



Protokoll Nr.: 2

**über die Verhandlungen vom
Donnerstag, 28. September 2000, 15.30 Uhr
Rathaus am Kornmarkt**

Vorsitz:

Ratspräsident Peter Brauchli

Präsenz:

Anwesend sind zwischen 42 und 45 Ratsmitglieder.
Entschuldigt abwesend sind die Ratsmitglieder
Thomas Rothenbühler, Jakob Spieler und
Christa Stocker Odermatt

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	7
2. Ersatzwahl in die Primarschulpflege (StB 987 vom 23. August 2000)	7
3. Ersatzwahl in die Oberstufenschulpflege (StB 988 vom 23. August 2000)	7
4. Regionalplanungsverband Städtische Delegierte. Wahantrag für die Amtsperiode 2000 - 2004 (StB Nr. 1004)	8
5. Gemeindeverband für Kehrichtbeseitigung Region Luzern (GKLU) / Gemeindeverband für Abwasserreinigung Region Luzern (GALU) Städtische Delegierte / Vorstandsmitglieder. Wahantrag für die Amtsperiode 2000 - 2004 (StB Nr. 1005)	8
6. Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr. Städti- sche Delegierte. Wahantrag für die Amtsperiode 2000 - 2004 (StB Nr. 1061)	8
7. Vizepräsidium der Bürgerrechtskommission: Wahl	9

- | | | |
|-----|--|----|
| 8. | Bericht und Antrag 22/2000 vom 19. April 2000
Reglement über Bau und Unterhalt von Strassen, rektifizierte Fassung
Eintreten und Detail getrennt | 9 |
| 9. | Bericht und Antrag 30/2000 vom 12. Juli 2000
Projekt „Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linie 1 und 2“ und
Projekt „Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier“
Eintreten und Detail getrennt | 15 |
| 10. | Postulat 300 Verena Küttel-Schürch namens der SP-Fraktion vom 31. Mai 1999
Regionalisierung der Spitex
(Sozialdirektion) | 25 |
| 11. | Motion 332 Lotti Marti-Schindler-Schindler namens der SP-Fraktion vom 18. September 1999
Halbtagskindergarten
(Bildungsdirektion) | 26 |
| 12. | Postulat 364 Romy Tschopp-Weibel namens der SP-Fraktion vom 24. Januar 2000
Bruttokosten-Budgetierung für alle städtischen Leistungen
(Finanzdirektion) | 34 |
| 13. | Postulat 365 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 25. Januar 2000
Für eine gute Betreuungsqualität bei den städtischen Horten
(Bildungsdirektion) | 35 |
| 14. | Interpellation 366 Lotti Marti-Schindler-Schindler namens der SP-Fraktion vom 27. Januar 2000
Broschüre „Der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft“
(Finanzdirektion) | 37 |
| 15. | Postulat 370 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion vom 31. Januar 2000
Unterstützung des europäischen Aktionstages „Ohne Auto in die Stadt!“
(Sicherheitsdirektion) | 45 |

Eingänge

1. Bericht und Antrag 31/2000 vom 30. August 2000
Verkauf des Grundstücks 3800 rechtes Ufer, Jugiweg 25, Luzern
2. Bericht und Antrag 32/2000 vom 30. August 2000
Änderung Kurtaxenreglement (Teilrevision)
3. Bericht und Antrag 33/2000 vom 30. August 2000
Leistungsauftrag Luzern, Tourismus LT AG
4. Bericht und Antrag 34/2000 vom 6. September 2000
Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes an ausländische Staatsangehörige
5. Bericht und Antrag 35/2000 vom 13. September 2000
Voranschlag 2001
6. Bericht und Antrag 36/2000 vom 13. September 2000
Gesamtplanung 2001 - 2004
7. Bericht und Antrag 37/2000 vom 13. September 2000
Städtische Leistungen im Vergleich
Der Weg zum Rechnungsausgleich II zweiter Berichtsteil
8. Dringliche Interpellation 1 Guido Durrer vom 13. September 2000, lautend: Wie lange werden die Immissionen im Lindengarten noch geduldet?
9. Postulat 2 Trudi Bissig-Kenel und Guido Durrer, namens der FDP-Fraktion vom 13. September 2000, lautend: Für die Einrichtung der Universität in der Stadt Luzern
10. Motion 3 Trudi Bissig-Kenel, Claudia de Simoni-Portmann und Guido Durrer, namens der FDP-Fraktion vom 13. September 2000, lautend: Wesemlin 1: Neue Streckenführung Buslinie 7 Zwysigplatz-Oberlöhli überprüfen
11. Motion 4 Trudi Bissig-Kenel, Claudia de Simoni-Portmann und Guido Durrer, namens der FDP-Fraktion vom 13. September 2000, lautend: Wesemlin 2: Renovation Schulanlage Felsberg vorantreiben
12. Postulat 5 Rudolf Bürgi vom 19. September 2000, lautend: Vespasianisches Postulat

13. Interpellation 6 Rudolf Bürgi vom 19. September 2000, lautend: Kunstausstellung
14. Interpellation 7 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 18. September 2000, lautend: Eine einheitliche Lösung bei Fussgängerübergängen
15. Interpellation 8 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 19. September 2000, lautend: Demonstration in Luzern vom 16. September 2000
16. Antwort zur Dringlichen Interpellation 374 Ruedi Meier namens der GB-Fraktion und Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 17. Februar 2000, lautend: Das Überleben der BOA sichern - die Kultur(raum)debatte forcieren
17. Stellungnahme zu Postulat 300 Verena Küttel-Schürch namens der SP-Fraktion vom 31. Mai 1999, lautend: Regionalisierung der Spitex
18. Stellungnahme zur Motion 332 Lotti Marti-Schindler-Schindler, namens der SP-Fraktion vom 18. September 1999, lautend: Halbtagskindergarten
19. Stellungnahme zu Postulat 364 Romy Tschopp-Weibel namens der SP-Fraktion vom 24. Januar 2000, lautend: Bruttokosten-Budgetierung für alle städtischen Leistungen
20. Stellungnahme zu Postulat 365 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 25. Januar 2000, lautend: Für eine gute Betreuungsqualität bei den städtischen Horten
21. Stellungnahme zur Dringlichen Interpellation 366 Lotti Marti-Schindler-Schindler namens der SP-Fraktion vom 27. Januar 2000, lautend: Broschüre „Der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft“
22. Stellungnahme zu Postulat 370 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion vom 31. Januar 2000, lautend: Unterstützung des europäischen Aktionstages „Ohne Auto in die Stadt“
23. Stellungnahme zum Postulat 397 Helen Haas-Peter namens der CVP/CSP-Fraktion vom 23. Juni 2000, lautend: Öffentliche Ausschreibung des Kulturzentrums BOA für eine neue Trägerschaft verbunden mit einem Leistungsauftrag

24. StB 1061 vom 6. September 2000: Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr, Städtische Delegierte, Wahlantrag für die Amtsperiode 2000 - 2004
25. StB 1081 vom 13. September 2000: B+A 30/2000 Stellungnahme zu den Anträgen der Baukommission
26. StB 1090 vom 13. September 2000: Hotelfachschule DCT, Kurtaxe, Reglementänderung
27. StB 1091 vom 13. September 2000: Oberstufenschulpflege, Mutationen
28. StB 1100 vom 13. September 2000: Der Weg zum Rechnungsausgleich II, Beschlüsse
29. Löwenplatz Broschüren
30. Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern 99/00
31. Luzerner Tourismus AG, Business Konzept
32. Luzerner Tourismus AG, Statuten
33. Energiespiegel Nr. 3
34. Liste Hängige Vorstösse der Bürgergemeinde
35. Mitgliederverzeichnis des Grossen Stadtrates von Luzern vom 4. September 2000
36. Verzeichnis der Kommissionen des Grossen Stadtrates von Luzern
37. Protokoll 47 über die Verhandlungen des Grossen Stadtrates von Luzern, Teil 1 vom 11.5.2000
38. Protokoll 1 der Baukommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 7.9.2000
39. Einladung zur 2. Sitzung des Grossen Stadtrates von Luzern vom 28.9.2000

— — — — —

Ratspräsident Peter Brauchli nimmt Bezug auf die dringliche Interpellation 1 von Guido Dur-

rer vom 13. September 2000, lautend: Wie lange werden die Immissionen im Lindengarten noch geduldet? Dazu übergibt er das Wort an Stadtpräsident Urs W. Studer.

Stadtpräsident Urs W. Studer: Weder der Bund noch der Kanton sehen in ihren Geschäftsreglementen für die Legislativen Kriterien für die Beurteilung der Dringlichkeit von Vorstössen vor. Im Kanton Luzern hat die Präsidentenkonferenz des Grossen Rates mit Beschluss vom 16. Januar 1992 folgende Kriterien festgelegt:

Vorstösse können dann dringlich erklärt werden, wenn die Angelegenheit, die der Vorstoss beschlägt, keinen Aufschub erträgt, weil

- a) die Behandlung des Anliegens in einer späteren Session wegen Zeitablauf ge-
genstandslos würde oder
- b) die Sache von derart aussergewöhnlichem politischem Gewicht ist, dass die Öff-
fentlichkeit die umgehende politische Stellungnahme des Grossen Rates erwartet.

Überdies sollte die Angelegenheit grundsätzlich

- in den Zuständigkeitsbereich des Kantons Luzern fallen
- nicht bereits Gegenstand einer im Rat hängigen Vorlage sein und
- kein laufendes Verfahren tangieren.

Schliesslich darf durch die dringliche Behandlung eines Vorstosses die Behandlung eben-
so dringlicher Sachgeschäfte nicht verzögert oder gar verunmöglicht werden.

Der Stadtrat hält sich bei der Beurteilung der Dringlichkeit eines Vorstosses im Grossen Stadt-
rat an diese mit den erforderlichen Änderungen anwendbaren und tauglichen Kriterien für
diese Frage. Dem Parlament steht es frei, im Einzelfall gleichwohl Dringlichkeit zu beschlie-
ssen.

Guido Durrer zieht die Dringlichkeit zurück.

Vereidigung des Ratsmitgliedes Peter Muheim durch den Ratspräsidenten

Ratspräsident Peter Brauchli nimmt von Peter Muheim das Gelübde entgegen.

Beratung der Traktanden

1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

Markus Boyer: In einer kurzen „Einlage zum Schmunzeln“ stellt er fest, dass die CVP/CSP Fraktion bei der Sitzordnung im Ratssaal eine exklusive Vorzugsstellung genießt, völlig im Zentrum, umringt von den andern Fraktionen.... „als würden sich diese um uns scharen, an uns anlehnen“... Er bedankt sich herzlich für dieses Privileg und diese Ehre und verspricht, dass sich seine Fraktion bemühen wird, dieser Ehre gerecht zu werden und entsprechend zu politisieren ... die CVP/CSP „mittendrin statt nur dabei!“

Keine weiteren Mitteilungen des Ratspräsidenten.

— — — — —

2. Ersatzwahl in die Primarschulpflege

Peter Brauchli: Die Traktanden 1 bis 7 sind Wahlgeschäfte. Wenn kein gegenteiliger Antrag gestellt wird, so werden alle Wahlen gemäss dem neuen Geschäftsreglement, Art. 37, offen vorgenommen.

Felicitas Zopfi-Gassner stellt keinen Antrag, erlaubt sich aber eine Bemerkung. Die SP-Fraktion ist unglücklich, dass die Traktandierung der Wahlen nicht schon bei der letzten Ratssitzung stattgefunden hat. Alle wissen, dass diejenigen, die jetzt neu in die Schulpflege kommen, nur noch für ein Jahr gewählt werden. Die Schulpflege hat ungefähr vier Sitzungen pro Jahr. Eine davon hat in dieser oder letzter Woche stattgefunden. Die SP ist kaum die einzige Partei, die Mühe hatte, geeignete Personen für ein Jahr zu finden. Es ist schade, wenn die Wahlen nicht prioritär behandelt werden. Sie bedauert auch, dass die Wahlen der FDP-Ersatzleute nicht schon heute stattfinden, obwohl die Vorschläge zu Hause liegen.

Ratspräsident Peter Brauchli schlägt vor, dass die beiden von der SP vorgesehenen Herren, Hanspeter Inauen und Andreas Wüest, „in globo“ gewählt werden.

Der Rat wählt die beiden nominierten Kandidaten gemäss Antrag des Stadtrates.

— — — — —

3. Ersatzwahl in die Oberstufenschulpflege

Der Rat wählt ohne Gegenstimme den von der SP Nominierten, Nick Meyer-Chiesa, in die Oberstufenschulpflege.

— — — — —

4. Regionalplanungsverband

Städtische Delegierte. Wahlantrag für die Amtsperiode 2000 - 2004

Ratspräsident Peter Brauchli: Der Stadtrat schlägt Stadtrat Kurt Bieder, Baudirektor und die Präsidentin der Baukommission, Lotti Marti-Schindler-Schindler, zur Wahl in den Regionalplanungsverband vor.

Die vom Stadtrat Nominierten, Baudirektor Kurt Bieder, und die Präsidentin der Baukommission, Lotti Marti-Schindler-Schindler, werden vom Rat gewählt.

— — — — —

5. Gemeindeverband für Kehrichtbeseitigung Region Luzern (GKLU) / Gemeindeverband für Abwasserreinigung Region Luzern (GALU) Städtische Delegierte / Vorstandsmitglieder Wahlantrag für die Amtsperiode 2000 - 2004

Ratspräsident Peter Brauchli: Der Stadtrat schlägt die Wahl folgender Personen als Vorstandsmitglieder bzw. Delegierte in den Gemeindeverband für Kehrichtbeseitigung Region Luzern (GKLU) vor: Stadtrat Kurt Bieder und Stabschef Sicherheitsdirektion, Hans Stricker.

Die beiden Herren werden ohne Gegenstimme vom Rat gewählt.

Ratspräsident Peter Brauchli: Der Stadtrat schlägt Stadträtin Ursula Stämmer-Horst (Sicherheitsdirektorin), Ruedi Muheim (Stabsschef Baudirektion) und Hans Stricker (Stabsschef Sicherheitsdirektion) zur Wahl als Vorstandsmitglieder bzw. Delegierte in den Gemeindeverband für Abwasserreinigung Region Luzern (GALU) vor.

Der Rat wählt alle drei vorgeschlagenen Personen ohne Gegenstimme.

— — — — —

6. Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr. Städtische Delegierte. Wahlantrag für die Amtsperiode 2000 - 2004

Ratspräsident Peter Brauchli: Die Stadtkanzlei schlägt folgende Personen als Vertreter der Stadt Luzern im Zweckverband vor:

- Stadtrat Kurt Bieder, Baudirektor
- Silvio Degonda, Chef Finanzverwaltung
- Ruedi Muheim, Stabschef Baudirektion (Stellvertreter)

Der Rat wählt alle drei Herren einstimmig.

7. Vizepräsidium der Bürgerrechtskommission: Wahl

Ratspräsident Peter Brauchli: Zur Wahl des Vizepräsidiums der Bürgerrechtskommission bestehen keine Unterlagen. Die FDP-Fraktion schlägt Trudi Bissig-Kenel vor.

Trudi Bissig-Kenel wird vom Rat einstimmig gewählt.

8. Bericht und Antrag 22/2000 vom 19. April 2000 Reglement über Bau und Unterhalt von Strassen, rektifizierte Fassung

Ratspräsident Peter Brauchli: Beim vorliegenden Traktandum behandeln wir EINTRETEN und DETAIL getrennt.

EINTRETEN

Lotti Marti-Schindler-Schindler: An der ersten Sitzung der Baukommission wurde der vorliegenden Bericht und Antrag beraten. Eintreten war unbestritten und das neue Reglement wurde von der Baukommission als sinnvolle und gute Grundlage im Sinn der Rechtsgleichheit bezeichnet. Bei der Detailberatung wurde ein Antrag zu Artikel 3 gestellt, der die Zuständigkeit der Einreichung der Strassen vom Stadtrat an den Grossen Stadtrat verschieben wollte. Dieser wurde von der Kommission mit der Begründung, es sei eine operative Tätigkeit, mit 8:1 Stimmen abgelehnt.

Weiter hat die Baukommission bei Art. 10 und Art. 13 zwei rein redaktionelle Änderungen genehmigt, welche dem vorliegenden StB 1141 entnommen werden können.

Die Schlussabstimmung in der Baukommission und die Empfehlung an den Rat erfolgte mit 9:0 Stimmen.

Andreas Moser: Die FDP-Fraktion erachtet das vorliegende Reglement über Bau und Unterhalt von Strassen als sinnvoll und richtig. Auf der Grundlage des revidierten Strassengesetzes ergänzt und verfeinert das neue Reglement die kantonalen Vorschriften. Dieser Spielraum wird unter anderem dazu benutzt, um speziell finanzielle Aspekte beim Bau und Unterhalt von Gemeinde- und Privatstrassen genauer zu regeln. Ein inhaltlich zentraler Punkt ist die Möglichkeit, zukünftig auch die Privatstrassen beim Bau und Unterhalt zu unterstützen, sofern ein öffentliches Interesse besteht. Mit dem neu geschaffenen Reglement wird eine klare Rechtsgrundlage für eine gleiche Kostentragung beim Bau von Gemeinde- und Privatstrassen mit ähnlichen Funktionen geschaffen. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und wird dem Bericht und Antrag in dieser Form zustimmen.

Beat Züsli: Auch die SP-Fraktion tritt auf den vorliegenden Bericht und Antrag ein und stimmt

diesem zu. Mit diesem Reglement besteht eine Rechtsgrundlage, damit in Zukunft eine Ungleichbehandlung vermieden werden kann. Die Mehrbelastung, die daraus resultiert, ist für die Stadt sehr bescheiden. Die vorgesehenen Kompetenzregelungen werden als sinnvoll erachtet und die SP-Fraktion kann daher dem Antrag zu einer Änderung – die das Verfahren unnötig kompliziert – nicht zustimmen.

Markus Mächler: Das zur Diskussion stehende Reglement wurde auf Grund des kantonalen Strassengesetzes geschaffen. Es besteht eigentlich keine Pflicht, ein solches Reglement zu erlassen. Daher wurde von der CVP/CSP-Fraktion erst einmal überprüft, ob diese vorgesehene Reglementierung überhaupt nötig ist. Dieses Reglement regelt nun die Einteilung der Gemeinde- und Güterstrassen in verschiedene Klassen und die Beiträge an die Kosten für den Bau und Unterhalt. Es entsteht damit eine gewisse Gewähr für die Gleichbehandlung auf dem ganzen Stadtgebiet. Der Erlass dieses Reglements ist daher sinnvoll. Materiell ist dem Antrag nicht zu opponieren. Die CVP/CSP-Fraktion ist für Eintreten und wird dem Reglement zustimmen.

Marcel Lingg: Wie bereits erwähnt, hat die SVP-Fraktion in der Kommission den Antrag gestellt, die Kompetenz für die Einreihung der Strassen in die Kategorie der Gemeinde-, Güter und Privatstrassen vom Stadtrat an den Grossen Stadtrat zu verlagern.

Diese Einteilung hat nicht nur Auswirkungen auf die Beiträge der Stadt und der Grundeigentümer, sondern auch eine relativ grosse und wichtige politische Dimension. Wenn man die Strassen möglichst niedrig einteilt, bleibt dem Stadtrat die Möglichkeit, Strassen zu sperren oder durch auch Tempo 30 einzuführen und so eine gewisse Verkehrspolitik zu betreiben. Deshalb ist die SVP-Fraktion der Ansicht, dass die Kompetenz zur Einreihung dem Grossen Stadtrat gehört. Die SVP-Fraktion ist für Eintreten.

Peter Muheim: Das Reglement bringt eine Gleichbehandlung von Privat- und Gemeindestrassen. Für die GB-Fraktion ist Eintreten und Zustimmung zu diesem Bericht und Antrag unbestritten. Den Antrag der SVP-Fraktion, der die Einreihung der Strassen durch den Grossen Stadtrat verlangt, lehnt die GB-Fraktion ab. Es geht um eine rein operative Sache, die mit Strategie nichts zu tun hat.

Baudirektor Kurt Bieder bedankt sich für die gute Aufnahme dieser Vorlage. Im Zusammenhang mit einem Detail wurde ein Antrag gestellt. Herr Lingg hat die Meinung vertreten, mit dieser Einreihung könnte – in welcher Form auch immer – Verkehrspolitik betrieben werden, in der man die Voraussetzungen schafft, beispielsweise eine Zone 30 einzuführen, Strassensperren aufzustellen, usw. Das ist überhaupt nicht der Fall. Es geht darum, die Einreihung gemäss dem Strassengesetz vorzunehmen, wo es Gemeindestrassen mit dem Rang 1, 2 oder 3, und Güterstrassen gibt. Dies muss immer rechtsgleich und nach der Funktion, die diese Strassen erfüllen, geschehen. Wie Herr Muheim bereits erwähnt hat, ist, wenn die einzelnen Strassen vom Grossen Stadtrat behandelt werden, die Gefahr gross, dass eine rechtsungleiche Behandlung zu Stande kommt. Darum ist es wichtig, dass dies als operative Tätigkeit betrachtet wird, die in die abschliessende Zuständigkeit des Stadtrates fallen muss. Sollte ein Grundeigentümer durch die Einreihung auf besondere Weise betroffen sein, hat er den ihm zuste-

henden Rechtsmittelweg gemäss Strassengesetz zur Verfügung. In diesem Sinne bittet er, dem Antrag der SVP-Fraktion nicht zuzustimmen.

