



Protokoll Nr. 10

**über die Verhandlungen des
Grossen Stadtrates von Luzern
Donnerstag, 9. Juni 2005, 9.00 Uhr
im Rathaus am Kornmarkt**

Vorsitz:

Ratspräsident Bruno Heutschy

Präsenz:

Anwesend sind 43 bis 46 Ratsmitglieder

Entschuldigt:

Marco G. Soldati den ganzen Tag;
Christa Stocker Odermatt bis 10.30 Uhr,
Zora Schelbert bis 14.45 Uhr,
Markus Schmid am Nachmittag,
Daniel Burri ab 14.45 Uhr,
Rita Misteli ab 15.30 Uhr
Walter Stierli teilweise am Nachmittag

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen (Baudirektor
Kurt Bieder ab 9.40 Uhr)

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	5
2. Bericht und Antrag 20/2005 vom 11. Mai 2005: Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechts an ausländische Staatsangehörige	6
3. 3.1 Bericht 13/2005 vom 20. April 2005: Fusion Littau-Luzern. Zwischenbericht. Weiteres Vorgehen	9
3.2 Interpellation 55, René Kuhn, Roland Habermacher und Kurt Schürmann namens der SVP-Fraktion, vom 18. April 2005: Fusions-Gelüste mit Littau	22
4. 4.1 Bericht 14/2005 vom 20. April 2005: Agglomerationsprogramm; Beurteilung aus städtischer Sicht	25
– Dringliches Postulat 68, Viktor Rüegg, vom 25. Mai 2005: Personelle Konsequenzen aus dem „Lido-Handel“	52
4.2 Motion 341, Beat Züsli namens der SP-Fraktion, vom 9. Januar 2004: Road Pricing zur Förderung des öffentlichen Verkehrs	57

4.3	Postulat 18, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 26. Oktober 2004: Vier Velospuren am Schweizerhofquai	63
4.4	Interpellation 40, Cony Grünenfelder namens der GB/JG-Fraktion, vom 7. März 2005: Welches sind die Auswirkungen der negativen Abstimmung über das Fahrtenmodell im Schlund?	68
5	Bericht und Antrag 15/2005 vom 27. April 2005: Verkauf von Wald in Adligenswil an die Kurhaus Sonnmatt AG	70
6	Bericht und Antrag 5/2005 vom 2. März 2005: Ferienheime der Stadt Luzern ▪ Bauliche Sanierung der Ferienheime Oberrickenbach NW und Bürenchen VS ▪ Übereignung der sanierten Heime an die Stiftung Ferienheime und Ferienlager der Stadt Luzern	71
7	Postulat 17, Pius Suter namens der CVP-Fraktion, vom 22. Oktober 2004: Für die Förderung einer attraktiven Luzerner Innenstadt	82
8	Motion 371, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 20. April 2004: Einstellung der Informationszeitung „brennpunkt“	84
9	Motion 373, Markus Elsener und Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion, vom 5. Mai 2005: Richtlinien zum Engagement der politischen Behörden, der Verwaltung und von Unternehmungen, die im Besitz der Stadt Luzern sind, bei Abstimmungen und Wahlen	89
10	Interpellation 4, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 22. September 2004: Studien, Gutachten, Expertisen in der Stadt Luzern	97
11	Postulat 21, Viktor Rüegg, vom 8. November 2005: Austritt der Stadt Luzern aus dem Verein Europa Forum	100
12	Postulat 24, Anita Weingartner namens der SP-Fraktion, vom 30. November 2004: Mehr Sicherheit auf der Strasse zum Primarschulhaus Büttenen und zu den Kindergärten Büttenenhalde	107
13	Postulat 31, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 9. Dezember 2004: Bushaltestellen auf der Fahrbahn – ein Umwelt- und Energie-Flop	110
14	Postulat 35, Rita Meyer-Facius und Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion, vom 1. Februar 2005: Für eine Lichtsignalanlage an der Endhaltestelle der Buslinie 7, Löchl	115

Eingänge

1. Bericht und Antrag 17/2005 vom 27. April 2005: Schulanlage Utenberg. Baukredit. Gesamtheitliche Sanierung und Anpassung der Schulanlage Utenberg aus baulichen, schulbetrieblichen und energetischen Gründen
2. Bericht und Antrag 18/2005 vom 4. Mai 2005: BZ Eichhof, Haus Rubin (Pflegeheim) Umbau/Sanierung. Ausführungskredit
3. Bericht und Antrag 19/2005 vom 11. Mai 2005: Neubau und Erweiterung Sternmatt Pflegewohngruppe GmbH. Gewährung einer Bürgschaft.
4. Bericht und Antrag 20/2005 vom 11. Mai 2005: Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes an ausländische Staatsangehörige
5. Bericht und Antrag 21/2005 vom 25. Mai 2005: Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes an ausländische Staatsangehörige
6. Bericht und Antrag 22/2005 vom 25. Mai 2005: Erteilung des Luzerner Stadtbürgerrechts an Schweizerinnen und Schweizer
7. Postulat 64, Katharina Hubacher namens der GB/JG-Fraktion, vom 13. Mai 2005: Feinstaubbelastung in der Stadt Luzern
8. Interpellation 65, Peter Henauer und Lathan Suntharalingam namens der SP-Fraktion, vom 17. Mai 2005: Verdeckter Numerus clausus an der Fachmittelschule?
9. Interpellation 66, Patrick Deicher namens der CVP-Fraktion, vom 20. Mai 2005: Offenes Rathaus
10. Interpellation 67, Rita Misteli, vom 24. Mai 2005: Mobbing im Stadthaus?
11. Dringliches Postulat 68, Viktor Rüegg, vom 25. Mai 2005: Personelle Konsequenzen aus dem „Lido-Handel“
12. Motion 69, Verena Zellweger-Heggli und Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion, vom 1. Juni 2005: Fondseinsatz für Klassenlager der Stadtschulen
13. Stellungnahme zur Motion 371, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 20. April 2004: Einstellung der Informationszeitung „brennpunkt“
14. Stellungnahme zur Motion 373, Markus Elsener und Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion, vom 5. Mai 2004: Richtlinien zum Engagement der politischen Behörden, der Verwaltung und von Unternehmungen, die im Besitz der Stadt Luzern sind, bei Abstimmungen und Wahlen
15. Antwort auf die Interpellation 4, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 22. September 2004: Studien, Gutachten, Expertisen in der Stadt Luzern
16. Stellungnahme zum Postulat 17, Pius Suter namens der CVP-Fraktion, vom 22. Oktober 2005: Für die Förderung einer attraktiven Luzerner Innenstadt
17. Stellungnahme zum Postulat 18, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 26. Oktober 2004: Vier Velospuren am

Schweizerhofquai

18. Stellungnahme zum Postulat 21, Viktor Rüegg, vom 8. November 2004: Austritt der Stadt Luzern aus dem Verein Europa Forum Luzern
19. Stellungnahme zum Postulat 24, Anita Weingartner namens der SP-Fraktion, vom 30. November 2004: Mehr Sicherheit auf der Strasse zum Primarschulhaus Büttenen und zu den Kindergärten Büttenenhalde
20. Stellungnahme zum Postulat 31, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 9. Dezember 2004: Bushaltestellen auf der Fahrbahn – ein Umwelt- und Energie-Flop
21. Stellungnahme zum Postulat 35, Rita Meyer-Facius und Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion, vom 1. Februar 2005: Für eine Lichtsignalanlage an der Endstation der Buslinie 7, Löchli
22. Antwort auf die Interpellation 55, René Kuhn, Roland Habermacher und Kurt Schürmann namens der SVP-Fraktion, vom 18. April 2005: Fusions-Gelüste mit Littau
23. Antwort auf die Interpellation 40, Cony Grünenfelder namens der GB/JG-Fraktion, vom 7. März 2004: Welches sind die Auswirkungen der negativen Abstimmung über das Fahrtenmodell im Schlund?
24. rektifizierte Einladung zur 9. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 19. Mai 2005
25. Einladung zur 10. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 2. Juni 2005
26. Einladung zur 8. Sitzung der Baukommission des Grossen Stadtrates vom 2. Juni 2005
27. rektifizierte Einladung zur 8. Sitzung der Baukommission des Grossen Stadtrates vom 2. Juni 2005
28. Einladung zur 10. Sitzung des Grossen Stadtrates von Luzern vom 9. Juni 2005
29. Einladung zum Beteiligungscontrolling (Teil 1) vom 16. Juni 2005
30. Einladung zur 11. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 16. Juni 2005
31. rektifizierte Einladung zur 11. Sitzung der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 16. Juni 2005
32. Einladung zur 9. Sitzung der Baukommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 16. Juni 2005
33. rektifizierte Einladung zur 9. Sitzung der Baukommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 16. Juni 2005
34. Einladung zur 7. Sitzung der Sozialkommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 16. Juni 2005
35. Einladung zur 8. Sitzung der Sozialkommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 16. Juni 2005

36. Protokoll 9 über die Verhandlungen der Bürgerrechtskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 10. Mai 2005
37. Protokoll 7 über die Verhandlungen der Spezialkommission Liegenschaftenpolitik des Grossen Stadtrates von Luzern vom 12. Mai 2005
38. Protokoll 6 über die Verhandlungen der Sozialkommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 19. Mai 2005
39. Protokoll 7 über die Verhandlungen der Baukommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 19. Mai 2005
40. Protokoll 9 über die Verhandlungen der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 19. Mai 2005
41. Protokoll 10 über die Verhandlungen der Bürgerrechtskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 19. Mai 2005
42. Protokoll 1 über die Verhandlungen der stadträtlichen Kommission Entlastungsprojekt 2006–2010 vom 19. Mai 2005
43. StB 502, zum Beteiligungs- und Beitragscontrolling. Strategien für delegierte Aufgaben von höchster Bedeutung für die Stadt. Zustimmung
44. StB 525, Entlastungs- und Überprüfungsprojekt 2006–2010. Mutation in der Begleitkommission
45. StB 566, Agglomerationsprogramm, Protokollbemerkungen Baukommission
46. Luzern macht mobil, Broschüre
47. Energiespiegel Nr. 13/Mai 2005
48. Informationsveranstaltung vom 21. und 28. Mai 2005 über den Neubau und Erweiterung Pflegewohngruppen Sternmatt
49. ÖVL. Geschäftsbericht 2004
50. vbl Geschäftsbericht 2004
51. Leben in Luzern

Beratung der Traktanden

1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident Bruno Heutschy begrüsst zur 10. Sitzung und gibt die Entschuldigungen bekannt (siehe oben). Er gratuliert Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer-Horst zum Geburtstag. Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit des dringlich eingereichten Postulats 68, Viktor Rüegg, vom 25. Mai 2005: Personelle Konsequenzen aus dem Lido-Handel.

