschieht, zum Beispiel während der vorgesehenen drei Jahre, ist der Bürgermeister von Potsdam willens und bereit, seinem Parlament die Eingehung einer entsprechenden Partnerschaft zu beantragen. Der stadträtliche Sprecher geht davon aus, dass darum auf die telefonische Nachfrage hin mit einer gewissen Zurückhaltung reagiert wurde.

Dem stadträtlichen Sprecher ist von einer Partnerschaft mit der südamerikanischen Stadt Tumaco in Kolumbien nichts bekannt. Er hat den Namen noch nie gehört. Auch von Altstadtrat Paul Baumann, der damals, als über das abstrakte Konzept der Städtepartnerschaften von Luzern diskutiert worden ist, den Namen dieser Stadt weder erwähnt noch zur Diskussion ge-

stellt. Wie im vorliegenden Bericht und Antrag ausgeführt, kümmert sich der Stadtrat lieber um sechs Partnerschaften, die einigermaßen funktionieren, als um mehr. Darum ist es sicher falsch zu behaupten, dass Luzern Städtepartnerschaften sammelt.

Christa Stocker Odermatt bezieht sich nochmals auf die Stadt Tumaco in Kolumbien. Sie erklärt, dass sie erst gestern in einem Telefongespräch davon erfahren hat. Über die geführten Verhandlungen wird sie Protokolle erhalten. Sie bittet den Stadtrat, dass sich auch die Stadtverwaltung dieser Angelegenheit annimmt. Die Sprecherin der GB-Fraktion wird sich in nächster Zeit beim Stadtrat melden.

DETAIL

Marcel Lingg: Wie bereits beim Eintreten erwähnt, stellt der Sprecher der SVP-Fraktion den **Antrag**, den Kredit von Fr. 540'000.-- **auf Fr. 420'000.--** zu reduzieren. Die Begründung dazu hat der Sprechende bereits beim Eintreten abgegeben.

ABSTIMMUNG

Dem Antrag von Marcel Lingg auf die Herabsetzung des Kredits auf Fr. 420'000.-- wird nicht stattgegeben.

Ziffer I: wird vom Rat grossmehrheitlich genehmigt.

Ziffer II: wird vom Rat einstimmig genehmigt.

Ziffer III: wird vom Rat einstimmig genehmigt.

Ziffer IV: wird vom Rat einstimmig genehmigt.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 45/2000 vom 6. Dezember 2000 betreffend

Städtepartnerschaften. Konzept für die Fortführung internationaler Beziehungen,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

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

beschliesst:

- I. Für die fünf bestehenden Städtepartnerschaften sowie die angestrebte, auf informeller Basis bereits aufgenommene sechste Partnerschaft wird für die Jahre 2001 bis 2003 ein Kredit von Fr. 540'000.-- als Rahmenkredit bewilligt.
- II. Der Kredit ist in die Investitionsrechnung einzusetzen.

- III. Der Kredit ist bis zum 31. Dezember 2004 abzurechnen, die Abrechnung anschliessend dem Grossen Stadtrat zu unterbreiten.
- IV. Die Vereinsbeiträge sind wie bisher im jährlichen Voranschlag in den Fonds Kultur und Sport, Kulturteil, zu budgetieren.

— — — — —

3. Bericht und Antrag 44/2000 vom 6. Dezember 2000 Zusammenschluss der Zivilschutzorganisationen von Horw, Kriens und Luzern. Gemeindevertrag

Kommissionspräsidentin Rita Misteli: Der vorliegende Bericht und Antrag wurde in der Geschäftsprüfungskommission sehr positiv aufgenommen. Es wird begrüsst, dass man in der zukünftigen Strategie über die kommunalen Grenzen hinwegschaut und Zusammenschlüsse anstrebt, wo sie sinnvoll sind. In diesem Sinn wurde der Bericht und Antrag von der Geschäftsprüfungskommission einstimmig genehmigt.

Hans Stutz: „Zivilschutz gleich Nichtsnutz“! Das war die Parole in den Achtzigerjahren. Es wurden jeweils entsprechende Anekdoten gefunden, vor allem durch die Übung „Ameise“, die ja eine masshafte Gewichtung von positiver Arbeitszeit wahrt, aber immerhin dazu geführt hat, dass nachher an vielen Stammtischen und Partys unzählige Anekdoten erzählt wurden. In der Zwischenzeit ist der Zivilschutz in dem Sinn einigermaßen vernünftig geworden, weil er sich vor allem selbst abgebaut hat und dies auch weiterhin vorhat. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag hat es insofern einen Zusammenhang, in dem die Rahmenbedingungen vom Bund und vom Kanton dahin gehen, den Zivilschutz kleiner und effizienter zu gestalten. Das hat auch zur Folge, dass die GB-Fraktion diesem Bericht und Antrag ohne Weiteres zustimmen wird. Dies vor allem darum, weil bereits im Jahr 1998 ein Vertreter der Fraktion des Sprechenden eine Motion für eine Reduktion der städtischen Zivilschutzausgaben eingereicht hat. Mit einer Reduktion von 45,59 % ging der Abbau auch relativ zügig voran. Wenn der Stadtrat allenfalls in ein oder zwei Jahren nochmals einen Bericht und Antrag vorlegen würde, wären die Zivilschutzmassnahmen nochmals um 45,59 % gesenkt würden – dies hat der Sprecher der GB-Fraktion mit seinen Kolleginnen und Kollegen allerdings nicht abgesprochen – kann er dem Stadtrat in Aussicht stellen, dass auch dieser Bericht und Antrag mit Freuden unterstützt wird.

Eine kleine persönliche Anmerkung des Sprechers der GB-Fraktion:

Der Vertreter des städtischen Zivilschutzes hat sich so übereifrig präsentiert, dass dem Sprecher der GB-Fraktion die Analogie des Baums in den Sinn kam, der vor dem Absterben noch ein paar Austriebe aussendet. Auch die Zusendung eines Videos für einen Mann, der keinen Videorecorder hat, empfand er als Verschleuderung von Ressourcen. Er bitte daher, dass man die Kassette wieder zurücknimmt.

Rolf Krummenacher: Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und für die Abschreibung der Motion, wie auch für die Genehmigung des Gemeindevertrages.

Der Zusammenschluss dieser Zivilschutzorganisationen ist ein richtiger Schritt in die richtige Richtung. Richtig deshalb, weil Leistungen hinterfragt wurden und die Abdeckung in einem grösseren geografischen Raum angestrebt wird. Beides sind Hebel zur Kostenreduktion, die bei der Beratung der finanziellen Planung der nächsten Jahre mehrmals erwähnt wurden. Es ist sinnvoll, dass nicht zugewartet wird, auch wenn das geografische Potential noch nicht ganz ausgeschöpft ist.

Das Resultat kann sich sehen lassen. Die Sollbestände werden über 40 % zurückgehen und die Personalbestände werden ebenfalls über 40 % (7 Stellen weniger) sinken. Die Kosten im Jahr 2004 werden über 40 % oder 1,1 Mio. Franken unter dem Durchschnitt der letzten Jahre sein. Somit betragen die Kosten für den Zivilschutz noch Fr. 20.-- pro Einwohnerin und Einwohner. Das sind eindruckliche Zahlen! Natürlich hat die Neuausrichtung des Bevölkerungsschutzes mit der Kooperation von verschiedenen Organisationen dazu beigetragen. Diesem Trend hat man sich nicht widersetzt. Man hat sehr aktiv agiert, Tabus wurden gebrochen, die Organisation umgebaut, neu ausgerichtet und begonnen, verantwortungsbewusst Stellen abzubauen.

Es kommt immer darauf an, wie ein Weg beschritten wird. Nach der Meinung des Sprechers der FDP-Fraktion wurde dieser Weg gut beschritten. Er hat den Eindruck, dass der Verantwortliche sehr aktiv handelte. Es gibt wahrscheinlich noch einige Leistungen, die sich für ein analoges Vorgehen eignen. Die FDP-Fraktion freut sich, wenn weitere solche Berichte und Anträge vorgelegt werden, die kleinere und grössere Erfolgsgeschichten beinhalten.

Louis Baume: Änderungen in den Bedrohungslagen, sowie auch zweifelsohne im Zeitgeist, haben bereits im Vorfeld des regionalen Zusammenschlusses zur Straffung der Zivilschutzorganisation Luzern geführt. Die Massnahmen wurden von den verantwortlichen Kadern, mit Herrn Bruno Zeyer an der Spitze, energisch umgesetzt. Der Planungsbericht „Umnutzung der Spezialanlage Sonnenberg“ wird nächstens dem Grossen Stadtrat vorliegen. Die Bildung der Zivilschutzorganisation Pilatus ist eine vorbildliche Verwirklichung regionaler Partnerschaft mit Kriens und Horw. Vielleicht wird sie noch weiter ausgebaut. Sie bringt eine weitere Konzentration der Kräfte. Die CVP/CSP-Fraktion dankt für die gute Vorlage, tritt auf den Bericht ein und wird den Anträgen zustimmen.

Markus T. Schmid: Die Positionen sind bezogen. Es ist nicht mehr nötig, grosse Überzeugungsarbeit zu leisten. Der Sprecher der SP-Fraktion beschränkt sich auf die Würdigung des Berichtes und einen kleinen Ausblick in die Zukunft:

Der Zivilschutz hat sich auf Bundesebene, wie auch auf Kantons- und Gemeindeebene geändert. Das heisst, die Aufgabe und die Ausbildung haben sich geändert und somit auch die Anzahl der Personen, die für diese Aufgabe benötigt werden. Dies ist im vorliegenden Bericht und Antrag klar ersichtlich. Wie bereits erwähnt, hätte man ohne die Zusammenarbeit mit Horw, Kriens und Luzern keine Einsparungen tätigen können. Ein grosser Teil der Einsparungen konnte durch die Umnutzung der Zivilschutzanlage Sonnenberg getätigt werden. Die SP-Fraktion begrüsst, dass die Gelegenheit genutzt wurde und bezüglich Zivilschutz die drei Gemeinden zusammengelegt wurden. Dadurch entstand eine weitere Optimierung. Zukünftig ist

es genau das Vorgehen, das sich die SP-Fraktion wünscht. Es wird in Zukunft kleinere und auch grössere Projekte geben, wo man punktuell zusammenarbeitet. Die Gemeindegrenze soll kein Hindernisgrund sein.

Der Sprecher der SP-Fraktion möchte – im Gegensatz zu Hans Stutz – das Video behalten. Gerne lädt er seinen Ratskollegen ein, falls er das Video – es enthält sechs Minuten Information über die Zivilschutzgruppe Kobra – doch noch anschauen möchte. In Anlehnung an den Titel dieses Videos schliesst der SP-Sprecher sein Votum mit den Worten: „ZSO-Pilatus übernehmen Sie!“

Marcel Lingg: Es gibt nur noch eine Frage, die sich die SVP-Fraktion regelmässig stellt: Wieso nicht schon viel früher? In dieser Frage ist aber auch offensichtlich, dass sich die SVP-Fraktion für Eintreten und Genehmigung entschlossen hat.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer-Horst: Ja, wieso nicht schon früher? Sie bedankt sich für die gute Entgegennahme. Es ist wunderbar, dass man sich jetzt gefunden hat, doch dahinter steckt harte Verhandlungsarbeit. Die Zusammenarbeit mit Kriens und Horw musste zuerst aufgebaut werden.

Die wenigsten erinnern sich noch an den „blauen“ Luftschutz, doch sicher an den Aufbau des Zivilschutzes bis jetzt, hin zum Abbau. Dies ist ein wichtiger Punkt. Es wird gespart! Über eine Million Franken werden eingespart. Es ist erstaunlich; wenn in dieser Stadt ein so grosser Betrag mehr ausgegeben wird, so spricht man nur davon und weniger von dessen Inhalt. Spart man jedoch Geld ein, spricht man nicht davon aber vom Inhalt. Aus der Sicht der stadträtlichen Sprecherin gibt es drei Hauptpunkte:

1. Einsparung einer Million Franken
2. Haltung oder sogar Verbesserung des Qualitätsstandards
3. Regionaler Ansatz dieses Projektes

Wenn man es schafft, weitere Problemlösungen so anzugehen, dass eine regionale Zusammenarbeit stattfinden kann und dies mit einer Rechtsform, die es ermöglicht auch noch weitere Gemeinden aufzunehmen, dann ist es der richtige Weg.

Die stadträtliche Sprecherin bezieht sich zum Schluss auf das Votum von Hans Stutz, in dem er die Übereifrigkeit des Chefs ZSO erwähnt. Es ist bestimmt nicht selbstverständlich, den Abbau der eigenen Aufgaben so engagiert und kompetent zu vertreten, wie dies Herr Bruno Zeyer getan hat.

Die Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer-Horst verspricht, dass man auch mit weiteren Gemeinden ins Gespräch kommen will. Beim Gespräch mit Emmen hat sie bemerkt, dass man für dieses Projekt ein offenes Ohr hat. Wenn die Gemeinden vernehmen, wieviel eingespart werden kann, ist die stadträtliche Sprecherin überzeugt, dass sich die ZSO-Pilatus bald um den ganzen Pilatus herum ansiedeln wird.

DETAIL

Keine weiteren Wortmeldungen.

ABSTIMMUNG

Ziffer I: Der Gemeindevertrag wird mit 43 zu 0 Stimmen genehmigt.

Ziffer II: Die Motion 98 1996/2000 Adrian Schmid wird einstimmig erledigt und abgeschrieben.

Ziffer III: Darüber ist nicht abzustimmen. Das fakultative Referendum ist gegeben.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 44/2000 vom 6. Dezember 2000 betreffend

Zusammenschluss der Zivilschutzorganisationen von Horw, Kriens und Luzern. Gemeindevertrag,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von § 64b des Gemeindegesetzes, Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 61 Abs. 1 und Art. 68 Ziff. 2 lit. a der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Der Gemeindevertrag über die Organisation des Zivilschutzes in den Gemeinden Horw, Kriens und Luzern wird genehmigt.
- II. Die Motion Nr. 98 1996/2000 Adrian Schmid namens der Fraktion Grünes Bündnis vom 14. Oktober 1997 "Für eine Reduktion der städtischen Zivilschutzausgaben" wird als erledigt abgeschrieben.
- III. Der Beschluss gemäss Ziff. I unterliegt dem fakultativen Referendum.

— — — — —

**4.1 Postulat 10 Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion
Einsatz einer Fachkommission zur Begleitung des Projektes
Wohnheim 2/Eichhof**

In der ehemaligen Bürgergemeinde wurden Bauprojekte nicht nur durch die Bau- und Liegenschaftsdirektion, sondern jeweils durch eine kleine, kompetente Planungskommission beglei-

tet. Die Zusammensetzung dieser Planungskommission richtete sich nicht primär nach politischen, sondern vor allem nach fachlichen Kriterien. Bei Betagtenwohnungen oder Heimbauten waren es in der Regel neben Baufachleuten, Vertretern der Alterssiedlung, der Pflege und Betreuung sowie der betroffenen Bewohner oder des Seniorenrates.

Als Beispiel sei die seinerzeitige Zusammensetzung der 7-köpfigen Kommission für die Begleitung der Hochhaussanierung der Alterssiedlung Eichhof aufgeführt:

2 Bau- und Liegenschaftsdirektion (Vorsitz)

1 Direktion Heime (Besteller)

2 Alterssiedlung Eichhof (Vorsteher und Betagtenbetreuerin)

1 Seniorenrat (Vertreter der Bewohner)

1 Grossbürgerrat (Baufachmann / Mitglied Baukommission)

Die Vorteile einer nicht nur bauspezifisch, sondern auch betrieblich und benützerseitig abgestützten Projekt-Begleitung sind bei Spezialbauten, wie sie Betagtenwohnungen oder Heime darstellen offensichtlich. Fragen zu den sich verändernden Wohn- und Betreuungsformen, die Bedürfnisse und Wünsche der Betroffenen, Alltagserfahrungen und Anliegen aus Pflege und Betrieb, usw., können in einem früheren Planungsstadium thematisiert, kompetent diskutiert und rechtzeitig ins Projekt integriert werden.

Anlässlich der Jurierung des Architekturwettbewerbes Wohnheim 2/Eichhof hat das Preisgericht einstimmig beschlossen, in seinen Empfehlungen für die Weiterbearbeitung den Einsatz einer projektbegleitenden Fachkommission zu beantragen. (Im schriftlichen Bericht des Preisgerichtes ist die entsprechende Formulierung fälschlicherweise nicht aufgeführt).

Wir fordern den Stadtrat deshalb auf, bei der bevorstehenden Weiterbearbeitung des Um- und Ausbauprojektes Wohnheim 2 der Alterssiedlung Eichhof eine begleitende Fachkommission einzusetzen. Die Kommission soll im oben beschriebenen Sinn klein, kompetent und vorwiegend nach fachlichen Kriterien zusammengesetzt sein.

Stellungnahme des Stadtrates

Die Abwicklung von städtischen Projekten erfolgte während den letzten Jahren nach einem bewährten Ablauf. Die jeweils eingesetzte Projektorganisation setzte sich zusammen aus der Projektleitung „Besteller“ und Projektleitung „Ersteller“. Fallweise wird die Projektabwicklung durch eine Steuerungsgruppe, in welcher weitere mit dem Projekt Betroffene Einsitz nehmen, begleitet. In Ausnahmefällen, hohe Projektkomplexität, wird eine - meistens aus ParlamentarierInnen zusammengesetzte - Baukommission eingesetzt.