Nachdem kein Nichteintretensantrag gestellt wurde, wechselt man stillschweigend zur Detailberatung.

Zu Punkt 1 bis 4 auf den Seiten 4 bis 10 des Bericht und Antrages wird das Wort nicht verlangt.

Seite 11, Art. 1 und 2: keine Wortmeldungen.

Seite 12, Art. 3:

Marcel Lingg: Antrag 1 der SVP-Fraktion lautet wie folgt: Art. 3, Absatz 2: „Zuständig für die Einreihung der Strassen in die Kategorien der Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen ist der **Grosse Stadtrat**“ (bisher Stadtrat).

Antrag 2 lautet: „Zuständig für die Einteilung der Gemeinde- und Güterstrassen in die Klassen 1 bis 3 ist der Grosse Stadtrat.“ Beide Anträge sind mit dem Strassengesetz des Kantons Luzern kompatibel.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht und man gelangt zur Abstimmung über die beiden Anträge von Marcel Lingg. Beide Anträge werden abgelehnt.

Zu Art. 4 bis 6 gibt es keine Wortmeldungen.

Zu Art. 7, 8, 9, 10 (hier hat neu der StB 1141 Gültigkeit), Art. 11, 12, 13 (hier wurde eine Änderung vorgenommen), Art. 14, 15, 16, 17, 18 und 19 wird das Wort nicht gewünscht.

Dem Reglement über Bau und Unterhalt von Strassen wird mit 43:0 Stimmen zugestimmt.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 22/2000 vom 19. April 2000 betreffend das Reglement über den Bau und Unterhalt von Strassen, gestützt auf den Bericht der Baukommission, in Anwendung von §19 des Strassengesetzes des Kantons Luzern vom 21. März 1995 sowie Art. 21 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1971, **beschliesst:**

**Reglement
über Bau und Unterhalt von Strassen
vom 28. September 2000**

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf § 19 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 (StrG) sowie Art. 21 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1971,

beschliesst:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 *Geltungsbereich und Inhalt*

¹ Das Reglement enthält Vorschriften über die Strassenkategorien und die Klasseneinteilung, den Bau und den Unterhalt, die Finanzierung und die Beiträge sowie technische Vorschriften.

² Das Reglement gilt für das ganze Stadtgebiet.

Art. 2 *Zweck*

Das Reglement bezweckt den Vollzug des Strassengesetzes.

II. Strassenkategorien und Klasseneinteilung

Art. 3 *Strassenkategorien (§§ 4, 10 StrG)*

¹ In der Stadt Luzern bestehen folgende Strassenkategorien gemäss §§ 5 ff. StrG:

- a. Nationalstrassen,
- b. Kantonsstrassen,
- c. Gemeindestrassen,
- d. Güterstrassen,
- e. Privatstrassen.

² Zuständig für die Einreihung der Strassen in die Kategorien der Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen ist der Stadtrat.

³ Der Beschluss über die Einreihung der Güterstrassen bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Art. 4 *Gemeindestrassen (§ 7 Abs. 2 StrG)*

Die Gemeindestrassen werden in drei Klassen gemäss § 1 der Strassenverordnung vom 19. Januar 1996 (StrV) eingeteilt.

Art. 5 *Güterstrassen (§ 8 Abs. 2 StrG)*

Die Güterstrassen werden in drei Klassen gemäss § 2 StrV vom 19. Januar 1996 eingeteilt.

Art. 6 *Strassenverzeichnis (§ 15 StrG)*

¹ Im Strassenverzeichnis werden die einzelnen Strassen den Strassenkategorien und Klassen gemäss Art. 4 und 5 zugeteilt. Das Strassenverzeichnis wird durch einen Plan über das Strassennetz ergänzt.

² Der Stadtrat führt das Strassenverzeichnis und den Strassennetzplan.

³ Das Strassenverzeichnis sowie alle Änderungen und Ergänzungen sind zu veröffentlichen und dem Baudepartement zuzustellen.

III. Technische Vorschriften

Art. 7 *Regeln der Bautechnik*

Beim Bau und Unterhalt der Strassen (inkl. Bestandteile nach § 12 StrG) und aller Anlageteile wie z.B. Fahrleitungen sind die anerkannten Regeln der Bautechnik zu beachten.

Art. 8 *Ausbaustandard*

Der Ausbaustandard richtet sich nach der Funktion und Verkehrsbedeutung einer Strasse, den technischen und betrieblichen Anforderungen und den Erfordernissen der Verkehrssicherheit. Zu berücksichtigen sind auch der haushälterische Umgang mit dem Boden, die Eingliederung der Strasse in das Orts- und Landschaftsbild, die wirtschaftliche Verwendung der finanziellen Mittel sowie auch die Erfordernisse von Berechtigten.

Art. 9 Beleuchtung

Wo die Verhältnisse, insbesondere die Verkehrssicherheit und der Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger es erfordern, sind die Strassen und Fusswege ausreichend zu beleuchten.

Art. 10 *Werkleitungen, Schächte, Fahrleitungen sowie weitere Anlagen und Bauten, die nicht Teil der Strasse sind (§ 24 Abs. 2 StrG)*

¹ Werkleitungen, Schächte, Fahrleitungen und weitere Anlagen und Bauten von Berechtigten, die nicht Teil der Strasse sind (§ 24 Abs. 2 StrG), sind so anzuordnen, dass beim Bau und Unterhalt der Strasse möglichst geringe Folgekosten entstehen.

² Die Berechtigten tragen alle Mehrkosten, die wegen ihrer Bauten und Anlagen entstehen. Sie haben die bewilligten oder konzessionierten Bauten und Anlagen auf ihre Kosten zu verlegen, zu ändern oder anzupassen, wenn es sich infolge des Strassenbaus oder -unterhalts als notwendig erweist.

IV. Finanzierung und Beiträge

Art. 11 *Beiträge der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an die Kosten für den Bau (§ 34 StrG) und den Unterhalt (§ 79 StrG) von Gemeindestrassen (§§ 51 Abs. 2 und 82 Abs. 2 StrG)*

¹ Die Stadt erhebt von den interessierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im Perimeterverfahren folgende Beiträge für den Bau von Gemeindestrassen:

Klasse	Beiträge (in Prozenten der Baukosten)
Gemeindestrasse 1. Klasse	0 bis 25%
Gemeindestrasse 2. Klasse	25 bis 50%
Gemeindestrasse 3. Klasse	50 bis 75%

² Bei der Festsetzung dieser Beiträge gemäss Perimeter-Verordnung sind die öffentlichen Interessen und die Interessen der privaten Anstösserinnen und Anstösser gegeneinander abzuwägen.

³ Die Stadt kann die auf die einzelnen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entfallenden Beiträge an die Kosten für den Bau von Gemeindestrassen herabsetzen oder erlassen, wenn die einzelne Grundeigentümerin oder der einzelne Grundeigentümer durch die Beitragsleistung übermässig stark belastet würde.

⁴ Für den Unterhalt von Gemeindestrassen werden keine Beiträge erhoben.

Art. 12 *Beiträge der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an die Kosten für den Bau (§ 34 StrG) und den Unterhalt (§ 79 StrG) der von der Gemeinde erstellten Güterstrassen (§§ 57 Abs. 4 und 82 Abs. 2 StrG)*

¹ Die Stadt erhebt von den interessierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im Perimeterverfahren folgende Beiträge für den Bau von Güterstrassen:

Klasse	Beiträge (in Prozenten der Baukosten)
---------------	--

Güterstrasse 1. Klasse	70 bis 100%
Güterstrasse 2. Klasse	80 bis 100%
Güterstrasse 3. Klasse	90 bis 100%

² Bei der Festsetzung dieser Beiträge gemäss Perimeter-Verordnung sind die öffentlichen Interessen und die Interessen der privaten Anstösserinnen und Anstösser gegeneinander abzuwägen.

³ Die Stadt kann die auf die einzelnen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entfallenden Beiträge an die Kosten für den Bau von Güterstrassen herabsetzen oder erlassen, wenn die einzelne Grundeigentümerin oder der einzelne Grundeigentümer durch die Beitragsleistung übermässig stark belastet würde.

⁴ Für den Unterhalt von Güterstrassen werden keine Beiträge erhoben.

Art. 13 *Beiträge der Stadt an die Kosten für den Bau (§ 34 StrG) und den Unterhalt (§ 79 StrG) von Güterstrassen (§§ 57 Abs. 2 und 82 Abs. 4 StrG)*

¹ Die Stadt leistet an die Kosten für den Bau und Unterhalt von Güterstrassen folgende Beiträge:

Klasse	Beiträge (in Prozenten der Kosten)
Güterstrasse 1. Klasse	max. 30%
Güterstrasse 2. Klasse	max. 20%
Güterstrasse 3. Klasse	max. 10%

² Die Stadt berücksichtigt bei der Beitragsfestsetzung die Leistungen von Bund und Kanton an die Strassengenossenschaft, ihre bisherigen Leistungen an die Strassengenossenschaft und die finanzielle Belastung der einzelnen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer.

Art. 14 *Beiträge der Stadt an die Kosten für den Bau (§ 34 StrG) und den Unterhalt (§ 79 StrG) von Privatstrassen (§§ 61 Abs. 2 und 82 Abs. 5 StrG)*

¹ Die Stadt kann an die Kosten für den Bau von Privatstrassen Beiträge von 0 bis 50 % leisten, sofern ein öffentliches Interesse besteht.

² Die Stadt kann die Kosten für den Unterhalt von Privatstrassen ganz oder teilweise übernehmen oder den Unterhalt ganz oder teilweise selber ausführen, sofern ein öffentliches Interesse besteht.

V. Unterhalt

Art. 15 *Grundsatz (§ 78 StrG)*

Der Stadtrat bestimmt die Reihenfolge und den Umfang der Unterhaltsmassnahmen an den Kantons-, Gemeinde- und gemeindeeigenen Güterstrassen. Massgebend sind die Verkehrssicherheit sowie die Funktion und die Verkehrsbedeutung der Strasse.

Art. 16 *Winterdienst (§ 81 StrG)*

¹ Der Stadtrat stellt den Routenplan für den Winterdienst aufgrund der Funktion und der Verkehrsbedeutung der Strasse sowie aufgrund der Anforderungen der Verkehrssicherheit auf.

² Der Stadtrat kann den Winterdienst einschränken oder ganz darauf verzichten, wenn die Funktion und die Verkehrsbedeutung der Strasse sowie die Anforderungen der Verkehrssicherheit dies zulassen.

³ Der Stadtrat legt die Verwendung von Auftaumitteln im Winterdienst im Routenverzeichnis nach § 36 Abs. 2 der Umweltschutzverordnung fest. Es besteht kein Anspruch auf Schwarzräumung der Strassen.

⁴ Die Stadt kann den Winterdienst auf Privatstrassen ganz oder teilweise selber ausführen, sofern ein öffentliches Interesse besteht.

VI. Schluss- und Übergangsbestimmungen

Art. 17 Ausnahmen

¹ Der Stadtrat kann im Einzelfall aus wichtigen Gründen unter Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen Ausnahmen von den Vorschriften dieses Reglementes gestatten.

² Ausnahmen können mit Bedingungen oder Auflagen verbunden werden, befristet sein oder als widerrufbar erklärt werden.

Art. 18 Hängige Verfahren

Die beim Inkrafttreten dieses Reglementes vor dem Stadtrat hängigen Verfahren sind nach dem neuen Recht zu entscheiden.

Art. 19 Inkrafttreten

¹ Das vorliegende Reglement tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

- 9. Bericht und Antrag 30/2000 vom 12. Juli 2000**
Projekt „Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linie 1 und 2“
Projekt „Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier“

Projekt „Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linie 1 und 2“

Kommissionspräsidentin Lotti Marti-Schindler-Schindler: In der Kommission wurde zur gesamten Vorlage ein Nichteintretensantrag gestellt, mit der Begründung, dies sei eine unnötige, individuelle Komfortverbesserung. Dieser Antrag wurde mit 8:1 Stimmen abgelehnt.

Die Weiterführung der Buslinie 2 wurde begrüsst und die verschiedenen Varianten und Linieneinführungen im Bericht und Antrag ausführlich diskutiert. Die Kommission kam zu folgendem Schluss:

Die Buslinie 2 soll bis zum Luzernerhof geführt werden, die Linie 1 soll weiterhin so fahren, wie bisher. Die Kommission stellte sich aus Gründen der Kundenfreundlichkeit und der Verständlichkeit gegen eine Neuorganisation mit alternierenden Kursen der Buslinien 1 und 2 in den Maihof.

Der Kommissionsantrag lautet wie folgt:

Für die Verlängerung der Buslinie 2 bis zur neuen Endhaltestelle Luzernerhof wird ein Bruttokredit von jährlich Fr. 237'000.-- bewilligt. Der Stadtrat hat sich mit StB 1081 dem Antrag der Baukommission angeschlossen. Mit 8:1 Stimmen empfiehlt die Baukommission diesem Teil der

Vorlage zuzustimmen.

Peter Muheim: Die GB-Fraktion wird auf das Projekt eintreten und ihm in der von der Baukommission befürworteten Variante, welche in der Folge durch den Stadtratsbeschluss 1081 übernommen wurde, einstimmig zustimmen.

Auslöser war die sinnvolle Neuorganisation der VBL-Buslinien 6, 7 und 8, die entsprechend dem VCS-Buskonzept von Altgrosstadtrat Hugo Fessler in Durchmesserlinien umgewandelt worden sind. Sinnvoll war dies, weil für mehr Passagiere umsteigefreie Verbindungen geschaffen werden konnten. Leider wurde damals der 2er, welcher vorher am Luzernerhof vorbei zum Würzenbach fuhr, am Bahnhof gestoppt. Damit hat man die Passagiere aus Emmenbrücke, Reussbühl und der Baselstrasse verärgert, weil sie nicht mehr ohne umzusteigen in die Altstadt fahren können. Heute ist anerkannt, dass der 2er eine wichtige Zubringerfunktion für das „Einkaufszentrum Luzern“ hat und zumindest bis zum Luzernerhof verlängert werden muss.

Wichtig dabei ist, dass man nicht auch noch die Passagiere von Kriens und vom Maihof verärgert. Das wäre der Fall, wenn die Buslinien 1 und 2 alternierend zum Luzernerhof und Maihof geführt würden, wie das im Bericht und Antrag vorgesehen war. Der 1er ist die seit Jahrzehnten bewährte Verbindung zwischen Maihof und Kriens. Eine Änderung drängt sich nicht auf, zumal es mit den Linien 18 und 19 aus dem Raum Schlossberg Alternativen für die Fahrt Richtung Littau und Emmen gibt. Die VBL-Kundinnen und -Kunden sollen sich nicht jedes Mal fragen müssen, ob ihr Bus nun bis zum Maihof fährt oder bereits am Luzernerhof wendet. Daher soll der 1er weiterhin bis zum Maihof verkehren, der 2er aber immer am Luzernerhof wenden. Ein Schönheitsfehler am nun vorliegenden Konzept ist, dass der 2er nicht bis zum Löwenplatz geführt wird. Der Löwenplatz ist spätestens mit dem Neubau Panorama zu einem ganz wichtigen Ort in Luzern geworden. Es wäre daher mehr als gerechtfertigt, wenn auch der 2er als wichtiger Zubringer zur Innenstadt den Löwenplatz bedienen würde. Und dies ist sicher auch sinnvoller, als der Bau neuer Parkhäuser in diesem Raum. Für eine Endhaltestelle Löwenplatz liegt zur Zeit aber keine pfannenfertige Lösung vor. Damit die berechtigten Interessen von Emmen und Littau mit dem nächsten Fahrplanwechsel endlich berücksichtigt werden können, ist jetzt unsere Zustimmung zur Verlängerung bis zum Luzernerhof nötig. Zu einem späteren Zeitpunkt wird die GB-Fraktion aber sicherlich auf die Fortsetzung des 2ers zum Löwenplatz zurückkommen.

Markus Mächler: Die Verlängerung der Buslinie 2 bringt gegenüber dem heutigen Zustand einige Verbesserungen. Diese sind:

- eine wesentliche Komfortsteigerung für Busbenützer aus und in Richtung Emmenbrücke
- eine verbesserte Erreichbarkeit des „Einkaufs- und Geschäftszentrums Altstadt“
- entsprechend dem Kommissionsantrag ein einfaches „Handling“, denn es gibt eine klar definierte Wendestation im Luzernerhof
- und nicht zuletzt soll es auch ein deutliches Signal an die profitierenden Bürgerinnen und Bürger in den Agglomerationsgemeinden.

Eines der wichtigsten Ziele der CVP/CSP-Fraktion in der Verkehrspolitik ist die Optimierung des öffentlichen Verkehrs. Genau in diese Richtung stösst dieser Antrag. Der jährliche Bruttokredit

von Fr. 237'000.-- ist im Verhältnis zum Nutzen vertretbar. Daher will die CVP/CSP-Fraktion eintreten, und sie wird dem Antrag zustimmen.

Andreas Moser: Rückblickend war der 1998 gefällte Entscheid, die Linie 2 am Bahnhof zu wenden, falsch. Dies belegen unzählige Kundenreaktionen. Der 2er wurde von der Altstadt, vom rechten Ufer regelrecht „amputiert“. Das Hauptziel für die FDP-Fraktion ist es, den 2er wieder über die Seebrücke, zurück ans rechte Ufer, zu bringen. Dies soll einfach gelöst, rasch umsetzbar und möglichst kostengünstig geschehen. Die beste und effizienteste Lösung dies zu realisieren, ist den 2er zum Luzernhof zu verlängern. Diese Lösung erfüllt die Komfortansprüche der Kundinnen und Kunden aus Littau und Emmen. Sie bringt aber auch Vorteile im innerstädtischen Verkehr. Weil man zum Beispiel mit dem 2er wieder direkt ab vom Kasernenplatz über den Pilatusplatz ohne Umsteigen zum Schwanenplatz oder Luzernhof gelangen kann. Die Linie 1 kann nach Meinung der FDP-Fraktion so belassen werden, wie sie ist. Eine Variante „Luzernerhof Kombi“ bringt zu wenig und verunsichert die Benutzerinnen und Benutzer.

Noch ein Wort zu den Finanzen: Obwohl die Verlängerung des 2ers für den innerstädtischen Verkehr Vorteile bringt, kommt das politische Begehren vor allem aus dem Raum Emmenbrücke, Littau und Reussbühl. Man darf also ruhig die Frage an den Stadtrat stellen, warum die Stadt trotzdem noch 75 % der ungedeckten Bruttobetriebskosten übernehmen muss. Müsste nicht der effektive Besteller dieser Komfortsteigerung wesentlich mehr von diesen ungedeckten Bruttobetriebskosten übernehmen? Zusammengefasst gibt die Verlängerung des 2ers bis zum Luzernerhof dieser Linie die Bedeutung zurück, die sie bereits einmal inne hatte, als eine der beiden Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten.

Beat Züsli: Die Änderungen im VBL-Liniennetz, die vor zwei Jahren vorgenommen wurden, haben verschiedene Optimierungen mit sich gebracht. Sie haben andererseits auch einige Nachteile. Der grösste Nachteil ist sicher der, dass der 2er das rechte Ufer nicht mehr erschlossen hat. Alle jetzt vorgeschlagenen oder behandelten Varianten können diese Nachteile nicht vollständig aufheben. Alle Varianten haben auch wieder gewisse Nachteile. Für die SP ist das Bedürfnis unbestritten, dass die Geschäfte der Altstadt Richtung Löwenplatz besser erschlossen werden müssen. Das ist effektiv ein Akt der Wirtschaftsförderung und eine Angebotsverbesserung im heutigen Verkehr. Die SP-Fraktion unterstützt die Variante Luzernerhof, auch wenn sie dem Anspruch den Löwenplatz zu erschliessen nicht ganz entsprechen kann. Es ist aber eine Variante, die eine spätere Erweiterung in diese Richtung nicht verunmöglicht. Im Gegensatz zum alternierenden Betrieb ist sie eine klare Lösung. Falls andere Systeme von Fahrgastinformation in Zukunft zum Zuge kämen, kann man sich die alternierende Variante wieder überlegen. Die SP-Fraktion stimmt dem Kommissionsantrag zu.

Marcel Lingg: Zuvor einige grundsätzliche Bemerkungen zur Frage, wann und ob sich der Ausbau des ÖV-Angebotes realisieren lassen soll.

Es gibt wohl hunderte, wenn nicht tausende individuelle Verbesserungswünsche im Luzerner ÖV, wie zusätzliche Verbindungen, geänderte oder verlängerte Streckenführungen, zusätzliche Kurse oder Haltestellen. Immer wieder wird sich eine Gruppierung finden lassen, die für diese individuellen Verbesserungen einsteht. Auch die SVP-Fraktion müsste wohl einsehen,

dass jeder einzelne Wunsch für den Betroffenen eine Verbesserung bringen wird.

Sollte vorgängig nicht grundsätzlich die Frage gestellt werden, wie viele Meter oder Minuten zumutbar sind, um von der Haustüre die nächste Haltestelle zu erreichen. Sollte man nicht auch fragen, wieviel potentielle Busbenützer nun wirklich vom neuen Angebot profitieren müssen, bevor eine neue Erschliessungslinie eingeführt wird. Oder anders gefragt, kann man es sich – auch finanziell – leisten, reine Komfortverbesserungen einzuführen, ohne jedoch das Angebot – die wirkliche Erschliessung von neuen, vom ÖV nicht bedienten Gebieten – zu erhöhen? Der Sprechende befürchtet, dass leider mit übertriebenen Komfortvorlagen und mit auf – im Einzelfall sogar gerechtfertigt – individuellen Wünschen abgestützte Erweiterungen die zusätzlichen Mehrkosten nicht mehr mit Mehreinnahmen aufgefangen werden können.