Markus Elsener erklärt im Namen der Geschäftsprüfungskommission: Nach den üblicherweise geltenden Kriterien ist verständlich, dass der Stadtrat die Dringlichkeit ablehnt. Der Fehler des Verkaufs der Finanzdirektion, um den es in diesem Postulat geht, wurde auf Verlangen der GPK korrigiert; der Rückkauf der Aktien wurde schriftlich bestätigt und an der GV der Lido AG auch kommuniziert. Der Postulant verlangt jetzt personelle Konsequenzen. Die GPK ist unisono der Ansicht, dass diese Forderung heute und nicht erst in sechs Monaten diskutiert werden sollte. Sie bittet den Rat also, an der Dringlichkeit festzuhalten.

In der Abstimmung wird grossmehrheitlich für Dringlichkeit votiert. Ratspräsident Bruno Heutschy schlägt vor, diesen Vorstoss um 14 Uhr zu behandeln, unabhängig von der sonstigen Traktandenliste. Diesem Vorgehen wird nicht opponiert.

Ratspräsident Bruno Heutschy teilt mit, dass am 22. August von 11 bis zirka 14 Uhr die Feier zu Ehren von Claudio Abbado zur Erteilung der Ehrenbürgerschaft stattfindet.

2. Bericht und Antrag 20/2005 vom 11. Mai 2005: Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechts an ausländische Staatsangehörige

Eintreten und Detail

Kommissionspräsidentin Katharina Hubacher: Die Bürgerrechtskommission hat am 14. April 2005 die vorliegenden Gesuche geprüft anhand der Dossiers und der persönlichen Gesprächen mit allen Gesuchstellenden. Die Kommission schlägt vor, allen Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern das Luzerner Stadtbürgerrecht zuzusichern.

In der Abstimmung wird den Gesuchstellerinnen und Gesuchstellern das Stadtbürgerrecht grossmehrheitlich zugesichert.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 20 vom 11. Mai 2005 betreffend

Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes an ausländische Staatsangehörige,

gestützt auf den Bericht der Bürgerrechtskommission,

in Anwendung von Art. 14 des Bundesgesetzes über Erwerb und Verlust des Schweizer Bürgerrechtes vom 29. September 1952 und § 13 und § 30 Abs. 1 lit. a, Abs. 2 des Bürgerrechtsgesetzes vom 21. November 1994 sowie Art. 29 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Den nachgenannten ausländischen Staatsangehörigen wird das Bürgerrecht der Stadt Luzern zugesichert:

(Im Internet werden keine Angaben zu den Gesuchstellenden veröffentlicht.)

3.1 Bericht und Antrag 13/2005 vom 20. April 2005: Fusion Littau-Luzern. Zwischenbericht. Weiteres Vorgehen

Eintreten

Kommissionspräsident Markus Elsener: Die Geschäftsprüfungskommission unterstützt den Stadtrat von Luzern in seiner Absicht, bis 2007 einen Fusionsvertrag zu erarbeiten und dem Parlament und der Bevölkerung zur Abstimmung vorzulegen. Für die Mehrheit der GPK ist jetzt der richtige Zeitpunkt, die verschiedensten offenen Fragen politischer, finanzieller und organisatorischer Natur zu klären und die Erkenntnisse in den Fusionsvertrag einfliessen zu lassen. Eine Minderheit der GPK lehnt den Bericht ab und verlangt eine sofortige Abstimmung zur Fusion der beiden Gemeinden. Im Weiteren unterstreicht die GPK die Bedeutung einer sorgfältigen Kommunikation zu diesem Fusionsprojekt und der betroffenen Bevölkerung und der beteiligten Parlamente. Sie verlangt, dass in den nächsten zwei Jahren regelmässig über den Erarbeitungsprozess des Fusionsvertrags informiert wird und dass sie frühzeitig zu einem Entwurf dieses Vertrages Stellung nehmen kann. Nach Ansicht der GPK sind vermehrte Kontakte zwischen den beiden Gemeinden unverzichtbarer Teil dieser Kommunikation. Im Auftrag der Geschäftsprüfungskommission hat der Sprechende mit der GPK Littau Kontakt aufgenommen. Dabei schlagen die beiden Präsidien vor, eine erste gemeinsame Sitzung abzuhalten, sobald der Fusionsvertrag Konturen bekommt. Die GPK empfiehlt mit 8 Ja bei 2 Nein und 1 Enthaltung zustimmend Kenntnis zu nehmen.

René Kuhn: Dieser Bericht gibt über nicht viel Neues Auskunft und ist zu einem grossen Teil eine Zusammenfassung der Grundlagenstudie vom 3. Dezember 2003 mit einem Umfang von 167 Seiten. Die SVP-Fraktion hat sich bereits in der Vernehmlassung Ende Dezember 2003 gegen eine Fusion mit Littau ausgesprochen. Ihr Hauptargument gegen eine Fusion ist die Steuerbelastung. Bedingt durch die geringe Steuerkraft der Littauer würde bei einem Steuerfuss auf der Höhe der Stadt Luzern ein Defizit mit Neuverschuldung entstehen. Weitere Defizite und Neuverschuldung würden die dringenden Massnahmen zu einer massiven Steuersenkung weiter hinausschieben, wenn nicht sogar gänzlich verhindern. Die wirtschaftliche Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Stadt würde noch weiter abnehmen und der Auszug guter Steuerzahler würde ungebremst weitergehen. Es ist reines Wunschdenken zu glauben, die zusätzlichen Raumreserven in Littau würden diese Nachteile nicht nur aufheben, sondern gar um ein Vielfaches wettmachen. Eine Fusion müsste ganz klar bedeuten: tiefere Steuern, Schuldenabbau und keine Neuverschuldung. Anhand dieses Zwischenberichts zeigt sich jedoch bereits jetzt, dass der Stadtrat nicht gewillt ist, massive Massnahmen und Strukturveränderungen in die Wege zu leiten. Dies zeigt sich sehr gut bei der Personalreduktion. Bei einer Fusion würde die Einwohnerzahl auf 73'372 Personen anwachsen. Also würde die heutige Stadtverwaltung, welche für 75'000 Personen ausgelegt ist, bereits genügen. Doch im Zwischenbericht wird ausgeführt, dass nur eine geringe Personalreduktion vorgenommen werden könnte. Die Detailanalyse von drei Dienststellen hat gezeigt, dass von 381 Stellen nur deren 13 – das entspricht gerade 3,4 Prozent – abgebaut werden könnten. Im Gesamten wäre

nur ein möglicher Personalabbau von 36 Mitarbeitenden vorgesehen. Dies ist leider darauf zurückzuführen, dass die deutlich schlankere Verwaltung in Littau durch die Eingliederung der schwerfälligen Stadtverwaltung ihre Dienstleistungen unendlich teuer anbieten würde. Wenn man nun ernsthaft Interesse an einer schlanken, effizienten Verwaltung hätte, müsste man ehrlicherweise sagen, dass die gesamte Verwaltung der Gemeinde Littau überflüssig wäre und somit abgebaut werden könnte. Doch so eine Aussage kann man sich natürlich nicht leisten. Denn dann wären die Chancen für eine Fusion vor dem Littauer Stimmvolk nochmals viel kleiner, als sie es bereits heute schon sind. In der Privatwirtschaft sind mit einer Fusion markante Kosteneinsparungen und ein grosser Personalabbau verbunden, beim Staat jedoch funktioniert das wieder einmal nicht so, da an einer überdimensionierten Verwaltung festgehalten werden wird. Im Weiteren geht der Stadtrat davon aus, dass der Kanton für eine Fusion einen hohen Beitrag zur Verfügung stellen würde. Angesichts der finanziellen Lage des Kantons und der angestrebten Sparmassnahmen ist es eine Illusion, daran zu glauben, dass der Kanton Geld zur Verfügung stellen würde. Der Stadtrat glaubt auch daran oder will dies weismachen – ob er daran glaubt, bezweifelt die SVP-Fraktion –, dass mit einer Fusion eine Durchmischung der Bevölkerungsstruktur der Stadt Luzern mit älterer, wohlhabender Bevölkerung mit der Bevölkerung von Littau mit jüngerer, weniger wohlhabenden Bevölkerung und vielen Ausländern stattfinden würde. Gemäss dem Statistischen Jahrbuch des Kantons Luzern hat die Stadt Luzern einen Ausländeranteil von 19,4 Prozent, Littau mit grossem Abstand den höchsten Anteil im Kanton Luzern mit 34,9 Prozent. Und nun daran zu glauben, eine Fusion würde eine Durchmischung bringen und das wirke sich positiv auf die Bevölkerung in der Stadt Luzern aus, ist eine grosse Illusion, welche nicht funktionieren wird. Es wird davon gesprochen, dass die zusätzlichen Baulandreserven in Littau eine grössere Flexibilität für die Realisierung von Bauvorhaben mit sich bringen würden. Ob das Bauland in Littau mehrheitlich für das Wohnen im gehobenen Segment verwendet werden könnte, ist mehr als offen. Hier ist ein grosser Vorbehalt angebracht, denn die so genannten guten Steuerzahler würden sich wohl nicht in Littau niederlassen wegen der Bevölkerungsstruktur und der auch nicht so vorteilhaften Lage – Stichwort Seesicht. Nachdem in der Stadt Luzern wie auch in Littau in weiter Ferne keine breite Zustimmung in der Bevölkerung zu erkennen ist – der Stadtrat schreibt selber im Zwischenbericht, dass der Anteil der Befürworter noch in der Minderheit ist –, ist die SVP-Fraktion der Meinung, dass nun, bevor noch weitere Steuergelder in dieses Projekt investiert werden, das Volk befragt werden sollte, ob weitere Aktivitäten unternommen werden sollen. Es darf nach Ansicht der SVP-Fraktion nicht sein, dass für ein Projekt wieder Hunderttausende von Steuerfranken verwendet werden, und zum Schluss stirbt die ganze Sache. Zuerst müssen die Mehrheiten im Volk bekannt sein, bevor weitere Gelder verwendet werden. Anhand der heute zur Verfügung stehenden Zahlen müsste die ganze Übung bereits heute abgebrochen werden, da nur ein geringer Teil der Bevölkerung eine Fusion unterstützen würde. Eine Fusion mit Littau würde nur der Bevölkerung in Littau dienen, da diese zu einem grossen Steuergeschenk von 3,5 Zehnteinheiten käme. Dies haben auch die Voten im Einwohnerrat an der Sitzung vom 25. Mai klar gezeigt. Alle Fraktionen im Einwohnerrat sprachen vom grossen Vorteil einer Steuersenkung. Sogar die Sprecherin der SP-Fraktion meinte, dass ein solches Steuergeschenk sehr willkommen sei. Alles in allem sind

die negativen Auswirkungen viel höher als die positiven Aspekte einer Fusion. Deshalb beantragt die SVP-Fraktion ablehnende Kenntnisnahme vom Bericht.