Für die Projektabwicklung Wohnheim 2/Eichhof ist der Einsatz einer begleitenden Fachkommission nicht vorgesehen. Die Projektorganisation mit Steuerungsgruppe, Projektleiter Besteller und Projektleiter Ersteller wird von allen Beteiligten als sachdienlich und ausreichend be-

zeichnet. Der Präsident der Wettbewerbsjury Wohnheim II wird in der Steuerungsgruppe Einsitz nehmen. Die Beachtung der durch das Preisgericht abgegebenen Empfehlung ist sichergestellt.

Der Stadtrat erachtet den Einsatz einer Fachkommission zur Projektbegleitung aus vorerwähnten Gründen als nicht notwendig und lehnt das Postulat daher ab.

Helen Haas-Peter: Die Antwort des Stadtrates auf das Postulat von Markus Boyer mit den drei möglichen Modellen zur Abwicklung des Bauprojektes ist gut. Die inhaltlichen Anliegen des Postulates werden trotz Ablehnung erfüllt. Somit sind beide Seiten befriedigt. Die CVP/CSP-Fraktion hält nicht an der Überweisung dieses Postulates fest.

Der Rat lehnt das Postulat 10 Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion ab.

— — — — —

4.2 Motion 11 Andreas Moser, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion Gesamtbericht Liegenschaften Neue Stadt Luzern

Mit der Zusammenlegung der Einwohnergemeinde und der Bürgergemeinde zur Neuen Stadt Luzern ergibt sich im Liegenschaftsbereich eine neue Ausgangslage. Die Bürgergemeinde hat bereits einen Bericht zu ihren Liegenschaften verfasst. Damit eine Gesamtbeurteilung über die zukünftige Strategie in den Bereichen Unterhalt, Sanierung, Nutzung und Verwertung der städtischen Liegenschaften möglich ist, müssen die notwendigen Grundlagen erarbeitet werden.

Wir ersuchen deshalb den Stadtrat einen Gesamtbericht zu erarbeiten, welcher unter anderem folgende Erkenntnisse bringen soll:

- Auflisten der städtischen Liegenschaften
 - im Verwaltungsvermögen
 - im Finanzvermögen
- der bauliche Zustand
- der Erneuerungs- und Sanierungsbedarf
- die finanziellen Aspekte
 - bezüglich Unterhalt, Sanierung
 - bezüglich Erträge, Rendite
- Nutzungsstrukturen und Wertpotentiale
- Kurz-, mittel- und langfristige Planungsabsichten des Stadtrates

Der Bericht soll eine umfassende Grundlage für die mittel- und langfristige Strategie in der Liegenschaftspolitik bilden. Dabei sollten strukturelle, finanzielle und städtebauliche Überle-

gungen, Problempunkte und Zukunftschancen aufgezeigt werden.

Stellungnahme des Stadtrates

Bekanntlich werden die Jahresrechnungen 2000 von Einwohner- und Bürgergemeinde noch getrennt geführt. Nach Vorlage der entsprechenden Jahresabschlüsse und Bilanzen ist Anfang 2001 eine Fusionsbilanz zu erstellen. Dabei sind auch die von der Stadt im Zusammenhang mit der Verselbständigung der städtischen Werke abzutretenden Liegenschaften zu berücksichtigen, bei denen bis zu diesem Zeitpunkt noch diverse Dienstbarkeiten und Abparzellierungen zu bereinigen und grundbuchlich zu regeln sind. Um eine umfassende Gesamtbeurteilung des städtischen Liegenschaftenbestandes vorzunehmen und einen entsprechenden Liegenschaftsbericht zu erarbeiten, ist es daher zwingend notwendig die oben erwähnten Arbeiten abzuwarten. Es ist vorgesehen, dass die Baudirektion im Frühjahr 2001 einen "Gesamtbericht Liegenschaften Neue Stadt Luzern" erarbeitet, diesen im Sommerseminar 2001 dem Stadtrat unterbreitet und in der zweiten Jahreshälfte 2001 dem Grossen Stadtrat vorlegen wird. Zudem hat der Stadtrat die Erarbeitung eines solchen Berichts als Jahresziel 2001 erklärt (siehe Voranschlag 2001 und Gesamtplanung 2001 - 2004). In diesem Zusammenhang wird auch auf die beantworteten Interpellationen 297 vom 25. Mai 1999 und 334 vom 21. September 1999, sowie auf die entgegengenommene Motion 298 vom 25. Mai 1999 verwiesen.

Der Stadtrat ist bereit dem Grossen Stadtrat einen "Gesamtbericht Liegenschaften Neue Stadt Luzern" vorzulegen und nimmt deshalb die Motion entgegen.

Es wird kein Ablehnungsantrag gestellt.

Die Motion 11 Andreas Moser / Guido Durrer namens der FDP-Fraktion ist überwiesen.

— — — — —

Ruedi Schmidig schlägt vor, dass die Traktanden 5.1, 5.2 und 5.3 als Paket betrachtet werden und beantragt Diskussion für alle gemeinsam.

Ratspräsident Peter Brauchli stellt fest, dass der Rat grossmehrheitlich eine Diskussion wünscht. Er schlägt vor, die Traktanden – wie von Ruedi Schmidig vorgeschlagen – gemeinsam zu behandeln.

5. 1 Interpellation 401 Peter Muheim, Ruedi Schmidig namens der GB-Fraktion Zentraler Standort für die Universität Luzern

Mit grossem Mehr hat die Stimmbevölkerung des Kantons am 21. Mai 2000 dem Gesetz über die universitäre Hochschulbildung zugestimmt und damit JA zu einer Universität Luzern gesagt. In der Zwischenzeit haben sich bereits einige Agglomerationsgemeinden als Standort für die neue Uni ins Spiel gebracht, was auf die Prestigeträchtigkeit eines UNI-Standes hindeutet.

Die Stadt hat sich aktiv für das neue Gesetz engagiert. Zudem lassen viele objektive Gründe eine möglichst zentrale Hochschule als sinnvoll erscheinen. Etwa die in Luzern möglichen Synergien mit anderen Institutionen wie der bestehenden Uni an der Pfistergasse, der FHZ und anderen Schuleinrichtungen, der Zentralbibliothek und dem Studentenheim. Auch eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, per Velo und zu Fuss kann nur an zentraler Lage angeboten werden.

Die Universität Luzern ist auch mit den zusätzlichen Fakultäten noch immer eine eher bescheidene Hochschule, die kaum sinnvoll auf einem von der Stadt losgelösten Campus betrieben werden kann. Vielmehr ist die Uni Luzern auf den regen Austausch mit der Stadt und mit anderen Institutionen angewiesen. Ein möglichst direkter Bezug zum Bahnhof Luzern schafft zudem gute Verbindungen zu anderen Hochschulen im In- und Ausland. Zudem zeigen Erfahrungen mit dezentralen Hochschulstandorten, dass zusätzliche Verkehrsprobleme entstehen und der Anteil derjenigen, die mit dem Auto anreisen, markant höher liegt.

Gute Gründe also, dass die Universität in Luzern bleibt, zumal es in der Stadt durchaus noch Landreserven dafür gibt. Zu nennen ist die nähere Umgebung des Bahnhofes, das Werkhofareal im Tribtschen und die unüberbaute Parzelle am Bundesplatz. Denkbar ist auch die aufgrund eines Antrages der Fraktion des Grünen Bündnis in der Zone für öffentliche Zwecke belassene Fläche bei den Städtischen Werken oder weitere Standorte in der Stadt.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie wird die Standortfrage für die neue Hochschule Luzern geklärt?
2. Wie kann und wird der Stadtrat Einfluss auf diesen Entscheid nehmen?
3. Welche Standorte in der Stadt kommen für einen Ausbau der Uni in Betracht? Mit welchen Vor- und Nachteilen sind sie aus Sicht des Stadtrates behaftet?

Antwort des Stadtrates

Die einzelnen Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Die Errichtung der Universität Luzern fällt in die Kompetenz des Kantons Luzern. Der Regierungsrat hat deshalb eine Arbeitsgruppe mit dem Auftrag eingesetzt, unter Beizug eines externen Planerteams geeignete Standorte nach objektiven und nachvollziehbaren Kriterien zu evaluieren. Die Arbeitsgruppe unterbreitete in der Folge dem Regierungsrat einen Kriterienkatalog, welcher die Anforderungen an einen möglichen Universitätsstandort umschreibt.

Im Kantonsblatt Nr. 51 vom 23. Dezember 2000 wurde der Kriterienkatalog veröffentlicht. Gleichzeitig wurden Grundstück- und Liegenschaftseigner – auch durch Inserate in den Tageszeitungen – aufgerufen, bis zum 16. Februar 2001 Bewerbungsunterlagen an das Bau-departement einzureichen.

2. Der Stadtrat ist seit dem positiven Volksentscheid vom 21. Mai 2000 in ständigem schriftlichen Kontakt mit dem Regierungsrat. Verwaltungsmässig wurden Aufträge erteilt, mögliche Standorte zu evaluieren.

Der Stadtrat wandte sich bereits am 23. Juni 2000 erstmals schriftlich an den Regierungsrat, um in Erinnerung zu rufen, dass ein Universitätsstandort in der Stadt Luzern sowohl betrieblich als auch verkehrstechnisch sinnvoll wäre, und bat ihn, dem bisherigen Hochschulstandort die Treue zu halten. Mit Schreiben vom 27. September 2000 (StB 1162) wiederholte der Stadtrat dieses Anliegen. Indem er auf eingereichte Vorstösse im Stadtparlament (vorliegende Interpellation und Postulat 2 2000/2004, Bissig-Kenel/Durrer Für die Einrichtung der Universität in der Stadt Luzern) verwies, ersuchte er den Regierungsrat, eine standardisierte Ausschreibung zu machen, die Auskunft über die generellen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig hat die Baudirektion erste Abklärungen getätigt, welche Gebiete als Standorte für die Universität Luzern in Frage kommen könnten. Das Angebot unüberbauter Areale und ungenutzter Räume in der Stadt Luzern ist gering. Als Ergebnis dieser Abklärungen kristallisierten sich vier aus Sicht des Stadtrates geeignete Standorte heraus. Mit Schreiben vom 19. Dezember 2000 wurden sie dem Regierungsrat unterbreitet, um zu dokumentieren, dass in der Stadt neben dem Interesse an der Universität auch geeignete Standorte vorhanden sind.

Auf Grund der im Kantonsblatt Nr. 51 vom 23. Dezember 2000 veröffentlichten Kriterien an einen möglichen Universitätsstandort wurden die vorgeschlagenen Standorte nochmals überprüft. Dem Kanton werden zwei umfangreich dokumentierte Bewerbungsdossiers zugestellt werden: Güterbahnhof und Kasernenplatz/Militärstrasse. Die anderen möglichen Standorte (Kreuzbuchareal und Allmend/AAL) werden nicht weiter propagiert.

3. Es ist festzuhalten, dass die Stadt lediglich Vorschläge unterbreiten kann. Es ist Angelegenheit des Kantons über den zukünftigen Standort zu entscheiden. Mit Schreiben vom 19. Dezember 2000 wurden der Regierung vier Standorte vorgeschlagen:

I. Güterbahnhof-Areal (Geleise-Überbauung)

Das in Frage kommende Areal befindet sich im Eigentum der SBB. Die Stadt und die SBB geben ein gemeinsam erarbeitetes Projekt ein. Vorteilhaft in diesem Gebiet wäre zweifellos die optimale Erschliessung mit dem öV. Überdies könnte im näheren Umfeld des Bahnhofs und KKLs ein eigentliches Bildungs- und Kongresszentrum entstehen (HSW, Gewerbliches Berufsschulzentrum, Universität, KKL).

II. Kasernenplatz/Militärstrasse

Das in Frage kommende Areal befindet sich im Eigentum der öffentlichen Hände (Bund, Kanton, Stadt). Die gute Erschliessung durch den öV, die Nähe zum Bahnhof Luzern, die kurzen Fusswege in die Innenstadt aber auch namentlich die unmittelbare Nähe zum bis-

herigen Standort der Universitären Hochschule in der Pfistergasse sind weitere attraktive Pluspunkte, die für eine solche Lösung sprechen könnten.

III. Kreuzbuchareal

Das im Baurechteigentum der Stadt befindliche Kreuzbuchareal hätte den Vorteil, dass es relativ schnell verfügbar wäre. Die bestehende Buserschliessung ist gut. Kann dieses Gebiet mittelfristig zusätzlich mit der S-Bahn, gegebenenfalls durch eine eigene Station, erschlossen werden, kann dessen Erreichbarkeit als hervorragend eingestuft werden.

IV. Allmend/AAL

Im Raum Allmend könnte der Landstreifen südlich des AAL unter Einbezug des heutigen Schlachthofareals als Standort in Frage kommen. Die fraglichen Grundstücke befinden sich allesamt im Eigentum der Stadt Luzern, wenn auch nicht ausschliesslich auf Luzerner Gemeindegebiet. Eventuell müssen aber an diesem Standort auch private Grundstücke miteinbezogen werden. Bezüglich der öV-Erschliessung scheint es unabdingbar, auf der Linie der Luzern-Brünigbahn eine S-Bahn-Station beim Übergang Schlachthof/Allmend zu errichten.

Aus Sicht des Stadtrates kommen nur die ersten beiden Standorte in Betracht, wobei er den Standort Güterbahnhof klar favorisiert.

5.2 Postulat 2 Trudi Bissig, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion Für die Einrichtung der Universität in der Stadt Luzern

Vor einigen Wochen hat das Stimmvolk des Kantons Luzern mit deutlichem Mehr der Einrichtung einer Universität Luzern zugestimmt. Neben der Diskussion über den zukünftigen Aufbau, beziehungsweise das fachliche Angebot der Universität Luzern, besteht heute ein angeregter Meinungsaustausch in der Öffentlichkeit über den zukünftigen Standort der Hochschule. Im Grossen Rat wurden bereits mehrere Vorstösse eingereicht. Wir haben Verständnis für den Wunsch anderer Gemeinden, die Universität auf ihrem Gemeindegebiet ansiedeln zu können, bringt dies doch nicht nur Lasten, sondern auch Vorteile. Wir sind der Meinung, dass die Stadt Luzern vermehrt in naher Zukunft zum Zentrum der Zentralschweiz werden soll. Allerdings geht es nicht darum, alles in dieser Stadt allein zu konzentrieren. Für einen zentralen Standort der Universität sprechen aber viele Gründe, zum Beispiel:

- die zentrale Erreichbarkeit aus allen Richtungen
- die Koordination der verschiedenen Angebote aus Hochschul- und Fachhochschulbereichen
- der Einbezug auch des Armeeausbildungszentrums Luzern in das universitäre Angebot

Der Stadtrat wird ersucht:

- intensive Abklärungen über mögliche Standorte für die Universität Luzern durchzuführen

- Lösungsmöglichkeiten für eine Universität in der Stadt Luzern aufzuzeigen
- die möglichen Folgen für die Stadt aufzuzeigen (Imageverbesserung, finanzielle und verkehrstechnische Folgen, etc.)
- sich beim Kanton engagiert für einen Standort Luzern einsetzen

Stellungnahme des Stadtrates

Die Stadt Luzern erfüllt in vielerlei Hinsicht Zentrumsfunktionen für die gesamte Zentralschweiz. Um die sich dadurch ergebenden mannigfaltigen Synergien nutzen zu können, wäre ein Universitätsstandort Stadt Luzern durchaus sinnvoll. Synergien ergäben sich vorab mit den diversen Fachhochschulen, dem heutigen Standort der Universitären Hochschule an der Pfistergasse, der Zentral- und Hochschulbibliothek und dem Studentenheim. Die verschiedenen kulturellen Einrichtungen könnten ebenfalls profitieren. Die Erschliessung mit den öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ist sowohl für Studierende aus der Region als auch von weiter her gut. Die durch eine grössere Zahl auswärtiger Studierenden zu erwartende gesteigerte Nachfrage nach günstigem Wohnraum dürfte massvoll ausfallen und für die Stadt und die Agglomeration problemlos verkraftbar sein.

Der im Kantonsblatt Nr. 51 vom 23. Dezember 2000 veröffentlichte Kriterienkatalog umschreibt neben Anforderungen an Grundstücksgrösse, Zustand möglicher Liegenschaften, Erschliessung und Immissionen auch Voraussetzungen an die Versorgungsmöglichkeiten. Die Stadt Luzern kann verschiedene Areale vorweisen, die alle diese Bedingungen erfüllen. Dies trifft aber auch für gewisse Areale der unmittelbar an die Stadt angrenzenden Agglomerationsgemeinden zu. Weil die Stadt und die Agglomerationsgemeinden mehr und mehr zusammenwachsen, ist die Überlegung angebracht, ob die Universität zwingend in der Stadt Luzern angesiedelt werden soll. Wenn die Universität nicht an einem optimalen Standort in der Stadt Luzern, d.h. in direkter Zentrumsnähe möglich ist, müsste nach Ansicht des Stadtrates ein verkehrsgünstiger Standort in einer nahen Vorortsgemeinde favorisiert werden, wobei diesfalls die Idee des eigentlichen „Hochschul-Campus“ gefährdet würde.

Was die finanziellen Konsequenzen für die Stadt Luzern betrifft, ist vorab darauf hinzuweisen, dass die Universität sowohl hinsichtlich ihrer baulichen Erweiterung wie auch bezüglich ihrer Betriebsfinanzierung Sache des Kantons bzw. der Kantone ist. Es ist darüber hinaus im jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar, inwieweit ein Entscheid betreffend Universität Luzern für die Stadt unmittelbare finanzielle Konsequenzen haben soll.