Zum konkreten Beispiel gemäss dem vorliegenden Bericht und Antrag:

Die SVP kann den Wunsch einiger weniger von Emmenbrücke her kommenden Fahrgäste zwar verstehen, welche, ohne umzusteigen, gerne bis zum Schwanenplatz fahren würden, muss jedoch gleichzeitig klarstellen, dass man über das Ziel der Förderung des ÖV „hinausschiesst“, wenn – wie einleitend bemerkt – jeder einzelne Minderheitswunsch berücksichtigt wird.

Die Befürworter sprechen zwar von einer „Verbesserung“ des ÖV-Angebotes, doch bei diesem Ansinnen läuft man Gefahr, sich sogar zu „Verschlimmbessern“. Erwähnt seien hier z.B. die fehlenden Platzkapazitäten an den Haltestellen Schwanenplatz und teilweise auch am Bahnhof (Fahrtrichtung Emmenbrücke). Die Busse werden von anderen Bussen, die diese Haltestellen anfahren, behindert. Das wiederum bekommen die Fahrgäste mit längeren Fahr- bzw. eben Wartezeiten zu spüren.

Zu erwähnen sind auch die Kosten, welche übrigens die städtischen Steuerzahler zu übernehmen haben, obwohl grossmehrheitlich Bewohner aus Emmenbrücke profitieren können.

Es handelt sich hierbei nicht um eine Kapazitätserweiterung, was auch der Stadtrat in seinem Bericht und Antrag ans Parlament bestätigt, sondern nur um eine individuelle Komfortverbesserung. Zu dieser Anspruchsmentalität kann die SVP nicht Ja sagen. Die SVP-Fraktion ist der Ansicht, es so zu belassen, wie es ist, und beantragt Nichteintreten.

Baudirektor Kurt Bieder: Es ist die Absicht des Stadtrates, dass der öffentliche Verkehr in einer sinnvollen Art und Weise gefördert wird. Der Ausdruck „Modal split“ beschäftigt noch öfters und zwar immer dann, wenn man an die Kapazitätsgrenze gelangt. In den nächsten Jahren wird es so sein, dass man sagt, etwas muss noch laufen in dieser Stadt Luzern und das ist der öffentliche Verkehr. Wenn es da Probleme gibt, werden Massnahmen getroffen werden müssen, dass zum mindesten der öffentliche Verkehr ungestört zirkulieren kann. Der öffentliche Verkehr muss attraktiver gestaltet werden. Es muss durch einen Anreiz die Voraussetzung geschaffen werden, dass der öffentliche Verkehr möglichst optimal und intensiv genutzt wird. Es ist aber nicht so, wie Herr Lingg unterstellt, dass sich ein paar Mitbewohnerinnen und Mitbewohner melden und man ohne weiteres eine neue Linie eröffnet, bzw. den Antrag dazu stellt. Dies wird klar geprüft. Bei der Linie 2 ist es so, dass das Bedürfnis, diese nicht beim Bahnhof enden zu lassen, sondern über die Reuss auf das rechte Ufer weiterzuführen, ein breit abgestütztes Begehren war. Da tagtäglich Meldungen bei der VBL betreffend der Weiterführung der Linie eingingen, mussten die VBL reagieren. Ausserdem war es ein Anliegen des Stadtrates, auf die Agglomerationsbedürfnisse Rücksicht zu nehmen. Kriens, Littau und

Emmen/Emmenbrücke wünschten eine Neuorganisation der Linien 1 und 2. Für den Stadtrat (in der alten Zusammensetzung) machte es Sinn, die Neuorganisation der Linien 1 und 2 zu befürworten. Die Linie 1 führt heute bis zum Obernau und teilweise nur bis Kriens. Das ist nichts Neues. Auch der 6er und der 8er führen je nach dem an verschiedene Endhaltestellen. Ob die Weiterführung der Linie 2 bis Luzernerhof eingeführt wird, ist abschliessend vom Zweckverband zu entscheiden. Dem Zweckverband öffentlicher Verkehr wird ein Antrag gestellt.

Der stadträtliche Sprecher nimmt zur Frage der Kostentragung von Andreas Moser wie folgt Stellung: Man versucht einen genauen Schlüssel zu finden und zu definieren, wer was wann zu tragen hat. Das ist nicht willkürlich, sondern dafür muss ein System gefunden werden wer wieviel an Defizite zahlen muss.

Baudirektor Kurt Bieder bedankt sich für die mehrheitlich gute Aufnahme dieser Vorlage.

Ruedi Schmidig will die Punkte, die ihm beim Votum von Marcel Lingg sauer aufgestossen sind, doch noch platzieren, denn sie wurden vom Baudirektor nicht korrigiert. Er findet, dass mehr differenziert werden muss. Die Linie 2 ist früher bis zum Würzenbach gefahren. Sie hat das rechte Ufer erschlossen. Heute geht es darum, die Verschlechterung, die vor zwei Jahren eingeführt wurde, wieder zu korrigieren. Es nützt nichts, wenn gejammert wird, dass die Einkaufszentren rings um die Stadt die Kunden aus der Altstadt herausholen. Die Fahrgastzählungen haben bewiesen, dass aus dem genannten Raum viele Personen in die Altstadt kommen. Wenn die mangelnde Kapazität am Schwanenplatz dafür verantwortlich sein soll, dass die Linie 2 nicht an den Luzernhof geführt werden kann, erscheint ihm das als unredlich.

Das Wort wird nicht mehr gewünscht. **Dem Nichteintretensantrag der SVP wird nicht stattgegeben und eintreten wird beschlossen.**

DETAILBERATUNG

Ratspräsident Peter Brauchli stellt Ziffer 1 bis 5 des Bericht und Antrags 30/2000 über die Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linien 1 und 2 zur Diskussion und erklärt, dass bei Ziffer 5, Seite 16, Punkt I, neu der StB 1081 gültig ist. Dieser lautet: Für die Verlängerung der Buslinie 2 bis zur neuen Endhaltestelle Luzernerhof wird ein Bruttokredit von jährlich Fr. 237'000.-- für den Betrieb bewilligt.

Diesem Antrag stimmt der Rat mit 36 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Ziffer V: Die Aufwendungen für den Betrieb sind jeweils in den Voranschlag der VBL aufzunehmen.

Diesem Antrag stimmt der Rat ebenfalls zu.

Projekt „Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier“

Lotti Marti-Schindler: Auch beim neugeplanten Quartierbus zu den Betagtenheimen im Obergrundquartier war die Baukommission mit 8 : 1 Stimme für Eintreten.

Die Streckenführung – vor allem beim Bundesplatz – wurde nicht als bestmögliche Lösung für eine Endhaltestelle bezeichnet. Deshalb beschloss die Kommission mit 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen, vorerst nur einen dreijährigen Versuchsbetrieb zu bewilligen mit dem Ziel, dieses neue Angebot nachher auszuwerten.

Dieser Antrag bewirkt, dass sich die Kosten reduzieren, und die Zuständigkeit für den 3-jährigen Versuchsbetrieb in die Kompetenz des Stadtrates fällt. Das kommt einem Nichteintretensantrag gleich, da der Grosse Stadtrat nicht mehr zuständig ist.

Mit STB 1081 teilt der Stadtrat mit, dass er am ursprünglichen Antrag im Bericht und Antrag festhalten will.

Baudirektor Kurt Bieder sichert zu, dass bei einem Beschluss für einen 3-jährigen Versuchsbetrieb nicht in Eigenkompetenz des Stadtrates davon abgesehen wird.

Marcel Lingg: Auch wenn es immer wieder das Gegenteil beweisende Einzelbeispiele gibt, glaubt die SVP nicht, dass vor allem gehbehinderte Personen aus den Heimen das neue Busangebot benützen werden. Wer gehbehindert ist, wird sich wohl eher per Taxi oder Auto zum Ziel fahren lassen, als mit dem Bus bereits am Bundesplatz wieder umzusteigen! Gerade für betagte und ältere Menschen wird diese Linie leider nicht das bringen, was sie sich versprechen oder erhoffen. Zu erwähnen ist auch, dass die Haltestelle Eichhof der Linie 1 nur 3-4 Fussminuten vom Betagtenzentrum Eichhof entfernt ist. Viele der vom Stadtrat geschätzten täglichen 200 Fahrgäste werden deshalb eher das Angebot der Linie 1 benützen, als auf den im 20-Minuten-Takt und nur während 5 Stunden im Tag fahrenden Kleinbus zu warten. Dazu wird das Quartier auch bereits teilweise von den Linien 10 und 11 bedient.

Die SVP-Fraktion ist nicht begeistert von der Einführung dieser Buslinie. Als das weitere Vorgehen an der Fraktionssitzung besprochen wurden, war man immer noch der Ansicht, dass diese beiden Vorlagen aneinander gekoppelt sind. Die SVP-Fraktion sprach sich für einen 3-jährigen Versuchsbetrieb aus und stellt somit einen Rückweisungsantrag, damit ein 3-jähriger Versuchsbetrieb aufgenommen werden kann.

Peter Muheim Für die GB-Fraktion ist es sehr erfreulich, dass der Grosse Stadtrat – trotz Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr (ÖVL) – Einfluss auf die Busnetzgestaltung nehmen kann. Damit ist klar, dass aus dem Parlament auch weiterhin Vorstösse zum öffentlichen Agglomerationsverkehr möglich sind.

Die Anbindung der städtischen Betagtenheime an das Busnetz ist ein alter Wunsch. Das Bedürfnis dafür ist ausgewiesen. Die GB-Fraktion begrüsst daher das vorliegende Projekt als ersten Schritt, der die Mobilität unserer Seniorinnen und Senioren verbessert. Auch wenn die etwas gar kurz geratenen Betriebszeiten und vor allem die Tatsache, dass der neue Bus nur bis zum Bundesplatz geführt werden soll, wohl noch nicht der Weisheit letzter Schluss darstellen, wird die GB-Fraktion auf das Projekt eintreten und ihm auch einstimmig zustimmen.

Die Fraktion des Sprechenden ist nicht der Meinung, dass nur ein Versuchsbetrieb gestartet werden soll. Vielmehr sind sie der Überzeugung, dass das Bedürfnis ausgewiesen ist und daher im Grundsatz die definitive Einführung einer Buserschliessung für die Betagtenheime beschlossen werden soll. Dies heisst nicht, dass der neue Bus bezüglich Fahrplan und Linienführung später nicht noch verbessert werden könnte.

Andreas Moser: Die FDP-Fraktion nimmt die Anliegen der Heimleitung, der Bewohnerinnen und Bewohner ernst. Die Fraktion stellt sich nicht grundsätzlich gegen diese Buslinie. Es besteht jedoch eine gewisse Skepsis, ob das Angebot auch tatsächlich genügend benutzt würde. Weiter lassen sich Fragen wie Fahrzeiten, richtige Routenwahl, etc. nicht wirklich befriedigend beantworten. Das rechtfertigt noch keine definitive Einführung. Ein 3-jähriger Versuchsbetrieb gibt dem Stadtrat die Gelegenheit diese Fragen zu klären. Die FDP ist überzeugt, dass der Versuch sehr hilfreich sein kann, damit bei einem ausgewiesenen Bedürfnis und einer wirtschaftlich tragbaren Lösung alle Parteien hinter einer definitiven Einführung stehen können.

Beat Züsli: Das Bedürfnis für eine Buserschliessung in die Betagtenheime Obergrund ist für die SP-Fraktion ganz klar ausgewiesen. Das Indiz ist die Petition, die von über 1900 Petionärinnen und Petitionären unterzeichnet wurde. Für die SP-Fraktion ist diese Buserschliessung ein ganz zentraler Punkt der sozialen Integration. Eine Buserschliessung erhöht die Mobilität der Heimbewohnerinnen und Heimbewohner und verbessert auch die Erreichbarkeit für die Besucherinnen und Besucher. Die vorgeschlagene Lösung ist aber nicht ideal, sondern minimal. Ideal wäre die Erschliessung der Heime in Richtung Bahnhof und nicht nur bis zum Bundesplatz. Minimal sind auch die Betriebszeiten von zwei Stunden am Morgen und drei Stunden am Nachmittag. Trotzdem betrachtet die SP-Fraktion die Vorlage als unterstützenswürdig. Nach langem Kampf und intensiven Bemühungen ist endlich eine Minimallösung da, die nicht noch weiter reduziert werden sollte. Der Sprechende bittet, nicht nur einem Versuchsbetrieb, sondern einer definitiven Einführung zuzustimmen.

Markus Mächler: Mit diesem Antrag kann sich die CVP/CSP-Fraktion nicht so recht anfreunden. Einerseits steht ausser Diskussion, dass die drei Betagtenheime eine bessere Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten sollen. Andererseits sind einige Punkte in dieser Vorlage durchaus diskussionswürdig:

- Die Betriebszeiten sind von 9.00 bis 11.00 Uhr und von 14.00 bis 17.00 Uhr so angesetzt, dass die weitere Quartierbevölkerung kaum von diesem Angebot profitieren kann. Dies wäre aus der Sicht der CVP/CSP-Fraktion aber wünschenswert.
- Die Endstation am Bundesplatz ist keine gute Lösung. Es mag sein, dass es heute aus verkehrstechnischen Gründen keine bessere Endstation geben kann. Aber so zwingt es die Busbenützer zu mehrmaligem Umsteigen. Das wird sich auf die Frequenzen sicher negativ auswirken.
- Die Begründungen, warum eine Kombination mit den Linien 10 und 11 unmöglich sei, überzeugen nicht. Diese Frage müsste grundsätzlicher angegangen werden, als es der vorliegende Bericht und Antrag aufzeigt.
- Schliesslich sind die errechneten Kosten angesichts dieser vielen Fragezeichen recht hoch.

Die Haltung der CVP/CSP-Fraktion ist die folgende: Sie begrüsst die Erschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier, geht aber davon aus, dass die vom Stadtrat vorgeschlagene Buslinie innert kurzer Zeit revisionsbedürftig sein wird. Die CVP/CSP-Fraktion ist für Nichtein-

treten und wird dem Kommissionsantrag für einen Versuchsbetrieb zustimmen.

Baudirektor Kurt Bieder stellt fest, dass es zur Einführung einer neuen Buslinie keine Opposition gibt. Der Stadtrat ist nach wie vor der Auffassung, dass das Bedürfnis genügend ausgewiesen ist und befürwortet eine versuchsweise Einführung nicht. Er wünscht, wie dies im Bericht und Antrag zum Ausdruck gebracht wird, eine längere Betriebszeit als nur drei Jahre. Die Linienführung wurde als nicht optimal bezeichnet. Einerseits wurde der Kommission dargelegt, dass der Bahnhof bereits übernutzt und für diese Buslinie kein Platz ist. Andererseits wurde auch offengelegt, dass man die Kosten möglichst gering halten wollte. Unter diesem Aspekt wollte man allen Befürchtungen Rechnung tragen. Auch die Betriebszeiten wurden festgelegt, nachdem das Bedürfnis evaluiert worden ist. Aus diesem Grund sollte man diesem Bericht und Antrag, wie er hier vorliegt, zustimmen.

Cony Grünenfelder möchte nochmals aufgreifen, dass diese Buslinie definitiv eingeführt wird und nicht in einem 3-jährigen Versuchsbetrieb. Es wird jetzt beinahe ein bisschen dargelegt, als ob die Abklärungen nicht seriös durchgeführt wurden, als ob es nicht klar genug ist, ob nun ein Bedürfnis vorhanden ist oder nicht. Seit Jahren werden zu diesem Thema Abklärungen vorgenommen. Zum ersten Mal wurde dieses Thema 1992 aufgegriffen. Die Frage, die von Seiten Markus Mächler gestellt wurde, ob es nicht möglich ist, dass der Bus 10 oder 11 die vorhandenen Bedürfnisse abdecken könnte, wurde mit der Studie Albrecht im Jahr 1995 geklärt. Damals kam man zu einer negativen Entscheidung. Einerseits aus Kostengründen und andererseits weil man sagt, dass diese Busse, die von den Kapazitäten her schon beschränkt sind, nicht das nötigen Platzangebot haben. Es wurden auch Einwände und Skepsis gegenüber den Fahrzeiten und Routen angeführt. Diese Skepsis ist auch bei der GB-Fraktion vorhanden. Es besteht jedoch kein Grund, diese Linie nicht definitiv einzuführen. Die GB-Fraktion ist für die Einführung und ist der Meinung, dass sie in Bezug auf die Routenführung und auf die Fahrzeiten verbessert werden kann.

Sie nimmt an, dass dieser Bus mehrheitlich von gehbehinderten Personen benutzt wird. Es gibt sehr viele Heimbewohnerinnen und Heimbewohner, die gesundheitlich noch in guter Form sind und auch das Recht haben mobil zu sein. Sie wollen in die Innenstadt, zum Bahnhof, vielleicht ins Theater, wollen jemanden besuchen oder werden selbst besucht. Für die GB-Fraktion ist das Bedürfnis keine Frage. Die Sprechende bittet, einer definitiven Einführung dieser Linie zuzustimmen.

Markus Boyer: Es ist wichtig, dass man sich über das politische Signal dieser Abstimmung bewusst ist. Alle Fraktionen sind für eine Buslinie, die die Erschließung dieser Altersheime sicherstellt. Der einzige Unterschied zwischen der Bürgerlichen und der GB- und SP-Meinung ist, dass man in drei Jahren nochmals zu diesem Thema diskutiert.

Guido Durrer: Cony Grünenfelder widerspricht sich in der Logik. Sie will einen festen Betrieb einführen, will aber trotzdem nochmals über diesen Bus sprechen. Der Sprechende ist der Ansicht, dass wenn dieser Bus definitiv eingeführt wird, in drei Jahren nichts mehr verändert werden kann. Er erachtet es als sinnvoll, einen Versuchsbetrieb einzuführen und nach drei Jahren die nötigen Verbesserungen vorzunehmen. Es muss sich zuerst zeigen, wieviel Passa-

giere diesen Bus benützen, ob die Fahrzeiten sinnvoll sind und ob die Linien 10 und 11 die Betagtenheime nicht doch noch bedienen könnten.

Ruedi Schmidig ist sehr glücklich, dass alle diesen Bus wollen und ihn auch gut finden. Doch wie sieht die politische Aussage, die mit diesem Entscheid vollzogen wird, aus? Die politische Aussage „wir machen einen Versuchsbetrieb“, heisst für viele, die sich seit Jahren für dieses Anliegen eingesetzt haben, dass der Bus in drei Jahren nicht mehr besteht. Das ist zu gefährlich. Er teilt die Befürchtung nicht, dass bei einer definitiven Einführung nichts mehr verändert werden kann. Die Linie 2 bestätigt dies. Vor zwei Jahren wurde sie geändert, indem man sie nur noch bis zum Bahnhof geführt hat. Zwei Jahre später erkannte man, dass dieser Entscheid falsch war. Der Sprechende bittet einer definitiven Einführung, mit dem Recht die neue Linie in ein paar Jahren wieder zu verbessern, zuzustimmen.

Matthias Birnstiel widerspricht den Voten seines Vorredners und erinnert an die Einführung der Linie 19, die damals ein ganz klares Bedürfnis aufwies und heute ein absoluter Flop ist. Heute besteht keine Möglichkeit mehr korrigierend einzuwirken. In diesem riesigen Trolleybus fahren meistens nur zwei bis drei Personen mit. Darum ist er an für eine 3-jährige Einführung.

Beat Züsli: Die Differenz in der Sache ist klein. Es geht um das politische Signal, das nach aussen gesandt wird. Es ist wichtig die älteren Mitbewohnerinnen und Mitbewohner dieser Stadt mit einer guten Mobilität zu versorgen. Dies ist ein zentraler Punkt. Es besteht immer noch die Möglichkeit zur Veränderung. Gerade die VBL und auch andere Busbetriebe sind sich gewohnt, immer stärker auf die Kundenbedürfnisse zu reagieren und werden auf keinen Fall einen Bus betreiben, der offensichtlich nicht dem Bedürfnis entspricht.

Peter Muheim erinnert daran, wie es wirkt, wenn ein 3-jähriger Versuchsbetrieb eingeführt wird. Diese Versuchsbetriebe werden vor allem in ländlichen Gebieten getätigt, wo man die Bedürfnisse noch nicht so genau kennt. Doch die Verwaltung hat professionelle Abklärungen getroffen. Der Sprechende hat von einer Studie gehört, die von einer Kombination mit dem 10er oder 11er spricht. Er bittet zu überprüfen, ob da ein Versuch gemacht werden könnte. Zur Erschliessung dieser Betagtenheime sollte man sich bekennen. Wenn sie dann im Detail optimierungsbedürftig ist, kann jederzeit ein Antrag gestellt werden.

Helen Haas-Peter: Zuerst sollte man wissen, wieviel Personen diesen Bus benützen. Für die älteren Menschen in den Betagtenheimen ist die Mobilität sicher sehr wichtig, aber vielleicht gibt es doch noch andere Möglichkeiten. Zum Beispiel mit einem Bus der Heime, an welchem sich die Stadt beteiligt. Bei diesem Projekt spielen auch die Finanzen eine wichtige Rolle. Sie erinnert an die Linien 18 und 19, die nach wie vor defizitär sind. Nach einem Versuchsbetrieb von drei Jahren wäre diese Frage geklärt. Sie stimmt einem 3-jährigen Versuchsbetrieb zu.