Zur Antwort auf die Interpellation 55: Einige Antworten weichen von den Kenntnissen der SVP-Fraktion ab, welche sie aus der Gemeinde Littau erhalten hat. So wurde beispielsweise dem Gemeinderat versprochen, den Steuerfuss auf dem heutigen Stand von 1,85 Einheiten während der ersten Jahre zu belassen. Oder zur Frage nach der Bezahlung eines Projektleiters in der Gemeinde Littau durch die Stadt Luzern hat die Fraktion ebenfalls vom Gemeinderat andere Angaben. Es braucht hier an dieser Stelle nicht diskutiert zu werden, welche Seite mit unwahren Angaben um sich wirft. Die nächsten Diskussionen werden es zeigen. Die SVP-Fraktion jedoch wird die Antworten des Stadtrates auf ihre Interpellation genau unter Kontrolle halten. Und sonst bei Gelegenheit darauf zurückkommen. Vor allem die Kosten wird sie genau, ja sehr genau kontrollieren. Denn der Gemeinderat Littau geht von Kosten für das Projekt Fusionsvertrag Littau-Luzern von maximal 14'000 Franken aus. Der Kostenverteiler wurde im Verhältnis der ständigen Wohnbevölkerung aufgeteilt, das heisst, für die Stadt Luzern würden Kosten in der Höhe von 142'000 Franken entstehen. Die SVP-Fraktion ist jedoch überzeugt, dass von der Stadt sehr viel höhere Kosten getragen werden, denn der CVP-Sprecher sprach an der Einwohnerratssitzung davon, dass man das Projekt weiterverfolgen soll, ob es nun etwas bringt oder nicht, denn die Stadt Luzern beteilige sich grosszügig an den Kosten. Dieses „grosszügig“ heisst für die SVP-Fraktion nichts anderes, als dass die Stadt Luzern einen höheren Kostenanteil übernimmt.

Thomas Gmür: Die Idee, die Gemeinden Luzern und Littau zu fusionieren, ist von den CVP-Fraktionen in den jeweiligen Parlamenten mit Unterstützung anderer Fraktionen eingebracht worden. Die Überlegung ist, dass Luzern mit allen willigen und interessierten Gemeinden ein Gross-Luzern bildet, um so seinen Einfluss namentlich im Bereich der Verkehrs- oder der Sozialpolitik auf kantonaler und nationaler Ebene besser zur Geltung zu bringen. Die CVP-Fraktion erhofft sich von einer fusionierten Stadt positive Auswirkungen auf eine erstarkte Stellung und Wettbewerbsfähigkeit im kantonalen, nationalen und internationalen Wettbewerb. Das Ergebnis des vorliegenden Zwischenberichts bestätigt die Richtigkeit der Überlegungen: Luzern und Littau sind bereits heute wirtschaftlich und gesellschaftlich zusammengewachsen, die Gemeindegrenzen haben für die Bevölkerung eine zunehmend geringere Bedeutung. Daher ist die verwaltungsorganisatorische und politische Fusion nur logische Folgerung. Auf der Ebene der Verwaltung verspricht sich die CVP-Fraktion Effizienzsteigerungspotenzial, was gewiss auch Einsparungsmöglichkeiten beim Personal mit sich bringt. Eine fusionierte Gemeinde muss sodann auch die anzubietenden Leistungen neu überdenken. In verschiedenen Bereichen gibt es unterschiedliche Leistungsniveaus, ein gegenseitiges Austarieren der Standards schadet gewiss nichts. Littau bringt mit seinen Baulandreserven wichtige Ressourcen für eine räumliche Entwicklung mit, ist doch diesbezüglich das städtische Potenzial praktisch ausgeschöpft. Reussbühl, die Grossmatte in Littau und der weitläufige Littauerboden bieten vielfältige Möglichkeiten.

Bei der Ausarbeitung des Fusionsvertrages sind die politischen Gremien nun gefordert, die Öffentlichkeit über den Sinn einer Fusion zu orientieren. Am 25. April ist von privater Seite

ein Verein gegründet worden, der im Wesentlichen die Förderung und Unterstützung von Gemeindezusammenschlüssen in der Agglomeration Luzern, insbesondere als erstes Projekt den Zusammenschluss der Gemeinden Littau und Luzern, bezweckt. Er fördert zudem die breite Anerkennung der Zusammenschlussidee. Heute bestehen gewisse Ängste und Befürchtungen querbeet in der Bevölkerung, die abgebaut werden müssen. Besondere Befürchtungen – es war vorhin vom SVP-Sprecher bereits zu hören – bestehen bei der Durchmischung der verschiedenen Bevölkerungsgruppen: Littau hat eine eher jüngere, fremdsprachige Einwohnerschaft mit tieferem Pro-Kopf-Einkommen. Die demographischen Verhältnisse erfordern ein behutsames Zusammenführen der beiden Gemeinden. Dass die Stimmberechtigten in jedem Falle über eine Fusion abstimmen können, wertet die CVP-Fraktion als positives Zeichen der bisherigen Diskussionen. Für den Souverän wird aber entscheidend sein, was dereinst im Fusionsvertrag steht. Es ist für die Fraktion des Sprechenden daher unerlässlich, rechtzeitig die für sie zentralen Elemente des Vertrages bereits heute einzubringen: Das neue Stadtparlament soll im Sinne einer effizienten Abwicklung der Geschäfte nicht vergrössert werden. Der Stadtrat muss weiterhin bei fünf Sitzen belassen werden. Für beide Räte ist eine Vertretung für die einverleibte Gemeinde Littau vorzusehen. Auf dem Gemeindegebiet Littau ist eine zu definierende Anzahl städtischer Dienstabteilungen einzurichten. Synergieeffekte, die sich aus der Zusammenführung beider Verwaltungseinheiten ergeben, müssen ersichtlich sein. Die Bevölkerung wünscht auch ein klares Bekenntnis zur „grünen Lunge“, den Erholungsgebieten Littaus wie dem Rothenwald, dem Zimmeregwald, dem Sonnenberg und dem Littauer Schachen. Das Naherholungsgebiet „Wald“ ist für die Stadt Luzern und den Agglomerationsgürtel von grosser Bedeutung. Der Littauerberg soll als gesundes Landwirtschaftsgebiet weiterhin markante reizvolle Akzente setzen. Schliesslich soll die Gemeinde den Steuerfuss der Stadt Luzern übernehmen. Es ist eine Garantie abzugeben, dass die Fusion keine Steuererhöhungen nach sich zieht. Mit einem einmaligen Sonderbeitrag zur Förderung der Fusion kann der Kanton zeigen, welchen Stellenwert die Fusion Luzern-Littau für ihn hat. Die CVP-Fraktion erwartet diesbezüglich ein klares Bekenntnis der Luzerner Regierung auch zu Fusionen grössere Gemeinwesen.

Das weitere Vorgehen, insbesondere die Einsetzung einer Projektorganisation, begrüsst die CVP-Fraktion. Diese schlanke Organisation verspricht eine effiziente, zielorientierte Ausarbeitung des Fusionsvertrages. Die Fraktion möchte im kommenden Jahr aktiv an der Erarbeitung der bevorstehenden Fusion mitarbeiten und begrüsst den rechtzeitigen Einbezug des Parlamentes zur allfälligen Anpassung der Vereinigungsmodalitäten.

Vor zwei Wochen hat der Einwohnerrat der Gemeinde Littau vorausschauend den Fusionszug bestiegen. Die Luzerner können guten Mutes Gleiches tun und aufspringen. Die CVP-Fraktion tritt auf den Zwischenbericht ein und wird ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Markus Schmid: Von Zeit zu Zeit verändern sich Staatsstrukturen, und zwar immer wieder und fast dauernd, wie ein Blick in die Geschichte zeigt. Manchmal durch kriegerische Ereignisse, auf Druck oder auch gewollt, weil man die Strukturen den Gegebenheiten anpassen will. Vor etwa 200 Jahren, zur Zeit Napoleons und als die Helvetik eingerichtet wurde, wurden die noch heute bestehenden Kantonsstrukturen errichtet. Auch Einwohnergemeinden wurden

eingeführt, in welchen alle Bewohner mitreden können. 50 Jahre später dann, also vor etwa 150 Jahren, wurden bei der Bundesstaatterrichtung die Strukturen wieder verändert, dieses Mal aus innerem Druck. Man führte zum Beispiel den Franken ein, der verschiedene regionale und kantonale Währungen ablöste. Das bedeutete für kleinere Regionen einen Autonomieverlust, aber niemand würde heute sagen, dass die Schweiz darunter gelitten hätte, dass der Franken eingeführt wurde. Ebenfalls in dieser Zeit wurde das Eisenbahngesetz eingeführt, und vor 150 Jahren wurde auch das Postwesen vereinheitlicht. Das waren alles einschneidende Massnahmen für einzelne Regionen, aber trotzdem sah man ein, dass es neue Strukturen brauchte. Wieder 50 Jahre später verzeichnete die Stadt ein starkes Wachstum; verschiedene Quartiere, die heute einen schönen Häuserbestand – es war die Zeit des Jugendstils – haben, entstanden in dieser Zeit. Bei einer Recherche stiess der Sprechende auf eine Polemik um die Erbauung des Säli-Schulhauses vor etwa 100 Jahren: Leserbriefschreiber mokierten sich darüber, dass die Kinder so weit hinaus ausserhalb der Stadt in die Schule gehen müssten, wo es nur noch Steinbrüche und Nonnen gebe... Die Stadt ist grösser geworden, und das Säli- und das Dula-Schulhaus sind heute mittendrin. Wer über die Stadt fliegt oder Flugaufnahmen betrachtet, stellt fest, dass die Grenzen der Stadt Luzern heute nur noch virtuell sind. Die Gemeinden, die früher weit voneinander entfernte Dörfer waren, sind zu einer Region zusammengewachsen. Die Grenzen sind künstlich und können vom Pilatus oder vom Flugzeug aus gar nicht mehr wahrgenommen werden. Darum ist es Zeit aufzubrechen und in und um Luzern eine Region zu schaffen, welche in neuen Strukturen besser kommunizieren kann. Es gibt heute verschiedene Problembereiche, z. B. den öffentlichen Verkehr oder die Kehrichtentsorgung. Es müssen Zweckverbände errichtet werden, die zwar nicht undemokratisch sind, aber der Stimmbürger hat nicht mehr den gleichen Zugriff. Es braucht eine Region, eine Gemeinde, und die Zusammenführung oder vielmehr der Versuch der Zusammenführung von Littau und Luzern ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Das ergibt auch einen Demokratiegewinn, denn wenn die Stadt Luzern etwas beschliesst, spürt das die ganze Region, diese hat heute aber nichts zu sagen dazu. Oder umgekehrt: Kürzlich sagte Ebikon Ja zu Ebisquare; wenn dies realisiert wird, wird das die ganze Region sehr stark betreffen, aber alle – ausser die Ebikoner – haben nichts dazu zu sagen. Es gibt also Demokratiegewinn, wenn eine Region geschaffen wird. Es gibt aber natürlich auch einen Demokratie- oder Autonomieverlust. Es ist klar: Wenn nur noch ein Parlament besteht, bedeutet das als erstes einmal Demokratieverlust, weil weniger Leute mitreden können. Aber es gäbe Möglichkeiten, entsprechende Strukturen in einem grösseren Luzern neu zu schaffen oder die bestehenden zu stärken: Der Sprechende denkt da an die Zusammenarbeit mit den Quartiervereinen, die in Luzern sehr gut ist. Vor zwanzig Jahren machte man gute Erfahrungen mit dem Projekt „Stadt im Gleichgewicht“, als die Zonenplanung zusammen mit der Bevölkerung erarbeitet wurde. In dieser Art könnte auch in einem Gross-Luzern verstärkt zusammengearbeitet werden. Luzern ist auf einem guten Weg; ein Beispiel ist auch die Art der Präsenz der Stadtpolizei in den Quartieren. Bei der Stärkung der Quartierstrukturen müsste also sicher noch etwas zugelegt werden.