Der Stadtrat hat den Regierungsrat wiederholt mit Nachdruck darauf aufmerksam gemacht, welche Möglichkeiten und Vorteile sich durch einen Universitäts-Standort Stadt Luzern ergeben. Er wird selbstverständlich der im Kantonsblatt Nr. 51 vom 23. Dezember 2000 veröffentlichten Aufforderung nachkommen und Bewerbungsunterlagen für mögliche Standorte fristgerecht einreichen und dabei erneut auf die mit dem Standort Stadt Luzern verbundenen Vorteile und Synergien hinweisen.

Im Sinne dieser Ausführungen nimmt der Stadtrat das Postulat entgegen und beantragt gleichzeitig dessen Abschreibung.

5.3 Postulat 51 Andreas Moser namens der FDP-Fraktion Für einen Standort der Universität im Bereich des Güterbahnhofareals

Die Bewerbungen für den zukünftigen Standort der neuen Universität laufen auf Hochtouren. Der Standortwettbewerb geht jetzt in die entscheidende Runde. Mitte April 2001 wird der Regierungsrat seinen Entscheid fällen. Am 19. Dezember hat der Regierungsrat den Kriterienkatalog für den zukünftigen Standort präsentiert. Unter anderem wurden die folgenden Kriterien aufgestellt:

- ein Grundstück von mindestens 15'000 m²
- Geschossflächen von mindestens 13'000 m²
- Nähe zum Bahnhof; er muss innert 10 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.
- Erstklassige Erschliessung (Fahrplan etc.) mittels öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Standortattraktivität als Anziehungspunkt für hochqualifizierte Fachleute und StudentInnen.

Viele objektive Gründe sprechen für den Standort Stadt Luzern. Eine ideale Standortlösung ist nach unserer Ansicht im Bereiche des alten Güterbahnhofes / Werft am Südostrand des Bahnhofgebietes möglich. Dieser zentrale Standort ist sorgfältig zu prüfen.

Der Stadtrat der Stadt Luzern wird ersucht:

- die Möglichkeiten eines Standortes alter Güterbahnhof / Werft für die Uni Luzern abzuklären.
- die Folgen eines solchen Projekts für die Stadt Luzern zu analysieren.
- Zusammen mit den zuständigen Stellen des Kantons klärende Gespräche mit der SBB und eventuell anderen Grundstückbesitzern zu führen.
- dem Kanton die Resultate der Abklärungen fristgerecht vorzulegen.

Begründung:

Weite Teile des Güterbahnhofes Luzern werden in naher Zukunft ausgelagert und damit das entsprechende Grundstück frei. Das Potential des Standortes ist sehr gut, vom Hauptbahnhof Luzern in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar, ein Umstand, welcher den zu erwartenden Verkehr verringern dürfte. In unmittelbarer Nähe des vorgeschlagenen Standortes befinden sich weitere Fachhochschulen wie die Höhere Wirtschaftsschule, die Gewerbeschule, relativ nahe liegt auch das Armee Ausbildungszentrum Luzern (AAL), mit welchen eine effiziente

Zusammenarbeit gepflegt werden kann. Die Möglichkeit, bei dieser Gelegenheit den Umlad Schiene/Strasse vom verkehrsmässig schon überlasteten Zentrum der Stadt Luzern z.B. nach Rothenburg zu verlegen, sollte analysiert und wenn möglich ergriffen werden.

Stellungnahme des Stadtrates

Tatsächlich sprechen viele objektivierbare Gründe für einen Universitätsstandort Stadt Luzern: Nähe zur bestehenden Universitären Hochschule und anderen Hochschulen, gute verkehrstechnische Erschliessung, allgemeine Infrastruktur sowie weitere Standortvorteile einer Kernstadt, die in vielerlei Hinsicht Zentrumsfunktionen für die gesamte Zentralschweiz erfüllt. Der Stadtrat hat diese Meinung gegenüber dem Regierungsrat des Kantons Luzern erstmals im Juni 2000 kund getan. Zudem hat er frühzeitig untersucht, wo sich auf dem Gebiet der Stadt Luzern mögliche Standorte befinden könnten

Bei der Suche nach einem geeigneten Standort stiess der Stadtrat schon früh auf den Bereich des Güterbahnhofs. Dessen Vorteile sind in vielerlei Hinsicht evident. Falls sich den SBB durch den Bau eines Universitätsgebäudes auf dem Areal des Güterbahnhofs die Möglichkeit bieten würde, den Güterumschlag von der Schiene auf den strassengebundenen Schwerverkehr aus der Stadt auszulagern, ergäbe sich für die Stadt daraus ein weiterer, enormer Vorteil.

Auf Grund des im Kantonsblatt Nr. 51 vom 23. Dezember 2000 veröffentlichten Kriterienkataloges und dem Aufruf, Bewerbungsunterlagen einzureichen, hat der Stadtrat entschieden, zwei Bewerbungsdossiers einzureichen: Güterbahnhof und Kasernenplatz/Militärstrasse, wobei er den Güterbahnhof klar favorisiert. Mit den SBB steht er seit Anfang Dezember 2000 in engem Kontakt. Das Bewerbungsdossier wird von Stadt und SBB gemeinsam eingereicht werden.

Der Stadtrat fühlt sich durch das Postulat auf seinem eingeschlagenen Weg bestätigt. Er nimmt den Vorstoss im Sinne dieser Ausführungen entgegen.

Ruedi Schmidig: Die grundsätzlichen Vorteile einer Universität Luzern sind im Vorfeld der Abstimmung vom 21. Mai 2000 zur Genüge herausgestrichen worden. Der Regierungsrat bezeichnete den Entscheid damals „als Prüfstein“ auf dem Weg zum erklärten Ziel, „den Kanton Luzern fit zu machen für das 21. Jahrhundert“. Zwar gibt es seit 400 Jahren eine universitäre Bildung in Luzern, aber die bestehende Hochschule mit 260 Studierenden, vor allem an der theologischen Fakultät, wäre auf die Dauer wohl nicht überlebensfähig gewesen.

Den geplanten Ausbau der Universitären Hochschule Luzern zur Universität haben die Stimmberechtigten des Kantons am Wochenende vom 21. Mai 2000 sehr deutlich gutgeheissen. Sie stimmten dem Universitätsgesetz mit 78'402 Ja zu 46'745 Nein zu. Dies bei einer hohen Stimmbeteiligung von gut 53 %. Schon bald werden sich die ersten Studentinnen und Studenten an der Rechtsfakultät der neuen Universität Luzern einschreiben. In fünf Jahren rechnet

man mit insgesamt rund 900 Studierenden an den nunmehr drei Fakultäten.

Bereits kurz nach der Volksabstimmung ging das Gerangel um den künftigen Standort der Uni Luzern los. Viele Gemeinden sahen darin die Chance, einen Teil ihrer Probleme zu lösen. Sei es, dass unüberbaute Parzellen oder schlecht genutzte Liegenschaften einer besseren Nutzung zugeführt werden könnten oder, um das Image der Gemeinde mit dem Uni-Standort zu verbessern.

Eine Uni Luzern bringt sicher Chancen und Risiken. Ob der ganzen Begeisterung für das Projekt dürfen die Probleme, welche mit der Standortfrage verbunden sind, nicht ausser acht gelassen werden. In der Region Luzern haben die Verkehrsprobleme ein Ausmass angenommen, das uns zwingt, jeden Entscheid immer auch im Zusammenhang mit dem Verkehr und der Mobilität zu prüfen. Eine Uni bringt zusätzlich Menschen in die Region. Studierende, Dozierende, Gäste usw. Die Erreichbarkeit spielt eine zentrale Rolle. Nach dem Dafürhalten der GB-Fraktion darf diese Erreichbarkeit aber nicht mit Autobahnanschluss und genügend Parkplätzen gleichgesetzt werden. Eine Uni Luzern muss mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sein und soll unsere Probleme mit dem motorisierten Individualverkehr nicht noch vergrössern.

Das Grüne Bündnis hat sich früh mit der Standortfrage auseinander gesetzt. An einem Treffen der grünen Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus Agglomeration und Stadt Luzern wurde die Meinung bekräftigt, dass die Uni Luzern an einem möglichst zentralen Standort realisiert werden muss. Als wichtiges Kriterium bei der Standortwahl – nebst der sehr guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr – ist es nötig, dass sich im Umfeld Bibliotheken, Buchhandlungen, die Fachhochschulen, die bereits bestehende Universität, Studentenheime und Kultureinrichtungen befinden. Die Stadt Luzern bietet diese Infrastruktur, auf die die künftig Studierenden und Dozierenden angewiesen sind. Aus diesem Grund haben sich sämtliche Vertreterinnen und Vertretern auch aus den Gemeinden dafür ausgesprochen, dass die Universität an einem möglichst zentralen Standort in der Stadt Luzern domiziliert werden soll. Die Interpellation der Fraktion Grünes Bündnis vom 29. Juni 2000 war deshalb nur folgerichtig. Man wollte, dass der Stadtrat in einem möglichst frühen Zeitpunkt beim Kanton vorstellig wird und das Interesse der Stadt Luzern an der Uni Luzern anmeldet.

Die GB-Fraktion ist froh, dass der Stadtrat die Interpellation in diesem Sinn positiv beantwortete und nach der Volksabstimmung rechtzeitig gehandelt hat. Der Kanton hat sich allerdings mit der Bekanntgabe der Standortkriterien sehr viel Zeit gelassen. Erst im Kantonsblatt vom 23. Dezember 2000, also 7 Monate nach der positiv ausgegangenen Volksabstimmung, publizierte das Baudepartement des Kantons Luzern den Anforderungskatalog für künftige Standortbewerbungen. Regierungsrat Ulrich Fässler begründete diese späte Publikation zwar mit dem Hinweis, der Kriterienkatalog sei mit geradezu wissenschaftlicher Qualität aufgearbeitet worden. Eingabefrist ist dann allerdings bereits der kommende 16. Februar. Wenn der Stadtrat sich erst aufgrund dieses Kriterienkataloges mit der Standortfrage auseinandergesetzt hätte, wäre man wohl heute nicht in der Lage, in dieser Ausführlichkeit die in dieser Interpellation gestellten Fragen zu beantworten.

Die Standortkriterien stehen nun also fest. Ein Grundstück muss mindestens 15'000 Quadratmeter messen, eine Liegenschaft darf eine Geschossfläche von 13'000 Quadratmetern nicht

unterschreiten. Der Regierungsrat geht von 900 Studierenden aus. Ein späterer Ausbau für 2000 bis 3000 Studierende soll aber möglich sein. Das Areal hat mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Bahnhof Luzern aus innerhalb von 10 Minuten erreichbar zu sein, und zwar mit einem dichten Taktfahrplan. Zentral ist auch ein leicht erreichbares Verpflegungs- und Versorgungsangebot. Schliesslich dürfen Lärm- und Luftbelastungen keine besonderen baulichen Massnahmen erfordern.

Die vom Kanton eingesetzte Arbeitsgruppe scheint ihren Auftrag ernst zu nehmen. In einem Zeitungsinterview meinte Kantonsbaumeister Urs Mahlstein. „Wir studierten die Entstehungsgeschichte der europäischen Universitäten und stellten fest, dass Universitäten immer mit Stadt und Verkehr verknüpft sind.“ Die Stadt Luzern erfüllt diese Vorgaben in fast schon idealer Weise.

Beim Standortentscheid spielt aber nicht nur die Konkurrenz zwischen der Stadt Luzern und den Agglomerationsgemeinden eine Rolle. Unsere Region steht dabei auch in Konkurrenz zu anderen Universitätsstädten. In Konkurrenz, was die Studierenden betrifft, aber auch was die Attraktivität für künftige Dozentinnen und Dozenten angeht. Die Uni Luzern muss verbunden sein mit den andern Regionen. Das ist sie am besten, wenn sie im Zentrum der Stadt Luzern steht, sei dies beim Bahnhof oder mindestens mit einem Fussmarsch in erreichbarer Nähe des Bahnhofes.

Die Einreichung von zwei Dossiers mit möglichen Standorten ist sicher richtig. Sowohl das Gebiet Güterbahnhof, wie auch das Areal Kasernenplatz/Militärstrasse sind als künftige Standorte denkbar. Während beim Güterbahnhof die absolut optimale Erschliessung mit dem OeV ins Auge springt, würde sich städtebaulich am Kasernenplatz/Militärstrasse wohl die grössere Chance bieten.

In der Antwort des Stadtrates auf das Postulat 2 wird erklärt, dass die Universität Luzern sowohl hinsichtlich ihrer baulichen Erweiterung, wie auch bezüglich ihrer Betriebsfinanzierung Sache des Kantons bzw. der Kantone ist. Es sei nicht absehbar, inwieweit ein Standortentscheid betreffend Uni Luzern für die Stadt finanzielle Konsequenzen haben solle.

Ohne hier bereits über Beiträge der Standortgemeinde zu diskutieren, soll der Stadtrat in den kommenden Verhandlungen dafür sorgen, dass die Bewerbung der Stadt die gleichen Chancen hat, wie Bewerbungen von allenfalls finanzkräftigeren Gemeinden. Es sollen ausschliesslich die vom Regierungsrat aufgestellten, objektiven Kriterien ausschlaggebend sein und nicht finanzielle Zusagen von möglichen künftigen Standortgemeinden. Dann hat die Stadt Luzern eine gute Chance, Standort der Uni Luzern zu sein.

Die Fraktion des Grünen Bündnisses hofft, dass sich dieser Rat heute nicht zum letzten Mal mit der Universität Luzern beschäftigt. Es wäre sehr erfreulich, wenn in den kommenden Jahren nicht von der Universität Luzern, sondern von der Universität Zentralschweiz gesprochen würde.

Guido Durrer spricht zu Postulat 2. Mit der Antwort auf dieses Postulat und die anderen zwei Vorstösse unterstreicht der Stadtrat die überzeugte Absicht, sich für einen Standort der neuen Universität in der Stadt Luzern einzusetzen. Das ist für die FDP-Fraktion mehr als erfreulich. Dem Sprecher der FDP-Fraktion ist es wichtig zu wissen, dass der Stadtrat mit voller und ganzer Kraft für den Standort Zentrum Luzern eintritt. Es ist von zentraler Bedeutung, dass sich

der Stadtrat für diesen, für die Universität und für die Stadt einzigartig wichtigen Standort mit allen möglichen Mitteln einsetzt.

Nebst allen bereits aufgeführten zukunftsweisenden Vorzügen, welche die neue Hochschule mit ihrem Standort in der Stadt Luzern, unserer Stadt bringen kann und wird, muss auch den wirtschaftspolitisch positiven Auswirkungen Rechnung getragen werden. Mit der Universität werden der Stadt Luzern einige Kosten anfallen, es wird aber gleichzeitig die Wirtschaft und das Gewerbe gestärkt und belebt. Diese Tatsache darf im Bestreben, die Uni in Luzern aufzubauen, keinesfalls ausser Acht gelassen werden.

Der gleichzeitigen Abschreibung des Vorstosses opponiert die FDP-Fraktion nicht im eigentlichen Sinne, denkt aber, dass das Postulat (hoffentlich) abzuschreiben wäre, wenn der Standort Stadt Luzern von der Regierung festgelegt ist.

Thomas Rothenbühler nimmt im Namen der SP-Fraktion Stellung zu allen drei Vorstössen. Der Kanton hat einen umfassenden Kriterienkatalog für den Standort der Universität aufgestellt. Grundsätzlich gehören auch Standorte ausserhalb der Stadtgrenze zu den Kriterien. Das Denken der SP-Fraktion ist je länger je mehr regional, darum ist es wichtig, den Standort innerhalb dieser Region zu erhalten. Der Gemeindepatriotismus darf hier nicht ausschlaggebend sein. Es ist aber leider so, dass die Stadt Luzern verkehrs- und infratstrukturbedingt das Zentrum der Agglomeration darstellt. Nur im Stadtzentrum sind alle Standortkriterien schon heute optimal erfüllt. Die Standorte ausserhalb der Stadt müssten verkehrsmässig zuerst besser erschlossen werden. Doch eine solche Erschliessungen (z.B. S-Bahn) dauert viel zu lange. Für den Standort einer Universität kommt darum für die SP-Fraktion nur das Zentrum der Agglomeration Luzern in Betracht., wie zum Beispiel das Güterbahnhofareal. Der SP-Sprecher fordert den Stadtrat auf, weiterhin aktiv darauf einzuwirken, dass der Standort im Zentrum der Agglomeration Luzern gewählt wird.

Thomas Gmür: Letzten Mai wurde die Universität Luzern vom Souverän angenommen und seither hat man gewartet, dass sich auch der Stadtrat an der Diskussion beteiligt. Emmen, Littau, Horw und Kriens bemühten sich um den Standort der Universität. Das konnte man in den Medien hören und lesen. Nur von Luzern konnte man bis vor kurzem nichts lesen und nichts hören. Mit Freude stellt man nun fest, dass die Stadt Luzern für den Bau einer Universität sogar vier verschiedene Standorte zur Verfügung stellen könnte. Es ist sehr erfreulich, dass der Stadtrat von Luzern das Areal des Güterbahnhofs in Aussicht hat. Die CVP/CSP-Fraktion begrüsst diesen Standort insbesondere aus verkehrstechnischen Gründen. Verkehrstechnisch ist es sicher nicht sinnvoll, wenn all die Studentinnen und Studenten den Bahnhof nur als Drehpunkt benutzen müssten, um von da in die Agglomerationen zu gelangen. Deshalb ist dieser Standort für die CVP/CSP-Fraktion der beste und sinnvollste. Der Fraktionssprecher hofft, dass der Stadtrat mit diesem Standort beim Regierungsrat Erfolg hat.