Ruedi Schmidig: Die Linien 18 und 19 wurden nun bereits zweimal erwähnt. Der Sprechende wohnt an diesen Linien und benützt beide sehr oft. Die Aussage, es werden zu wenig Personen transportiert, stimmt nicht. Der Sprechende fährt meistens in einem vollen Bus, wo er

miterlebt, dass viele Personen ins Kantonsspital, Friedental oder die Jugendherberge fahren. Dabei ist noch zu beachten, dass im Moment durch den Neubau der St. Karlibrücke kein richtiger Betrieb besteht. Ein öffentlicher Verkehr funktioniert nicht von heute auf morgen, denn die Fahrgäste müssen sich zuerst daran gewöhnen. Ein 3-jähriger Betrieb ist für den Sprechenden zu kurz, um über die Weiterführung dieser Linie zu entscheiden. Dafür sollte mindestens ein 5-jähriger Betrieb angeordnet werden.

Madeleine Meier: Kürzlich fand die Abstimmung über die „Verselbständigung der VBL“ statt. Das Ziel dieser Vorlage war Flexibilität. Sie findet es zaghaft, eine Versuchsphase für eine finanziell relative geringe Angelegenheit einzuführen. Für die Betagten ist diese Busereschliessung eine grosse und nützliche Bereicherung. Sie appelliert an jene, die die Verselbständigung der VBL so befürwortet haben, auch bei diesem Geschäft dem Stadtrat zustimmen.

Daniel Burri: Es dreht sich jetzt alles um diese Signalwirkung. Er stellt fest, dass die Differenzen im Rat gar nicht so gross sind. Der Rat wird so oder so eine positive Signalwirkung aussenden. Es schafft viel mehr Flexibilität, wenn diese Linie provisorisch eingeführt wird.

Die Diskussion wird nicht mehr gewünscht. Eintreten ist beschlossen.

Dem Nichteintretensantrag wird mit 24 zu 18 Stimmen zugestimmt.

Das Postulat 119 Verena Küttel-Schürch namens der SP-Fraktion vom 15. Januar 1998 wird damit nicht abgeschrieben.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 30/2000 vom 12. Juli 2000 betreffend Projekt „Verlängerung der Trolleybuslinie 2 mit Neuorganisation der Linien 1 und 2“ und Projekt „Busereschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier“ gestützt auf den Bericht der Baukommission, in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 58 Abs. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 2 lit. a und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und von Art. 87 des Geschäftsreglementes vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Für die Verlängerung der Buslinie 2 bis zur neuen Endhaltestelle wird ein Bruttokredit von jährlich Fr. 237'000.-- für den Betrieb bewilligt.

Auf die Ziffern:

- II. Für die neue Buslinie zur Erschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier wird ein Kredit von einmalig Fr. 30'000.-- für bauliche Anpassungen und ein Bruttokredit von jährlich Fr. 81'500.-- an den Betrieb bewilligt.

- III. Das Postulat 119 Verena Küttel-Schürch namens der SP-Fraktion vom 15. Januar 1998 wird abgeschrieben.
- IV. Die Aufwendungen für den Betrieb sind jeweils in den Voranschlag der VBL aufzunehmen,
wird nicht eingetreten.
- V. Die Aufwendungen für den Betrieb sind jeweils in den Voranschlag der VBL aufzunehmen.
- VI. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

10. Postulat 300 Verena Küttel-Schürch namens der SP-Fraktion, Regionalisierung der Spitex, vom 31. Mai 1999

Am 31. März 1999 hat das Eidgenössische Finanzdepartement den Bericht zum neuen Finanzausgleich vorgelegt. Der Kanton Luzern war in der vorbereitenden Arbeitsgruppe massgeblich beteiligt. Deshalb muss angenommen werden, dass der Kanton Luzern die Vorschläge des Berichts weitgehend unterstützen wird, so auch die teilweise Kantonalisierung der Altershilfe. Betroffen davon wird insbesondere die Spitex sein.

Auf dem Hintergrund der schrittweisen Reduktion bis zur vollständigen Sistierung der kantonalen Beiträge an Spitex-Organisationen muss angenommen werden, dass im Kanton Luzern aus der Kantonalisierung direkt eine Kommunalisierung resultieren wird. Dabei ist zu befürchten, dass sich die Leistungen verschiedener Spitexorganisationen von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich entwickeln werden. Gerade die Stadt Luzern muss aber daran interessiert sein, dass in der Agglomeration ein gleichmässiges Spitexangebot erhalten bleibt, respektive entwickelt wird. Die heute bestehenden überkommunalen Angebote müssen kurzfristig sichergestellt und in eine regionale Gesamtlösung eingebettet werden.

Mit der Auflösung der Bürgergemeinde wird die Einwohnergemeinde demnächst die Verantwortung in der Altershilfe übernehmen. Wir ersuchen deshalb den Stadtrat, in Koordination mit dem Bürgerrat umgehend Gespräche zur Regionalisierung der Spitex aufzunehmen.

Stellungnahme des Stadtrates

Mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) zwischen Bund und Kantonen wird eine Teilentflechtung der Aufgaben von Bund und Kantonen vorgenommen. Für den Spitex-Bereich hat diese Teilentflechtung Folgen. Die individuellen Rentenzahlungen (Beiträge an AHV und IV) werden ausschliesslich zur Bundesaufgabe. Im Gegenzug übernehmen die Kantone die Unterstützung der lokalen, kantonalen und regionalen Altershilfe. Damit steht fest, dass die Beiträge des Bundesamtes für Sozialversicherung an die Spitex-Organisationen wegfallen.

Der Geschäftsleiter der Spitex Luzern wirkt an kantonalen und schweizerischen Arbeiten mit,

um die bestmöglichen Lösungen für die inskünftige Gestaltung und Finanzierung der Spitex suchen. Der Kanton befasst sich bereits mit der von der Postulantin aufgeworfenen Frage auf Grund der Motion Schällebaum vom 29. April 1999, die eine gesetzliche Regelung der Regionalisierung der Angebotsstruktur bei der Spitex sowie eine Qualitätssicherung und Qualitätskontrolle durch den Kanton verlangt. Der Bürgerrat hat anlässlich der Beantwortung der Interpellation Steinhauser, die ebenfalls Fragen bezüglich der Zukunft der Spitex aufgeworfen hat, am 20. Februar 2000 in Aussicht gestellt, mit dem Kanton bezüglich der Gewährleistung eines gleichmässigen Spitex-Angebotes Kontakt aufzunehmen. Nach dem 1. September 2000 wird der Stadtrat die initiierten Gespräche weiter führen und dafür besorgt sein, dass ein qualitativ möglichst gleichmässiges Angebot der Spitex sowie eine einheitliche Basis der Berechnung und Finanzierung der Leistungen inskünftig gewährleistet sind.

In diesem Sinne nimmt der Stadtrat das Postulat entgegen.

Das Postulat ist diskussionslos überwiesen.

— — — — —

11. Motion 332 Lotti Marti-Schindler-Schindler namens der SP-Fraktion, Halbtagskindergarten, vom 18. September 1999

Nachdem im Grossen Stadtrat die Motion für ein freiwilliges zweites Kindergartenjahr erneut abgelehnt wurde und die Nachfrage nach Kindergartenplätzen vorhanden ist, bitten wir den Stadtrat, in einem Schulhaus der Stadt Luzern ein Halbtageskindergarten-Angebot einzuführen.

Zunehmend mehr Familien sind auf bessere öffentliche oder private Betreuungsangebote für ihre Kinder angewiesen. Die gesellschaftlichen Veränderungen brauchen Unterstützung durch unser Schulsystem. Ein Halbtageskindergarten bietet zwei Gruppen von Kindern einen Platz an, kommt aber mit der gleichen räumlichen Infrastruktur aus. Die Betreuung und Förderung im Kindergarten an einem ganzen Vormittag bzw. an einem ganzen Nachmittag entlastet die Mütter und Väter, die Teilzeit arbeiten und ermöglicht auch den Kindergärtnerinnen attraktive Arbeitszeitmodelle.

Wir bitten den Stadtrat abzuklären, in welchem Schulhaus ein solcher Halbtageskindergarten als Pilotprojekt möglich wäre, und dem Grossen Stadtrat einen Bericht und Antrag vorzulegen.

Stellungnahme des Stadtrates

Die Motionärin bezieht sich auf die vom Grossen Stadtrat am 16. September 1999 abgelehnte Motion 259 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP Fraktion und Ursula Moser Vollmeier namens der Fraktion Grünes Bündnis „Freiwilliges zweites Kindergartenjahr“. Sie bittet den Stadtrat abzuklären, in welchem Schulhaus im Sinne eines Pilotprojektes ein Halbtagskindergarten eingerichtet werden könnte und dem Grossen Stadtrat einen entsprechenden Bericht und Antrag vorzulegen. Der Halbtagskindergarten sollte zwei Gruppen von Kindern Platz bieten, dabei jedoch nur ein einziges Lokal belegen, indem die Gruppen an einem ganzen Vormittag oder einem ganzen Nachmittag betreut würden. So sollten vor allem Mütter und

Väter entlastet werden, die Teilzeit arbeiten.

Nach § 11 des neuen Volksschulbildungsgesetzes ist der Kindergartenbesuch mit dem Erreichen des festgelegten Alters obligatorisch. Mit der gestaffelten Absenkung des Einschulungsalters werden am Ende der Übergangsfrist die jüngsten Kinder, die den Kindergarten besuchen müssen, 4 Jahre und 9 Monate alt sein. Werden Kinder von den Eltern ein Jahr vom Schuleintritt zurückgestellt, so müssen sie den Kindergarten ein zweites Jahr besuchen können. Im Schuljahr 1999/2000 waren 432 Kinder der 35 städtischen Kindergärten im regulären Alter, d.h. im letzten vorschulpflichtigen Jahr, und 110 Kinder besuchten den Kindergarten ein zweites Jahr, weil sie vom Schuleintritt zurückgestellt worden waren. Damit musste für 542 Kinder ein Platz angeboten werden. Sofern freie Plätze verfügbar sind, werden jeweils auch Kinder des zweitletzten vorschulpflichtigen Jahrganges aufgenommen. Die gesetzlich zulässige Obergrenze für Kindergartenabteilungen betrug 25 Kinder (neu 24 Kinder). Damit wiesen die 35 Kindergärten eine theoretische Kapazität von 875 Plätzen auf. Allerdings ist bei Abteilungen mit grossem Anteil fremdsprachiger Kinder eine Obergrenze von 18 einzuhalten. Zudem wird die Grösse auf 20 Kinder beschränkt, wenn die Gruppe auch noch Kinder des zweitletzten vorschulpflichtigen Jahrganges umfasst. Im Schuljahr 1999/2000 wurden 76 Kinder dieser Altersgruppe aufgenommen. In 25 der 35 Kindergärten gab es aber immer noch insgesamt weitere 67 freie, nicht beanspruchte Plätze für Kinder des zweitletzten vorschulpflichtigen Jahrganges. Die Einzugsgebiete, in denen Nachfrage nach zusätzlichen Plätzen für Kinder des zweitletzten vorschulpflichtigen Jahrganges besteht, decken sich aber jeweils nicht vollständig mit den Einzugsgebieten, in denen noch freie Plätze verfügbar wären. Aus diesem Grund können jedes Schuljahr um die 70 Kinder der jüngeren Altersgruppe, deren Eltern einen vorzeitigen Besuch des Kindergartens wünschen, nicht aufgenommen werden.

Wie sich am Beispiel des Schuljahres 1999/2000 zeigt, bestehen für obligatorische Aufnahme gemäss Volksschulbildungsgesetz genügend Kindergartenplätze. Ein Halbtagskindergarten würde deshalb der Erhöhung der Kapazität für einen freiwilligen Kindergartenbesuch im zweitletzten vorschulpflichtigen Jahr dienen. Der Stadtrat möchte seine Überlegungen, wie er sie in der Stellungnahme zur Motion 259 „Freiwilliges zweites Kindergartenjahr“ dargestellt hat, hier nicht wiederholen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob Halbtagskindergärten allenfalls ein geeigneter Weg zur Erhöhung der Kindergartenkapazitäten sind.

Nach dem Beschluss der Schulpflege vom 3. April 2000 werden die Kindergärten der Stadt nach folgendem Blockzeitenmodell geführt:

- An drei Vormittagen (Montag, Mittwoch, Freitag) und zwei Nachmittagen (Dienstag und Donnerstag) wird die ganze Kindergartengruppe von 08.40 bis 11.45 Uhr bzw. von 13.45 bis 15.30 Uhr unterrichtet. Von 08.15 bis 08.40 Uhr besteht eine Auffangzeit, in der die Kinder zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Kindergarten eintreffen können.
- Für zwei Vormittage werden Halbgruppen gebildet. Am Dienstag und am Donnerstag besucht jeweils eine Halbgruppe den Kindergarten, und zwar von 08.40 bis 11.00 Uhr. Auch hier besteht wieder die Auffangzeit von 08.15 bis 08.40 Uhr.

Damit ergibt sich für die Eltern eine Betreuung ihrer Kinder an vier Vormittagen im Umfang von je 3 1/2 bzw. 2 3/4 Stunden und an zwei Nachmittagen von 1 3/4 Stunden. Die Kinder

können mit diesem Modell während 17 Lektionen in der ganzen Gruppe und während 3 Lektionen in der Halbgruppe gefördert werden. Damit werden die 20 Lektionen (zu 45 Minuten) erreicht, die gemäss Beschluss des Erziehungsrates vom 6. Mai 1999 erforderlich sind. Dieses Modell hat sich gut bewährt, wie eine Umfrage der Blockzeitenkommission im Auftrag der Schulpflege Ende 1999 ergab. Dabei erklärten 95 Prozent der Eltern, sie seien mit diesem Blockzeitenmodell sehr zufrieden (56 Prozent) oder zufrieden (39 Prozent). Nur 4 Prozent erklärten sich weniger zufrieden und 1 Prozent unzufrieden. Die Aussagen der Kindergärtnerinnen und Kindergärtner deckten sich praktisch mit der Bewertung durch die Eltern.

Bei der Einrichtung eines Halbtagskindergartens mit zwei Kindergartengruppen, von denen eine am Vormittag, die andere am Nachmittag unterrichtet würde, müssten die erforderlichen 20 Lektionen in fünf Halbtagen zu vier Lektionen erreicht werden, während sie sich mit dem heutigen Modell auf sechs Halbtage verteilen lassen. Bei gleicher Auffangzeit (08.15 bis 08.40 Uhr) und ungefähr gleichen Unterrichtszeiten (08.40 bis 11.40 Uhr) liessen sich die verlangten 20 Lektionen pro Kind mit fünf Vormittagen erreichen. Dabei würden jedoch die wertvollen drei Lektionen Halbgruppenunterricht wegfallen. Für die zweite Kindergartengruppe, die am Nachmittag unterrichtet werden müsste, wären zum Erreichen der erforderlichen 20 Lektionen mit fünf Nachmittagen Unterrichtszeiten von beispielsweise 13.45 bis 16.45 Uhr erforderlich, sofern der Mittwochnachmittag nicht frei wäre. Sollte dieser Nachmittag frei gehalten werden, so ergäben sich Unterrichtszeiten von 13.45 bis 17.30 Uhr. Auch hier würden die drei Lektionen Halbgruppenunterricht wegfallen. Nur wenn für vier Vormittage Unterrichtszeiten von 08.00 bis 11.45 eingeführt würden, bliebe noch ein Vormittag frei, um wenigstens noch während zwei Lektionen in Halbgruppen zu unterrichten (z.B. 08.15 bis 09.30 Uhr und 09.45 bis 11.15 Uhr). An den Nachmittagen könnte Halbgruppenunterricht kaum mehr realisiert werden.

Es ist zu beachten, dass bereits Blockzeiteinheiten von vier Lektionen pro Halbtag die Kinder sehr fordern. Eine weitere Ausdehnung auf fünf Lektionen erscheint aus pädagogischen Gründen nicht ratsam. Das Modell eines Halbtagskindergartens liesse sich nur mit dem Nachteil des völligen Verzichtes auf Unterricht in Halbgruppen oder mit verlängerten Blockzeiten und einer teilweisen Reduktion des Halbgruppenunterrichtes realisieren. Insbesondere käme es aber bei der Gruppe, die an den Nachmittagen unterrichtet wird, zu unzumutbaren Stundenplänen. Vor allem jüngere Kinder ermüden während des Tages noch rasch, so dass am späteren Nachmittag nicht mehr die gleichen Förderergebnisse zu erreichen sind.

Im übrigen ist zu bedenken, dass Kindergartenunterricht immer mit relativ intensiven Vorbereitungsarbeiten im Kindergartenlokal selber verbunden ist. Sehr häufig wird Material aufgestellt, das während mehrerer Unterrichtshalbtage stehen bleibt. Diese Möglichkeit wird sehr stark eingeschränkt, wenn eine zweite Gruppe mit einer anderen Kindergartenlehrperson das gleiche Lokal ebenfalls benutzen muss. Aus diesem Grund wäre übrigens auch der Unterricht einer Gruppe teilweise vormittags und teilweise nachmittags nicht praktikabel.

Eine Rückfrage bei der Bereichsleitung Kindergärten des Erziehungsdepartementes ergab, dass man das Modell eines Halbtagskindergartens aus pädagogischen Überlegungen nicht begrüsst.

Der Stadtrat hält fest, dass die Einrichtung eines Halbtagskindergartens aus den oben aufgeführten Gründen keine geeignete Form zur Erweiterung des Kindergartenangebotes wäre. Da

es sich im übrigen um eine Form der stufenweisen Einführung eines freiwilligen zweiten Kindergartenjahres handelt, gelten die Überlegungen, wie er sie in der Stellungnahme zur Motion 259 aufgeführt hatte, weiterhin.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab.

Ratspräsident Peter Brauchli eröffnet die Diskussion.

Lotti Marti-Schindler Schindler: „Frau wird bescheiden!“ Die Motion fordert nicht mehr als ein Pilotprojekt in einem Schulhaus der Stadt Luzern mit Halbtageskindergarten und krempelt nicht das ganze Kindergartenangebot um. Es ist auch nicht das erste Ziel dieser Motion, mehr Kindergartenplätze zu schaffen, sondern eine erfreuliche, kostengünstige Möglichkeit.

Obwohl in allen umliegenden europäischen Ländern eine Tagesbetreuung oder umfassende Blockzeiten in Kindergärten und Schulen an der Tagesordnung sind, z.B. wird im Tessin ein Kindergartenbetrieb mit Mittagsbetreuung für Kinder ab 3 Jahren angeboten ohne dass diese Kinder überfordert sind. In Luzern scheint man immer noch nicht so weit zu sein, einen ganz bescheidenen, winzig kleinen Beitrag zu leisten für all diejenigen Väter und Mütter, die Beruf und Familie unter einen Hut zu bringen versuchen. Es klafft eine Lücke in der Betreuung. Kleine Kinder können in die Krippen, schulpflichtige in den Schülerhort. Wo sollen die Kindergärtler hin? In der Stadt Bern existiert ein Kindergartenmodell, wo Eltern und Kindergärtnerinnen zwischen Stundenplänen – wie sie heute in Luzern bestehen – und umfassenden Blockzeiten auswählen können. Nach kurzer Zeit unterrichten inzwischen sehr viele Kindergärtnerinnen freiwillig nach dem Blockzeitenmodell, das der Stadtrat als unzumutbar und pädagogisch nachteilig gewertet hat.

Die Sprecherin hält an der Motion fest und bittet alle, denen Familien in der Stadt wichtig sind, diese Motion zu überweisen.

Matthias Birnstiel: Die Forderung, schon ab dem fünften Lebensjahr in einen städtischen Kindergarten eintreten und ihn dann auch zwei Jahre lang besuchen zu können gab in der Vergangenheit schon oft Anlass zu Diskussionen. Letztmals am 29. Januar 1999, als mittels der Motion 259 namens der SP-Fraktion ein freiwilliges zweites Kindergartenjahr gefordert worden ist. Die Motion wurde vor ziemlich genau einem Jahr aus finanzpolitischen Überlegungen und wegen der Frage der Zentralörtlichen Leistungen (ZÖL) vom Parlament abgelehnt.

Mit der vorliegenden Motion wird verlangt, dass in bereits bestehende Kindergärten ein Halbtagskindergarten integriert werden kann. Dies wäre möglich, weil in den bestehenden Kindergärten noch insgesamt über 60 freie Plätze vorhanden sind, das heisst, es könnten für eine Vollbelegung aller Kindergärten noch ca. 70 Kinder der jüngeren Altersgruppe aufgenommen werden. Bei der genauen Interpretation des Motionstextes geht es aber letztlich nur um eine Einführung eines freiwilligen zweiten Kindergartenjahres durch die Hintertür.