Der Stadtrat will jetzt einen Schritt weitergehen und einige Punkte genauer analysieren. Wichtige Sachen wurden bereits von Thomas Gmür genannt, z. B. der Einbezug des Littauer

und des Luzerner Parlaments in diesen Prozess, die raumplanerischen Themen. Das muss tatsächlich stärker ausformuliert werden, weil es gerade diesbezüglich vor allem Ängste der Littauer Bevölkerung gibt, dass der Littauerberg überbaut werden könnte. Solche raumplanerische Themen müssen aufgenommen werden und es muss eine Vorstellung entwickelt werden, wie ein grösseres Luzern, das aus Luzern und Littau besteht, aussehen könnte. Erwähnt hat der Sprechende schon den verstärkten Einbezug der Quartierstrukturen; es muss besser ausgeleuchtet werden, was der gemeinsame grössere Raum für neue Chancen bringt. Auch Übergangsmodalitäten wie die Sicherung der Mitsprache der Littauer im neuen Parlament und auch im Stadtrat. Die SP-Fraktion wird im Verlaufe dieser Zeit sicher gerne dieses oder jenes Postulat mit Anregungen zu diesem Prozess einreichen; sie hat auch Lust, diesen Prozess mitzugestalten. In diesem Sinne nimmt sie vom Bericht zustimmend Kenntnis und hofft auf ein gutes Gelingen.

Rita Meyer-Facius: Aussagen im Zwischenbericht zeigen, dass das Fusionsprojekt weiterverfolgt werden kann. Es soll konkretisiert werden, damit im Jahre 2007 den Stimmberechtigten beider Gemeinden ein Fusionsvertrag präsentiert werden kann, der umfassend über Vor- und Nachteile, Chancen und Risiken informiert und damit eine gute Entscheidungsgrundlage ist für die Abstimmung. Von diesem Vorhaben nimmt die GB/JG-Fraktion zustimmend Kenntnis. Die Frage nach den finanziellen Folgen des Zusammenschlusses ist wichtig. Zuerst aber müssen die Fragen beantwortet werden, welche Aufgaben, Leistungen, Standards gelten sollen, was ist wünschbar, was notwendig und machbar mit dem Ziel einer gut funktionierenden neuen Gemeinde vor den Augen? Welche Rahmenbedingungen müssen dafür geschaffen werden, und welches sind die kurz-, mittel- und langfristigen Folgen? Wie will man die Partizipation der Littauerinnen und Littauer im Parlament sicherstellen? Erst wenn dies alles klar ist, stellt sich für die GB/JG-Fraktion auch die Frage nach der Finanzierung und dem Steuerfuss. Die Gemeinden haben gewisse gleiche bzw. ähnliche Aufgaben zu lösen: Bildung, Sozialwesen, Bauzonenregelung, Betagtenbetreuung usw., aber auch mit den ökologischen Problemen wie Lärm und Luftverschmutzung müssen sie sich befassen. Grenzüberschreitende Aufgaben im Bereich der Abfallentsorgung, der Abwasserreinigung, der Organisation des öffentlichen, privaten und des Langsamverkehrs usw. erfordern schon heute eine enge Zusammenarbeit. Es macht also Sinn zu klären, ob Aufgaben gemeinsam nicht einfacher, günstiger und vor allem besser gelöst werden könnten. Ein Zusammenschluss von Gemeinden ist aber nur möglich, wenn beide Gemeinden gleichberechtigt sind, der kulturelle Wandel sorgfältig und rücksichtsvoll vorgenommen wird und durch einen breiten demokratischen Konsens gesichert ist. Dazu gehören Lösungen bei bereits aufgelisteten Aufgaben wie Standort der Verwaltungseinheiten, Übergangsregelungen für das Personal sowie die Zahl der Exekutiv- und Legislativmitglieder in der neuen Gemeinde. All diese Punkte muss die Projektorganisation Fusionsvertrag Littau-Luzern, welche paritätisch zusammengesetzt ist, erarbeiten. Vorläufig stösst das Projekt Fusion in der Bevölkerung auf kein allzu grosses Interesse. Es bestehen keine Grenzposten, welche Händlerbewegungen zwischen Littau und Luzern kontrollieren oder gar behindern. Die Stadt Luzern ist optisch mit den umgebenden Gemeinden zu einer Grossgemeinde zusammengewachsen. Das Führen von Einzelgemeinden ist mehr oder

weniger nur noch Verwaltungssache und in der Bewältigung des Alltags für die Bevölkerung nicht mehr spürbar. Das Interesse der Luzerner und der Littauer Bevölkerung am Projekt wird wachsen, wenn in regelmässigen Abständen mit transparenten und umfassenden Berichten verständlich informiert wird. Die GB/JG-Fraktion erwartet daher, dass Parlament und Bevölkerung in regelmässigen Abständen über die Absprachen betreffend Fusionsvertrag informiert werden. Dies ist wichtig, um Spekulationen, wie sie in der Interpellation der SVP-Fraktion auftauchen, zu vermeiden. Die GB/JG-Fraktion erwartet zudem, dass bei der Ausgestaltung des Fusionsvertrages Zustimmung und Kritik, aber auch Anträge eingebracht werden können.

Rita Misteli: Der vorliegende Bericht hat der FDP-Fraktion keine neuen Erkenntnisse gebracht; es wurde lediglich die Studie in einen Bericht an den Grossen Stadtrat verpackt. Die Fraktion befürwortet grundsätzlich eine wesentlich grössere Einwohnerzahl der Stadt Luzern, ist doch die städtische Verwaltungskapazität auf ein Volumen von mindestens 75'000 Einwohnern ausgerichtet. Positiv zu verzeichnen ist weiter, dass ein Fusionsvertrag ausgearbeitet werden soll, welcher dann Modellcharakter haben wird und Grundlage sein wird für weitere fusionswillige Gemeinden in der Agglomeration. Weiter stellt die FDP-Fraktion positiv fest, dass eine Projektorganisation skizziert wurde und das Ganze vor eine Volksabstimmung kommt. Die Problematik und die Sensibilität der Betroffenen bei einer Fusion sind richtig erkannt; die Wichtigkeit der tatsächlichen Sorgfalt im Umgang mit den weichen Faktoren im Veränderungsprozess ebenso. Die Ratschläge dürften den gleichen Theoriebüchern entstammen, die auch in den Regalen der Privatwirtschaft und deren Berater stehen. Und trotzdem werden immer wieder dieselben Fehler gemacht. Deshalb fordert die FDP-Fraktion den Stadtrat auf, all seinen Einfluss geltend zu machen, dass die Betroffenen beider Gemeinden, auch die politischen Kräfte, rechtzeitig in den Prozess eingebunden und regelmässig begrüsst werden. Die Fusion Luzern-Littau kann nur eine Erfolgsgeschichte werden, wenn sie als erstklassiges Pilotprojekt mit positiver Strahlenwirkung auf andere Gemeinden angegangen wird. Die Fraktion der Sprechenden nimmt zur Kenntnis, dass Littau seine Dienstleistungen heute vergleichsweise kostengünstig produziert. Das Dienstleistungsniveau in Littau ist gemäss Bericht bereits hoch. Vor erwarteten Quantensprüngen warnt bereits der vorliegende Bericht. Wo liegt denn da der Mehrwert für die Bürger? Beim Souverän der Stadt Luzern ist zurzeit wenig Leidensdruck zu erkennen, der eine Fusion begünstigen könnte. Gerade deshalb ist ein verantwortungsvolles Vorgehen von besonderer Überzeugungskraft notwendig. Dazu gehört für die FDP-Fraktion auch die Kommunikation mit dem Souverän. Ein Verein allein oder eine Exekutive allein wird dies wohl nicht richten können. Eine Reduktion des Personalbestandes um 3,4 Prozent ist marginal und kann die Fraktion nicht zufrieden stellen. Ebenso sind keine Einsparungen beim Sachaufwand erkennbar. Hingegen befürchtet die FDP-Fraktion, dass der Mehraufwand für Veränderungsprozess, Infrastruktur und Mobiliar über den heute nur annähernd vermuteten Kosten liegen wird.