Der Sprecher der CVP/CSP-Fraktion weiss aus eigener Erfahrung, dass man als Student an einem zentralen Standort studieren will und nicht in irgendeinem Ort in der Agglomeration. Die CVP/CSP-Fraktion befürwortet den Standortentscheid des Stadtrates und freut sich auf den Entscheid des Regierungsrates.

Nachdem die Diskussion erschöpft ist, wird über die drei Traktanden wie folgt befunden:

Interpellation 401 Peter Muheim / Ruedi Schmidig namens der GB-Fraktion:

Zentraler Standort für die Universität Luzern:

Die Interpellation ist beantwortet und erledigt.

Postulat 2 Trudi Bissig / Guido Durrer namens der FDP-Fraktion:

Für die Einrichtung der Universität in der Stadt Luzern:

Das Postulat ist überwiesen und abgeschrieben.

Postulat 51 Andreas Moser, namens der FDP-Fraktion:

Für einen Standort der Universität im Bereich des Güterbahnhofareals:

Das Postulat ist überwiesen.

— — — — —

6. Interpellation 395 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion Erhöhtes Unfallrisiko im Hallenbad

Der bauliche Zustand des Luzerner Hallenbades erfordert umfassende Sanierungsmassnahmen in zentralen Bereichen. Seit Jahren wird in der Hallenbadfrage im Grossen Stadtrat um eine Lösung gerungen. Auch die 1997 vom Stadtrat vorgeschlagene Sanierungsvariante wurde vom Grossen Stadtrat nicht übernommen. Ein 1999 vorgelegter Sanierungsvorschlag der Architekten Rüssli und Amman, der sogar eine Vergrösserung der heutigen Wasserfläche vorsieht, könnte eine kompromissfähige Lösung für die Zukunft des Luzerner Hallenbades sein.

Um den Betrieb jedoch kurz- und mittelfristig aufrecht zu erhalten, mussten und müssen diverse Reparatur- und Sanierungsarbeiten ausgeführt werden. So wurde im letzten Sommer das lecke Kinderschwimmbecken erneuert bzw. ein Chromstahlbecken eingebaut. Durch diese Massnahme haben sich die Licht- und Sichtverhältnisse in diesem für den Kinderschwimmunterricht genutzten Becken massiv verändert. Morgens während den Zeiten des Schwimmunterrichts, liegt das Becken vollständig im Dunkeln. Gegen Mittag kann ein Teil des Beckenbodens von der Fensterseite her zwar schwach überblickt werden, doch die spiegelnde Wasseroberfläche verunmöglicht dann den Lehrpersonen die nötige Sicht unter Wasser.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist es dem Stadtrat bekannt, dass sich die Licht- und Sichtverhältnisse im Kinderschwimmbecken seit den Sanierungsarbeiten im letzten Sommer massiv verschlechtert haben?
2. Ist der Stadtrat ebenfalls der Meinung, dass sich dadurch das Unfallrisiko für den Schwimmunterricht erhöht hat?
3. Ist es dem Stadtrat bekannt, dass sich das SchwimmlehrerInnen-Team an das Rektorat ge-

wandt und auf das erhöhte Unfallrisiko aufmerksam gemacht haben?

4. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass geeignete Massnahmen z.B. eine Unterwasserbeleuchtung, zur Sicherheit der Schülerinnen und Schüler getroffen werden müssen, auch wenn es keine zwingende SIA- bzw. BfU-Norm/Empfehlung gibt?
5. Ist der Stadtrat bereit, die nötigen Massnahmen zur Verbesserung der Sicht- und Lichtverhältnisse im Kinderschwimmbecken an die Hand zu nehmen?

Antwort des Stadtrates

Der Stadtrat beantwortet die Fragen, die mit obgenannter Interpellation gestellt wurden, wie folgt:

1. Die Lichtverhältnisse haben sich nicht verändert, da an der Beleuchtung und Belichtung keine baulichen Veränderungen ausgeführt wurden. Hingegen ist dem Stadtrat bekannt, dass sich die Sichtverhältnisse mit dem Einbau des Chromstahlbeckens verschlechtert haben sollen. In dieser Hinsicht ist auch ein Schreiben an das Rektorat der Primarschulen eingegangen, in dem das SchwimmlehrerInnen-Team Massnahmen fordert.
2. Ob sich das Unfallrisiko für den Schwimmunterricht erhöht hat, lässt sich schwer abschätzen, da nicht nur bauliche Massnahmen zur Sicherheit beitragen.
3. Hingegen haben Abklärungen, welche der Geschäftsführer der Hallenbad Luzern AG zwischenzeitlich getroffen hat ergeben, dass sowohl in der neuen SIA-Norm 365/1 (neueste Fassung) sowie in der neuen Sicherheitsempfehlung für die Planung, Bau und Betrieb von Hallenbädern der BfU (1999) für Becken dieser Art keine Unterwasserbeleuchtung vorgeschrieben ist. Erfahrungsgemäss sind sowohl SIA wie BfU-Normen/-Empfehlungen sehr streng gehalten, weswegen ein Einbau vorgeschrieben würde, sofern die Sicherheit dies erforderte.
4. Ja, siehe Antwort 1
5. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass die Liste von technischen Einrichtungen, welche Sicherheit bieten können, gross ist. Bauliche oder technische Möglichkeiten bieten in jedem Fall aber nur eine scheinbare Sicherheit und können ein Unfallrisiko nicht gänzlich beseitigen. Der Stadtrat teilt jedoch die Meinung, dass Massnahmen, welche zur Verbesserung der Sicherheit beitragen und verhältnismässig sind, getroffen werden müssen.
6. Der Stadtrat hat Anfang 2001 zur Bemusterung vier Scheinwerfer provisorisch an die Decke über dem Nichtschwimmerbecken montieren lassen. Die Stellungnahme durch das Schwimm-lehrerInnen-Team zu den durch diese Massnahme verbesserten Lichtverhältnissen ist positiv. Durch die definitive Montage der vier Scheinwerfer sowie durch den Einsatz von zwei weiteren soll die Situation noch weiter optimiert werden, so dass die Sicherheit des Schwimmunterrichtes nicht mehr durch bauliche Mängel beeinträchtigt sein sollte.

Cony Grünenfelder bedankt sich für die Antwort des Stadtrates. Die Sprecherin der GB-Fraktion hat von Seiten des Team, das dort Schwimmunterricht erteilt, Rückmeldungen über die grosse Verbesserung der Situation erhalten. Durch die definitive Montage von vier

Scheinwerfern, sowie durch den Einsatz von zwei weiteren wird die Lichtsituation wirklich optimal sein. Sie bedauert, dass das Anliegen erst durch den Vorstoss ernst genommen wurde, und der Geschäftsführer auf die Anliegen des Personals, das Schwimmunterricht erteilt, nicht eingehen wollte.

Somit ist die Interpellation 395 beantwortet.

— — — — —

7. Motion 12 Andreas Moser, Guido Durrer namens der FDP-Fraktion Für die Erarbeitung eines tiefgreifenden Verkehrskonzept für die Stadt (Region) Luzern

Seit vielen Jahren werden in der Stadt Luzern Verkehrsdiskussionen geführt. Ein eigentliches, mehrheitsfähiges Konzept wurde bisher aber nicht erarbeitet. Die Gespräche und Pläne drehen sich meist um Einzelprobleme wie die Nordtangente, den Südzubringer, die Parkanlage Altstadt-West und andere mehr. Das sogenannte Best-Konzept ist mangels Akzeptanz in der Bevölkerung vom Tisch. Die wünschbare Entlastung der Innenstadt vom Verkehr ist nicht aktuell, da die entsprechenden verkehrstechnischen Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Um in der Verkehrsdiskussion bzw. -planung grössere Schritte voranzukommen, ist die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes dringend notwendig.

Auftrag

Der Stadtrat der Stadt Luzern wird beauftragt

- ein tiefgreifendes, die Stadtgrenzen überschreitendes Verkehrskonzept zu erarbeiten
- dazu mit den Agglomerationsgemeinden und mit den entsprechenden Stellen des Kantons eng zusammenzuarbeiten
- die finanziellen Aspekte zu analysieren
- Lösungsvorschläge zu erarbeiten

Mit den Zielen

- Voraussetzungen zu schaffen, um die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten
- Massnahmen gegen den drohenden Verkehrskollaps in der Stadt Luzern zu treffen
- die Planung und Realisierung einer stadtentlastenden A2-Umfahrung an die Hand zu nehmen
- das Parkierungsleitbild so zu gestalten, dass die Stadt Luzern von Besuchern und Kunden für unser Gewerbe und Detailhandel nicht gemieden wird
- anzustreben, dass die Stadt Luzern einerseits wohnlich bleibt bzw. wird, andererseits aber

auch ihre Lebensfähigkeit erhält

- schon heute die Planung für mittel- und langfristige Massnahmen zu treffen zu prüfen sind insbesondere auch (unter anderem)
- die Möglichkeiten einer S-Bahn
- Anreize für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr
- die Förderung des öffentlichen Verkehrs
- die Aufrechterhaltung der Mobilität für den motorisierten Individualverkehr
- ein kundenfreundliches Parkierungskonzept
- die Umfahrung der Stadt Luzern auf der A2
- die Umwandlung von Reussport- und Sonnenbergtunnel zur Stadtautobahn
- der Bau eines Südzubringers
- die Variante einer Nordtangente
- die Wohnlichkeit der Quartiere

Stellungnahme des Stadtrates

Die Motionäre stellen zu Recht fest, dass für die Stadt zur Zeit kein verbindliches Verkehrskonzept vorliegt und dass demzufolge die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes dringend notwendig sei. Der Stadtrat wird deshalb beauftragt, zusammen mit den Agglomerationsgemeinden und dem Kanton ein tiefgreifendes, die Stadtgrenze überschreitendes Verkehrskonzept zu erarbeiten, finanzielle Aspekte zu analysieren und entsprechende Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Die Verkehrspolitik ist seit geraumer Zeit ein wichtiges Thema. Nach dem Scheitern des städtischen Bestkonzeptes als Folge ablehnender Haltung des Kantons zur Inbetriebnahme des Lochhofs werden das weitere Vorgehen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Stadt von der inzwischen eingesetzten Verkehrskommission eingehend diskutiert. So wurden die Ziele der städtischen Verkehrspolitik überprüft und formuliert und parallel dazu Strategien und Massnahmen zum "Verkehrskonzept Hauptachsen Stadt Luzern, VHKL" beraten.

Der Kanton hat in der gleichen Zeit den Richtplan aufgestellt und darin Zielsetzungen für den Verkehr formuliert. Die Bestrebungen zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme vor dem Hintergrund der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führten zur Unterzeichnung des "Letter of Understanding".

I Ausgangslage

Damit ergibt sich folgende Ausgangslage:

1. Ziele der städtischen Verkehrspolitik

Die Baudirektion hat die folgenden verkehrspolitischen Zielsetzungen formuliert:

- Erreichbarkeit von Luzern sicherstellen
- Stadtinterne Mobilität sicherstellen
- Wirtschaftlich notwendigen Motorfahrzeugverkehr ermöglichen
- Wohnqualität sicherstellen
- Umweltverträglichkeit gewährleisten

Die stadträtliche Verkehrskommission (VKL) hat die Zielsetzungen beraten und ihnen im Frühjahr 1999 zugestimmt.

2. Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung

Region, Agglomeration und Kernstadt liegen am Rand der Wirtschaftsachse Genf-Zürich-Basel. Der Entwicklungsdruck ist nicht dramatisch, aber deutlich. Die Verkehrsgunst ist nicht unbedeutend. Die Distanzen zu den Hauptzentren und zum Flughafen werden zeitlich immer kürzer. Luzern entwickelt sich zu einem Subzentrum mit klaren Vorteilen wie Wohnqualität, Arbeitsmarktkapazitäten, kultureller Hintergrund, Landschaft. Das kantonale Raumplanungsamt rechnet deshalb für die nächsten 20 Jahre mit einer Zunahme der Wohn- und Arbeitsplätze um ca. 15 000 im Raum nördlich von Luzern und um ca. 5 000 südlich von Luzern. Damit allein steigert sich die Mobilitätsnachfrage in der Agglomeration um rund 20 %, also 2 % jährlich, neben der ohnehin beobachteten jährlichen Zunahme um ca. 2% infolge Änderung des Mobilitätsverhaltens. Dazu kommen zusätzliche jährliche Zunahmen im Transitverkehr infolge der EG-Öffnung von ca. 1 - 2%. Insgesamt nimmt damit das Verkehrsvolumen in den nächsten Jahren in der Agglomeration Luzern voraussichtlich jährlich um 5 - 7% zu.

3. Gestaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen im Raum Luzern

Das Baudepartement des Kantons Luzern hat eine Vorgehensstrategie für die zukünftige Bewältigung des Verkehrs im Raum Luzern entwickelt. Die Strategie umfasst drei miteinander verknüpfte Elemente:

- A) Kantonsstrassen und öffentliches Busnetz. Im Innern der Agglomeration wird primär der öffentliche Verkehr gefördert. Priorität erhält der Ausbau des Strassennetzes, resp. die Verkehrsregelung zugunsten des Bussystems.
- B) S-Bahn Zentralschweiz. Kapazitätssteigerungen im öffentlichen Regionalverkehr werden durch den schrittweisen Ausbau eines S-Bahnsystems geschaffen. Dieses verbindet die Siedlungsschwerpunkte im Raum Luzern miteinander sowie den Raum Luzern mit dem Einzugsgebiet Zentralschweiz. Das S-Bahnsystem wird durch ein geeignetes Bussystem ergänzt.
- C) Übergeordnetes Strassennetz. Der Transitverkehr und ein wesentlicher Teil des regionalen Individualverkehrs werden nach aussen auf ein übergeordnetes Strassennetz geführt. Die raumplanerischen Entwicklungsschwerpunkte werden wo möglich von aussen erschlossen.

Der Stadtrat hat zusammen mit dem Regierungsrat, Gemeinden, Verbänden und Transportunternehmungen am 26. Juni 2000 den Letter of Understanding unterzeichnet und sich damit verpflichtet, die Bearbeitung und Realisierung der Elemente A bis C zu unterstützen.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Elemente A bis C den Verkehr in der Stadt Luzern noch nicht genügend zu reduzieren vermögen, sie würden jedoch den richtigen Weg weisen und nicht im Widerspruch zur stadträtlichen Verkehrspolitik stehen.

4. Verkehrskonzept Hauptachsen Stadt Luzern

Die Stadt hat zusammen mit dem Kanton Luzern das Verkehrskonzept Hauptachsen Stadt Luzern erarbeitet. Die VKL hat das Konzept beraten und aktiv daran mitgewirkt. Der Stadtrat hat mit StB 1138 vom 27. September 2000 davon Kenntnis genommen. Das Konzept schlägt eine Reihe von Massnahmen vor, die in erster Linie den Betriebsablauf auf den Hauptachsen verbessern. Um eine gewisse Nachhaltigkeit im städtischen Verkehr zu erreichen ist es notwendig, dass der strassengebundene öffentliche Verkehr (OeV) unabhängig von nicht zu vermeidenden Überlastungen beim motorisierten Individualverkehr (mIV) fahrplangenaue zirkulieren kann. Das Konzept zeigt Strategien und Massnahmen zur Erreichung dieses Zustandes auf, hält aber auch fest, dass mit betrieblichen Massnahmen allein, der anzustrebende Zustand auf dem ganzen Netz der Hauptachsen nicht erreicht werden kann. Das Verkehrskonzept Hauptachsen Stadt Luzern bildet einen Teil des eingangs beschriebenen Elementes A.

5. Kommunalen Verkehrsrichtplan Luzern

Weder der kantonale Richtplan 98 noch der Regionalentwicklungsplan 21 befassen sich vertieft und verbindlich mit innovativen Verkehrslösungen im Agglomerationskern. Die Verkehrskommission der Stadt Luzern hat den Wunsch nach einem kommunalen Verkehrsrichtplan geäussert. Es besteht im Bereich Verkehr ein rechtsgültiger Richtplan Fusswege (Pflichtplan gemäss kant. Weggesetz) und ein Entwurf zum Richtplan Parkierung, der zur Zeit in der VKL beraten wird. Aufgrund des Wunsches der VKL und mit einem Kredit aus dem Budget 2000 hat das Tiefbauamt Grundlagen zum kommunalen Verkehrsrichtplan erarbeitet. Der Bericht dazu steht kurz vor dem Abschluss. Diese Grundlagen oder Leitlinien sind für den Stadtrat und die VKL eine Entscheidungshilfe zur Frage, für welche Bereiche im Verkehr überhaupt verbindliche Vereinbarungen z. B. in Form eines Richtplanes erforderlich sind.