Die CVP/CSP-Fraktion folgt einstimmig dem Antrag des Stadtrates und lehnt die Motion 332 ab. Das Verhalten seiner Fraktion mag manche erstaunen, denn mit Familienfreundlichkeit à la CVP hat ein solcher Entscheid, nüchtern betrachtet, sicherlich nichts zu tun. Der Sprechende gibt folgende Erklärung dafür:

Die bestehenden Kindergärten werden nach einem Blockzeitenmodell geführt, das sich, nach Auskunft der Blockzeitenkommission und betroffener Eltern, sehr bewährt. Die Kinder werden an drei Vormittagen und zwei Nachmittagen in Vollgruppen und an zwei Vormittagen in Halbgruppen unterrichtet. Vor allem der Halbgruppenunterricht hat sich zwischenzeitlich sehr bewährt.

Wird nun – wie das die Motionärin verlangt – in eine bereits bestehende Kindergarteninfrastruktur eine zweite „fremde“ Gruppe integriert, so stört das massiv die soziale Gruppendynamik der Vollzeitkindergartengruppe und ist aus sozialpädagogischen Überlegungen unverstänlich. Dieser Zustand könnte damit verglichen werden, dass in der eigenen Wohnung mehrmals in der Woche eine andere Familie die bestehende Infrastruktur für ihre Bedürfnisse verwenden würde. Dies könnte von Fall zu Fall noch humorvoll sein, aber die meisten würden einen solchen Zustand wohl kaum tolerieren.

Die CVP/CSP-Fraktion ist klar der Meinung, dass es in der heutigen Zeit bessere Betreuungsangebote für die Vorschulkinder braucht, als noch vor 20 bis 30 Jahren. Dazu muss aber nicht immer unbedingt das Gemeinwesen und somit die Allgemeinheit Hand bieten, denn es bestehen in der Stadt Luzern noch ein paar gute private Betreuungsangebote, die noch lange nicht voll ausgeschöpft sind. Der Sprechende erwähnt die Kindergärten der Montessori und Rudolf-Steiner Schule, die beide, vor allem im pädagogischen Bereich, sehr viel zu bieten haben und die drei städtischen Kinderkrippen, die nach der Neureglementierung nur noch Stadtkinder aufnehmen dürfen. Wenn einmal alle alternativen Betreuungsplätze belegt sind, drängt sich die Erweiterung des städtischen Kindergartenangebotes auf. Ab diesem Zeitpunkt wird sich auch die CVP/CSP-Fraktion für ein neues Kindergartenmodell einsetzen.

In diesem Sinne empfiehlt die CVP/CSP-Fraktion die Ablehnung der Motion 332.

Beat Züsli: Es geht darum, dass auf Veränderungen in der Gesellschaft reagiert wird, und eine Familienpolitik betrieben wird, die diese Anliegen und Bedürfnisse aufnimmt. Es geht um Möglichkeiten von Berufstätigkeit, sei dies Teil- oder Vollzeit von Frauen und von Männern, die unterstützt werden müssen. Hier besteht im Betreuungsangebot eine Lücke. Einerseits gibt es die städtische Kinderkrippe, die ganz klar nur Kinder bis zum Kindergartenalter betreut. Auf der andern Seite sind Schülerhorte im Angebot. Es besteht also klar eine Lücke zwischen Kindergarten und Schule. Die pädagogischen wie auch die infrastrukturellen Vorbehalte, die geäußert wurden, sind für den Sprechenden nicht nachvollziehbar. Es gibt Länder, zum Beispiel Dänemark, wo das seit Jahrzehnten bestens funktioniert ohne dass pädagogische Nachteile in Kauf zu nehmen sind. In Dänemark ist die Geburtenrate rund 50% höher als in der Schweiz. Das hat vielleicht etwas mit der Familienpolitik zu tun. Es besteht ein grosses Missverständnis, das einerseits in der Beantwortung der Motion zum Ausdruck kommt, wie auch in der Stellungnahme. Es ist nicht die Meinung, dass es sich hier um die Einführung eines zweiten Kindergartenjahres handelt. Es geht effektiv darum, den Halbtagskindergarten zur Entlastung von Vätern und Müttern einzuführen. In diesem Sinne ist auch klar, dass die genannten Privatschulen keine Alternativen sind, denn das kann sich nur eine kleine Minderheit leisten.

Agatha Fausch Wespe: Es wurde bereits gesagt, dass es in unserer Stadt wenig Betreuungsplätze für vorschulische Kinder gibt. In dieser Motion geht es aber um mehr als nur um Kindergartenplätze für ein oder zwei Jahre. Heute ist doch manche Familie auf den Mitverdienst

des Ehepartners angewiesen. In vielen Familien, die mehrere Kinder haben, reicht heute ein Lohn kaum aus. Ein Halbtageskindergarten in dieser Form bedeutet für solche Familien eine finanzielle Entlastung. Es ist für teilzeitarbeitende Frauen und Männer, die einen Zusatz für die Familie verdienen müssen, eine echte Entlastung. Gerade für Familien in den unteren Lohnsegmenten ist dies eine Notwendigkeit. Die Kinder sind in dieser Zeit gut und normal betreut, sie gehen in den Kindergarten und die Kosten halten sich für die Familien im Rahmen. Dies ist bestimmt auch indirekt eine vorsorgliche Massnahme, die letztendlich der Sozialhilfe wieder zu Gute kommt.

Trudi Bissig-Kenel: Vor einem Jahr hat die FDP-Fraktion ein freiwilliges zweites Kindergartenjahr mit der Begründung abgelehnt, dass der Kanton erst in diesem Jahr mit dem neuen Volksschulbildungsgesetz das erste obligatorische Kindergartenjahr kennt. Auch die baulichen und personellen Konsequenzen waren für die Fraktion der Sprechenden Gründe für die Ablehnung. Seitdem hat sich für die FDP-Fraktion nichts verändert. Mit der Begründung, dass die Nachfrage für Kindergartenplätze nach wie vor vorhanden ist, verlangt die SP-Motionärin vom Stadtrat abzuklären, in welchem Schulhaus ein Halbtageskindergarten als Pilotprojekt möglich wäre. In diesem Zusammenhang scheint es der FDP-Fraktion ausserordentlich wichtig, dass genügend Platz für Kinder vorhanden sind, damit die nicht eingeschulten Kinder nach dem ersten Kindergartenjahr ein zweites Kindergartenjahr besuchen können. Zudem würden diese zusätzlichen Leistungen im Volksschulbereich Verhandlungen mit dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden zu den zentralörtlichen Leistungen mit Garantie erschweren. Weiter weist die Sprechende auf den Stadtratbeschluss 1100 hin, in welchem die Bildungsdirektion beauftragt wurde, die im Bereich Primarstufe festgestellten Abweichungen beim Aufwand pro Schüler genau zu untersuchen. Auch weiss man spätestens seit dem Bericht 37/2000, dass man nicht nur in der sozialen Wohlfahrt, sondern auch im Bereich Bildung „Spitze“ ist. Die FDP-Fraktion unterstützt den Bildungsdirektor in seinen Bemühungen dieser Direktion keine neuen Leistungen aufzuzwingen. Aus diesen Gründen lehnt die FDP-Fraktion diese Motion ab. Im Sinne von Lotti Marti-Schindler-Schindler, die sagte: „Frau wird bescheiden“, sagt die Sprecherin der FDP-Fraktion: „Frau stellt sich den Tatsachen“.

Helen Haas-Peter: Es ist nicht so, dass es neben den Horten nichts gibt. In den Pfarreien stehen mindestens zweimal pro Woche Spielgruppen im Angebot. Dies darf nicht vergessen werden, zumal es eine Möglichkeit ist, die sich eine Familie sicher leisten kann.

Lotti Marti-Schindler-Schindler gibt zu bedenken, dass Kindergartenkinder normalerweise nicht mehr in die Spielgruppe gehen. Sie findet, dass man der ganzen Westschweiz, dem Tessin, ganz Europa nachrennt, weil man es immer noch nicht geschafft hat, eine Tagesschulinfrastruktur an den Kindergärten und Schulen zu haben. Wenn man sagt, es sei ein neues Angebot, so stimmt das nicht. Es geht doch darum, die Stunden der Kindergartenkinder so zu konzentrieren, dass sie nur noch am Morgen oder nur am Nachmittag in den Kindergarten gehen. Es wird verlangt, dass nur ein Kindergarten als Pilotprojekt so auszurichten ist und man auch schaut, ob es Eltern gibt, die dies wollen. Doch daran zweifelt sie nicht, denn es braucht kaum mehr Geld dafür, ob nun diese Kinder an zwei Morgen oder an zwei Nachmittagen zur Schule gehen oder ob sie an vier Morgen zur Schule gehen. Mit dieser Motion wird

kaum massenhaft mehr Platz benötigt. Würde dieses Projekt in der ganzen Stadt angeboten, gäbe es sicher mehr Platz. Doch mit einem Kindergarten, der nach neuen Unterrichtszeiten unterrichten soll, schafft man keinen einzigen Platz mehr. Man ändert bloss den Stundenplan des bisherigen Kindergartens ein wenig ab, indem die Stunden konzentrierter – sei dies nun am Morgen oder am Nachmittag – zusammengefasst werden. Es braucht nicht mehr Kindergärten, es braucht nicht mehr Lehrpersonen, es gibt nicht mehr Kosten, es ist nur eine Frage der Umorganisation eines einzigen Kindergartens der Stadt. Noch besser wäre es dies an einem Ort einzuführen, wo bereits zwei Kindergärten sind, so hätten alle Eltern die Möglichkeit zu wählen, in welchen sie ihr Kind schicken wollen; in den Halbtags- oder den Normalkindergarten. Das ist die Absicht der Motion und die Sprechende versteht nicht, wieso dieser nicht zugestimmt werden kann.

Gaby Schmidt schliesst sich der Meinung von Trudi Bissig-Kenel an, denn sie ist eine Frau in einer solchen Situation. Ihr Sohn wird vier Jahre alt. Im Moment besucht er eine Krippe, bis er in den Kindergarten kommt. Die Kindergärten bieten im Moment Betreuungsmöglichkeiten an vier Vormittagen von je 3 1/2 Stunden bzw. 2 3/4 Stunden oder an zwei Nachmittagen von 1 3/4 Stunden an. Ihr Problem liegt darin, dass ihre tägliche Arbeitszeit 9,4 Stunden beträgt. Darum bittet Sie, diese Motion zu unterstützen, damit für diese Kindergartenkinder eine gute Lösung angeboten werden kann.

Emerentia Bucher-Schaad: Während vieler Jahre war sie in der Kindergartenaufsichtskommission tätig. Wenn sie diese Diskussionen mitverfolgt, bereitet ihr das Mühe. Niemand spricht von den Lehrpersonen, von den Kindergärtnerinnen. Wie sollen diese Personen im gleichen Lokal mit dieser Situation umgehen? Die Räume sind nicht all zu gross. Die Kindergärtnerinnen unterrichten projektbezogen. Sie stellen im Kindergarten Themenbereiche dar, und richten das Lokal dementsprechend ein. Sie basteln, sie werken und brauchen somit genügend Platz. Sie lassen die gebastelten Sachen und das ganze Umfeld zum Thema stehen, damit sie am andern Tag, oder wenn sie alternieren, dort weitermachen können, wo sie aufgehört haben. Bei der vorliegenden Motion erscheint ihr das nicht so gut praktikabel. Die Kinder sind am Dienstag- und Donnerstagnachmittag im Kindergarten, Montag, Mittwoch und Freitag haben sie Blockzeiten und am Dienstag und Donnerstag alternieren sie. Wenn all die Kinder am Morgen, in den Blockzeiten, zur Schule müssen, ist das für die Jüngeren sicher zu streng. Für jene Kinder, die am Nachmittag in den Kindergarten gehen, sind dies in den Blockzeiten beinahe vier Stunden. Das macht ihnen zu grosse Mühe. Sie denkt da vor allem an den Sommer. Die Kinder kommen nach der Mittagspause in den Kindergarten. Zuerst muss die Kindergärtnerin alles wieder aufräumen, was am Morgen gebraucht wurde, weil vielleicht am Nachmittag ein anderes Thema auf dem Stundenplan steht. Darum befürwortet sie diese Motion absolut nicht. Man muss eine andere Betreuungsmöglichkeit finden, das ist sicher wichtig für Luzern. Dies kann unmöglich kostenneutral geschehen. Dazu braucht es neue Räumlichkeiten. Nur so kommen die Kinder, die den Halbtagskindergarten besuchen, zu ihrem Themenbereich, ihrem ganz persönlichen Kindergartenlebnis, was sich dann auch für die Kindergärtnerinnen positiv auswirkt. Aber das ist nicht kostenneutral, wie Lotti Marti-Schindler-Schindler in ihrer Motion darstellt.

Giorgio Pardini: Hier geht es um eine Standortpromotion, wie man sie immer wieder von Wirtschaftskreisen hört. Es bedeutet auch eine Standortpolitik, wenn die Kindergärten und Schulen flexibel gestaltet werden, damit Manager und ihre Ehegattinnen und Kinder auch hier moderne und zeitgemässe Angebote vorfinden, wie dies in anderen Staaten, z.B. Deutschland und Dänemark bereits der Fall ist. Auf der einen Seite wird von Flexibilität und Steuersenkung gesprochen und auf der andern Seite werden innovative Elemente wie z.B. die Ausbildung und Betreuung, die in anderen Staaten selbstverständlich sind, hinterfragt.

Lotti Marti-Schindler-Schindler vermutet, dass sie nicht richtig verstanden wurde. Ihre Forderung beruht nur auf einem Kindergarten. Es trifft nicht einmal zu, dass zwei Kindergärten im gleichen Lokal unterrichten müssen. Sie fordert lediglich einen Kindergarten, der nach umfassenden Blockzeiten unterrichtet. Sie vergisst dabei auch die Kindergärtnerin nicht. Doch glaubt sie, dass es für eine Kindergärtnerin sehr attraktiv sein kann im Block zu unterrichten, als jeden halben Tag nur während zwei Stunden. Von den Arbeitsbedingungen her sieht sie da gewisse Vorteile.

Bildungsdirektor Urs W. Studer: Vorab zum Votum von Herrn Pardini, nämlich der Forderung, dass die Stadt bildungspolitisch innovativ sein müsse, und zwar auch in Zukunft: Wenn heute und jetzt der Moment ist, wo irgendwelche Bekenntnisse in Bezug auf das „Kinderhaben“, die Kindererziehung und das „Kindergrossziehen“, gemacht werden müssten, betont der stadträtliche Sprecher, dass auch die Familie Studer drei Kinder grossgezogen hat, die alle den Kindergarten und anschliessend die Schulen besucht haben. Inzwischen sind sie bereits erwachsen. Die Motionärin und diejenigen, die deren Anliegen unterstützten, begründen den Vorstoss mit dem Bedürfnis nach einem besseren und erweiterten Betreuungsangebot für Kinder dieser Altersstufe. Sie begründen diese Forderung nicht vorab im Interesse der Kinder, sondern im Interesse ihrer Eltern, die Teilzeit arbeiten wollen oder Teilzeit arbeiten müssen. Selbstverständlich soll Teilzeitarbeit vor dem Hintergrund der heutigen gesellschaftlichen Wirklichkeit auch aus der Sicht des Stadtrates in keiner Art und Weise behindert werden, im Gegenteil. Dem Stadtrat ist aber der Kindergarten, der auf die Einschulung vorbereitet, als für alle Kinder obligatorische und unentgeltliche Förderungs- und Sozialisierungsstufe zu wichtig, als dass hier ohne Rücksicht auf die jeweiligen Kinder fünf Lektionen Kindergartenunterricht je Halbtage in einem sogenannten Halbtageskindergarten versucht werden sollen. Das ist die Begründung zur Ablehnung der Motion. Dabei stellt sich die Frage, ob ein Politisieren wider die gesellschaftliche Wirklichkeit darstellt; ein Politisieren gegen die Eltern von Kindern im Vorschulalter, die erwerbstätig sind oder erwerbstätig sein müssen? Die Antwort auf diese Frage ist NEIN. Zu verweisen ist aus diesem Zusammenhang auf die bereits erwähnten acht gut funktionierenden Kinderhorte. In diesen Kinderhorten werden auch Kinder ab dem Kindergartenalter betreut. Über die ganze Stadt betrachtet sind es mehr als 200. Eines der Patenkinde des stadträtlichen Sprechers ist ein Mädchen, das vorerst in den Hort geht, dann unmittelbar daneben in den Kindergarten Dula und dann wieder in den Hort, weil die alleinerziehende Mutter ganztätig erwerbstätig ist. Ebenfalls verweist der stadträtliche Sprecher auf die andern Institutionen, auf die Tageselternvermittlungsstelle, die schon vor drei Jahren mehr als 50 Betreuungsverhältnisse vermittelte. Es ist mehr als nur wahrscheinlich, dass unter diesen Betreuungsverhältnissen auch Kindergartenkinder sind, die von jemandem während des Tages

oder bis der Kindergarten beginnt, betreut werden, weil die Eltern vielleicht ganztätig berufstätig sind. Ebenso verweist er auf die verschiedenen Tagesmüttervermittlungen und die Kinderbetreuungsangebote der beiden Landeskirchen. Es ist nicht wahr, dass es sich da nur um Kleinkinderspielgruppen handelt. Da gibt es tatsächlich auch Einrichtungen, die nicht nur in der Lage sondern auch Willens sind, Kinder im Kindergartenalter während des Tages zu betreuen. In einem Bericht von 1997 wurde sodann skizziert, dass es mehrere grössere Unternehmen in der Stadt gibt, die sich zusammengeschlossen haben und auf privater Basis ein derartiges Kinderbetreuungsangebot sicherstellen. Dies für Kinder im Vorschulalter, also Kindergärtler, aber auch für Schulkinder. Diese Institutionen nehmen auch Kinder auf, die nicht von Angestellten der betreffenden Firmen sind und hier eine entsprechende Betreuung finden. Es sind mit anderen Worten wirklich pädagogische Überlegungen, die dazu veranlasst haben, die Motion zur Ablehnung zu empfehlen. Auch das Motiv der Rücksichtnahme auf das Personal in den Kindergärten war nicht vorrangig wie dasjenige, das zur Ablehnung der Motion führte. Ob eine Kindergärtnerin fünf Lektionen am Nachmittag zu halten hat, oder eben die Lektionen entsprechend verteilt sind ist dem Stadtrat eigentlich gleichgültig.

Die Diskussion wird nicht weiter gewünscht. Die Motionärin Lotti Marti-Schindler-Schindler hält an ihrer Motion fest.

Die Motion wird abgelehnt.

12. Postulat 364 Romy Tschopp-Weibel namens der SP-Fraktion, Bruttokosten-Budgetierung für alle städtischen Leistungen, vom 24. Januar 2000

Vergleiche zwischen den Rechnungen verschiedener Schweizer Städte zeigen, dass es kaum möglich ist, Leistungen an Institutionen (z.B. im Bereich von Kultur und Sport) in Zahlen und messbare Grössen umzusetzen, weil u.a. Naturalleistungen und Dienstbarkeiten (z.B. Baurechte, Gebrauchsleihen) nicht nach dem Bruttoprinzip in Budget und Rechnung der einzelnen Städte aufscheinen. So werden die Leistungen an das Kulturzentrum BOA - beispielsweise - nach dem Bruttoprinzip in Budget und Rechnung ausgewiesen - bei anderen Institutionen aus Kultur, Sport und Bildung fehlt eine entsprechende Kostenwahrheit (z.B. bei den IMF).

Transparenz und Gleichbehandlung sind Grunderfordernisse für die Rechnungsführung. Die Luzernerinnen und Luzerner haben das Recht, genau zu wissen und zu erfahren, welche Leistungen in allen Bereichen der städtischen Verwaltungs- und Beitragstätigkeit an die einzelnen Institutionen und Beitragsempfängerinnen und -empfänger geleistet werden im Bildungs-, Kultur-, Sport- und Sozialbereich. Der Augenblick ist gut: Aus Einwohner- und Bürgergemeinde wächst in diesem Jahr die Neue Stadt Luzern. Deshalb wird der Stadtrat eingeladen, eine Praxis der Gleichbehandlung und Kostenwahrheit einzuführen und alle Leistungen an Dritte künftig dem Bruttoprinzip in Budget und Rechnung darzustellen.

Stellungnahme des Stadtrates

Das Bruttoprinzip schreibt vor, dass Aufwand, Ausgaben, Ertrag und Einnahmen getrennt und ohne Verrechnung in voller Höhe ausgewiesen werden. Das kantonale Recht erklärt in der Verordnung über den Finanzhaushalt der Gemeinden das Bruttoprinzip obligatorisch (§ 6). Im Finanzhaushaltsreglement der Stadt Luzern ist dieser Grundsatz ebenfalls ausgeführt (Art. 11). Dieses Verrechnungsverbot von Aufwendungen und Erträgen deckt jedoch offensichtlich nur einen Teilbereich des Anliegens der Postulantin ab. Im Zentrum ihres Anliegens steht die Kostenwahrheit, das heisst die Kenntnis der effektiven Kosten einer staatlichen Leistung und einer einheitlichen Handhabung, insbesondere im Beitragswesen der Stadt.

Der Stadtrat teilt die Auffassung der Postulantin. Hohe Transparenz und eine gute Vergleichbarkeit sind auch sein Anliegen. Voraussetzung für eine volle Transparenz ist eine Kostenrechnung, die sämtliche Kosten einer erbrachten Leistung aufzeigt. Eine Vollkosten-Budgetierung kann jedoch flächendeckend auf befriedigende Art und Weise erst auf Basis einer harmonisierten Kostenrechnung erfolgen. Im Finanzhaushalt der öffentlichen Hand existiert diese noch nicht. Die Schweizerische Finanzdirektorenkonferenz ist daran ein Projekt zu starten. Die Stadt kennt die Kostenrechnung erst in Teilbereichen (siehe Geschäftsbericht), in anderen Bereichen soll die Kostenrechnung im Hinblick auf die Ausweitung des Globalbudgets erfolgen.