Eine Quotenregelung betrachtet die FDP-Fraktion als unreifes Modell, das die eigenverantwortliche und souveräne Integration beider Gemeinden eher behindert als fördert. Der Bericht schweigt sich über diesbezügliche Erfahrungswerte in anderen abgeschlossenen Gemeindefusionsprojekten aus. Der Steuerfuss von 1,85 Einheiten ist aufgrund der regionalen

Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Steuerbelastung nicht gerechtfertigt. Dazu äussert sich der vorliegende Bericht nicht. Die Finanzierung der Fusion muss durch den Kanton mit einem deutlichen Sonderbeitrag mitgetragen werden. Bevor diese quantifizierte verbindliche Zusage vorliegt, ist eine Zustimmung zu einer Fusion wohl nur schwer zu haben. Die total 182 eingegangenen Stellungnahmen zeugen nicht gerade von einem breit abgestützten grossen Interesse in der betroffenen Bevölkerung. Die FDP-Fraktion erwartet eindeutig erkennbare, tatkräftige und glaubwürdige Bemühungen des Stadtrates um möglichst gleichzeitige Fusionen mit mehreren Gemeinden. Sie wird auf den vorliegenden Bericht eintreten und ihn grossmehrheitlich zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Viktor Rüegg präsentiert sechs Thesen zum Thema Fusion Luzern-Littau:

These 1: Die Chance 21 will kein Gross-Luzern mit 180'000 Einwohnern. Sie lehnt die in der städtischen Gesamtplanung 2005–2008 und auch im Agglomerationsprogramm beschworene Zentrumsstadt ab, und deshalb wird von ihr auch der erste Schritt, eine Fusion mit Littau, entschieden bekämpft. Die Stadt Luzern lebt nicht von der Grösse und Quantität, sondern von der Qualität ihrer Kernbereiche Tourismus, Schulen und Kultur. Luzern muss nicht Wirtschaftsballungsräume wie Zürich oder Basel kopieren, was ohnehin nie gelingen wird, sondern sich kleine Perlen wie Zug zum Vorbild nehmen. Luzern kann und soll nicht mehr wachsen; es darf sich auf seine Stärken besinnen und diese qualitativ weiterentwickeln.

These 2: Weshalb rollt die Fusionswelle gerade heute an? Vor 20 oder 40 Jahren waren Gemeindefusionen bei ähnlicher Wirtschaftslage kein Thema; heute krankt die politische Schweiz an Fusionitis. Warum ist dies so? Wohl wenige in diesem Saal wissen, dass diese Bestimmungen Folge des so genannten europäischen Raumentwicklungskonzeptes der EU (Eurek) sind, das im globalen Wirtschaftskampf eine Zentralisierung und Konzentration der Menschen- bzw. der Wirtschaftskraft in Ballungszentren entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen anstrebt. Bund und Kantone haben diese EU-Raumplanung in vorauseilendem Gehorsam ohne direktdemokratische Absegnung übernommen und setzen sie als so genannte Interregio-plus-Programme seit zirka zehn Jahren Schritt für Schritt um. Folgen dieser Politik sind Landflucht, weitere Verstädterung, Stärkung der Grosskonzerne zu Lasten von KMU sowie Demokratieabbau. Das alles lehnt die Chance 21 ab.

These 3: Die Fusion Luzern-Littau liegt nicht im Interesse der KMU. Die Basis sozialen Wohlstandes gerade auch in der Stadt Luzern sind die ortsansässigen KMU, das lokale Gewerbe und der Detailhandel. Sie sichern über 75 Prozent der Arbeitsplätze. Der hier geschöpfte Reichtum wird nicht von aussen abgezogen; er fliesst sofort in die Volkswirtschaft und bringt Steuererträge. Er ist Voraussetzung für einen lebensfähigen Mittelstand und ein reges kulturelles Leben. Demgegenüber bereiten Fusionen den Boden für einen weiteren Marktauftritt für die Grosskonzerne vor, welche die einheimische Wirtschaft bedrohen. Genau mit diesem Argument kämpfen Fusionsbefürworter, welche – der Sprechende zitiert ohne Namensnennung ausnahmsweise aus einem Kommissionsvotum – erreichen wollen, „dass die Region ein grösserer Player im globalisierten Markt wird“. Was bringt der Stadt ein Aldi-Einkaufspalast auf Littauerboden, wenn die dort erwirtschafteten Gewinne in Deutschland versteuert werden und das einheimische Gewerbe Kunden, Arbeit und Aufträge verliert? Bäcker, Metzger,

Hoteliers, Wirte, Ärzte oder Psychiater brauchen keine Fusion. Und wer als Architekt oder Bauherr in Littau bauen will, kann dies jederzeit auch ohne Fusion tun, wobei er erst noch die Finanzkraft der darbenden Gemeinde Littau stärken wird.

These 4: Demokratieabbau. In den Kommissionsvoten war vieles zu finden, aber kein Satz über den mit einer Fusion verbundenen Verlust der Stimmkraft des einzelnen Bürgers. In Littau bestimmen 16'000 Einwohner selbstständig über ihre politischen Fragen, in Luzern 57'000. Bei einer Fusion verliert jeder Bürger in beiden Gemeinden an prozentualer Stimmkraft. Es ist zudem demokratiepolitisch nicht zu begründen, dass nicht betroffene Littauer etwas über die Renovation der Museggmauer, die Sanierung des Schulhauses Utenberg oder den Neubau des Kulturzentrums Luzern-Süd mitentscheiden können. Ebenso unstimmg ist es, wenn Luzerner/innen über die Einführung einer blauen Parkzone auf Gebiet von Littau oder über den späteren Abriss des neu erstellten Littauer Gemeindehauses aus der Ferne und majorativ mitbefinden. Die wenigen politischen Probleme, welche die ganze Agglomeration gleichermaßen betreffen und vorteilhafter gemeinsam gelöst werden, z. B. Verkehrsfragen und Abfallentsorgung, können durch Zweckverbände, verbunden mit Referendums- und Initiativ-rechten, demokratisch befriedigend gelöst werden. Entgegen der Darlegung des Stadtpräsidenten sind KKL und Stadttheater primär städtische Politikbereiche und höchstens sekundär solche der Agglomeration. Dass viele Gäste aus der Region stammen, legitimiert diese keineswegs zur politischen Mitsprache, andernfalls auch Zürcher, Berner und Basler mitentscheiden müssten, bei einer Renovation der Kapellbrücke oder des Löwendenkmals auch noch Japaner oder Chinesen. Die Selbstbestimmung des Bürgers ist in den kleinsten Einheiten am grössten. Wenn die kleinste Einheit, die Gemeinde, aufgeblasen wird, nimmt die Mitbestimmungskraft des Einzelnen zwingend ab. Auch eigene Gemeinderäte und Gemeindeganzleien für kleinere Gemeinden sind entgegen der Darlegung von Fusionsbefürwortern kein Luxus. Sie verkörpern äusserst wichtige Bürgernähe und sind Ausdruck von Selbstbestimmung auf tiefster Ebene. Es freut den Sprechenden denn auch, dass der Widerstand gegen ein Gross-Luzern in den Vorortsgemeinden stark ist und von Vertretern aller Parteien getragen wird.

These 5: Je grösser die Gemeinde, umso höhere Verwaltungskosten. In einer Untersuchung aus dem Jahre 1999, publiziert im Schweizerischen Zentralblatt für Verwaltungsrecht 5, Seite 1 f., hat der Berner Fürsprecher Daniel Arn an den Verhältnissen des Kantons Bern nachgewiesen, dass der Pro-Kopf-Aufwand je Bürger umso geringer ist, je kleiner eine Gemeinde ist. Die Erklärung dafür mögen die Fusionsbefürworter selber im Zentralblatt nachlesen. Zu gleichen Ergebnissen gekommen sind Simon Lüchinger und Alois Stutzer in ihrer empirischen Analyse der Skalenerträge anhand von Gemeindefusionen an der Universität Zürich im Jahre 2000. Dem ist nichts beizufügen. Dass die Fusion in Littau für Luzern darüber hinaus ein zusätzliches Verlustgeschäft wird aufgrund der dortigen Bevölkerungsstruktur, hat die SVP-Fraktion mit Hinweis auf die im B+A zitierte Grundlagenstudie bereits ausreichend thematisiert.

These 6: Der Sprechende will kein zweites Zürich. Fusionsbefürworter verweisen immer wieder auf die vor vielen Jahrzehnten in Zürich und Bern erfolgten erfolgreichen Eingemeindungen der dortigen Vororte. Zürich und Bern sind für die Chance 21 keine nachahmenswerte Gemeindevorbilder. Trotz Eingemeindungen haben sie die Verkehrsprobleme ebenso wenig

gelöst wie Luzern. Und wegen ihres ausufernden Wachstums haben sich Zürich und Bern Probleme aufgehalst, auf die der Sprechende in Luzern gern verzichtet. Zu erwähnen ist die hohe Schuldenlast, die Zentrumsfunktion für Drogenhandel und Drogenkonsum, die Anonymisierung zwischen Einwohner und Behörden, die unaufhaltbare Verbetonierung des Lebensraumes. Zudem erlebt der Sprechende Züricher und Berner nicht als glücklichere Menschen als beispielsweise Luzerner oder Zuger. Luzern soll weder zu einem zweiten Zürich noch zu Gross-Luzern mutieren. Small ist – für Touristen aus aller Welt und für Bewohner – beautiful. Die Chance 21 plädiert deshalb für ablehnende Kenntnisnahme von diesem Zwischenbericht.

Hans Stutz: Das Gross-Luzern, bzw. das, was Viktor Rüegg so nannte, ist bereits heute tatsächlich vorhanden. Von oben, dem Pilatus aus betrachtet, lässt sich in der ganzen Agglomeration nicht mehr unterscheiden, wo Ebikon, Horw, Littau und Luzern sind. Die Probleme, die in der Agglomeration anfallen, kann man am besten lösen, wenn man sie flächendeckend löst. Zum sehr wichtigen Thema Demokratieabbau, der behauptet wird, ist anzufügen, dass es in Zweckverbänden weniger Demokratie gibt, als in Gemeinwesen mit parlamentarischer Kontrolle. Die Qualität der Demokratie ist nicht eine Frage, wie viele Leute mitmachen bzw. mitmachen können, sondern was sie tatsächlich zu welchen Projekten zu sagen haben. Zweckverbände sind so organisiert, dass das Volk weit gehend ausgeschlossen ist. Aber die Probleme sind da, sei es jenes der Abwasserreinigung, seien es die Verkehrsprobleme usw. Und diese sind unabhängig von Strukturen da. Das Ganze hat auch nichts damit zu tun, dass 1890 in Bern oder in den Dreissigerjahren in Zürich fusioniert wurde, sondern damit, dass sich die Gesellschaft weiterentwickelt. Deshalb ergibt sich der Druck, Fusionen durchzuführen; Fusionen sind so gesehen eine politische Reaktion auf gesellschaftliche Veränderungen, wie sie sich in den letzten Jahrzehnten in der Schweiz abgespielt haben. Alle Probleme, welche Viktor Rüegg aufzählte – Luftverschmutzung, Strassenprobleme und solche mit legalen und illegalen Drogen – bestehen unabhängig davon, ob Littau eingemeindet wird oder nicht. Dass sie da sind, ist eine Folge der Entwicklung der Städte. Jetzt geht es aber darum, wie man sich künftig organisieren will. Da stellt sich auch die Frage nach neuen Ansätzen, und eine Fusion kann ein solcher sein. Klar müssten Fusionsbestrebungen über Littau hinausgehen, aber zurzeit wird eben dieses Projekt diskutiert. Dass diese Bestrebungen von der EU abhängen sollen, entzieht sich allerdings der Vorstellungskraft des Sprechenden. Viktor Rüegg wies aber richtigerweise auf Probleme der KMU hin, allerdings sind auch diese unabhängig von der Fusion, sondern sie stecken immanent im kapitalistischen Prozess. Die Konzentrationsbewegung hängt doch nicht davon ab, ob Mosen mit Aesch fusioniert oder nicht. Tatsächlich haben also die Metzger, Schlosser usw. Probleme innerhalb dieses Prozesses, aber dies hängt weder mit der EU zusammen, noch mit Fusionen. Dass das Interesse zur Zeit der Vernehmlassung nicht besonders gross war, könnte auch anders interpretiert werden: Weil sie wenig Anlass zu grosser Kritik sehen, nehmen wenig Leute an der Vernehmlassung teil. Das ist eine Möglichkeit, die aber nicht zwingend ist. Zwingend aber ist, dass in den nächsten Monaten und Jahren die Informationen pro und kontra vorgetragen werden, damit eine Auseinandersetzung stattfindet und dann auch abgestimmt werden kann. Deshalb ist der SVP-Vorschlag, schon jetzt abzustimmen, ziemlich polemisch. Zuerst will das Volk informiert sein, die Fakten kennen, die