Für die weiteren Überlegungen drängt sich auch eine Überprüfung der Grundhaltung der Verkehrsplanung auf:

6. Grundhaltungen in der Verkehrsplanung

Mit einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung wollte man bis in die 60er Jahre die Verkehrsinfrastruktur für den aufgrund der erwarteten Mobilitätsentwicklung prognostizierten mIV bereitstellen. Aufgrund von Verkehrsprognosen sollten gewissermassen Infrastrukturen auf Vorrat gebaut werden. Das führte zu Problemen in den Städten und Agglomerationen, weil dort zunehmend die Bereitschaft fehlte, den Platz und die finanziellen Mittel für die erforderlichen Strassen und Parkplätze zur Verfügung zu stellen.

Mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung sollte dann in der Folge der Verkehr auf die vorhandene Strasseninfrastruktur ausgerichtet werden. Mit grossen Anstrengungen und beachtlichen Erfolgen wurde in den Agglomerationen motorisierter Individualverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Füsse, Velo, OeV) verlagert. Mit einer restriktiven Park-

platzpolitik, finanziellen Anreizen und einer Vielzahl weiterer Massnahmen wurde das Umsteigen gefördert. Gegenläufige Entwicklungen, wie die fortschreitende Zersiedelung, mIV-orientierte Einkaufszentren auf der grünen Wiese, Engpassbehebungen im Autobahnnetz (Egerkingen, Baregg, Gotthard (?)), die europäische Verkehrspolitik etc. bringen jedoch die Städte und Agglomerationen zunehmend in Bedrängnis. Einerseits drohen sie trotz aller abwehrenden Massnahmen im Verkehr zu ertrinken, andererseits bestehen legitime Entwicklungsbedürfnisse (Kulturoffensive, Wohnoffensive, Sportoffensive etc.), deren Realisierung vor allem mangels Kapazitäten auf dem Strassennetz, aber auch infolge lufthygienischer Vorbelastung und Lärmwertüberschreitungen gefährdet sind.

Als Ausweg soll sich die künftige Verkehrsplanung wiederum vermehrt an den spezifischen Nutzungsbedürfnissen orientieren, diesen Bedürfnissen aber ein optimales und damit umweltschonendes Angebot anbieten. Eine solche bedürfnisorientierte Verkehrsplanung schliesst Infrastrukturergänzungen nicht mehr zum Vorneherein aus. Diese sollen primär einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der verkehrspolitischen Ziele dienen und somit weiterhin die Benützung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern. Der notwendige und nicht vermeidbare mIV soll so abgewickelt werden, dass er die erwünschte Entwicklung der Stadt und Agglomeration nicht behindert, sondern fördert. Das somit anzubietende Verkehrssystem ist zugleich ökologisch und ökonomisch.

7. Bedürfnisse

Die entscheidende Frage ist: Was wollen wir? Ohne zu wissen, was wir wollen kann weder ein mehrheitsfähiges Verkehrskonzept erarbeitet, noch begründet werden. Die Einigkeit bei der Frage, was wir wollen ist auch deshalb von entscheidender Bedeutung, weil nur dann mit der Unterstützung von Region, Kanton und Bund zu rechnen ist. Verkehr ist nie Selbstzweck, sondern dient der Befriedigung der vielfältigen Bedürfnisse der Gesellschaft und des Individuums.

II Strategie

Unter Berücksichtigung von Ausgangslage und revidierter Grundhaltung möchte der Stadtrat deshalb folgende Strategie verfolgen:

1. Bedürfnisdefinition

Wohnen, arbeiten, einkaufen, tagen und verbringen der Freizeit (Tourismus, Sport, Kultur, Ausgang etc.) sollen in Luzern mit hoher Qualität möglich und weiter ausbaubar sein. Die für diese Tätigkeiten erforderliche Mobilität soll in erster Linie und mit einem grossen Anteil mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bewältigt werden. Jede Tätigkeit verursacht aber auch ein zu bewältigendes Ausmass mIV. Die Verkehrsinfrastruktur ist darauf auszurichten, dass sie die gewünschte Entwicklung der Tätigkeiten unterstützt. Die Verkehrsmittel und Infrastrukturen des Umweltverbundes sind deshalb so zu entwickeln, dass sie von mehr Personen benützt werden und auch in der Lage sind, grössere Mengen zu transportieren. Die Infrastrukturergänzungen für den mIV sollen zu einem besseren Gesamtverkehrssystem beitragen und die negativen Auswirkungen des mIV auf die erwünschten Tätigkeiten und den Umweltverbund mindern.

2. Anzustrebender Zustand

In einem ersten Schritt bis spätestens 2008 ist das Hauptachsennetz des Agglomerationszentrums so zu organisieren, zu betreiben und wenn nötig zu entlasten, dass ein störungsfreier, fahrplangenauer Betrieb des öffentlichen Verkehr auch dann gewährleistet ist, wenn Überlastungen oder Störungen (z. B. Unfälle auf der Autobahn) den mIV behindern. In einem zweiten Schritt bis 2020 soll die mIV-Belastung der Verkehrsachsen der Innenstadt mit geeigneten Infrastrukturergänzungen halbiert werden; eine Voraussetzung für die Entwicklung des Stadtlebens.

3. Angebot OeV

Die S-Bahn Zentralschweiz soll das Rückgrat im öffentlichen Regionalverkehr bilden und ist optimal mit dem schienengebundenen Fernverkehr verknüpft. Sie übernimmt teilweise Aufgaben des heutigen öffentlichen Agglomerationsverkehrs und entlastet diesen in der ganzen Agglomeration. Der strassengebundene öffentliche Agglomerationsverkehr wird auf die Haltepunkte der S-Bahn ausgerichtet und übernimmt in den hierarchisch aufgebauten Transportketten die Aufgabe der Feinerschliessung. (Überwiesene Postulate 275, 276, 307)

4. Infrastrukturergänzungen mIV

Das Verkehrskonzept Hauptachsen Stadt Luzern legt dar, dass allein mit betrieblichen Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz der anzustrebende Zustand nicht erreicht werden kann. Das Strassennetz soll deshalb so ergänzt werden, dass die verkehrspolitischen Ziele und der anzustrebende Zustand erreicht werden. Das kantonale Baudepartement wird zusammen mit der Baudirektion aufzeigen, welche Ergänzungen dazu geeignet sind. (Überwiesenes Postulat 274) Dazu sollen nicht neue Studien gemacht werden, sondern die Wirkung bekannter Elemente begleitend zur Umsetzung der Elemente des "Letter of Understanding" geprüft werden.

5. Regelungsbedarf

Sobald konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategie vorliegen, stellt sich die Frage nach der planungsrechtlichen Sicherung der Resultate. Das Instrument dazu ist in der Regel der Richtplan. Ob der kommunale Verkehrsrichtplan Luzern dazu erforderlich ist, oder der kantonale Richtplan ergänzt werden soll, ist zur Zeit eine offene Frage, die im Lauf der Planung geklärt werden muss.

6. Planung und Umsetzung

Die Zuständigkeiten für den Bau, den Betrieb und die Finanzierung der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsarten sind sehr unterschiedlich:

Zuständigkeiten	Bund	Kanton	Gemeinde	ÖVL ¹⁾
Nationalstrassen	X	X		
Talstrassen (Kantonsstrassen)	X	X		
Kantonsstrassen		X		

Gemeindestrassen				X
OeV Fernverkehr	X			
OeV Regionalverkehr	X		X	
OeV Agglomerationsverkehr				X

¹⁾ Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr

Dazu kommt, dass der Regionalplanungsverband Luzern (RPV) für Planungen in der Region zuständig ist.

Angesichts der unterschiedlichen Zuständigkeiten und der Tatsache, dass der Verkehr (mIV und OeV) in der Agglomeration Luzern als Ganzes geplant, gebaut und betrieben werden muss, drängt sich eine Organisation für den Gesamtverkehr in der Agglomeration auf. Diese muss federführend vom Kanton betreut werden.

Die Stadt setzt sich deshalb beim Kanton und den anderen zuständigen Organisationen dafür ein, dass eine gemeinsame Organisation für den Gesamtverkehr in der Agglomeration Luzern geschaffen wird.

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, werden die Anliegen der Motionäre von den zuständigen Behörden und Fachstellen geteilt und die entsprechenden Arbeiten sind eingeleitet. Da das Anliegen nicht in die abschliessende Zuständigkeit des Stadtrates fällt, ist die verpflichtende Form der Motion nicht zulässig.

Der Stadtrat ist aber bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Guido Durrer bedankt sich für die positive Aufnahme der Motion und die umfassende und aufschlussreiche Antwort.

Der Stadtrat hat die dramatische Entwicklung im gesamten Verkehrsberich erkannt. Erkannt wird auch, dass Handlungsbedarf besteht, kurzfristig, mittelfristig und zukunftsorientiert.

Für die FDP-Fraktion zeigt sich, dass nicht die Stadt allein den Verkehr in geregelte Bahnen lenken kann. Die ganze Agglomeration muss zwingend in eine entsprechende Gesamtkonzeption einbezogen werden. Die Stadt und vorab der Stadtrat muss in dieser Problematik jedoch eine Führungsrolle übernehmen und aktiv werden.

Dabei sind alle am Verkehr Beteiligten gefordert – vom Fussgänger bis Grossraumtransporteur, vom Kleinkind bis zum Rentner, der öffentliche wie der private Verkehrsteilnehmer, das kleine und mittlere Gewerbe. Der gesamten Wirtschaft ist Rechnung zu tragen. Die Wohnqualität im ganzen Lebensraum Stadt Luzern muss sichergestellt, wenn nicht sogar verbessert werden.

Mit dieser Hausaufgabe ist die FDP-Fraktion bereit, die Motion als Postulat dem Stadtrat aufs Pult und nicht in die Schublade zu legen!

Markus Mächler: Der Verkehr in und um Luzern ist bestimmt eines der ganz wichtigen und grossen Probleme unserer Stadt. Es sind alle, ob alt oder jung, ob reich oder arm, laufend und in vielfältiger Weise davon betroffen.

Man kann feststellen, dass hauptsächlich die Verkehrsflächen den aufkommenden Verkehr

immer weniger zu bewältigen vermögen. Nun fragt man sich zu Recht, ob das wirklich so sein muss.

In der Antwort des Stadtrates auf den Vorstoss der FDP-Fraktion nennt er seine Ziele für die städtische Verkehrspolitik. Damit ist die CVP/CSP-Fraktion sehr einverstanden. Die Ziele sind richtig und auch alle gleich wichtig. Aber sie sind ehrgeizig, weil sie kaum alle maximal erfüllt werden können, denn dafür braucht es Zeit. Zeit, die man eigentlich nicht hat. Der Leidensdruck an gewissen Verkehrsachsen ist für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie auch für Anwohnerinnen und Anwohner sehr gross. Dieser Leidensdruck wächst mit der Zunahme des Verkehrs aus dem Zentrum der Stadt hinaus in die Agglomerationsgemeinden.

Nun zeigt der Stadtrat seine Strategie auf. Diese wurde von der CVP/CSP-Fraktion mit Interesse gelesen:

- Die Definition der Bedürfnisse soll die Grundlage der Verkehrsinfrastruktur sein.
Das kann die Fraktion des Sprechers unterstützen. Eine Stadt hat aus ihrem Selbstverständnis heraus einen gewissen Bedarf an Mobilität. Es ist ihm wichtig, dass diese Mobilität immer gewährleistet sein wird.
- In einer ersten Phase soll nun der öffentliche Verkehr besonders gefördert und attraktiviert werden.
Auch diese Massnahmen unterstützt die CVP/CSP-Fraktion in allen Teilen. Es ist tatsächlich anzustreben, dass Bahn und Busse interessantere Verkehrsmittel werden bzw. bleiben. Denn erst damit wird es gelingen, notorische Autofahrerinnen und Autofahrer zum Um- oder Aussteigen zu bewegen. Nicht immer vielleicht; aber immer öfter!
- Es ist erfreulich, dass auch Infrastrukturergänzungen für den motorisierten Verkehr in der Strategie wieder Platz finden.
Dieser sogenannte „mIV“ hat halt seine Berechtigung. Das Gewerbe, aber auch Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner, sind einfach oft auf ihr Auto angewiesen. Auch wenn das von einigen Ratskolleginnen und Ratskollegen immer wieder bestritten wird.
- Für die CVP/CSP-Fraktion ist eines klar: Die Wahl des Verkehrsmittels muss dem Verkehrsteilnehmer grundsätzlich frei gelassen werden. Welches Mittel sie oder er für einen bestimmten Zweck brauchen wird, muss von der Attraktivität abhängen und darf nicht durch Verdammung und Verbot erzwungen werden.
- In dieser Hinsicht ortet man jetzt einige neue Töne im stadträtlichen Konzert. Ob das vom neuen Baudirektor geprägt ist, weiss man nicht, vermutet es aber stark. Daher verdient er die Anerkennung der CVP/CSP-Fraktion.

Es bleibt zu hoffen, dass an diesen Stellen die hohe Dringlichkeit eingesehen wird. Ebenfalls bleibt festzustellen, ob die Marschrichtung des Stadtrates stimmt.

In diesem Sinne wird die CVP/CSP-Fraktion selbstverständlich der Überweisung als Postulat zustimmen.

Peter Muheim: Die GB-Fraktion ist ebenfalls der Meinung, dass in der Stadt eine aktive Verkehrspolitik betrieben werden soll. Für eine stadtgeeignete Verkehrspolitik sollte in der Agglomeration, in der Region und im Kanton vermehrt Lobbying betrieben werden. Deshalb hat sich die GB-Fraktion mehrheitlich für eine Überweisung der Motion als Postulat ausgesprochen.

Die Motion, wie auch die Antwort des Stadtrates, hat an der Fraktionssitzung allerdings auch zu kritischen Voten Anlass gegeben. Die Motion fordert, dass die Stadt vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Die GB-Fraktion weist allerdings darauf hin, dass der Durchgangsverkehr auf der Seebrücke bloss 15 % beträgt, ein Unterschied, der kaum bemerkt wird.

Unter der Rubrik „Ziel“ heisst es, man wolle eine A2-Umfahrung planen. Dies ist kein Ziel, sondern eine Massnahme. Die ganze Angelegenheit ist zu „autolastig“, wie auch die Mehrheit der angeregten Massnahmen in dieser Motion (Nordtangente und Südzubringer).

Der Bau von Expressstrassen ist die Ursache von Verkehrsproblemen, wie sie heute in der Stadt Luzern vorhanden sind. Der Sprecher der GB-Fraktion macht diesbezüglich eine andere Analyse, als der Stadtrat. Die Probleme von heute sind die „Lösungen“ von Gestern. In der Antwort des Stadtrates eröffnet er eine Geschichte der Verkehrsplanung. Demzufolge bestand in den Sechzigerjahren eine „nachfrageorientierte“ Verkehrsplanung, wo man quasi Strassen auf Vorrat gebaut hat. Für die Region Luzern liegt das doch gar nicht so weit zurück. Die N 14 wurde erst 1986 in Betrieb genommen. Der Ausbau der A2 (Kirens-Horw) mit den Zubringern (Umfahrungsstrasse von Horw) ist zur Zeit im Bau. Der Kostenpunkt beträgt 666 Mio. Franken. Durch die neuen Zubringer in Richtung Allmend und städtische Wohnquartiere entsteht neuer Verkehr. Während man in Horw selbst mit dieser Situation umzugehen versucht, im Ortszentrum etwas unternimmt und Verkehrsberuhigung betreibt und ein Umgestaltungsprojekt zu Gunsten des Gewerbes vorantreibt, gibt es für die Voltastrasse kein Konzept, wie man damit umgehen soll. Die Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain sind so gut wie beschlossen. Mit dem „Letter of Understanding“ sind der Bypass Nord und der Bypass West zur N 14 und N 2 stark im Gespräch. Infrastrukturelle Massnahmen am Strassennetz sind nicht wieder im Gespräch, sie sind immer noch im Gespräch.

Es wurde auch die „angebotsorientierte“ Verkehrsplanung erwähnt, wo man versucht mit dem vorhandenen Strassenraum auszukommen und gleichzeitig dem Personenverkehr, der in die Stadt will, die öffentlichen Verkehrsmittel schmackhaft zu machen. In dieser Phase wurde zum Beispiel in Zürich die S-Bahn in Betrieb genommen. Auch in anderen Städten wurde in Richtung öffentlicher Verkehr sehr viel unternommen. Zum Beispiel in Genf behielt man eine Tramlinie und konnte sogar noch einen Ausbau des Tramnetzes beschliessen. Aber was hat man in der Stadt Luzern unternommen? Eigentlich kann man froh darüber sein, dass die Küssnacht- und die Seetallinie saniert werden konnten und nicht ganz geschlossen wurden. Das Positivste war noch der Passepartout. Doch für die Infrastruktur hat man nichts unternommen. Einzig vielleicht gegen den Engpass am Gütsch, wo ein gewisser Ausbau vorgenommen wurde. Eine Angebotsausweitung des öffentlichen Verkehrs kann gewinnbringend sein. Dies zeigt

der 30-Minuten-Takt nach Zürich, der dem öffentlichen Verkehr 40 % mehr Kunden brachte. Da wäre noch ein grosses Potential. Erschwerend kommt hinzu, dass die Siedlungspolitik in unserer Region – natürlich ausserhalb der Stadt, wofür wir eigentlich nichts können, doch es betrifft uns gleichwohl – und die Entwicklung mit den Schwerpunkten im Littauerboden und im Schlundgebiet nahezu ohne OeV stattfinden. Man muss froh sein, wenn es da noch zumindest eine Buslinie gibt, die wenigstens im Halbstundentakt fährt. Stattdessen sind Nutzungen geplant, die stark auf den Autoverkehr ausgerichtet sind (Fachmärkte und Verlegung und Vergrösserung Pilatusmarkt). Seines Erachtens muss die Strategie vor allem in der OeV-Förderung bestehen, was andersorts schon betrieben wurde und endlich auch in Luzern nachhaltig betrieben werden soll. Der Sprechende ist sehr beunruhigt, wenn er in der Zeitung liest: S-Bahn-Zentralschweiz mit Tiefbahnhof im Jahr 2020. Wieviel Tauben müssen die Luzerner noch aufs Dach stellen, bis man einen Spatz in die Hand nimmt?!