Zur Zeit sind Vergleiche lediglich auf der Basis der harmonisierten Finanzbuchhaltung der öffentlichen Haushalte möglich. Unter anderem basiert die Finanzhaushaltstatistik auf diesen Werten. Selbst die kommunale Finanzbuchhaltung gewährleistet keinen zuverlässigen Vergleich der Kosten in den einzelnen Aufgabenbereichen, da die organisatorische Gliederung, die Buchungspraxis und insbesondere die Abschreibungs- und Verrechnungspraxis stark unterschiedlich sind. Letzere bilden gemäss den neueren Richtlinien für das kommunale Rechnungswesen für die öffentliche Hand das wichtigste Mittel. Durch die unterschiedliche Praxis und die unsystematische Kostenerfassung wird die Transparenz zerstört statt erstellt.

Das Anliegen der Postulantin richtet sich vor allem auf das Beitragswesen. Der gleiche Anspruch ist auch an die anderen Bereiche zu stellen. Das heutige System ist unübersichtlich und schwer handhabbar. In der gegenwärtigen Situation kann es nur ein System mit vernünftigem Aufwand und befriedigendem Ergebnis geben: Die Positionen sind zu bezeichnen, bei denen annähernde Kostennachweise sichergestellt werden müssen.

Diese Frage ist im Zusammenhang mit der im Parlament noch zu führenden Diskussion betreffend Leistungsaufträgen und -analysen noch zu beantworten.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Nachdem niemand einen Ablehnungsantrag stellt, ist das Postulat überwiesen.

— — — — —

13. Postulat 365 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion, Für eine gute Betreuungsqualität bei den städtischen Horten, vom 25. Januar 2000

Am 27. Januar wird das Reglement für den Betrieb der Horten der Stadt Luzern voraussichtlich entgegengenommen.

Die Verteilung der Pensen für das Hortpersonal sowie der Umfang des Pensenpools wird in einer Verordnung geregelt.

Wir fordern den Stadtrat auf,

- den Pensenpool für das Hortpersonal um die bei der Pensenanpassung eingesparten 16 Stunden - ohne erneute Kürzung der Betreuungspensen! - auf 32 Stunden zu erhöhen
- dem Grossen Stadtrat nach zwei Jahren über die Nutzung und die Erfahrung mit dem Pensenpool Bericht zu erstatten.

Begründung:

In den letzten zwei Jahren wurden die Betreuungspensen in den städtischen Horten um 49 Stunden gekürzt, ohne dass sich die Anzahl der zu betreuenden Kinder verändert hätte. Der Druck auf das Personal ist gestiegen. Um einem drohenden Qualitätsabbau vorzugreifen, soll der zur Verfügung stehende Pensenpool auf 32 Stunden erhöht werden. Das Total der Betreuungsstunden ist damit gegenüber der Ausgangslage vom Schuljahr 97/98 immer noch um 17 Stunden unterschritten!

Nach Ablauf von zwei Jahren soll die Höhe des Pensenpools neu überprüft werden.

Stellungnahme des Stadtrates

Mit dem Postulat vom 25. Januar 2000 wird der Stadtrat aufgefordert,

- den Pensenpool für das Hortpersonal um die bei der Pensenanpassung eingesparten Stunden - ohne erneute Kürzung der Betreuungspensen! - auf 32 Stunden zu erhöhen
- dem Grossen Stadtrat nach zwei Jahren über die Nutzung und die Erfahrung mit dem Pensenpool Bericht zu erstatten.

Zwei Tage später, am 27. Januar 2000, hat der Grosse Stadtrat den Bericht und Antrag 20/1999 „Reglement für den Betrieb der Horte der Stadt Luzern. Totalrevision“ verabschiedet. Aus dem Bericht und Antrag geht u.a. hervor, dass mit der Anpassung der Pensen des Hortpersonals für sämtliche Horte gleiche Voraussetzungen geschaffen werden. Zudem erlaubte es diese Pensenanpassung, die seit langem geforderte Stelle des/der Hortkoordinatorin/Hortkoordinators kostenneutral zu verwirklichen.

Auf den 1. Januar 1999 wurden die neuen Pensen versuchsweise eingeführt, um damit bis Ende des Schuljahres 1998/99 entsprechende Erfahrungen sammeln zu können. Dabei zeigte sich, dass in einzelnen Horten aufgrund der reduzierten Pensen eine gewisse Flexibilität verloren ging. Diese Flexibilität wird mit dem in der Verordnung zum Reglement für den Betrieb der Horte der Stadt Luzern vorgesehenen Pensenpool zurückgewonnen.

Art. 15 dieser Verordnung besagt, dass für ausserordentliche Personaleinsätze, namentlich für die Betreuung ausgesprochen schwieriger Kinder, aussergewöhnlich vieler Kinder beim Frühstück oder am Mittwochnachmittag, oder für die Einarbeitung von neuem Personal ein Pensenpool von insgesamt 16 Wochenstunden gebildet wird. Der/die Hortkoordinator/in kann den einzelnen Horten bei ausgewiesenem Bedarf aus dem Pensenpool zusätzliche Pensen gewähren.

Der Stadtrat, dem eine gute Betreuung der Kinder in den Horten ebenfalls ein wichtiges An-

liegen ist, ist überzeugt, dass mit der Schaffung dieses mit 16 Wochenstunden dotierten Pensen-pools auch die Qualität der Betreuung gesichert werden kann.

Nachdem der Grosse Stadtrat am 27. Januar 2000 auch in Kenntnis der Verordnung dem neuen Hortreglement zugestimmt hat, spricht sich der Stadtrat gegen die von der Postulantin verlangte Erhöhung des Pensenpools um 100 Prozent auf 32 Wochenstunden aus. Es gilt, mit dem neu geschaffenen Instrument des Pensenpools nun Erfahrungen zu sammeln und diesen laufend im Auge zu behalten. Sollte sich wider Erwarten zeigen, dass der mit 16 Wochenstunden dotierte Pensenpool nicht zu genügen vermag, ist es Aufgabe des Rektorates der Primarstufe, der Schuldirektion zuhanden des Stadtrates Antrag auf entsprechenden Ausbau des Pensenpools zu stellen.

Eine separate Berichterstattung an den Grossen Stadtrat über Nutzung und Erfahrung mit dem Pensenpool nach Ablauf von zwei Jahren drängt sich nach Ansicht des Stadtrates nicht auf. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates jederzeit die diesbezüglichen Auskünfte erteilt werden können.

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen **lehnt der Stadtrat das Postulat ab.**

Felicitas Zopfi-Gassner erklärt, dass sie an diesem Postulat nicht festhalte. Es hat sich erwiesen, dass der Pensenpool nicht ausgeschöpft ist. Anscheinend ist es nicht das richtige Mittel, denn es ist nach wie vor eine Tatsache, dass das Hortpersonal Überstunden aufweist. Es wurde ein Pensenpool geschaffen, damit die Überstunden des Hortpersonals nicht mehr in diesem Mass anfallen. Will man den Pensenpool oder ist die Regelung, wie die Poolstunden genutzt werden können, zu wenig umfassend? Vielleicht sollten da noch mehr Möglichkeiten geschaffen werden, damit man das Problem der Überstunden in den Griff bekommt.

Ratspräsident Peter Brauchli fragt, ob jemand an diesem Postulat festhält.

Nachdem dies niemand beantragt, wird das Postulat 365 stillschweigend abgelehnt.

— — — — —

14. Interpellation 366 Lotti Marti-Schindler-Schindler namens der SP-Fraktion, Broschüre „Der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft“, vom 27. Januar 2000

Kürzlich hat die Kommission für Wirtschaftsfragen der Stadt Luzern eine Broschüre mit dem Titel „Der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft“ herausgegeben.

Diese Kommission berät den Stadtrat in Wirtschaftsfragen und sieht sich als Sprachrohr der Unternehmen. Finanzdirektor Franz Müller ist als Stadtrat Mitglied.

Die Kommission möchte mit dieser Broschüre Reaktionen auslösen und zum Dialog aufrufen. Wir tun dies mit der Bitte um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist es üblich, dass sich eine beratende Kommission des Stadtrates mit eigenen Zielen und Forderungen an die Öffentlichkeit wendet?
2. War der Gesamt-Stadtrat über die Pressekonferenz, die Herausgabe und den Inhalt der

Broschüre orientiert?

3. Wer finanziert die Broschüre?
4. Bestehen Zielkonflikte zwischen den Rollen des Finanzdirektors als Kommissionsmitglied und als Stadtrat?
5. Lassen sich die Ziele und Forderungen der Kommission (z.B. Steuersenkungen, Südzubringer, Privatschulen ...) mit den Zielen und Massnahmen im Gesamtplan des Stadtrates vereinbaren?

Stellungnahme des Stadtrates

Frage 1: Ist es üblich, dass sich eine beratende Kommission des Stadtrates mit eigenen Zielen und Forderungen an die Öffentlichkeit wendet?

Die Kommission für Wirtschaftsfragen (KWF) ist ein beratendes Organ des Luzerner Stadtrates, welche sich mit wirtschaftsrelevanten Fragen auseinandersetzt. Das Verhältnis und die Aufgabenteilung zwischen der Exekutivbehörde und der Kommission ist in einem Leistungsauftrag festgelegt bzw. geregelt. Der Stadtrat wünscht ausdrücklich Anstösse der Kommission für eine öffentliche Diskussion von wirtschaftlichen Fragestellungen.

Unter anderem wird im Leistungsauftrag in den Bereichen „Öffentlichkeitsarbeit“ sowie „Aufgaben“ folgendes festgehalten:

Pt. 2 Aufgaben

Der Kommission obliegen insbesondere folgende Aufgaben, welche sie im Auftrage des Stadtrates, der Finanzdirektion oder auf eigene Initiative wahrnimmt:

2.2. Erarbeitung von Leitbildern und Grundsatzpapieren

Pt. 6 Öffentlichkeitsarbeit

Die Kommission trägt zur Meinungsbildung in Fragen der Wirtschafts- und Finanzpolitik bei. Sie spricht die grundsätzliche Medienpolitik mit dem Stadtrat ab und koordiniert Medienprojekte mit diesem.

Es ist durchaus üblich, dass vom Stadtrat eingesetzte Kommissionen und andere mit einer öffentlichen Aufgabe betraute Gremien auch öffentlich orientieren. Erwähnt seien nur die Sportkommission, die Kommission zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz, die Stadtbildkommission, aber auch das öko-forum und andere.

Frage 2: War der Gesamt-Stadtrat über die Pressekonferenz, die Herausgabe und den Inhalt der Broschüre orientiert?

Der Gesamtstadtrat ist durch den Präsidenten der KWF vor der Medienorientierung über den Inhalt und die Ziele der Publikation umfassend informiert worden. Die Exekutive hat das vorliegende Papier ohne Stellungnahme zur Kenntnis genommen und die Dokumentation für die Veröffentlichung durch den Kommissionspräsidenten sowie den Finanzdirektor freigegeben.

Das Vorgehen bezüglich Publizierung und Veröffentlichung des Standortpapiers „Der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft“ entspricht dem Leistungsauftrag.

Frage 3: Wer finanziert die Broschüre?

Die Finanzierung der Broschüre im Gesamtbetrag von Fr. 42'735.55 (inkl. Projektleitung, Layout, Druck) erfolgt in eigener Kompetenz des Stadtrates zu Lasten der Kostenstelle 725

„Kommission Wirtschaftsförderung“.

Frage 4: Bestehen Zielkonflikte zwischen den Rollen des Finanzdirektors als Kommissionsmitglied und als Stadtrat?

Mit der Veröffentlichung der Dokumentation „Der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft“ wird bezweckt, den gesellschaftspolitischen Dialog im Bereich der Wirtschaft zu beleben und zu fördern. Diese Diskussion wurde insbesondere in den vergangenen Jahren der Rezession zu wenig geführt. Politik und Wirtschaft bilden eine Schicksalsgemeinschaft. Sie sind gegenseitig stark voneinander abhängig. Es ist falsch, in der wirtschaftspolitischen Kontroverse die gegensätzlichen Akzente und Unterschiede hervorzuheben. Es geht vielmehr darum, in einer konstruktiven Diskussion nach Lösungen für den Standort Luzern und die Wirtschaft zu suchen. Die in der Dokumentation enthaltenen Forderungen und Thesen sind als Ausgangslage für diesen lösungsorientierten Dialog zu betrachten.

Die Kommission ist ein Diskussionsforum. Da keine Entscheide gefällt werden, können keine Präjudizien geschaffen werden. Der Finanzdirektor benutzt in der Kommission die Gelegenheit, auf Zielkonflikte zwischen Wirtschaft und Politik hinzuweisen.

In der generellen Zielrichtung besteht Konsens.

Die Attraktivität einer Zentrumsstadt wie Luzern muss mittel- und langfristig erhalten und gefestigt werden, weil die Erwartungen und Anspruchshaltungen der Bewohnerinnen und Bewohner und der Besucherinnen und Besucher hoch sind. Man erwartet einen nachhaltig höheren Standard im Bereich der Infrastruktur, eine gute und verlässliche Sicherung im Alter, ein hohes Mass an persönlicher und sozialer Sicherheit, einen Spitzenwert in Sachen Kultur sowie überragende Bildungsinstitutionen. All diese vielfältigen Aufgaben und anstehenden Probleme einer Zentrumsstadt lassen sich nur finanzieren, wenn langfristig die Konkurrenzfähigkeit zu anderen Standorten gehalten und verbessert werden kann. Dazu zählen nebst einer starken Wirtschaft mit einer hohen und überdurchschnittlichen Wertschöpfung auch konkurrenzfähige Rahmenbedingungen.

Frage 5: Lassen sich die Ziele und Forderungen der Kommission (z.B. Steuersenkungen, Südzubringer, Privatschulen...) mit den Zielen und Massnahmen im Gesamtplan des Stadtrates vereinbaren?

Der Stadtrat hat die Finanzdirektion beauftragt, bei den politischen Parteien, Sozialpartnern, beim Kanton und weiteren interessierten Kreisen bis Ende Mai 2000 eine Vernehmlassung durchzuführen. Eine Auswertung wird bis Ende September dem Stadtrat vorliegen. Die Resultate daraus sind in der Gesamtplanung des Stadtrates und später laufend in einzelnen Vorlagen zu berücksichtigen. Mit diesem Vorgehen kennt der Stadtrat die Anliegen der Wirtschaft und kann diese bei seiner Strategie und Planung mit in Erwägung ziehen.

Ratspräsident Peter Brauchli: Gemäss Art. 89 des Geschäftsreglementes hat die Interpellantin in wenigen Worten bekannt zu geben, ob sie mit der Antwort des Stadtrates zufrieden ist oder sie kann die Diskussion verlangen.

Lotti Marti-Schindler-Schindler ist mit der Antwort des Stadtrates nicht einverstanden und verlangt Diskussion.

Der Diskussion wird grossmehrheitlich zugestimmt.

Lotti Marti-Schindler-Schindler: Diese Interpellation wurde damals als dringliche Interpellation eingereicht. Der Rat hat die Dringlichkeit abgelehnt. Seit längerer Zeit ist diese Broschüre verschickt und die Vernehmlassungen sind auch schon durchgeführt worden. Darum ist es ihr wichtig zu diesem Traktandum noch einige Bemerkungen anzubringen.

Die Antwort des Stadtrates ist beschwichtigend und entspricht nicht in allen Teilen den Tatsachen, wie sie ihr zugetragen wurden.

Die Kommission für Wirtschaftsfragen ist eine beratende Kommission des Stadtrates in Sachen Wirtschaft und kann ihrer Meinung nach nicht mit dem Ökoforum oder dem Alifonds verglichen werden, so wie dies in der Antwort des Stadtrates enthalten ist. Eine beratende Kommission des Stadtrates hat eine andere Aufgabe als ein Ökoforum, auch wenn sie Öffentlichkeitsarbeit leistet. Der Auftritt der Kommission für Wirtschaftsfragen in der Öffentlichkeit ist insofern problematisch, weil sie einseitige Interessen vertritt. Sie versteht sich laut ihrem Präsidenten Louis Renner als Sprachrohr für die Unternehmen in der Stadt. Ihre Aufgabe ist die Beratung des Stadtrates in Wirtschaftsfragen. Laut Reglement ist die Öffentlichkeitsarbeit mit dem Stadtrat abzusprechen, was im vorliegenden Fall erst geschah, als die Broschüre schon gedruckt war. Der Stadtrat wurde vor vollendete Tatsachen gestellt und hat sich materiell bis jetzt nicht dazu geäußert, obwohl in dieser Broschüre brisante politische Forderungen enthalten sind. Die Kommission hat einen Forderungskatalog aufgestellt, der einem bürgerlichen Parteibuch entsprungen sein könnte und sich von den politischen Zielen des Stadtrates in einigen Punkten dezidiert unterscheidet.

Die SP-Fraktion hat den Dialog mit der Kommission geführt, erwartet nächstens die Stellungnahme des Stadtrates und verlangt vom zuständigen Finanzdirektor und der Kommission mehr Fingerspitzengefühl. Sollte dieses Vorgehen gewählt worden sein, um Politik vor den Wahlen zu machen, kann sie nur sagen, dass die SP-Fraktion diese absichtliche Führungsschwäche des Finanzdirektors durchschaut hat.

Louis Baume findet es äusserst positiv, dass in Folge dieser Interpellation über dieses grundlegende Thema Politik und Wirtschaft diskutiert werden kann. Wenn auch die Interpellation und die Ausführungen von Lotti Marti-Schindler-Schindler irgendwie etwas negativ sind, so können doch auch positive Sachen aus der ganzen Angelegenheit herausgelesen werden. Die CVP/CSP-Fraktion begrüsst die Arbeit der Kommission für Wirtschaftsförderung. Die Broschüre muss ein bisschen ein aufwendiges Kleid tragen, ein repräsentatives Kleid, ein Vierfarbendruck, um überhaupt bestehen zu können neben den Publikationen, die besonders von der Zielgruppe, an die die Broschüre zur Hauptsache gewandt ist, gelesen wird. Die Kommission für Wirtschaftsförderung hat eine Zielgruppe. Leider geht sie aus der Broschüre auf der zweiten Seite nicht hervor. Der Sprechende nimmt an, dass es breite Kreise der Bevölkerung sind, die daran interessiert sind, dass eben eine wirtschaftsfreundliche Politik auch in der Stadt verfolgt wird. In der Stadt Luzern hat es leider viele Leute, die jahrelang gejammert haben, dass der Stadtrat zu wenig wirtschaftsfreudig sei. Etwas, das der Sprechende – auf die letzten 12 Jahre zurück schauend – nicht teilen kann. Doch es muss etwas unternommen werden, um positive Signale auszusenden. Diese Broschüre kommt dem entgegen. Die Kommission hat nicht nur diese Bevölkerungsgruppe im Visier gehabt, sie hat sogar die Grossräte damit be-

dient. Mit einem gut abgefassten Brief, der auch erklärt hat, worum es geht. „Politik und Wirtschaft sind eine Schicksalsgemeinschaft, sie sind gegenseitig aufeinander angewiesen, deshalb möchten wir Sie in den Dialog mit einbeziehen“ (Zitat aus diesem Brief). Ihm ist leider unverständlich, wieso nicht der gleiche Brief auch an die Grosstadträte – zusammen mit der Broschüre – geschickt worden ist. Denn zu dieser Zeit, als die Interpellation eintraf, hatten doch mehrere Ratsmitglieder des vorhergegangenen Rates die Broschüre noch nicht in den Händen. Schade, denn hier ist ein gewisser kommunikativer Fehler passiert. Es ist richtig, wenn Lotti Marti-Schindler-Schindler sagt, dass in der Broschüre Forderungen stehen, die politisch brisant sind und einer politischen Auseinandersetzung bedürfen. Er zitiert kurz:

- Die Steuerfrage, das Senken der Steuer, das Angleichen mit 15 % an die Nachbarkantone
- Die Forderung nach mehr öffentlichen Parkplätzen auf Stadtgebiet
- Die Forderung nach dem Südzubringer
- Die Forderung nach einer speziellen Form von Privatschulen (nicht Privatschulen generell)
- Forderung nach der Zivildnutzung des Flugplatzes Emmen

Der Stadtrat hat erkannt, dass es eine Diskussion braucht und macht nun selber einen Akt, der folgerichtig ist. Er gibt seinerseits die Broschüre in die Diskussion, in die Vernehmlassung. Das ist eigentlich nicht falsch, aber unter Vernehmlassung versteht man, dass etwas Provisorisches in die Diskussion geht und nachher endgültig verfasst wird. Da sind Missverständnisse entstanden. Der Sprechende hat etliche Personen gefragt und viele haben gedacht, es sei eine normale Vernehmlassung, also ein provisorisches Papier. Als sie dann das provisorische Papier zu sehen bekamen, das farbig und aufwändig ist, kamen Missverständnisse auf. Also schon ein zweiter kommunikativer Fehler. Diese Fehler wurden erkannt und die CVP/CSP-Fraktion – er hofft auch die anderen Fraktionen – hat mit Datum vom 13. September einen Brief erhalten, in dem die Kommission für Wirtschaftsfragen den Dialog sucht und in die Fraktionen gehen will. Dass dies noch vor dieser Diskussion eingetroffen ist, ist für den Sprechenden sehr wichtig. Bestimmt wird auch in der Gesamtplanung darüber diskutiert, beim Budget fließt dies ebenfalls hinein und selbstverständlich führt das zu politischen Auseinandersetzungen. Er stellt mit Genugtuung fest, dass im neuen Parlament Vertreter dieser Art Wirtschaft etwas zahlreicher geworden sind. Das ist für die Zukunft der Stadt Luzern sehr wichtig und gut.