Vor- und Nachteile, und dann soll abgestimmt werden. So wie das Ganze jetzt läuft, scheint die Stadt Luzern auf einem guten Weg zu sein.

Stadtpräsident Urs W. Studer: Zur Eintretensdebatte sei eine Vorbemerkung erlaubt: Tags zuvor hat der Stadtrat eine Vernehmlassung zuhanden des Schweizerischen Städteverbandes zum eidgenössischen Raumentwicklungsbericht verabschiedet. Die Analyse des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) stellt der Schweiz nicht nur ein schlechtes, sondern ein verheerend schlechtes Zeugnis aus in Bezug auf die Raumentwicklung in den vergangenen 25 Jahren. Die Analyse des stadtträtlichen Sprechers und des Stadtrates dieses Berichts ist die, dass diese Raumentwicklung nicht zuletzt die Folge der verheerenden Überstrukturiertheit auf der kommunalen und mit den Klein- und Kleinstkantonen auch auf der kantonalen Ebene dieses Landes Schweiz ist. Wenn heute hier über diese Fragen diskutiert wird, ist der Sprechende froh, dass die Mehrheit dieses Rates längst erkannt hat, dass die Grundsatzfrage, die vor dem Hintergrund der Fusionsüberlegungen zu beantworten ist, lautet: Wie gelingt es, in einer Agglomeration, einem dicht besiedelten Gebilde, das funktional längst zu einem Raum zusammengewachsen ist, ein „Corporate Governmes“ herzustellen? Oder wie die Neue Zürcher Zeitung einst titelte: „Wie regiere ich eine Agglomeration?“ Die Antwort des Sprechenden und des Stadtrates kann im Grunde der Gesamtplanung entnommen werden. Sie lautet: Die politisch beste und demokratischste Antwort ist, wenn es gelingen würde, die Überstrukturiertheit im regionalen Urbanraum Luzern völlig zum Verschwinden zu bringen, was nichts anderes heissen kann, als dass aus dem funktional längst einheitlichen Raum auch politisch ein Raum wird. Natürlich kann man Nachteile beschwören, beispielsweise in dem Sinne, als dass die Möglichkeit, als Mitglied dieses Parlaments unmittelbar Mitsprache auszuüben, für den Einzelnen verkleinert wird, und auch dass die Partizipationsmöglichkeiten des Einzelnen vor dem Hintergrund der anwachsenden Bevölkerung zweifelsohne etwas verwässert wird. Allerdings möchte der Sprechende der Behauptung widersprechen, dass damit gleichzeitig ein Demokratiedefizit besteht. Sowohl Markus Schmid wie Hans Stutz haben darauf hingewiesen, dass wir in dieser Agglomeration längst eine Schicksalsgemeinschaft sind und es deshalb Luzernern nicht gleichgültig sein kann, was morgen und übermorgen in Emmen und Littau passiert, und ebenso wenig kann es den Kriensern gleichgültig sein, was heute, morgen und übermorgen im Zentrum, in Luzern, geschieht oder eben nicht geschieht. Die Personalabbauarithmetischen Überlegungen des SVP-Sprechers sind nicht ganz nachvollziehbar. Dazu hier nur so viel: Vor drei Jahren wurde ein Expertenbericht erarbeitet; inzwischen ist viel Wasser reussabwärts geflossen: Die finanzielle Situation in Littau hat sich etwas verbessert, die Steuern in der Stadt Luzern wurden weiter gesenkt usw. Derartige lokalpolitische Überlegungen sollten in einem Gesamtstrategischen Vorhaben hintangestellt werden. Der Sprechende hat es schon wiederholt gesagt und sagt es nochmals: Er ist nicht der Meinung, dass die Verwaltung der Stadt Luzern überdimensioniert ist, zumal der grösste Teil dieser Verwaltung gar nicht im engeren Sinne in der Verwaltung tätig ist, sondern Dienstleistungen erbringt. Im Bereich der Sozialdirektion sind es vor allem die Heime und Alterssiedlungen – die Grundversorgung für die betagten Menschen, die dort erbracht werden müssen. Im Stadtraum ist die grösste Dienstabteilung der Tiefbau; auch da sind wenige, die täglich ins Büro arbeiten ge-

hen, sondern es sind vielmehr jene, welche im orangen Übergewand die Strassen reinigen, den Kanaldienst versehen usw. Ein weiterer grosser Personalkörper ist die Stadtpolizei, welche in Uniform und in Zivil die Sicherheit im öffentlichen Raum gewährleistet.

Der Sprechende dankt abschliessend der Mehrheit des Rates, dass sie diesen Zwischenbericht zustimmend zur Kenntnis nimmt. Die Anregungen, auch die kritischen, nimmt der Stadtrat entgegen. Auch wird er im weiteren Verlauf des Prozesses und in den vertieften Abklärungen regelmässig den Kontakt und die Diskussion mit dem Parlament suchen und dessen Anstösse, Anregungen und Kritik aufnehmen.

Ratspräsident Bruno Heutschy stellt fest, dass auf den Bericht eingetreten wurde.

Detail

Katharina Hubacher möchte, obschon der Stadtpräsident diesen Punkt auch anzog, etwas zum Personal ergänzen: Dieses ist ein wichtiger Teil der beiden Gemeinden. Das Personal nimmt sehr wichtige Aufgaben wahr, und es ist falsch, das Personal immer nur als Negativpunkt, als Belastung und als Kostenfaktor zu sehen. Es nimmt wichtige Aufgaben wahr und wird diese auch in einem fusionierten Gemeinwesen wahrnehmen müssen und dürfen.

Zu 2.2.7, Fazit, Seiten 14 ff.

Markus Schmid: In These 3 wird auf die strategischen Felder hingewiesen wie Raumplanung und damit Wohnen und Wirtschaft usw. Beim Punkt Wirtschaft fehlt noch einiges. Es ist zwar lediglich ein Zwischenbericht, aber in der weiteren Auseinandersetzung muss etwas folgen über die Bedeutung der Zusammenlegung von zwei Gemeinden in Bezug auf die Wirtschaft. Die Globalisierung findet statt; alle befinden sich in diesem Prozess, und die Region Inner-schweiz ist extrem abhängig vom Tourismus, auch dass sich Luzern gut als Touristenstadt positionieren kann, und von dort her ist wichtig, sich global zu verhalten und den Brand Luzern zu stärken. Eine Einwirkung auf die Fusion besteht insofern, als viele Leute, welche in der Tourismusbranche in der Stadt arbeiten, in Littau wohnen, was zufällig oder eben gerade nicht zufällig ist, weil in Littau die Wohnungen günstiger sind. Arbeiten und wohnen gehören zusammen, weshalb auf die Region hingearbeitet werden muss. London – warum gerade das Beispiel London, das nicht ganz vergleichbar ist? London hat etwa so viele Einwohner wie die ganze Schweiz und hat eine Verwaltung und einen Steuerfuss, London muss sich einmal vermarkten, während sich die Schweiz mehr als 2500 Gemeinden leistet und damit einen grossen Aufwand. Man sollte aufhören, sich gegenseitig zu beschäftigen mit so vielen Strukturen. Da besteht der Zusammenhang mit der Fusion. Dem Sprechenden ist wichtig, dass in den künftigen Unterlagen dieser wirtschaftliche Aspekt stärker herausgearbeitet wird.

Beat Züsli: In der gleichen These werden die Flächenreserven in Littau angesprochen. Auch in der Diskussion war schon die Rede davon, und Stadtpräsident Urs W. Studer legte ebenfalls ein Schwergewicht darauf. Die Flächenreserven sind auch aus Sicht der SP-Fraktion ein zentra-

ler Punkt. Wenn Thomas Gmür sagte, dass die Stadt kaum eine Möglichkeit habe, sich flächenmässig zu entwickeln, in Littau hingegen grosse Möglichkeiten bestünden, ist diese Aussage in dieser Absolutheit nicht richtig. Und dem Sprechenden scheint sie auch ziemlich gefährlich. Von den absoluten Zahlen her ist diese Aussage eigentlich nicht nachvollziehbar, denn in der Stadt gibt es zurzeit etwa 57 ha unüberbaute Bauzonen, in Littau sind es 24 ha. Lediglich im Verhältnis zur Bevölkerungszahl hat Littau etwas mehr Spielraum. Solche Aussagen sind gefährlich, weil sie die Angst schüren, die Stadt käme nach Littau und überbaue alles, was noch überbaubar ist. Aus Sicht der SP-Fraktion ist es deshalb sehr wichtig, dass eine gemeinsame Raumplanung angegangen und in diesen Bereich Zeit und allenfalls auch Geld, soweit nötig, investiert wird. Und zwar vorgängig, nicht erst im Nachhinein, wenn die Ängste bereits zu einem negativen Ergebnis geführt haben. Die Raumentwicklung Luzern-Littau wird auch als Musterfall für die Region gelten und grosse Signalwirkung haben. Deshalb plädiert die SP-Fraktion für eine sehr sorgfältige Planung, welche die Fehler der Vergangenheit meidet.