Der Verkehrsclub hat ein Konzept in Ausarbeitung, das einen Halbstundentakt auf den Regionallinien und den Anschluss von Littau und Kriens vorsieht. Damit kann der Zugverkehr so koordiniert werden, dass im Agglomerationsgebiet ein Viertelstundentakt entsteht. Ein Viertelstundentakt ist das, was Luzern braucht, eine S-Bahn für die Agglomeration. Ausserhalb der Agglomeration reicht der Halbstundentakt aus. Dafür braucht es den Tiefbahnhof jedoch nicht sofort und es soll auch nicht bis zum Jahr 2020 zugewartet werden. Der Sprecher der GB-Fraktion ist froh, wenn sich der Stadtrat anschickt und für diese Anliegen Lobbying betreibt.

Am 27. Januar 2001 konnte man der Zeitung entnehmen, dass Baudirektor Kurt Bieder, der an einer Veranstaltung des Info-Club war, sagte: „.....er denke als verkehrsplanerische Konsequenz an den Südzubringer, der die Innenstadt vom Individualverkehr entlasten würde“ Diese Aussage hat den Sprechenden der GB-Fraktion sehr beunruhigt. Der Südzubringer wird offenbar neuerdings „Südabsauger“ genannt. Doch Verkehr ist keine Einbahnstrasse. Jeder Verkehr, der an einem Ort weggeht, kommt am gleichen Tag wieder zurück. Ein Südzubringer – dafür muss man nicht besonders mit Verkehrsplanung bewandert sein – bringt Verkehr, Verkehr, der vom neuen Autobahnanschluss Schlund in Richtung Allmend geleitet wird und mit dem Südzubringer schneller auch auf die andere Stadtseite kommt. Er hält nochmals fest: Zuerst wissen wir, was die Lösung ist: Der Südzubringer. Dem sagen wir noch etwas anders: „Südabsauger“. Dann – man siehe und staune – ist der Nutzen Gegenstand eines Gutachtens.

Der Sprecher erwartet eine Verkehrspolitik, die wirklich auf allen Seiten offen ist. Er hat nichts dagegen, dass man die Expressstrassenprojekte genau prüft. Doch ist er froh, wenn man herausfindet, dass sie es nichts bringen. Und diese Prognose wagt er. Sie bringen nichts für den Stadtverkehr und bringen nicht mehr Personen in die Stadt Luzern. Sie bringen höchstens mehr Autos in die Stadt und werden dazu führen, dass sich andere Menschen in dieser Stadt nicht mehr wohl fühlen und nicht mehr kommen. Wenn man insgesamt mehr Personen in der Stadt will, das sagt auch die Socialdata-Studie, muss der OeV ausgebaut werden. Nur so erhalten wir mehr Menschen in die Stadt Luzern. Wenn also das Resultat dieser Abklärungen dies bestätigt, so erwartet der Sprecher der GB-Fraktion, dass das erklärt wird und nicht weiter falsche Hoffnungen geweckt werden.

Peter Henauer stellt sich die Frage, was heisst ein tiefgreifendes Verkehrskonzept? Der Wis-

sensstand im Bereich Mobilität/Verkehr ist hoch, die Studien und Analysen bestehen mehrfach. Das Problem ist die Art der Bewegung und nicht die Bewegung oder Mobilität an und für sich. Heisst tiefgreifend nun, dass man wieder

- zu unterst anfangen will,
- Studien / Analysen in Auftrag geben und gleichzeitig pragmatische Schritte verzögern will,
- ein umfassendes Programm erstellen will, das wieder alles beinhaltet:
 1. Strassen bauen,
 2. OeV fördern,
 3. etwas für die Fussgänger unternehmen (Ampeln / Inseln, welche eher zu den Fussgängerbehinderungsmassnahmen gehören),
 4. für Velos Restflächen einfärben.

Oder ist es sogar physisch gemeint, indem man für die Zubringerstrassen unterirdische Neubauten erstellt, und somit den gleichen Fehler wie früher begeht und die „Ziel-Quellen-Verkehrsproblematik“ nicht löst.

Der Sprecher der SP-Fraktion ist sich da nicht sicher, ob man mit einem tiefgreifenden oder allumfassenden Konzept und mit einem Zeithorizont von 20 Jahren und mehr weiterkommt. Das pragmatische Vorgehen, das heute praktiziert wird, ermöglicht kleine Schritte, die weiterführen. Zu diesem pragmatischen Vorgehen gehören die vom Stadtrat bei der Antwort in Punkt 1 definierten Ziele, denen auch von der VKL zugestimmt wurden, sowie das Verkehrskonzept Hauptachsen Luzern – welches in die Umsetzungsphase kommt.

Das Problem sind die stark bewohnten und überbauten Gebiete, die auch sehr mit den Agglomerationsgemeinden zusammenhängen (Stichwort Pendlerströme). Das Problem kann nur mit der Agglomeration gelöst werden. In der Antwort bei Punkt 6 wird die Zuständigkeit für den Bau, den Betrieb und die Finanzierung vom Stadtrat dargelegt.

Für den Sprecher der SP-Fraktion stellt sich die Frage, warum der Zweckverband OeVL nicht „Zweckverband Mobilität Luzern“ heisst, denn so könnte von einem bestehenden Verband ein umfassendes und tiefgreifenderes Verkehrskonzept erarbeitet werden, das auch eine Gesamtbetrachtung ermöglichen würde.

Bei Punkt 6 zeigt der Stadtrat auf, dass er von einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung der Sechziger-, Siebziger-, Achtziger-, Neunzigerjahre über eine angebotsorientierte Verkehrsplanung, die noch nicht richtig begonnen hat, zur bedürfnisorientierten Verkehrsplanung wechselt. Solange die angebotsorientierte Phase bei den Mobilitätssystemen MIV und OeV noch nicht abgeschlossen ist, darf eine bedürfnisorientierte Planung nicht angegangen werden. Das Angebot im Bereich des MIV ist ausgereizt und das Angebot OeV ist erst im Entstehen. Drei Stichworte: Bahn und Bus 2000, Neat und S-Bahn Zentralschweiz. Diese Vorhaben müssen unterstützt und vorangetrieben werden. Für die Stadt Luzern heisst das eine S-Bahn im 15-Minuten-Takt mit Durchgangsbahnhof.

Mit der S-Bahn werden die rein städtischen Probleme nicht gelöst. Um die städtischen Probleme

me lösen zu können, muss vor allem die Feinverteilung sichergestellt werden, das heisst:

- schnelle, attraktive, vortrittsberechtigende Fussgängerwege,
- direkte, attraktive, vortrittsberechtigende Velowege,
- attraktives Busnetz mit Rufbussystem in abgelegene Orte.

In der SP-Fraktion ist die Befürchtung vorhanden, dass bei einer Überweisung des Postulates die Lösungssuche zu stark auf Südzubringer und Nordtangente ausgerichtet wird, was ein fataler Rückschritt bedeuten würde. Bei der Erarbeitung eines tiefgreifenden Verkehrskonzeptes hat diese Fraktion drei Erwartungen:

1. Beim MIV ist die angebotsorientierte Grundhaltung beizubehalten
2. Ein attraktives OeV-Netz wird vorausgesetzt
3. Die Feinverteilung wird ein Thema

Die SP-Fraktion wird mehrheitlich der Überweisung der Motion als Postulat zustimmen.

Hans Stutz: Innerhalb der GB-Fraktion waren die Unterschiede nicht von inhaltlicher Natur, da gab es keine Widersprüche. Vielmehr entstanden unterschiedliche Auffassungen in der Einschätzung und in der politischen Gewichtigkeit. Wenn man die Motion betrachtet, spürt man sehr schnell, woher der Wind weht. Es geht nämlich um folgende Belebung einiger „Mumien“ der stadtluzernischen Verkehrspolitik:

- die Aufrechterhaltung der Mobilität für den motorisierten Individualverkehr,
- ein kundenfreundliches Parkierungskonzept,
- die Umfahrung der Stadt Luzern auf der A2,
- die Umwandlung von Reussport- und Sonnentunnel zur Stadtautobahn,
- den Bau eines Südzubringers,
- die Variante einer Nordtangente.

Natürlich waren die beiden Motionäre geschickt genug und haben unwidersprochene Punkte ebenfalls in die Motion aufgenommen, vor allem Punkte, welche der Kanton vorantreiben muss. Diese Motion dient jedoch dazu, veraltete Rezepte wieder zur politischen Diskussion zu stellen. In der Öffentlichkeit wird dies auch so wahrgenommen. Der Sprecher der GB-Fraktion verweist auf einen Artikel in der NLZ, wo zu lesen war, dass man den Individualverkehr wieder fördern will. Nun stellt sich die Frage, wieso der Stadtrat, obwohl er in seiner Antwort auf die Motion weitgehend feststellt, dass es in der Verkehrspolitik nicht so weitergehen kann (mehr Schadstoffe, mehr Lärm etc.), diese Motion wieder als Postulat aufnehmen will. Da sind ihm bereits Indizien vorgebracht worden, die sich langsam zu einem Beweis verdichten. Insbesondere deshalb, weil sich Baudirektor Kurt Bieder verschiedentlich dazu geäußert hat, dass der Südzubringer nun gebaut werden muss. Das kann nicht das Ziel sein. Der Sprecher der GB-Fraktion schliesst daraus, dass die Motion, wie auch die Umwandlung in ein Postulat abge-

lehnt werden muss.

Guido Durrer: Der Motionär kann sich den Ausführungen seiner Vorredner, wenn auch nicht in allen Punkten, weitgehend anschliessen. Die Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern müssen primär beim Auto „angepackt“ werden, wenn dies auch etwas zu „autolastig“ wirkt. Es gilt, den Individualverkehr als Problem zu betrachten. Entscheidend ist aber auch die Tatsache, dass in der Stadt Luzern ein bestehendes Verkehrsnetz vorhanden ist, das kaum noch aus- oder umgebaut werden kann. Da liegt das Problem. Darum ist man gezwungen, pragmatische Sofortmassnahmen in Angriff zu nehmen.

Baudirektor Kurt Bieder: Dem Stadtrat geht es bei dieser Motion darum, einen pragmatischen Lösungsansatz zu finden. Dieser besteht darin, dass weder der motorisierte Individualverkehr noch der öffentliche Verkehr beeinträchtigt werden. Vielmehr will man die ganze Verkehrspolitik dahin lenken, um die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse intelligent wahrzunehmen. Um das Mobilitätsbedürfnis in einer Wohlstandsgesellschaft intelligent wahrzunehmen braucht es sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. National und überregional wurden Verkehrsinfrastrukturen geschaffen, die enorme Kapazitäten zulassen. Diese Kapazitäten werden an den Agglomerationsgrenzen auf Grund des Siedlungsraums und der sonstigen Voraussetzungen eingeschränkt. Ist man ehrlich, so hat man in den vergangenen Jahren in der Agglomeration Luzern keine klar erkennbare Verkehrspolitik betrieben. Bis anhin hat man es geschafft, den Verkehr ausserhalb der „rush hour“ einigermaßen abzuwickeln. Wenn man der Prognose eines Verkehrsaufkommens von 7 % pro Jahr Glauben schenken darf, dann besteht Handlungsbedarf. Vor diesem Hintergrund hat sich der stadträtliche Sprecher – sei dies gegenüber der Wochenzeitung oder anderen Medien – schon mehrmals verlauten lassen. Heute ist klar, was darunter zu verstehen ist. Auch in Anlehnung an den „Letter of Understanding“, der unter der Federführung des Kantons Luzern erarbeitet wurde. Dieser beinhaltet alle massgebenden Kräfte, die sich der Verkehrspolitik eingeben und wurde am Schluss von allen „Mitplayern“ (ausser dem VCS) unterzeichnet. Durch diesen „Letter of Understanding“ besteht die Möglichkeit mit dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zusammen zu arbeiten. Diese Aufgleisung ist pragmatisch und intelligent. In den Agglomerationen selbst will man in den nächsten Jahren den öffentlichen Verkehr auf den Strassen fördern. Man will Voraussetzungen schaffen, damit der Busbetrieb ungehindert verkehren kann und allenfalls geringfügige Strassenerweiterungen realisieren.

In einer ersten Phase soll die S-Bahn auf den bestehenden Infrastrukturen – dort, wo noch Kapazitäten vorhanden sind (Würzenbach, Nidfeld) – realisiert werden.

In einer zweiten Phase (Infrastrukturergänzungen) soll eine Ausweitung vorgenommen werden, die einen 15-Minuten-Takt für eine sinnvoll funktionierende S-Bahn anbieten kann. Schienengebundener öffentlicher Verkehr kann eine Fahrplangenaueigkeit einhalten, welche auf der Strasse nicht möglich ist. Als städtischer Baudirektor ist er sehr froh, wenn wieder ernsthaft von einem Tiefbahnhof gesprochen wird.

Die dritte Phase dieses „Letter of Understanding“ liegt darin, dass der Transitverkehr und der überregionale Verkehr anders abgewickelt wird. Es kann sein, dass man den Transitverkehr

weiter von der Agglomeration wegführt, damit die heutige A2 wieder für den Regionalverkehr benutzt werden kann. Im Moment besteht die Gefahr, dass durch den Transitverkehr auf der A2 dort überhaupt kein Regionalverkehr mehr stattfinden kann.

Im Moment läuft der ganze Verkehr – ob dieser nun von Innerorts zu Innerorts geht oder ob er den Durchgangsverkehr darstellt – durch die Innenstadt über die Seebrücke. Da droht der Kollaps. Darum wird nach Lösungen gesucht, um den Innenstadtbereich vom Individualverkehr zu entlasten. Sein Vorgänger, Werner Schnieper, hat dies mit dem Bestkonzept versucht. Auch hier ging es darum Voraussetzungen zu schaffen, um den Innenstadtbereich umfassend und markant (50 %) zu entlasten, damit dort für den öffentlichen Busverkehr und den langsamen Verkehr komfortablere Lösungen entstehen. Dies ist der Ansatz aller angestellten Überlegungen. Der Südzubringer ist somit eine Möglichkeit, wobei der Nutzen noch nicht geprüft wurde. Sollten aber die Abklärungen zeigen, dass daraus kein wirklicher Nutzen gezogen werden kann, wird man selbstverständlich die Konsequenzen ziehen. Im Stadtrat ist man sich einig, dass man ein intelligenteres Mobilitätsverhalten angestrebt werden muss. Es soll das Ziel sein, den „Modal Split“, der heute 40 % öffentlicher Verkehr und 60 % Individualverkehr beinhaltet, umzudrehen. Es geht ganz klar nicht darum, dass neu isoliert weitere Verkehrsinfrastrukturen für den Individualverkehr angestrebt werden, sondern Voraussetzungen dazu geschaffen werden, damit im Innenstadtbereich über ein anderes Verkehrsregime diskutiert werden kann. Sollte es dazu kommen, so müsste im Innenstadtbereich sofort der freiwerdende Raum für den öffentlichen Verkehr reserviert werden.

Wenn der Kanton die hier aufgezeigten Überlegungen – auch im Zusammenhang mit dem Südzubringer – nicht teilen könnte, würde er sich bestimmt nicht an den Planungskosten beteiligen.

Die Frage der Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist ganz bestimmt etwas sehr Wichtiges und Entscheidendes. „Die Mobilität sicherstellen“ ist aus diesem Grund ein neues Hauptziel des Stadtrates.

Peter Muheim: Leider hat man in der Stadt Luzern bisher auf eine Verkehrsstrategie verzichtet. Im Gegensatz zur Stadt Zürich, die zum Beispiel das Tram als öffentliches Verkehrsmittel beibehalten hat. Dies ist einer der grossen Hauptvorteile der Stadt Zürich. In Luzern, wie auch in anderen Städten, muss der öffentliche Verkehr auf der Strasse abgewickelt werden. Es muss unsere Strategie sein, in eine S-Bahn, die ein eigenes Trasse erhält, zu investieren. Der Sprecher der GB-Fraktion kann nicht verstehen, dass man beim „Letter of Understanding“ von Intelligenz sprechen kann. Denn es wird schon wieder ins Auto investiert. Durch den Ausbau der Strassen wird mit ca. 3 Milliarden Franken gerechnet. Beim öffentlichen Verkehr hingegen – selbst mit Tiefbahnhof – sind dies deutlich geringere Beträge. Der Investitionsrückstand des öffentlichen Verkehrs in dieser Region wird durch den „Letter of Understanding“ weiter zementiert.