Daniel Burri: Die FDP-Fraktion ist von der stadträtlichen Antwort grundsätzlich befriedigt. Die Kommission für Wirtschaftsfragen (KWF) nimmt als beratendes Organ des Stadtrates die Interessen der Wirtschaft wahr. Diese Interessenvertretung ist genauso legitim wie beispielsweise andere Gremien, die Interessen der Kultur, des Sports oder des Umweltschutzes vertreten. Auch die KWF darf uns etwas kosten, und auch dieses Gremium braucht eine gewisse Handlungsfreiheit, um etwas bewegen zu können.

Das KWF versucht als Fach- und Interessengremium die spezifischen Stärken und Schwächen der Stadt Luzern aufzuzeigen und die aus ihrer Sicht richtigen Lösungen anzubieten. In diesem Sinne handelt es sich hierbei um eine reine Expertenmeinung, die zwar ernst zu nehmen ist, aber nicht die offizielle Stellungnahme des Stadtrates verkörpert.

Die FDP-Fraktion stellt mit Genugtuung fest, dass die politische Verankerung dieser Broschüre über das vom Stadtrat durchgeführte Vernehmlassungsverfahren sichergestellt ist. Damit

bleibt die politische Verantwortung bei der politischen Behörde, wo sie auch hingehört. Mit grossem Interesse verfolgt die FDP-Fraktion die Auswertung der Vernehmlassung und erwartet, dass die Resultate vom Stadtrat auch politisch gewürdigt werden und Eingang in die Gesamtplanung sowie in die nächsten Vorlagen finden.

Zusammenfassend begrüsst die FDP-Fraktion, dass die KWF ihre eigene Haltung zu den dringenden Fragen der Stadtentwicklung in einer Broschüre publiziert hat und damit eine wertvolle politische Diskussion auslöst. Seine Fraktion hat sich materiell mit dem Inhalt der Broschüre noch nicht umfassend auseinandergesetzt. Sie nimmt aber positiv davon Kenntnis, dass die Publikation nach Rücksprache und im Einvernehmen mit dem Stadtrat erfolgte und dass eine Vernehmlassung und politische Würdigung der Schrift im Sinne einer Standortbestimmung in Gang gesetzt wurde.

Christoph Portmann: Die SVP-Fraktion war erfreut über den vorliegenden Glanzprospekt der KWF. In einem Punkt geht er mit Lotti Marti-Schindler-Schindler einig. Bezüglich dem Parteiprogramm hat er viele Parallellitäten festgestellt, wobei natürlich seine Fraktion hier in einzelnen Fragen bezüglich der Finanzen sicher nicht weitergeht. Auch hat er festgestellt, dass von den 19 Mitgliedern in dieser Kommission kein einziges SVP-Mitglied dabei war. Diese Behandlung nach der Vernehmlassung hier im Rat führen zu können – die Logisten sitzen sicher in den Reihen der FDP und CVP/CSP – wenn man gehört hat, wie wirtschaftsfreundlich die Politik in der Stadt Luzern betrieben wird, dann schliesst das Rad in der Folge daran an und eine muntere Debatte kann geführt werden. Die SVP wird hier mitreden und in weiten Teilen diese Forderungen, die von dieser Kommission gestellt werden, mittragen. Die SVP-Fraktion hat in den Details noch keine einzelnen Angaben gemacht, sondern wartet die Vernehmlassung ab.

Hans Stutz: Die Broschüre ist zwar von sehr gepflegtem Layout und hat auch einen einigermaßen brisanten Inhalt, doch sonst ist sie doch von exquisiter Magerkeit. Insbesondere fällt auf, wie einseitig die Kommission zusammengestellt worden ist. Die Kommission besteht mehrheitlich aus Personen aus dem Unternehmerbereich, Geschäftsleiter, Betriebsinhaber etc. und vielleicht noch einen Aktivgewerkschafter. Wenn man davon ausgeht, dass die Sozialpartnerschaft die Leitlinie für Wirtschaftspolitik in diesem Land ist, muss man feststellen, dass diese Kommission diesen Anforderungen nicht entspricht. Natürlich kann man sagen, Sozialpartnerschaft ist ein alter Hut, doch ist es heute noch die vorherrschende Ideologie in diesem Land. Es wäre deshalb ehrlicher gewesen, wenn man sich schon in diese Kosten gestürzt hat, dass man diese Broschüre unter der Kostenstelle „Historisches Museum“ abgegeben hätte.

Giorgio Pardini: Die SP-Fraktion begrüsst, dass sich der Stadtrat mit der wirtschaftlichen Zukunft der Stadt Luzern auseinandersetzt. Allerdings bedauert die SP-Fraktion, dass die Publikation „der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft“ grosse Mängel aufweist und unausgewogen daherkommt. Darum einige Bemerkungen im Sinne einer konstruktiven Kritik. In der Antwort auf die Interpellation von Fraktionskollegin Lotti Marti-Schindler-Schindler ist festgehalten, dass die Veröffentlichung der Dokumentation den gesellschaftspolitischen Dialog im Bereich der Wirtschaft zu beleben und zu fördern hat. Die enthaltenen Forderungen und Thesen seien als Ausgangslage für einen lösungsorientierten Dialog zu betrachten. Damit wäre

der Sprechende sehr einverstanden. Nur, die Kommission ist in keiner Art und Weise repräsentativ zusammengesetzt. Ohne eine angemessene und repräsentative Vertretung der Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmer ist die Kommission nicht repräsentativ. Insbesondere im Hinblick auf die Ausarbeitung der Forderung und Thesen zur Wirtschaftspolitik der Stadt Luzern. Die Sozialdemokratische Partei und die Gewerkschaften fordern deshalb den Stadtrat auf, die Kommission ausgewogener zusammenzusetzen. Inhaltlich ist festzuhalten, dass dem Bericht wichtige Eckwerte einer nachhaltigen Wirtschaftspolitik gänzlich fehlen. Einige konkrete Beispiele seien hier erwähnt:

Der Bericht hat keinen Bezug auf die konkreten Analysen der Luzerner Wirtschaft. Es fehlen einleitende und begründete Ausführungen insbesondere über die Auswirkungen sowie das Entwicklungspotential der Stadt Luzern in einer binnenmarktorientierten Region, wie die des Kantons Luzern. Zudem wäre zu erwarten gewesen, dass der Bericht zur laufenden Diskussion – und die ist nicht unwichtig – um das Wirtschaftsförderungsgesetz für den Kanton Luzern positiv Stellung bezogen hätte. Leider war die Kommission nicht in der Lage oder nicht Willens, die Position des Regierungsrates, bzw. des Volkswirtschaftsdepartementes des Kantons Luzern zu stürzen. Die im Bericht erwähnten Ziele und Forderungen fokussieren sich einerseits ausschliesslich auf die Stadt Luzern, ohne dabei die wichtigen Agglomerationsgemeinden mit einzubeziehen. Andererseits verzichteten die Verfasser beispielsweise darauf, sich eindeutig für einen Unistandort Luzern auszusprechen, was aus wirtschaftspolitischen Gründen verkehrs- und finanzpolitisch sehr sinnvoll gewesen wäre. Die SP-Fraktion will ihrer Verwunderung und dem Unverständnis Ausdruck geben, dass ein so einseitiges Papier einer so einseitig zusammengesetzten Kommission vom Stadtrat in die Vernehmlassung gegeben wurde. Die Fraktion des Sprechenden geht davon aus, dass der Entwurf einer repräsentativer zusammengesetzten Kommission die Bedürfnisse und die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ernster genommen hätte, insgesamt sozialvertretend wäre und das entscheidende Kriterium der Nachhaltigkeit seriös berücksichtigen würde.

Guido Durrer ist erstaunt, dass jetzt schon über den Inhalt dieser Broschüre diskutiert wird. Louis Baume sagte in seinem Votum, dass er die Diskussion über Wirtschaft und Politik begrüsst. In diesem Punkt unterstützt der Sprechende ihn, will aber auf die Vernehmlassung dieser Broschüre warten und bis auch der Stadtrat die Stellungnahme abgegeben hat. Vorher möchte er sich noch nicht über den Inhalt dieses Papiers äussern. Der Stadtrat sollte jedoch beim Ableiten der Zielsetzungen mit allen Institutionen offen umgehen. Bestimmt ist es auch wichtig, dass der Stadtrat und die Kommission mit den einigen Dutzend Kommissionen, die im Kanton bestehen und sich mit Wirtschaft auseinandersetzen, koordiniert werden. Wenn die linke Seite – Lotti Marti-Schindler-Schindler und Giorgio Pardini – sagt, dass die Broschüre einen zu bürgerlichen Touch hat, so gibt er ihnen in gewissem Sinne Recht. Doch die Wirtschaft wird nun mal von Bürgerlichen gemacht. Der Vorschlag, dass von der Arbeitnehmerseite jemand in diese Kommission Einsitz nehmen soll, ist bestimmt prüfenswert, doch es sollte nicht zu einer Gewerkschaft, bzw. zu einer paritätischen Handelsrunde kommen, sondern es sollte offen über die Wirtschaft diskutiert werden und der Stadt etwas nützen. In diesem Sinne möchte er die Diskussion nicht heute führen, sondern die Stellungnahme zur Vernehmlassung abwarten.

Felicitas Zopfi-Gassner: Mit dem Begriff Wirtschaft, wie er in dieser Broschüre verstanden wird, sind auch die Arbeitgeber gemeint. Für sie ist aber Wirtschaft nicht die Arbeitgeber und Unternehmerpolitik. An der Wirtschaft sind alle beteiligt. Das ganze Leben ist Wirtschaft. Wenn man darüber Aussagen machen will, muss man auch alle beteiligen oder man benennt es anders. Man könnte auch sagen, dass es eine Kommission der Arbeitgeber und Unternehmer ist. Wenn man die andern ausschliessen will, so muss der Begriff geändert werden.

Finanzdirektor Franz Müller will die Idee und das weitere Vorgehen der Kommission erklären. Die Kommission, die diese Broschüre veröffentlicht hat, wollte eine öffentliche Diskussion über Fragen der Wirtschaftspolitik auslösen. Es wurde sehr lange an diesem Papier gearbeitet. Man wollte konkrete Punkte in die Diskussion werfen. Punkte, die die Wirtschaft oder die Unternehmungen beschäftigen. Er führt aus, dass man weder in den 80er noch in den 90er Jahren zwischen dem Staat, der Wirtschaft und den Sozialpartnern eine inhaltlich genügende Diskussion geführt hat. Daran krankt man auch heute noch. Er glaubt, dass man gut beraten ist, auf diese Diskussion einzutreten. Wenn sich die eine Seite äussert und Thesen vertritt, dann soll damit die Diskussion eröffnet werden. Die Kommission ist sich im Übrigen bewusst, dass diese Thesen nicht eins zu eins und auch nicht sofort umgesetzt werden können. Aber um die Diskussion zu ermöglichen, dürfen Thesen gemacht werden.

Bei der Zusammensetzung wird ein wunder Punkt getroffen. Man hatte immer einen bis zwei Vertreter von gewerkschaftlicher Seite in der Kommission, doch diese haben zum Teil ihre Berufssituation verändert und sind – in einem Falle – ohne Ersatz ausgeschieden. In dieser Kommission stehen Neuwahlen an. Es ist der Wunsch dieser Kommission, diese Seite ebenfalls zu berücksichtigen.

Der Stadtrat hat inhaltlich tatsächlich nicht Stellung genommen. Dies wurde vom stadträtlichen Sprecher so beantragt. Im Moment läuft die Vernehmlassungsauswertung. Die Vernehmlassung wurde nur teilweise benutzt, auch von Kreisen, die es angeht, zum Parteien. Nachreichungen werden gerne entgegengenommen. Es ist sicher wertvoll, wenn sich alle hier vertretenden Parteien äussern würden. In welcher Intensität und in welchem Detail auch immer.

Zum weiteren Vorgehen: Es wird nicht möglich sein, einen so breiten Forderungskatalog in diesem Parlament von Punkt 1 bis 30 auf Grund eines Planungsberichts zu diskutieren. Sonst müsste man sich zum Beispiel auf Grund einer halbseitigen Beschreibung „Südzubringer ja oder nein“ äussern. Der stadträtliche Sprecher versichert, dass der Stadtrat die Vernehmlassungsergebnisse ernst nimmt, mit der Kommission ins Gespräch kommt und in der Gesamtplanung und in den einzelnen Botschaften diese Meinungsäusserungen berücksichtigen wird. Zur Steuerdiskussion: Es ist Aufgabe des Stadtrates die Gesamtinteressen zu gewichten. Im Gesamtplan wurde eine andere Steuerpolitik formuliert als von der KWF gefordert. Es schadet nichts, wenn das thematisiert wird. Nur über die Diskussion können Verbesserungen erreicht werden, die die gesamte Gesellschaft und das Interesse der Stadt vorwärtsbringen.

Zur Frage, warum nicht noch der Kanton und die Agglomerationsgemeinden eingebunden wurden erklärt der stadträtliche Sprecher, dass man nach zwei- bis dreijähriger Arbeit, die durch personelle Änderungen noch behindert war, nicht noch die nächsten drei oder vier Jahre anhängen wollte. Denn wenn man ein Agglo-Wirtschaftspapier auflegt, geht dies mindestens fünf Jahre. Die politische Diskussion kann dann über die Grenze hinaus stattfinden. Der stadträtliche Sprecher plädiert dafür, dass künftig auch mit der Wirtschaft, mit allen gesell-

schaftlich relevanten Kreisen, aber auch mit den Unternehmern und den Sozialpartnern intensiver diskutiert wird. Wenn dieser Prospekt diese Haltung auszulösen vermag, dann ist er bereits sehr glücklich. Ob die einzelnen Thesen realisiert werden oder nicht, darüber wird im Stadtrat materiell gestritten. Die Themen werden irgendwann einmal auch in den Vorlagen auftauchen. Es ist nicht abschliessend, dass bei der Verkehrspolitik der Kanton mitreden sollte oder noch mehr unternehmen sollte als bisher. Es ist auch bekannt, dass die Agglomerationsgemeinden einzubinden sind. Das ist ein Teilaspekt der gesamten Politik. Er plädiert nicht für den Primat der Wirtschaft, er plädiert für den Primat der Politik zu gesellschaftlichen Fragen. Zur Gesellschaft gehört auch die Wirtschaft. Materiell tritt er nicht im Detail darauf ein.

— — — — —

**15. Postulat 370 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion,
Unterstützung des europäischen Aktionstages „Ohne Auto in die Stadt!“,
vom 31. Januar 2000**

Am 22. September 1998 veranstaltete Frankreich den ersten Aktionstag «Ohne Auto in die Stadt!». Am 22. September 1999 beteiligten sich bereits 66 französische und 92 italienische Städte sowie der Kanton Genf am zweiten von der EU-Direktion für Umwelt unterstützten Aktionstag. Am 22. September dieses Jahres soll der Aktionstag auf alle Länder der EU ausgeweitet werden. Am 4. Februar 2000 findet hierzu in Brüssel eine Vorbereitungskonferenz der EU-Kommission statt.

Ziel des Aktionstages ist es, die Bürgerinnen und Bürger für eine nachhaltige Entwicklung zu sensibilisieren. «Ich bin überzeugt» - so die schwedische Umweltministerin Margot Wallström in ihrer Einladung für den 4. Februar - «dass die Antwort auf die Umweltschäden nicht allein von der technologischen Entwicklung abhängt, sondern dass eine Verhaltensänderung erforderlich ist, um weitere Verschlechterungen der Umweltsituation in den Städten zu verhindern und eine nachhaltigere Entwicklung einzuleiten. Die europäischen Städte haben ihren Bewohnern viel zu bieten. Ich glaube, dass der europäische Aktionstag «Ohne Auto in die Stadt!» ein hervorragendes Mittel ist, um den Bürgerinnen und Bürgern Europas ihre Verantwortung für eine dauerhafte Zukunft bewusst zu machen.»

Konkret sollen am 22. September Stadtverwaltungen in Zusammenarbeit mit Privaten - Firmen, Verbänden etc. - konkrete Aktionen zur Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs (Fördermassnahmen für Velos, Fussgänger sowie des öffentlichen Verkehrs, Teilfahrverbote etc.) durchführen und gleichzeitig aktive Öffentlichkeitsarbeit betreiben, um die Bevölkerung für die Probleme der Luftverschmutzung und des Strassenlärms zu sensibilisieren.

Mit dieser Aktion zeigt die EU, dass sie gewillt ist, Europa nicht nur als wirtschaftlichen Binnenmarkt zu verstehen, sondern auch als ökologische Realität wahrzunehmen. Eine Beteiligung der Stadt Luzern wäre gleichermassen ein Zeichen ökologischer Sensibilität wie ein Ausdruck europäischer Gemeinschaft.

Der Stadtrat wird deshalb gebeten, eine aktive Teilnahme der Stadt Luzern am EU-Aktionstag «Ohne Auto in die Stadt!» vom 22. September 2000 zu prüfen.

Stellungnahme des Stadtrates

Ausgangslage

Im Jahre 1994 wurde auf Anstoss der EU das europäische „Car Free Citys - Netzwerk für neue Mobilitätskultur“ gegründet, dem heute rund 70 Städte angehören. Dieses Netzwerk lancierte die Idee des autofreien Tages. Die französische Umweltministerin Dominique Voynet nahm die Idee auf und organisierte am 22. September 1998 in Frankreich den ersten Aktionstag „En ville sans voiture!“. 35 französische Städte nahmen auf Anhieb an dieser Initiative teil und reservierten diesen Tag für FussgängerInnen, Velofahrende, Elektromobile und den öffentlichen Verkehr.

Am 22. September 1999 wurde der Aktionstag mit Unterstützung der EU-Direktion für Umwelt wiederholt. In Frankreich nahmen diesmal 66 Städte teil, in Italien, das erstmals mitmachte, waren es gar deren 92. Umfragen unter der Bevölkerung zeigten, dass mehr als 80% der Bürger in Frankreich und Italien die Idee begrüsst und rund 40% sich gar eine wöchentliche Wiederholung wünschten.

Genf nahm als einzige Schweizer Stadt zusammen mit sechs umliegenden Gemeinden am Aktionstag 1999 teil. Von 7.00 bis 21.00 Uhr waren gewisse Quartiere für den motorisierten Privatverkehr ganz gesperrt, bei anderen war die Durchfahrt erschwert. Dafür gab es Aktionen und Stände auf den Strassen. Die öffentlichen Verkehrsmittel konnten gratis benutzt werden. Die Polizei stellte eine „grosse Verringerung des Verkehrsaufkommens“ fest und zeigte sich in einer Stellungnahme zufrieden über den Ablauf des Tages. Genf weist die grösste Autodichte der neun grössten Städte der Schweiz auf.

Eigentlicher Pionier in Sachen autofreier Tag in der Schweiz ist jedoch die Baselbieter Gemeinde Reigoldswil. Hier fand am 5. September 1999 der erste autofreie Erlebnistag der Schweiz statt. Dessen Ursprung war ein durch den Baselbieter Landrat überwiesenes Postulat. Die Strassen auf dem Gemeindegebiet waren von 8.00 bis 20.00 Uhr für den motorisierten Privatverkehr gesperrt. Parkplätze standen keine zur Verfügung. Dafür fuhren die Busbetriebe den ganzen Tag Sonderkurse. Für Fr. 5.-- wurde den Besuchern ein äusserst vielfältiges Programm mit etwa 80 verschiedenen Veranstaltungen geboten: Sport, Kinderprogramme, Ausstellungen, Kleintheater und vieles mehr fand auf den Strassen Reigoldswil statt.

Am 22. September 2000 soll nun der Aktionstag auf alle Länder der EU ausgeweitet werden. Am 4. Februar 2000 fand hierzu in Brüssel eine Vorbereitungskonferenz der EU-Kommission statt. Die Europäische Umweltkommissarin, die Schwedin Margot Wallström, informierte in ihrer Rede zur Eröffnung der Konferenz, dass „neun Mitgliedstaaten der EU (Frankreich, Italien, Belgien, Portugal, Schweden, Finnland, Dänemark, Spanien und Luxemburg) sich mit der Unterschrift unter das sog. „Manifest für einen europaweiten autofreien Tag“ (European Car Free Day Pledge) verpflichtet haben in Zusammenarbeit mit lokalen Behörden und der Europäischen Kommission am 22. September 2000 einen autofreien Tag durchzuführen.

Auswirkungen autofreier Tage auf die Umweltsituation

Autofreie Tage haben erwiesenermassen positive Auswirkungen auf die Umweltsituation. Kurzfristig bringen sie massive Entlastungen in den Bereichen Luft und Lärm. So hat sich am

22. September 1998 die Belastung mit Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffdioxid (NO₂) in den autofreien Gebieten Frankreichs um 40 bis 50% verringert und der Lärm wurde auf die Hälfte reduziert. Auf längere Sicht können autofreie Tage die Bevölkerung durchaus für Umweltanliegen sensibilisieren, indem sie die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Umweltbelastungen und Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch deren plötzliches Fehlen erlebbar machen. Vor allem die vorübergehend neu gewonnene Ruhe wird von den AnwohnerInnen erfahrungsgemäss sehr geschätzt. Und nicht zuletzt sind autofreie Tage auch ein Geschenk an unsere Kinder.