Cony Grünenfelder: Die Studie berücksichtigt vor allem die „harten“ Bereiche wie Finanzpolitik und Wirtschaft, während die „weichen“ Bereiche wie Bildung und Integration kaum aufgenommen werden. Eine Reduktion auf Finanz- und Wirtschaftspolitik scheint der GB/JG-Fraktion aber zu einseitig. Die Studie behauptet in einem Abschnitt sogar, dass die Auswirkungen auf die Bildungspolitik sehr unwesentlich sein werden. Inwiefern sich aber die Zusammenführung der beiden Gemeinden auswirken wird, wurde nicht untersucht. Wie sich die Schulkulturen in den beiden Gemeinden heute unterscheiden, ist nicht bekannt; solche Fragen werden sich aber stellen. Fragen z. B. welches Schulleitungsmodell wird künftig übernommen oder welche Leitbilder werden fortgeführt. Ähnliche Fragen werden sich auch im Bereich der Sozialpolitik stellen. Eine Zusammenführung – das ist ganz klar – kann eine grosse Chance sein. Der Stadtpräsident warf zuvor die Frage auf, wie eine Agglomeration regiert wird. Die GB/JG-Fraktion hat sich seit Jahren für eine Regionalisierung eingesetzt, weil sie der Meinung ist, dass die heutigen Zweckverbände ein grosses Demokratiedefizit haben. Die Fraktion ist aber auch der Meinung, dass eine Zusammenführung nicht nur auf die so genannten harten Fakten wie Wirtschaft und Finanzen reduziert werden darf. Wenn sie heute den Bericht zustimmend zur Kenntnis nimmt, dann weil sie der Meinung ist, dass dies ein erster Schritt in die richtige Richtung ist. Aber für die Fraktion ist klar, dass bei den weiteren Schritten und bei der Ausarbeitung des Fusionsvertrages noch viele Fragen zu beantworten sind, gerade auch im Bereich der weichen Faktoren: Bildung und Sozialpolitik z. B. sind für die GB/JG-Fraktion Gradmesser beim Entscheid, ob sie einem Fusionsvertrag zustimmen wird.

Zu 4, Stellungnahmen des Gemeinderates von Littau und des Stadtrates von Luzern, Seiten 20 ff.

Rita Meyer-Facius: Seite 22 oben ist von einem Drehbuch die Rede, das sämtliche Termine festhält, allen Betroffenen mitgeteilt wird und an das sich alle zu halten haben. Wer ist mit den Betroffenen gemeint: die Parlamente, die Bewohner/innen – oder wer?

Stadtpräsident Urs W. Studer: Es sind zweifelsohne die Mitglieder der beiden Parlamente gemeint, aber auch die Angestellten der Verwaltungen, die betroffen sind. Inwieweit auch Aussenstehende gemeint sind, kann jetzt nicht gesagt werden, aber der Sprechende ist der Meinung, dass dieses Drehbuch, in welchem es um die Erarbeitung des Fusionsvertrages geht, nicht an jeden Haushalt in Littau und in Luzern verschickt werden soll.

In der Abstimmung entscheidet der Rat grossmehrheitlich für zustimmende Kenntnisnahme vom Bericht.

3.2 Interpellation 55, René Kuhn, Roland Habermacher und Kurt Schürmann namens der SVP-Fraktion, vom 18. April 2005: Fusions-Gelüste mit Littau

Das Interesse an einer Fusion Luzern-Littau ist absolut nicht vorhanden, dies zeigte auch die Vernehmlassung, welche Ende Dezember 2003 durchgeführt wurde. Statt die Übung abubrechen, tagen die Stadträte beider Gemeinden weiter, und es werden weiterhin Steuergelder in dieses Projekt investiert. Gemäss inoffiziellen Informationen sprechen sich beim Gemeinderat Littau 3 von 5 Mitgliedern gegen eine Fusion aus. Mit dem Projekt Fusion Littau-Luzern wurden bestimmt schon Abertausende von Steuerfranken verbraucht, und mit den weiteren Aktivitäten werden nochmals enorme Kosten generiert. Angesichts der finanziellen Lage der Stadt Luzern kann es sich die Stadt nicht länger leisten, mit nicht mehrheitsfähigen Projekten Steuergelder zu verschwenden. Bevor weitere Gelder für dieses Projekt verbraucht werden, muss definitiv feststehen, ob eine Fusion tatsächlich eine Volksmehrheit finden würde.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Steuerfranken wurden seitens der Stadt Luzern bereits gesamthaft für das Projekt Fusion Littau-Luzern eingesetzt?
2. Wie viele Personen sind in der Stadt Luzern in das Projekt Fusion Littau-Luzern involviert? Wie hoch schätzt der Stadtrat die bereits getätigten Aufwendungen seitens des Personals?
3. Laut Gerüchten soll für die Fusion Littau-Luzern für die Aufklärung/Information/Überzeugung der Bevölkerung eine grosse Kampagne lanciert und ein „Werbefür“ dafür beauftragt werden. Wenn dies zutrifft, wie viele Mittel werden dafür aufgewendet?
4. Trifft es zu, dass der Stadtrat dem Gemeinderat Littau das Angebot unterbreitet hat, die Kosten von Fr. 50'000.– bis Fr. 70'000.– für einen Projektleiter in der Gemeinde Littau für die Fusion Luzern-Littau zu übernehmen?
5. Nächstens soll ein Fusions-Verein gegründet werden, um den „Fusionisten“ eine Plattform zu geben. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass es nicht Aufgabe des Stadtrates ist, sich dort zu engagieren oder gar noch zu beteiligen, da ein solches politisches Vorhaben Sache der Parteien ist?

6. Wird dieser Verein (gem. Frage 5) durch die Stadt Luzern finanziell unterstützt?
7. Ist dem Stadtrat bekannt, dass die Fusions-Befürworter das Volk irreführen, indem sie mit höchst fragwürdigen Zahlen operieren? Das Beispiel von Schachen (Werthenstein/Wolhusen) hat aufgezeigt, dass der Kanton gar nicht in der Lage ist, Steuerausgleichszahlungen in der Höhe Littau : Luzern vorzunehmen. Ist der Stadtrat nicht der Auffassung, dass der Kanton Luzern keinen Beitrag an eine Fusion leisten wird?
8. Trifft es zu, dass der Stadtrat dem Gemeinderat Littau das Versprechen abgegeben hat, bei einer eventuellen Fusion den Steuerfuss auf dem heutigen Stand der Stadt Luzern von 1,85 Einheiten festzusetzen bzw. beizubehalten und diesen garantiert während 4 Jahren beizubehalten? Wenn dies zutrifft, wie verhält sich dieses Versprechen bei einer Steuer-senkung in der Stadt Luzern wie vorgesehen per 2007 auf 1,75 Einheiten?
9. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass nun per sofort entweder die „Übung“ abgebrochen werden müsste oder aber dass mittels einer Abstimmung das Stimmvolk befragt werden müsste?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Vorbemerkung

In der vorliegenden Interpellation wird der Anschein erweckt, der Stadtrat diskutiere mit dem Littauer Gemeinderat die Fusionsthematik ohne Auftrag. Am 5. Dezember 2002 hat der Grosse Stadtrat die Motion 225 „Für einen Planungsbericht zur Fusion der Stadt Luzern und der Gemeinde Littau“ überwiesen. Der verlangte Bericht ist am 20. April 2005 vom Stadtrat verabschiedet, vom Parlament aber noch nicht besprochen worden.

Zu 1.:

Wie viele Steuerfranken wurden seitens der Stadt Luzern bereits gesamthaft für das Projekt Fusion Littau-Luzern eingesetzt?

Der Anteil der Stadt Luzern an der Grundlagenstudie betrug Fr. 42'273.35. Weitere finanzielle Mittel für die Fusionsabklärungen hat der Stadtrat keine gesprochen.

Zu 2.:

Wie viele Personen sind in der Stadt Luzern in das Projekt Fusion Littau-Luzern involviert? Wie hoch schätzt der Stadtrat die bereits getätigten Aufwendungen seitens des Personals?

Involviert sind der Stadtrat sowie eine Projektgruppe von drei Personen. Für einzelne Fragen oder Aufgaben wurden andere Fachpersonen zugezogen, beispielsweise der Personalchef oder der Informationsbeauftragte.

Der Arbeitsaufwand der Verwaltungsangestellten belief sich etwa auf vier Personenwochen. Darin enthalten sind insbesondere Sitzungen der gemeindeübergreifenden Projektgruppe, Vorbereitung und Auswertung der Vernehmlassung, Vorbereitungen für Workshops des Gemeinderates und des Stadtrates, Besprechungen mit dem Amt für Gemeinden. Das entspricht einem Monatslohn einer Kaderperson.

Der Arbeitsaufwand des Stadtrates beläuft sich etwa auf fünf bis sechs Personentage. Darin enthalten sind gemeinsame Klausursitzungen mit dem Gemeinderat im September und No-

vember 2004 und im Januar 2005 sowie Besprechungen an ordentlichen Stadtratssitzungen. Das entspricht gut ¼ Monatsentschädigung eines Mitgliedes des Stadtrates.

Zu 3.:

Laut Gerüchten soll für die Fusion Littau-Luzern für die Aufklärung/Information/Überzeugung der Bevölkerung eine grosse Kampagne lanciert und ein „Werbefür“ dafür beauftragt werden. Wenn dies zutrifft, wie viele Mittel werden dafür aufgewendet?

An den Gerüchten ist nichts Wahres.

Zu 4.:

Trifft es zu, dass der Stadtrat dem Gemeinderat Littau das Angebot unterbreitet hat, die Kosten von Fr. 50'000.– bis Fr. 70'000.– für einen Projektleiter in der Gemeinde Littau für die Fusion Luzern-Littau zu übernehmen?

Es gibt kein solches Angebot, es stand auch nie zur Diskussion.

Zu 5.:

Nächstens soll ein Fusions-Verein gegründet werden, um den „Fusionisten“ eine Plattform zu geben. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass es nicht Aufgabe des Stadtrates ist, sich dort zu engagieren oder gar noch zu beteiligen, da ein solches politisches Vorhaben Sache der Parteien ist?

Der Stadtrat hat in der Gesamtplanung deutlich festgehalten, dass er aus strategischen Gründen für die Fusion mit Littau wie auch mit anderen umliegenden Gemeinden ist. Entsprechend begrüsst er die Initiative für den Verein „Zukunft Luzern“.

Zu 6.:

Wird dieser Verein (gem. Frage 5) durch die Stadt Luzern finanziell unterstützt?

Der Verein erhält von der Stadt keine finanzielle Unterstützung.