Die Vorstellung, durch den Südzubringer eine Entlastung der Seebrücke zu erzielen, hört der parlamentarische Sprecher zum ersten Mal. Wer könnte dank dem Südzubringer nicht über die Seebrücke? Da wird zu viel Sand in die Augen gestreut. Vielleicht will man aus einer vierspurigen Strasse ein zweispurige Strasse realisieren. Zwei zweispurige Strassen haben aber

immer noch mehr Kapazität als eine vierspurige Strasse. Diese Kapazität kann gar nicht in der Masse reduziert werden, wie sie hier aufgebaut wird. Beim öffentlichen Verkehr ist man weniger bereit zu finanzieren. Dies wird eher dem OeVL zugeschoben, oder wie bei der S-Bahn, Kanton und Bund. Der öffentliche Verkehr ist so etwas wie ein „Polit-Mikado“. Wer sich zuerst bewegt, hat verloren! Es müssen somit neue Finanzierungsmechanismen für den öffentlichen Verkehr gefunden werden. Nur so kann ein Quantensprung realisiert werden. Ansonsten kann die Sicherstellung der stadtinternen Mobilität mit dem Auto nicht erreicht werden. Wenn der Umstiegseffekt mit dem OeV nicht reicht, können jene, die mit dem Auto fahren wollen und auch müssen, nicht mehr fahren.

Hans Stutz: Es ist nicht so, dass wenn ein Postulat abgelehnt wird, der Stadtrat nichts ausrichten kann. Er kann jederzeit aus eigenem Engagement tätig werden und eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik betreiben. Wenn dieses Postulat entgegengenommen wird, löst man ein falsches politisches Zeichen aus. Das können wir uns nicht leisten.

Beat Züsli: Die SP-Fraktion wehrt sich nicht dagegen, wenn es sinnvoll ist, allenfalls etwas Sinnvolles zu prüfen. Ob dies mit dem Südzubringer eine sinnvolle Angelegenheit ist, sei dahingestellt.

Mit dem Bau von zusätzlichen Strassen in der Innenstadt will man das Problem des motorisierten Individualverkehrs lösen. Es wird davon ausgegangen, dass der Pendlerverkehr das Hauptproblem darstellt. Betrachtet man jedoch die neuesten Untersuchung, so entsprechen gesamtschweizerisch 60 % dem Freizeitverkehr. Der Freizeitverkehr verhält sich nicht so ruhig. Darum kann nicht erwartet werden, dass durch den Südzubringer die Autos in die Stadt geleitet werden und auf dem gleichen Weg wieder retour. Dies ist ein Trugschluss.

Die Diskussion ist erschöpft. Es hält niemand an der Motion fest.

Der Ablehnungsantrag zum Postulat Nr. 12 wird grossmehrheitlich abgelehnt.

Das Postulat ist somit überwiesen.

— — — — —

8.1 Motion 21 Beat Züsli namens der SP-Fraktion

Wie gesund sind die Luzerner Schulhäuser?

Im Zusammenhang mit den Feuchtigkeitproblemen, die im Schulhaus Grenzhof nach einer Sanierung aufgetreten sind, und den anstehenden Erneuerungen in mehreren Luzerner Schulhäusern, stellen sich verschiedene Fragen zu gesundheitlichen Aspekten.

Bei den Schulhaus-Sanierungen wird in der Regel die Luftdichtigkeit der Gebäudehülle durch

den Einbau neuer Fenster erhöht. Damit können die Behaglichkeit verbessert und die Energieverluste reduziert werden. Nebst diesen wünschbaren Effekten können aber nachteilige Situationen entstehen, wenn der Wärmeschutz (Isolation) aus technischen oder finanziellen Gründen nicht optimal gelöst wird (Wärmebrücken) und die manuelle Fensterlüftung die feuchte Luft nicht genügend abführen kann. In der Regel entsteht in solchen Situationen Oberflächenkondensat an Wänden und Decken. Nebst der daraus entstehenden Geruchsbelästigung ist der Gesundheitsgefährdung durch die Schimmelpilze besondere Beachtung zu schenken. Es ist bekannt, dass bei starkem Auftreten von Schimmelpilzsporen bei Menschen allergische Reaktionen (Asthma) ausgelöst werden können. Zudem können sich in diesem Milieu Hausstaubmilben verbreiten, welche ebenfalls Allergien auslösen können (chronischer Schnupfen, Asthma, Neurodermitis). Daher müssen solche Situationen, insbesondere in Räumen die dem längeren Aufenthalt von Kindern dienen, unter allen Umständen vermieden werden, da ansonsten eine Gesundheitsgefährdung vorliegt.

Neben den Feuchtigkeitsproblemen können sich durch die dichtere Gebäudehülle Schadstoffkonzentrationen ergeben, die gesundheitlich problematisch sind. So sind ganz allgemein vermehrt Fälle festzustellen, bei denen nach einer Gebäudesanierung (oder Neubau) die Innenraumbelastung durch Kohlendioxid (CO₂) zur Beeinträchtigung des Wohlbefindens führt.

Der Stadtrat wird deshalb aufgefordert, dem Grossen Stadtrat einen Bericht zur Innenraumqualität in den Luzerner Schulhäusern vorzulegen, der folgende Bereiche umfasst:

- Es ist aufzuzeigen in welchen Schulhäusern, Kindergärten und Schülerhorten der Stadt Luzern Feuchtigkeitsprobleme mit Schimmelpilzbildung bestehen, welches die Ursachen sind und wie die Probleme behoben werden können.
- Es ist darzulegen in welchen Schulhäusern, Kindergärten und Schülerhorten zudem Probleme mit der Belastung der Innenluft durch Schadstoffe (CO₂, Formaldehyd, usw.) bestehen und wie sie behoben werden können.
- Es sind die Sanierungsstrategien und Sanierungsmassnahmen anzugeben, mit denen bei den zukünftigen Erneuerungen eine optimale Raumluftqualität garantiert werden kann (Materialwahl, mechanische Lüftungssysteme, usw.).

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat legt grossen Wert darauf, dass die städtischen Liegenschaften eine gute Innenraumqualität aufweisen. Aus diesen Gründen werden auftretende Mängel laufend geprüft und wo nötig behoben.

In letzter Zeit sind verschiedene Vorkommnisse aufgetreten, die entweder stark in Erscheinung traten (Grenzhof) oder generelle Diskussionen auslösten (PCB-Fugenkitte). Aus diesen Gründen soll jetzt ein Vorgehenskonzept zur Überprüfung der raumklimatischen Verhältnisse und des Vorhandenseins von schädlichen Baustoffen in Schulhäusern vorbereitet werden. Die Überprüfung soll zudem auf andere städtische Liegenschaften (Heime, Verwaltungsgebäude) ausgedehnt werden.

Mit der Überprüfung soll anfangs 2001 begonnen werden. Die Nutzerinnen und Nutzer werden über die Zwischenergebnisse informiert. Sich aufdrängende Sofortmassnahmen sollen

umgehend ergriffen werden. Die Koordination mit kantonalen Stellen und anderen Gemeinden wird angestrebt. Die Ergebnisse werden in einem Schlussbericht zusammengestellt.

Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen.

Die Diskussion wird nicht verlangt.

Die Motion ist überwiesen.

— — — — —

8.2 Motion 27 Rita Ueberschlag namens der GB-Fraktion

PCB in den Schulräumen (polychlorierte Biphenyle)

PCBs (polychlorierte Biphenyle) sind hochgiftig, krebserregend und verboten. Diese Chemikalie war in den Sechziger- und Siebzigerjahren beliebt als Kühl- und Isolierflüssigkeit. PCBs sorgten ausserdem dafür, dass die Fugendichtungen in den Gebäuden elastisch blieben. Die Herstellung von PCBs ist heute weltweit verboten. Polychlorierte Biphenyle dringen über die Haut und über die Atmung in den Körper ein. Sie schädigen das werdende Kind, schwächen das Immunsystem und sind krebserregend.

Während in Deutschland bereits vor zehn Jahren PCBs als Gefährdung der Gesundheit erkannt und ganze Schulhäuser saniert wurden, entwarnte das BAG (Bundesamt für Gesundheit) mit der Aussage, dass PCB-haltige Materialien nicht in Innenräumen zu finden wären und das Buwal (Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft) erklärte 1994 gar in seiner Schriftenreihe; Dichtungsmassen für Betonfugen seien zu vernachlässigen. Heute, nach sieben Jahren räumt das BUWAL Fehler ein, dass doch mehr PCB-Fugenmaterial verbaut worden wäre als angenommen, und will nun nach PCBs suchen.

Stichproben von Fugenmaterial in zehn Schulhäusern aus den Sechzigerjahren in Basel, Bern und Olten, haben erschreckende Resultate gezeigt: sechs Schulen gelten als „belastet“ bis „stark belastet“. Das heisst, das Fugenmaterial weist PCB-Konzentrationen von bis zu 18% aus. Ab 1% sprechen Experten von starker Belastung. In den Kantonen Bern und Basel kümmert sich das kantonale Labor darum, Kontrollmessungen zu machen und bei Befunden alle Schulhäuser aus den Sechziger- und Siebzigerjahren zu untersuchen.

Wir fordern den Stadtrat auf, umgehend Probeuntersuchungen, über Gehalt von PCB in Fugenmaterial in Schulhäusern und Heimen aus den Sechziger- und Siebzigerjahren zu veranlassen, und wenn PCB nachgewiesen werden kann, sollen in allen Schulhäusern, Heimen und Verwaltungsbauten die Kitt- und Dichtungsfugen über PCB-Gehalt analysiert werden.

Dem Grossen Stadtrat ist ein Bericht über das Ergebnis der Untersuchungen vorzulegen, der einen Kataster über die Belastung der einzelnen Objekte und ein Massnahmenplan enthält. Bei starker PCB-Konzentration eines Objektes, ist eine sofortige Sanierung zu veranlassen.

Stellungnahme des Stadtrates

Bei der Beantwortung der Motion 21 Beat Züsli, „Wie gesund sind die Luzerner Schulhäuser?“, hat der Stadtrat erörtert, dass umgehend eine umfassende Erhebung der Innenraumqualität der Schulhäuser erfolgt. Die angekündigte Überprüfung erstreckt sich auch über den Problembereich „PCB“. Bezüglich Information, Koordination und allfällige Sofortmassnahmen gilt das dort Erwähnte.

Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen.

Es wird keine Diskussion verlangt.

Die Motion Nr. 27 ist überwiesen.

— — — — —

8.3 Interpellation 22 Gaby Schmidt namens der SP-Fraktion „Schulhaus Grenzhof“

Im Schulhaus Grenzhof beklagen sich Eltern und die Lehrerschaft über üblen Geruch und hohe Luftfeuchtigkeit in einigen Schulräumen. Zudem hat sich in Schränken, an Wänden und Decken Schimmel gebildet. Die Lehrerschaft des Schulhauses hat in den vergangenen Jahren wiederholt auf diese Mängel hingewiesen und Verbesserung verlangt.

Unbestritten ist, dass Schimmelbildung gerade für Kinder grosse gesundheitliche Risiken birgt.

Wir bitten den Stadtrat deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die Feuchtigkeit in den Schulräumen ein gesundheitliches Risiko für die Schulkinder und die Lehrerschaft des Schulhauses Grenzhof?
2. Welches sind die Ursachen für die Schimmelbildung im Schulhaus Grenzhof?
3. Welche Sofortmassnahmen ergreift der Stadtrat, um den schlechten Geruch in den Schulräumen zu eliminieren und das Gesundheitsrisiko einzudämmen?
4. Welche längerfristigen Massnahmen zur Behebung dieser inakzeptablen Situation für die Schulkinder und die Lehrerschaft sind vorgesehen?

Antwort des Stadtrates

Mit der Interpellation wird die umgehende Beseitigung, der seit Jahren wiederholten Forderung, der baulichen Mängel verlangt. Insbesondere wird der üble Geruch und die hohe Luftfeuchtigkeit in den Schulräumen beklagt.

Zu den Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1. Die Baudirektion hat verschiedene Messungen in Herbst 1997 und Winter 2000 durchgeführt. Die Ergebnisse haben aufgezeigt, dass die Luftfeuchtigkeit (70-76%, verglichen mit 80% vor zwei Jahren) immer noch relativ hoch ist. Die Ursachen dafür sind mehrfachen Ursprungs. Einerseits wurde vor sechs Jahren durch die Sanierung der Gebäudehülle die Dichtigkeit in den Schulräumen derart verbessert, dass nunmehr die verbrauchte Luft nicht mehr automatisch erneuert wird. Andererseits wird das notwendige Lüften zum Teil mangelhaft ausgeführt. Dies kann aus den schriftlichen Messprotokollen abgelesen werden. Die zu hohe Raumlufftfeuchtigkeit ist unangenehm. Sie stellt jedoch kein unmittelbares gesundheitliches Risiko dar. Massnahmen zur Erreichung einer angemessenen Raumlufftfeuchtigkeit werden jedoch geprüft.
2. Die Ursachen für die Schimmelbildung können einerseits durch einen Bauschaden verursacht sein, andererseits auch durch Nutzungsverhalten hervorgerufen werden. Die genauen Ursachen werden zur Zeit abgeklärt und entsprechende Gegenmassnahmen erarbeitet.
3. Der schlechte Geruch stammt ausschliesslich von den Keller- und Schutzräumen. In diesen ist eine extreme Feuchtigkeit, zum Teil sogar Nässe festgestellt worden. Dieser Geruch hat sich in den Farben der Wände und Decke einerseits, aber auch in den dort eingelagerten Material festgehalten.

Als Sofortmassnahmen wurden folgende Arbeiten bereits ausgeführt respektive sind in Auftrag gegeben:

- Die exponierten Fenster und Öffnungen im Untergeschoss wurden abgedichtet und die Defekte Vorplatzabdichtung im Bereich des Pavillon 1 Süd+ und Nordseite saniert.
 - Die durch Wurzelwerk verstopften Sickerleitungen wurden gereinigt und teilweise ersetzt. Es sind allerdings immer noch einige Leitungen, in grossen Tiefen bis zu 4m noch defekt oder nur noch teilweise funktionsfähig.
 - Die lecken Fensterbrüstungen in den Werkräumen wurden letzten Herbst saniert und abgedichtet.
 - In diversen Räumen wird laufend mittels Entfeuchtungsgeräten entfeuchtet.
 - Die Schutzraumbelüftungen wurden aktiviert und werden nun permanent in Betrieb genommen.
 - Mit diesen Massnahmen konnte das Raumklima verbessert und der muffige Geruch im Untergeschoss, speziell im Pavillon 2 reduziert werden. Im Pavillon 1 sind noch nicht alle undichten Stellen saniert.
4. Als längerfristige Massnahmen sind weitere Ursachen der Feuchtigkeits-Eindringung zu beheben. Dies sind im wesentlichen folgende Massnahmen:
- Die Sanierung der restlichen Gussasphaltvorplätze bei beiden Pavillons.
 - Die Erneuerung der noch defekten Kanalisations- und Sickerleitungen.
 - Die Lüftungsaggregate in den Schutzräumen, wo noch nicht saniert, werden installiert und in Betrieb genommen.
 - Überprüfung der Nutzung der Tagesstätte der Behinderten. Da im gleichen Raum gekocht, die Waschmaschine und Tumbler laufen, nebst dem Aufenthalt vieler Personen, ist die überhöhte Luftfeuchtigkeit und Geruchsimmissionen nicht vermeidbar. Eine

Trennung von Aufenthalt, Waschen und Kochen muss deshalb ernsthaft geprüft werden. Die vorhandene räumliche Situation lässt dies aber in den bestehenden Räumlichkeiten nicht zu.

Zu diesem Geschäft wird die Diskussion verlangt und beschlossen.

Gaby Schmidt: Etwas Erfreuliches vorab: Eine eingeleitete Sofortmassnahme, nämlich die Schutzraumbelüftung, hat einen ersten sehr grossen Erfolg gezeigt. Die Feuchtigkeit im unteren Pavillon des Schulhauses Grenzhof hat merklich abgenommen. Es gibt aber noch Etwas, das zur Beunruhigung beiträgt. Auf die erste Frage nach dem Gesundheitsrisiko hat man folgende Antwort erhalten: Eine hohe Luftraumfeuchtigkeit ist unangenehm, stellt jedoch kein unmittelbares gesundheitliches Risiko dar. Damit kann sich die Motionärin nicht einverstanden erklären. Darum zitiert sie aus dem Ratgeber der NLZ vom 26. Januar 2001, wo sich eine Familie über Feuchtigkeit und Schimmel an den Wänden ihrer Mietwohnung beklagt und folgende Fragen stellt:

Kann dieser Schimmel für uns Erwachsene oder Kinder gesundheitsgefährdend sein und müsste die Verwaltung oder der Hausbesitzer diesen Mangel beheben?

Dazu gibt Dr. med. Gerhard Müllner, FMH Innere Medizin, speziell Allergologie und Immunologie, Belegarzt der Klinik St. Anna wie folgt Antwort:

Personen, die eine genetische Prädisposition haben, können sich auf Schimmelpilze sensibilisieren. Dementsprechend können dann Innenraum-Schimmelpilze bei sensibilisierten Patienten asthmatische oder rhinitische Beschwerden auslösen. Schimmelpilze können recht häufig Auslöser von Allergien wie ganzjährigem Schnupfen und Asthma, ganz selten können sie auch einmal einen Hautausschlag verursachen. Dies ist jedoch eine Ausnahme. Die Luftfeuchtigkeit muss insbesondere reduziert werden. Es sollte unbedingt beachtet werden, dass die relative Luftfeuchtigkeit während der Heizperiode weniger als 50 % beträgt.

Messungen im Schulhaus Grenzhof haben gezeigt, dass sich die Messungen im Bereich von 70 bis 75 % bewegen. Das heisst, im Schulhaus Grenzhof sind die Werte um 50 % überschritten. Nach diesen Aussagen ist es nicht von der Hand zu weisen, dass gerade für Kinder ein Gesundheitsrisiko besteht.