Nachfolgend werden die in der Stadt Luzern an einem autofreien Aktionstag zu erwartenden Luftschadstoff-Emissionseinsparungen grob abgeschätzt.

Berechnungsgrundlagen/Annahmen:

- Verkehrsaufkommen Kordon Innenstadt (DTV): ca. 180'000 Fzg./d (Messungen TBA)
- Länge einer eingesparten Autofahrt auf Stadtgebiet im Schnitt: 3 km
- Reduktion des Verkehrs um 50% bzw. um 90'000 Fahrten à 3 km Länge

Es resultieren die folgenden Emissionseinsparungen:

Luftschadstoff	Emissionseinsparungen ¹⁾ [kg/Tag]	Verkehrs-Emissionen ²⁾ [kg/Tag]	Gesamt-Emissionen ²⁾ [kg/Tag]
Stickoxide (NO _x)	110	810	1'400
Kohlenwasserstoffe (HC)	60	580	3'300
Partikel	1	25	58
Kohlendioxid (CO ₂)	62'000	185'000	885'000

1) Bezugsjahr 2000, Verkehrssituation Innerorts-Hauptverkehrsstrassen mit Lichtsignalanlagen (mittlere Störungen), Verkehrszusammensetzung PW, LNF, Motorräder, Mofa), Emissionen im warmen Betriebszustand

2) gemäss kantonalem Emissionskataster

Der Vergleich mit den gesamten Emissionen auf Stadtgebiet zeigt, dass ein autofreier Aktionstag insbesondere bei den Stickoxiden und beim treibhauswirksamen Kohlendioxid massgebliche Einsparungen bewirken würde.

Interesse der Stadt Luzern an einer Teilnahme am Aktionstag

In der Stadt Luzern sind die Grenzwerte in den Bereichen Luft und Lärm bekanntermassen grossräumig überschritten. Die Stickstoffdioxid-Belastung (NO₂) und die Belastung mit lungengängigem Feinstaub ist in weiten Teilen der Stadt, insbesondere entlang der stark befahrenen Strassen, zu hoch. Die Ozonbelastung (O₃) liegt im Sommerhalbjahr an sonnigen Tagen flächendeckend über den Grenzwerten. Gemäss dem Strassenlärm-Belastungskataster für die Stadt Luzern weisen 1'152 Gebäude mit 13'160 Bewohnern Überschreitungen der Lärm-Immissionsgrenzwerte auf, bei 242 Gebäuden mit 3'330 Bewohnern sind gar die Alarmwerte überschritten.

Eines der Hauptziele des Stadtrates für die laufende Planungsperiode ist die Förderung von

Luzern als Wohnstadt. Von grosser Bedeutung sind Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes, insbesondere im Bereich Verkehr.

Mit der Durchführung des europäischen Aktionstages „Ohne Auto in die Stadt!“ in Luzern, sieht der Stadtrat die Möglichkeit, die Bevölkerung auf die Probleme des Verkehrs (Lärm- u. Luftemissionen) zu sensibilisieren. Referenzanlässe im In- und Ausland haben positive Resonanzen und kurzfristig massive Entlastungen in den Bereichen Luft und Lärm ergeben.

Die Durchführung des Anlasses bietet zudem im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit grosse Chancen. Der Aktionstag ist eine Gelegenheit in Richtung nachhaltiger energie- u. klimaschonender Verkehrspolitik Profil zu zeigen. Synergien mit verschiedenen Projekten aus der Privatwirtschaft wie z.B. Mobil Test SBB können genutzt werden.

Damit den Erwartungen an den Aktionstag entsprochen werden kann, ist eine ausreichende Vorbereitung und gute Begleitung, vor allem im kommunikativen Bereich nötig. Dazu ist die Zeit bis am 22. September zu knapp. Der Stadtrat unterstützt daher die Durchführung eines Aktionstages in der Stadt Luzern erst im kommenden Jahr.

Im Sinne dieser Ausführungen ist der Stadtrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Bruno Heutschy: Der Anstoss kommt aus der EU. Dass er sich damit nicht anfreunden kann, ist bekannt. In Zürich wurde letzte Woche der Limmatquai geschlossen. Etwa 20 Personen kamen mit Drei-Rad-Velos und anderen Kleinfahrzeugen an diesen Quai. Ebenso waren einige Vertreter des Tele 24 anwesend. Ringsum blieb der Verkehr stehen, alles war im Elend und fluchte. In Italien haben sich 92 Städte an einem solchen Aktionstag beteiligt. Der Sprechende war genau zu diesem Zeitpunkt, am 22. September 1999, in Mailand. Es gab noch nie so viel Verkehr wie an diesem Tag. Zum Luzerner Tourismus: Wie will man diese Busse, die ins Verkehrshaus, ins Löwendenkmal und überallhin, wo die Leute zu den Hotels fahren wollen, nötig sind, ersetzen. Das ist doch gar nicht möglich. Der entscheidende Punkt: Jede Nacht, ausser vielleicht Freitag und Samstag, ist zwischen 24.00 und 06.00 Uhr autofrei. Da könnte man doch an Stelle von Schlafen einen Spaziergang unternehmen. Der Sprechende lehnt dieses Postulat ab.

Cony Grünenfelder: Die Ausführungen von Bruno Heutschy zeigen ja nur, wie wichtig es ist, dass ein solcher Tag gut vorbereitet ist. In diesem Sinne ist sie über die Antwort des Stadtrates froh, dass er nicht den vergangenen autofreien Tag doch noch durchführen will, sondern man sich aufs nächste Jahr genügend vorbereitet. Es geht ihr nicht primär um die Auswirkungen der Umweltsituation. Auch nicht darum wieviel Autokilometer an diesem Tag nicht gefahren werden und wieviel Autos im Stau stehen. Es geht der GB-Fraktion um eine Sensibilisierung über den Verkehr in der Stadt. Was bewirkt er für eine Belastung, und was hat er nicht nur auf die Luft, sondern auf unser Leben in der Stadt Luzern für Auswirkungen. Gerade da muss die Sprechende Bruno Heutschy widersprechen. Sie findet für eine Stadt wie Luzern, die vom Tourismus lebt, ist es wichtig, dass man merkt wie die Stadt nicht nur positiv beeinflusst wird. Auch sie war zum gleichen Zeitpunkt wie Bruno Heutschy in Italien, in Genua. Es war wunderbar, wie sie als Touristin an diesen Hafen gelangen konnte, weil sie dies sonst nicht kann. Denn die Innenstadt ist jeweils gesperrt. Natürlich hatte es nicht null Verkehr. Doch man

merkte, dass Genua eine andere Stadt ist, als an allen anderen 364 Tage im Jahr. Das, was man hier will, ist bloss einen Tag im Jahr an dieser Aktion teilzunehmen. Es geht auch nicht um 90 Städte. Dieses Jahr waren 800 Städte daran beteiligt. Je nachdem, wie umfassend dieser Tag vorbereitet wird, sind die Erfolge verschieden.

Matthias Birnstiel: Die Forderung, dass sich auch unsere Stadt am europäischen „Car Free Citys – Netzwerk für neue Mobilitätsstruktur“ beteiligen sollte, wird von einer Mehrheit der CVP/CSP- Fraktion begrüsst, das heisst, diese Fraktion ist für die Überweisung des Pustulates, weil man der Meinung ist, dass an einem autofreien Aktionstag die Lust für eine nachhaltige Umweltbeziehung neu geweckt und eventuell sogar gefördert werden kann.

Zwischen der letzten Fraktionssitzung und der heutigen Ratssitzung sind aber einige Tage vergangen, und der Sprechende hat sich mit den Verantwortlichen des Aktionstages in der Stadt Zürich in Verbindung gesetzt. Es war eine Stabsstelle im Amt für Umwelt im Departement von Stadtrat Neukomm. Er musste dabei zur Kenntnis nehmen, dass der am letzten Freitag durchgeführte Aktionstag, zwar von den Medien, inklusive der eher konservativen NZZ, mehr oder weniger gut aufgenommen worden war, aber hinter den Kulissen ein enormer Arbeitsaufwand betrieben worden ist. Die Durchführung des Aktionstages erfolgte in Zürich mit dem Verwaltungspersonal, wobei die hauptverantwortliche Person für rund 9 Monate zu 100 % für die Projektarbeit freigestellt worden ist. Die internen Kosten sind noch nicht verifiziert, werden sich aber in der Grössenordnung von Fr. 100'000.-- bis Fr. 150'000.-- bewegen und werden auf einen Budgetposten abgewälzt. Bei der Diskussion kam auch ganz klar zum Ausdruck, dass die Vorbereitungszeit von 9 Monaten viel zu knapp war und grundsätzlich ein Grobkonzept spätestens Ende Jahr vorliegen müsste. Dadurch erhöhen sich natürlich die internen Kosten um ca. Fr. 20'000.--. Bei der Durchführung eines Aktionstages in der Stadt Luzern würden nach seinen Berechnungen Kosten von mindestens Fr. 100'000.-- anfallen. Ein Betrag der auch den Sprechenden, als sehr ökologisch denkenden Mensch überrascht, verglichen mit dem Nutzen eines solchen Aktionstages. Ein autofreier Tag ist sicherlich auch in der Stadt Luzern durchführbar, aber es braucht viel mehr Vorbereitungszeit als vom Stadtrat vorgegeben. In Zürich musste viel, ja sogar sehr viel improvisiert werden, damit der Aktionstag überhaupt stattfinden konnte. Im weiteren sind sich die Verantwortlichen in Zürich einig, dass ein Aktionstag nicht auf die Innenstadt beschränkt sein sollte, sondern die Agglomerationsgemeinden miteinbezogen werden müssten. In Zürich war das Interesse in verschiedene Agglomerationsgemeinde zwar vorhanden, aber der Zeitfaktor machte den Organisationsverantwortlichen einen Strich durch die Rechnung.

Wenn ein Aktionstag einst auch in Luzern durchgeführt werden sollte, dann müssen die umliegenden Gemeinden miteinbezogen werden und es sollte dabei nicht darum gehen grüne und ökologische Freude zu vermitteln, sondern um den Verkauf der Umwelt als essentieller Markenartikel. Die Lust nach einer gesunden Umwelt sollte mode- und salonfähig werden.

Ein autofreier Aktionstag soll auch nicht dazu dienen das Auto mit all seinen bekannten negativen Auswirkungen durch den Schlamm zu ziehen, also die Autofahrer zu schikanieren, sondern unsere Bevölkerung soll über verschiedene Kommunikationskanäle dazu angeregt werden, über ihr einseitiges Mobilitätsverhalten einmal frei nachzudenken. Nicht Luftschadstoffemissionswerte und Emissionseinsparungen sollen im Vordergrund stehen, sondern die Beziehung des Menschen zu seiner Umwelt. Es braucht nicht einmal einen VBL-Gratistag, also

keine Zückerchen, sondern ein geistreiches und modernes Marketingkonzept.

Interessant und erwähnenswert ist noch die Tatsache, dass in Zürich die befürchteten Umfahrungsstaus völlig ausgeblieben sind, und der Aktionstag bei den Beteiligten, abgesehen von den tramlosen Strassen, im allgemeinen auf gutes Echo stiess. Die ablehnende Haltung gegenüber einer autofreien Zürcher Innenstadt kam nicht, wie eigentlich zu erwarten wäre, von den Gewerbetreibenden und aus Kreisen des Tourismus, sondern von den automobilen Pendlern und notorischen Autofreaks.

Nach seinen neuen Erkenntnissen kann der Überweisung nur dann zugestimmt werden, wenn die Agglomerationsgemeinden mitmachen und der erste Luzerner Aktionstag erst im Jahr 2002 durchgeführt wird. Die Vorbereitungszeit für den Aktionstag 2001 ist, und da ist der Sprechende zwischenzeitlich überzeugt, viel zu kurz.

Claudia Portmann-de Simoni: Zuerst eine Bemerkung zum Datum des 22. Septembers. Der 22. September ist bereits hinter uns. Streng genommen müsste das Postulat abgelehnt werden. Die FDP-Fraktion ist grundsätzlich nicht gegen einen solchen Aktionstag. Falls ein solcher Aktionstag in einem der kommenden Jahre durchgeführt würde, so müsste eine Projektgruppe gebildet werden. Diese Gruppe hätte zur Aufgabe ein Konzept zu erarbeiten. Das heisst unter anderem sich mit folgenden Themen auseinander zu setzen:

- gewisse Aktionen müssen für diese Veranstaltung geplant werden
- flankierende Massnahmen müssen getroffen werden
- es müsste beachtet werden, welche Strassen für eine solche Aktion gesperrt werden können (Kantonsstrassen können nicht einfach gesperrt werden) man könnte z.B. die Bahnhofstrasse für eine solche Aktion wählen, Stände könnten aufgestellt werden. Es können auch Leute für ein solches Anliegen sensibilisiert werden. Die Sprecherin wünscht, dass eine Gruppe gebildet wird, die ein realistisches Konzept erarbeitet. Die Mehrheit der FDP-Fraktion ist für Überweisung

•

Peter Henauer benutzt einige Zahlen, die der Stadtrat in seiner Stellungnahme zu diesem Aktionstag geschrieben hat. Die Vorteile sind offensichtlich. Weniger Lärm, mehr Familien- und Konsumationszonen, weniger Abgase etc. Ein genussvoller und sicherer Stadtpark. Natürlich ist er sich bewusst, dass ein Aktionstag ein Tropfen auf den heissen Stein ist. Aber es ist wichtig, einen europäischen Aktionstag zu unterstützen. Wichtig darum, weil die Luft, Abgase, Lärm und Verkehr keine Grenzen, vor allem keine Landesgrenzen kennen. Einerseits findet er es schade, dass der Stadtrat beim Aktionstag 2000 nicht den Mut zum Mitmachen hatte. Man hätte den europäischen Aktionstag unterstützen können und die Selbstverantwortung der Geschäfte, der Betriebe und der Bevölkerung damit gefördert. Andererseits begrüsst er, dass der Stadtrat den Aktionstag 2001 unterstützt. Was er nicht versteht, sind die Bedenken der Vorrednerinnen und Vorredner über den Aufwand der Verwaltung. Die Fasnacht findet alle Jahre statt, da kann man aus Erfahrung reden und hat so relativ wenig Aufwand. Der Sprechende ist für die Überweisung des Postulates.

Trudi Bissig-Kenel war in der Fraktion für die Überweisung dieses Postulates. Wenn sie nun die Argumente von Matthias Birnstiel gehört hat, so hat sie festgestellt, seine Meinung könnte auch ihre Meinung sein. Sie erachtet es als sinnlos, wenn ein autofreier Tag nur in der Stadt

Luzern und nicht auch in den Agglomerationsgemeinden durchgeführt wird. Deshalb wird sie dieses Postulat nicht überweisen.

Ruedi Schmidig: Beim Vorstoss der Kommission für Wirtschaftsförderung wurde von stadträtlicher Seite erklärt, wie schwierig und aufwändig es ist mit den Agglomerationsgemeinden zusammen in nützlicher Frist zu einem Ergebnis zu kommen. Wenn man jetzt verlangt, dass auch die Agglomeration miteinbezogen werden soll, kommt die SVP-Fraktion und sagt: Halt, könnte man nicht wenigstens bis Kriens und Emmenbrücke fahren. Doch wenn diese auch noch mitmachen, und man da auch nicht mehr hin kann, wo sollen man dann noch halten? Kommt dieser Vorschlag, so müsste man verlangen, dass die ganze Agglomeration mitmacht. Doch das schafft man auch in zwei oder drei Jahren nicht. Es gibt viele Städte, die das als Stadt für sich allein durchgeführt und damit gute Erfahrungen gemacht haben. Wieso nicht ein Zeichen setzen? Die Stadt Luzern positioniert sich als umweltbewusste Stadt. Sie macht das doch auch sonst bei jeder Gelegenheit und bekennt sich dazu, wie sie zur Natur und Umwelt Sorge trägt und was sie alles für den ÖV unternimmt und sie will, – so der Stadtrat – überall „Spitze“ sein. Wieso will Luzern da nicht auch zu den fortschrittlichen Städten zählen, die bereit sind, einen solchen Versuch zu starten. Wenn es sich dann nicht bewährt, hat man einen Tag verloren. Sollte es aber gelingen, kann dies in den kommenden Jahren wiederholt werden. Der Sprechende ist der Meinung, dass dies ausprobiert werden sollte. Klappt es nicht, was er nicht glaubt, gibt genügend Städte, die bewiesen haben, dass es funktioniert.

Peter Muheim ist erschrocken, wie schnell Trudi Bissig-Kenel von ihrer Meinung abgekommen ist. Die Agglomerationsgemeinden einbeziehen: Es wurde schon erwähnt, die Agglomerationsgemeinden einzuladen, eine zentrale Strasse oder einen Platz für einen Tag zu sperren. Die einen machen mit, die anderen nicht. Doch soll man sich freuen an jenen, die gewillt sind einen solchen Tag durchzuführen. Matthias Birnstiel will mit dem Aktionstag mehr Information und Aufklärung. Die beste Aufklärung und Information ist das persönliche Erlebnis. Das gibt viel mehr Denkanstoss und viel mehr Erinnerungswert als die beste Kommunikation. Der Sprechende möchte schon im Jahr 2001 und nicht erst im Jahr 2002 einen autofreien Tag einzuführen. Luzern kann das schneller als man glaubt. Der Begleitgruppe, die von Claudia Portmann-Simoni gefordert wurde, steht bestimmt nichts entgegen. Das ist im Gutdünken des Stadtrates.

Rolf Krummenacher: Im Gegensatz zu seiner Fraktionskollegin ist er der Auffassung, dass man ein Zeichen setzen sollten. Er ist der Meinung, dass man dem Stadtrat den Auftrag gibt, diesen Aktionstag zu planen und dann abzuwarten.

Rolf Hilber war in der Fraktion gegen diesen Aktionstag. Nicht ganz, aber beinahe allein. Was ihm am meisten Sorgen macht ist – dies hat er in der Bernerzeitung gelesen –, dass man den Verkehr kurzfristig parkiert bzw. in die Agglomeration verschiebt. Man hat jetzt festgestellt, dass es nicht weniger Verkehr gegeben hätte, sondern, dass sich dieser einfach verlagert hat. Das bereitet ihm Sorgen. Dies ist auch der Grund, warum er die Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden sieht. Es ist sicher richtig, einen solchen Aktionstag durchzuführen, doch für ihn stellt sich die Frage nach dem „Wie“. Der reine Zwang die Altstadt zu sperren,

Tausende verrückt zu machen, das bringt bestimmt nichts.

Matthias Birnstiel ist grundsätzlich für den Aktionstag. Er setzt ein grosses Fragezeichen, ob Luzern in der Lage ist in einem Jahr einen Aktionstag erfolgversprechend durchzuführen. Er nimmt den Antrag zurück, wird sich aber in der Abstimmung enthalten.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer-Horst: Die Argumente sind jetzt von hüben und drüben gefallen. Matthias Birnstiel hat sehr gut erklärt, worum es geht. Es geht nicht um eine Massnahme gegen die Luft- und Lärmemissionen, sondern um eine Aktion, welche auf die Probleme aufmerksam macht. Zürich ist nicht vergleichbar mit Luzern. Wenn man nur eine oder zwei Strassen oder Plätze sperrt, so verstopft man damit alle andern Strassen. Das Ziel des Aktionstages ist tatsächlich, dass man weite Beförderungskreise erreichen kann und sie dafür sensibilisiert, sodass mit einfachen Mitteln die Senkung von Lärm- und Luftverschmutzung erreicht werden kann. Je mehr Orte, Städte und Länder an einer solchen Aktion teilnehmen, desto mehr wird erreicht. Das Marketing dafür ist nicht gratis, ich kann Ihnen aber garantieren, dass die Kollegen im Stadtrat mir nie und nimmer Fr. 200'000.--, nicht einmal Fr. 100'000.-- für eine solche Aktion bewilligen würden. Die Idee, die Anwohnergemeinden mit einzubeziehen, findet sie positiv.

Bei diesem Geschäft handelt es sich um ein Postulat. Das heisst, der Stadtrat wird beauftragt zu prüfen, ob man einen solchen Tag durchführen kann.

Es ist bestimmt nicht damit getan, wenn man nur die Bahnhofstrasse sperrt und dann erklärt, dass Luzern an diesem Aktionstag teilgenommen hat. Der Aktionstag ist sicher eine gut PR. Doch es würde viel mehr helfen, wenn möglichst jeden Tag alle Stadtbefahrerinnen und Stadtbefahrer ohne Auto in die Stadt gehen würden. Der Stadtrat hat sich dies zu Herzen genommen und kommt mit dem Velo, dem Bus, oder zu Fuss zur Arbeit. Sie ist der Meinung, dass durch einen solchen Aktionstag wieder einige Menschen aufgerüttelt werden können. Damit ist das Ziel der PR schon erreicht. Sie bittet, dieses Postulat zu überweisen.

Das Postulat wird grossmehrheitlich überwiesen.

— — — — —

Schluss der Sitzung: 18.40 Uhr

Eingesehen von

Die Protokollführerin

Toni Göpfert, Stadtschreiber

Monika Portmann