Der Stadtrat führt weiter aus, dass das notwendige Lüften zum Teil mangelhaft ausgeführt wird. Es ist richtig, dass Lüften eine Massnahme zur Reduktion von hoher Luftfeuchtigkeit ist. Die Motionärin ist überzeugt, dass alle wissen, wie gelüftet werden muss. Genauso überzeugt ist sie, dass die Lehrpersonen des Schulhauses Grenzhof wissen, wie gelüftet wird. Das Problem liegt deshalb vielmehr darin, dass auf Grund der baulichen Situation nicht richtig gelüftet werden kann. Die Schulzimmer haben eine Fensterfront. Gegenüberliegend ist eine Wand mit Fenstern, die seit der Renovation nicht mehr geöffnet werden können. Die Fenster, die geöffnet werden können, sind sehr klein. Wenn bei relativ kaltem Wetter, was bei uns häufig der Fall ist, gelüftet wird, frieren die Kinder, welche in der Nähe des Fensters sitzen, ohne dass die Luft im Zimmer tatsächlich ausgetauscht wurde.

Wenn der Stadtrat weiterhin der Meinung ist, dass man besser lüften kann, schlägt die Motio-

närin vor, eine Fachperson beizuziehen, die den Lehrpersonen zeigt und erklärt, wie unter diesen besonderen Umständen im Schulhaus Grenzhof gelüftet werden muss.

Ein weiteres Problem sind immer noch die Geruchsimmissionen. In den Kellerräumen, von denen der schlechte Geruch ausgeht, befinden sich auch Schulzimmer (Werkraum). Da muss man sich fragen, ob es zumutbar ist, weiterhin in solchen Räumen zu unterrichten, wenn sich der Geruch unbestritten in der Farbe der Wände und Decke und im dort eingelagerten Material eingenistet hat. Somit sind auch die Äusserungen von Eltern und Lehrpersonen erklärt und nachvollziehbar, die behaupten, dass nach dem Unterricht teilweise die Kleider gewechselt werden müssen und verschiedentlich auch geduscht und die Haare gewaschen werden müssen. Die Motionärin ist überzeugt, dass noch weitere Massnahmen notwendig sind.

In diesem Zusammenhang stellt die Motionärin noch einige Fragen:

1. Ist der Stadtrat immer noch der Meinung, es bestehe kein gesundheitliches Risiko?
2. In welchem Zeitraum kann mit angemessener Raumluftfeuchtigkeit gerechnet werden?
3. Ist es möglich, die Baukommission regelmässig über die Fortschritte zu informieren?
4. Kann im Rahmen der Überprüfung der Luzerner Schulhäuser, auf Grund der überwiesenen Motion von Beat Züsli, dem Schulhaus Grenzhof erste Priorität eingeräumt werden?

René Maire: Das Schulhaus Grenzhof ist wirklich ein Problemfall. Die Zustände waren sehr bedenklich. Wie Gaby Schmidt erwähnt hat, hat zum Glück bereits eine Besserung stattgefunden. Die feuchten Böden und Wände, vor allem im Kellerbereich, bilden das Hauptproblem. Durch die defekten Sickerleitungen ist Wasser eingedrungen, was zu feuchter und schlechter Luft führte. Das Schulleitungszimmer konnte schon seit längerer Zeit nicht mehr benutzt werden, weil es in diesem Raum im wahrsten Sinn des Wortes „stank“. Das gelagerte Schulmaterial musste weggeworfen werden, weil es durch die feuchte Luft nicht mehr zu gebrauchen war. Zu diesem Thema stellen sich zwei Fragen:

1. Allgemeine Zumutbarkeit für die Schüler wie auch für das Lehrpersonal dieses Schulhauses?
2. Gesundheitliche Gefährdung dieser Personen?

Das Lehrpersonal macht sich Gedanken, ob eine baubiologische Abklärung dieses Gebäudes beantragt werden soll, um abzuklären, ob ein Risiko für diese Kinder vorhanden ist oder nicht. Zur Zumutbarkeit nachfolgend ein Beispiel, das für sich spricht:

Eine Lehrperson hat dem Sprecher der FDP-Fraktion erzählt, dass am Abend, wenn sie nach Hause kommt, die Kinder sich die Nase zuhalten und behaupten, dass sie nach Grenzhofschulhaus dufte! Auch der Sprechende hielt sich in einigen dieser Räume im Grenzhofschulhaus auf. Danach besuchte er die Fraktionssitzung, wo man ihn fragte, woher er komme. Bei der gesundheitlichen Gefährdung, dreht sich das Ganze ums Feuchtigkeitsproblem. Feuchte Räume können gesundheitliche Gefährdungen darstellen. Es sind vor allem die biologischen Verunreinigungen durch infektiöse Keime, Bakterien, Viren, Pilze, insbesondere Schimmelpilze und Allergen. Die Folgen können folgende sein:

- Infektionen (vor allem bronchiale Infektionen)
- Allergien (vor allem Asthma)
- Nasenschleimhautreizungen
- Hauterscheinungen (weniger häufig)

Wie der Stadtrat schreibt, sind Sofortmassnahmen ergriffen worden. Davon kann man sich an Ort und Stelle überzeugen. Vor einigen Monaten hat die Schuldirektion den Ernst der Lage erkannt und in der Zwischenzeit Sanierungen vorgenommen, die bereits zum Tragen kommen. Die Wände sind jetzt trocken. Der Geruch ist aber nach wie vor vorhanden, weil dieser stark in den Wänden sitzt. Durch ein Überstreichen der Wände kann dieser Geruch beseitigt werden. Dies ist die geplante Massnahme, die in nächster Zeit ergriffen wird. Weitere Massnahmen sind ebenfalls geplant. Was die Tagesstelle für Behinderte betrifft, worüber noch nicht gesprochen wurde, so löst sich hier das Problem direkt, denn diese Organisation hat auf das Jahr 2002 gekündigt.

Zusammengefasst nimmt die FDP-Fraktion zu diesem Sachgeschäft wie folgt Stellung:

Der Stadtrat hat die Situation erst im letzten halben Jahr erkannt und hat wesentliche Massnahmen in die Wege geleitet.

Wie vom Stadtrat in der Antwort beschrieben, sind weitere Sanierungsmassnahmen notwendig und sollten so schnell als möglich vollzogen werden.

Der jährlich zur Verfügung stehende Kredit für die Instandhaltung der Schulhäuser und Kinderhorte wird nicht ausreichen. Darum erwartet die FDP-Fraktion, dass – für dieses im Moment kritischste Schulhaus – der nötige zusätzliche Kredit gesprochen wird.

Was die gesundheitliche Problematik betrifft, so drängen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Massnahmen auf. In einem halben Jahr sollte dieses Schulhaus wieder geprüft werden, wobei man sich natürlich eine wesentliche Verbesserung erhofft.

Cony Grünenfelder: Eigentlich ist die GB-Fraktion mit den Ausführungen der Ratskollegin Gabi Schmidt vollumfänglich einverstanden, sieht aber aus ihrer Sicht noch einige zusätzliche Probleme. Die Nutzungsfrage ist unbefriedigend, was zu folgenden Fragen führt:

Wurde das Sanierungskonzept, das damals vorlag, fachlich richtig gesehen?

Hat man vorgängig baubiologische Untersuchungen angestellt?

Waren die heutigen Probleme schon damals vorhanden?

Falls das Konzept fachlich richtig war, stellt sich die Frage: Wurde dies bei der Ausführung auch fachlich richtig umgesetzt?

Die Sprecherin der GB-Fraktion bezweifelt, dass alle Fragen mit „Ja“ beantwortet werden können.

Wie werden für solche Arbeiten die Architektur-Teams ausgewählt? Diese Frage stellt sich die Sprechende nicht nur da, sondern auch zu anderen Anlässen. Wenn es um eine energetischen Sanierung eines solchen Objektes geht, so sind andere fachliche Qualifikationen gefragt, als wenn es um eine städtebauliche Aufgabe geht. Dementsprechend sollten auch die Kriterien der Auswahl sein. Die Forderung der FDP-Fraktion, das Grenzhofschulhaus prioritär zu behandeln, kann die GB-Fraktion teilen.

Baudirektor Kurt Bieder: Es ist unbestritten, dass die Feuchtigkeiterscheinungen im Schulhaus Grenzhof für alle Beteiligten sehr unangenehm sind und behoben werden müssen. Der stadträtliche Sprecher ist froh darüber, dass man erkannt hat, dass die Arbeiten seit einem halben Jahr im Gang sind und versucht wird die ganze Problemstellung in Griff zu bekommen. Wenn Feuchtigkeitinfiltrationen bestehen, ist es leider nicht sehr einfach die genaue Ursache zu lokalisieren und deren Ursprung zu finden. Die Massnahmen sind noch nicht beendet, es ist jedoch erkannt, dass bereits Verbesserungen erzielt wurden. Es ist unbestritten, dass Feuchtigkeiterscheinungen gesundheitliche Schädigungen auslösen können. Die Untersuchungen auf diese Frage laufen weiter.

Ob das Sanierungskonzept ideal war, vermag der stadträtliche Sprecher nicht zu überblicken. Bei der Vergebung von Arbeiten versucht man Spezialisten beizuziehen.

Somit ist die Interpellation 22 Gaby Schmidt namens der SP-Fraktion beantwortet.

— — — — —

9. Interpellation 23 Trudi Bissig-Kenel namens der FDP-Fraktion **Aufwendungen der Stadt Luzern für etablierte Kultur und im Sportbereich**

Die Stadt Luzern hat in den letzten Jahren grosse Aufwendungen im Kulturbereich getätigt, was wir bisher weitgehend unterstützen konnten. Erstaunt hat uns die Information, dass in den Bereichen KKL und Bourbaki-Museum grössere Nachzahlungen notwendig werden.

In Diskussionen wird immer wieder behauptet, dass die nicht-etablierte Kultur finanziell zu kurz komme, beziehungsweise nicht gerecht unterstützt werde. Wir bitten daher den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- Welche Aufwendungen hat die Stadt Luzern seit 1990 für den Bereich Kultur und Sport getätigt?
- Welche Aufwendungen betreffen die Bereiche:
etablierte Kultur
nicht-etablierte Kultur
Sport
- Welche Projekte stehen heute in Ausführung?
- Welche Projekte sind in Planung?

Wir erwarten eine Gesamtübersicht und sind uns bewusst, dass für den Bereich Sport schon Aussagen gemacht wurden.

Antwort des Stadtrates

Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Welche Aufwendungen hat die Stadt Luzern seit 1990 für den Bereich Kultur und Sport

getätigt?

Was die Beiträge der Stadt an kulturelle und sportliche Institutionen betrifft, verweist der Stadtrat auf den Bericht „Beitragswesen“ (B 11/2000). Zu den einzelnen Beitragspositionen finden sich umfassende Erläuterungen, die es erlauben, sich über jeden dieser Beiträge ein klares Bild verschaffen zu können.

Des weiteren verweist der Stadtrat auf die jeweiligen Berichte zu Voranschlag und Rechnung, die insbesondere auch hinsichtlich des Fonds zur allgemeinen Förderung von Kultur und Sport Auskunft über die Verwendung der Gelder geben.

Mit Blick auf den Sport ruft der Stadtrat zudem den B+A 34/1998 „Sportförderung durch die Stadt Luzern“ in Erinnerung, mit dem ein detaillierter Überblick über die städtischen Leistungen der letzten 10 Jahre für den Sport gegeben wird. Kapitel 4 dieses B+A enthält überdies Aussagen zu den Zukunftsperspektiven im Sportbereich und äussert sich zu verschiedenen Projekten.

Der Stadtrat erachtet es angesichts dieser in jüngster Zeit umfassend erteilten Auskünfte als unoekonomisch, erneut eine Gesamtübersicht in Auftrag zu geben. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der aktuellen Erarbeitung eines kulturpolitischen Grundlagenberichts, der eine Gesamtbeurteilung - auch in finanzieller Hinsicht - vornehmen wird.

2. Welche Aufwendungen betreffen die Bereiche: etablierte Kultur, nicht-etablierte Kultur, Sport?

Die von der Interpellantin gemachte Unterscheidung wird vom Stadtrat bei der Bemessung seiner Beiträge nicht gemacht, d.h. die Bereiche etablierte Kultur bzw. nicht-etablierte Kultur werden als solche nicht voneinander getrennt, da diese Unterscheidung nicht eindeutig und trennscharf vorgenommen werden kann. Der Stadtrat erachtet eine solche Unterscheidung zudem als wenig aussagekräftig und sieht sich damit in Übereinstimmung mit den Kulturschaffenden, welche diese Begriffe heute kaum mehr verwenden.

Ein Blick in das Kulturförderungsbudget (Rubrik 8730) bzw. in das Budget des oben erwähnten Fonds (Budgetbericht 2001, ab S. 230) zeigt, dass der Hauptteil der Kulturförderungsgelder heute den grösseren Häusern bzw. Institutionen (also dem Luzerner Theater, dem Luzerner Sinfonieorchester, dem KKL, dem Kunstmuseum, den Musikfestwochen und dem Verkehrshaus) zugute kommen und auch subventionsvertraglich gebunden sind.

Betreffend die Aufwendungen für den Sport wird auf die im B+A 34/1998 enthaltenen Zahlen verwiesen. Der Stadtrat erinnert hier im Besonderen an folgende in den Jahren 1988 bis 1998 erbrachten städtischen Leistungen:

- Städtische Investitionen in Sportanlagen	Fr. 52,9 Mio.
- Beteiligungen der Stadt (Aktienkapital)	Fr. 1,4 Mio.
- Betriebsdefizite (Hallenbad und Kunsteisbahn)	Fr. 4,1 Mio.

- | | |
|--|---------------|
| - Sondervorteile (Baurechte) | Fr. 16,5 Mio. |
| - Jährlich wiederkehrende direkte Leistungen | Fr. 36,1 Mio. |

3. Welche Projekte stehen heute in Ausführung?

Was den Kulturbereich anbelangt, wird zur Zeit ein Grundlagenbericht mit dem Arbeitstitel „Kultur-Standort Luzern“ erarbeitet, der in diesem Frühjahr in eine breite Vernehmlassung gehen soll und danach dem Grossen Stadtrat zur Beratung vorgelegt wird. Die Vorlage ist für kommenden Herbst 2001 zu erwarten. Ferner werden zur Zeit - auf Wunsch des Grossen Stadtrates - die Subventionsverträge mit den Musikfestwochen und dem Gletschergarten ausgehandelt. Auch sie werden - gemeinsam mit einer Orientierung über die Vereinbarungen betreffend erfolgsabhängige Beiträge aus dem Billettsteuerertrag - dem Grossen Stadtrat vorgelegt.

Im ersten Halbjahr 2001 wird dem Grossen Stadtrat ferner die gesonderte Abrechnung über die Investitionen beim KKL unterbreitet.

Betreffend den Sportbereich sind folgende Einzelprojekte besonders erwähnenswert:

- Gesamterneuerung Kunsteisbahn/Regionales Eiszentrum B+A 42/2000
- Sanierung/Neubau Hallenbad
- Ausbau Garderobengebäude Fussballplätze Allmend-Süd
- Neubau Turnhallen Dula/Säli

4. Welche Projekte sind in Planung?

Der Stadtrat möchte zunächst die kulturpolitische Debatte mit dem Grossen Stadtrat abwarten, bevor weitere Projekte konkret geplant werden. Sicherlich wird es darum gehen, die Finanzierung von Luzerner Sinfonieorchester und Theater ab dem Jahr 2005 sicherzustellen. Hier sind Verhandlungen mit Kanton, Regionalkonferenz Kultur und den beteiligten Trägerschaften notwendig. Insgesamt wird für diesen Bereich eine weitere Entlastung der Stadt angestrebt.

Im Bereich Sport sind nach Ansicht des Stadtrates vorab analog der Regionalkonferenz Kultur ähnliche Instrumente der regionalen Zusammenarbeit sowie gemischtwirtschaftliche Trägerschaften zu verwirklichen, damit grosse Projekte oder auch wesentliche Angebotsverbesserungen bei bestehenden Anlagen wie z.B. beim Fussballstadion Allmend in Zukunft überhaupt angegangen werden können.

Trudi Bissig-Kenel bedankt sich nachträglich im Namen der FDP-Fraktion für die umfassende Antwort des Stadtrates zur Motion 12 für die Erarbeitung eines tiefgreifenden Verkehrskonzept. Bei der Interpellation 23 zu den Aufwendungen der Stadt Luzern für etablierte und nicht-etablierte Kultur und im Sportbereich kann man dies nicht behaupten. Die FDP-Fraktion war sehr erstaunt über die Dürftigkeit dieser Antwort. Die Grundlage dieser Interpellation war

die Unterschriftensammlung der IG-Kultur, die mehr Geld für die Kultur forderte. Damit es auch für eine breitere Bevölkerungsschicht transparent wird, wieviel die Stadt für Kultur ausgibt, hat die FDP-Fraktion eine genauere Auflistung der Beitragsempfänger verlangt. Nun wurde die Volksmotion eingereicht und die Diskussionen gehen weiter.

Die Diskussion wird nicht weiter gewünscht somit ist **die Interpellation 23 beantwortet.**

Schluss der Sitzung: 17.15 Uhr

Eingesehen von:

Die Protokollführerin:

Toni Göpfert, Stadtschreiber

Monika Portmann