Zu 7.:

Ist dem Stadtrat bekannt, dass die Fusions-Befürworter das Volk irreführen, indem sie mit höchst fragwürdigen Zahlen operieren? Das Beispiel von Schachen (Werthenstein/Wolhusen) hat aufgezeigt, dass der Kanton gar nicht in der Lage ist, Steuerausgleichszahlungen in der Höhe Littau : Luzern vorzunehmen. Ist der Stadtrat nicht der Auffassung, dass der Kanton Luzern keinen Beitrag an eine Fusion leisten wird?

Dem Stadtrat ist nicht bekannt, dass die Fusionsbefürworter das Volk in die Irre führen wollen, wie dies von den Interpellanten dargelegt wird. Ob und mit welchem Betrag der Kanton das Fusionsprojekt mit Steuerausgleichszahlungen unterstützen wird, soll Gegenstand kom-mender Abklärungen und Verhandlungen sein.

Die kantonale „Verordnung über die finanzielle Unterstützung von Gemeindeentwick-lungsprojekten“ vom 24. September 2002 (SRL 154) stellt tatsächlich nur unter gewissen Um-ständen Beiträge zur Angleichung der Steuerfüsse der beteiligten Gemeinden oder zur Mitfi-nanzierung fusionsbedingter Mehrkosten in Aussicht. Dabei stehen insgesamt lediglich Mittel im Umfang von 7,5 Mio. Franken zur Verfügung.

Zu 8.:

Trifft es zu, dass der Stadtrat dem Gemeinderat Littau das Versprechen abgegeben hat, bei einer eventuellen Fusion den Steuerfuss auf dem heutigen Stand der Stadt Luzern von 1,85 Einheiten festzusetzen bzw. beizubehalten und diesen garantiert während 4 Jahren beizubehalten? Wenn dies zutrifft, wie verhält sich dieses Versprechen bei einer Steuersenkung in der Stadt Luzern wie vorgesehen per 2007 auf 1,75 Einheiten?

Der Stadtrat und der Gemeinderat haben sich keine inhaltlichen Versprechen abgegeben. Es gibt eine einzige Übereinkunft: Die Fusionsdiskussion soll so weit vertieft werden, dass den Stimmbevölkerungen in Luzern und in Littau eine Abstimmungsvorlage unterbreitet werden kann, die Auskunft über sämtliche wichtigsten Fragestellungen gibt. Konkret ist ein Fusionsvertrag geplant, der im Juni 2007 zur Abstimmung kommen soll.

Zu 9.:

Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass nun per sofort entweder die „Übung“ abgebrochen werden müsste oder aber dass mittels einer Abstimmung das Stimmvolk befragt werden müsste?

Der Stadtrat will nicht selbst darüber entscheiden, ob die Fusionsdiskussion abgebrochen werden soll oder nicht. Er teilt die Auffassung der Interpellanten, dass dem Stimmvolk möglichst bald eine Vorlage unterbreitet werden soll. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sollen über ein bis zu einem gewissen Grad konkretes Projekt befinden können. Eine Abstimmung, die den Charakter einer Konsultativabstimmung oder Volksbefragung hätte, erachtet der Stadtrat als ungeeignet. Er hofft, dass der Grosse Stadtrat diese Meinung teilt und seinerseits einverstanden ist, die Thematik bis zur Volksabstimmung weiterzubearbeiten.

René Kuhn verzichtet auf eine kurze Erklärung.

Damit ist Interpellation 55 erledigt.

4.1 Bericht 14/2005 vom 20. April 2005: Agglomerationsprogramm; Beurteilung aus städtischer Sicht

Eintreten

Kommissionspräsident Marcel Lingg: Die Baukommission hat an ihrer Sitzung vom 19. Mai 2005 den Bericht diskutiert und beraten. Einigkeit herrschte bei allen Fraktionen, dass die Erstellung des Agglomerationsprogramms als notwendig angesehen wird, insbesondere mit dem Hauptziel der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Nebenbei wurde auch positiv von allen zur Kenntnis genommen, dass das Parlament in der Stadt Luzern im Gegensatz zu anderen Gemeinden die Möglichkeit erhalten hat, offiziell zum Agglomerationsprogramm Stellung nehmen zu können. Bereits in der Eintretensdiskussion zeigten sich bei den Massnahmen

grössere Differenzen. Von einigen Sprechern wurde das Agglomerationsprogramm als ausgewogenes, realistisches und zukunftsgerichtetes Paket betrachtet, welches ganzheitlich, mit der vorgesehenen Aufteilung ÖV und MIV, umgesetzt werden muss. Erwähnt wurde, dass ungelöste Verkehrsprobleme oder einseitige Lösungsansätze nicht als nachhaltige Politik angesehen werden. Es wurde argumentiert, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Region und der Erhalt oder Ausbau der Lebens- und Wohnqualität massgeblich von einer funktionierenden Mobilität abhängig ist. Auch wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die städtische Verkehrspolitik nicht mehr länger blockiert wird, weil die verschiedenen Verkehrsträger ideologisch gegeneinander ausgespielt wurden. Gewisse Lenkungsmaßnahmen wurden kritisch erwähnt, jedoch bewusst zu Gunsten des Gelingens des Gesamtprogramms zurückgestellt. Auf der anderen Seite fand das vorliegende Agglomerationsprogramm auch grosse Skepsis. Die grossen Strasseninvestitionen wurden in einer Kosten-Nutzen-Analyse als wenig wirtschaftlich taxiert, die angestrebte Priorisierung des Busses könnte günstiger erreicht werden, sprich mit Lenkungsmaßnahmen. Das Agglomerationsprogramm wurde als zu strassenbaulastig und somit als nicht-nachhaltig beurteilt. Es wurde das Fehlen eines höheren Modalsplits zu Gunsten des ÖV bzw. sogar von Testberechnungen für reine ÖV-Massnahmen erwähnt. Konkret wurde das Fehlen einer Stadtbahn bzw. eines schienengebundenen Verkehrsmittels nach Kriens aufgezählt, auch der fehlende Durchgangsbahnhof wurde fordernd angesprochen. In einer Gesamtbetrachtung wurde kritisiert, dass mit dem Agglomerationsprogramm Mehrverkehr entsteht und eine Verschlechterung der Umwelt bewirkt wird. Es wurde der Wunsch angebracht, um den politischen Konsens doch noch zu erreichen, Etappierungen und eine Priorisierung innerhalb der Pakete vorzusehen. Trotz unterschiedlicher Auffassungen wurde einstimmig Eintreten beschlossen.

Die Ansicht der Baukommission zu den einzelnen Beurteilungen des Stadtrates wird der Sprechende, sofern notwendig, im Detail erwähnen.

Stadtpräsident Urs W. Studer erlaubt sich – aufgrund der Wichtigkeit dieses Geschäfts und der Situation – folgende Erklärung des Gesamtstadtrates zu eröffnen:

Der Grosse Stadtrat hat bei der Behandlung des Berichts 13 (Fusion Littau-Luzern, Zwischenbericht) überzeugt und überzeugend für die Stärkung der Agglomeration argumentiert. Luzern soll zu einem starken Zentrum wachsen, zu einer Zentrumsstadt mit hoher Lebensqualität. Dieses Ziel steht als Titel über der Positionierung dieser Stadt. Diese Positionierung hat der Grosse Stadtrat mit der Gesamtplanung 2005–2008 gutgeheissen. Darin heisst es unter anderem: „Das Zentrum der Agglomeration ist mit einem Gesamtverkehrssystem optimal erschlossen. Leistungsfähige Verbindungen auf Schiene und Strasse verbinden Luzern mit den anderen nationalen Zentren.“ Alle wollen eine starke Region, in der das Zusammenleben aller gefördert wird, die wirtschaftlich und finanziell stark ist und die auch erreicht werden kann. Mit dem Projekt „Luzern macht mobil“ haben sich der Stadtrat und Fachleute aus der Stadtverwaltung in der Vergangenheit in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms des Kantons eingegeben: Weil ein Gesamtverkehrssystem, das diesen Namen verdient, für die Zukunft von Luzern notwendig ist, weil es sich ausgewogen planen lässt, und zwar für Mobilität wie auch für Wohnqualität, und weil es in der vorliegenden Ausgestaltung finanzierbar ist –

durch den Beitrag der Stadt, durch Mittel des Kantons und durch Gelder des Bundes, die zur Lösung von Mobilitätsfragen in den Agglomerationen der Schweiz zur Verfügung stehen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass die grössten Verkehrsprobleme dieses Landes nicht am Gotthard, sondern in den Agglomerationen bestehen. Es gilt mit anderen Worten die Gunst der Stunde zu packen. Luzern will im Wettbewerb der rund 50 Agglomerationen in diesem Land zu den Gewinnern gehören und Bundesmittel zur Stärkung der Region, der Agglomeration und des Zentrums nach Luzern holen. Dazu ist der politische Wille zu spüren; dazu gilt es Gemeinsamkeiten zu betonen über alle Partei- und Fraktionsgrenzen hinweg.

Der Stadtrat, der in einer renommierten Zeitung unter parteipolitischen Aspekten auch als „Konfetti-Stadtrat“ bezeichnet wird, der also nicht etwa aus nur ein oder zwei Parteien besteht, hat sich zusammengerauft, wiederholt diskutiert und debattiert und steht geschlossen hinter dem Gesamtverkehrssystem, welches das Agglomerationsprogramm mit seinen Massnahmen darstellt.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass das Agglomerationsprogramm im hohen Interesse der Stadtentwicklung liegt. Luzern ist nicht einfach eine Ortschaft auf der Landkarte der Schweiz; Luzern ist Kantonshauptstadt, Luzern ist das Zentrum der ganzen Zentralschweiz, Luzern ist Motor und Katalysator für die ganze Urbanregion und den gesamten Kanton Luzern.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass das Agglomerationsprogramm die richtigen Massnahmen für den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr, für Schiene und Strasse aufweist. Der öffentliche Verkehr muss zuverlässig funktionieren, auch wenn der motorisierte Individualverkehr seine Grenzen im Strassenraum erreicht. Und dass er diese nicht nur am Tag des Seenachtsfestes, sondern insbesondere in der Sommerjahreshälfte immer wieder erreicht, können alle als Verkehrsteilnehmer unschwer selber feststellen. Ebenso ist allen bekannt, dass 85 Prozent des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Region Luzern auf der Strasse abgewickelt werden.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass das Agglomerationsprogramm nur als Gesamtstrategie funktionieren kann. Es lenkt Mobilität; es hilft mit, die Wohnqualität zu fördern, und es erhöht die Verkehrssicherheit.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass das Agglomerationsprogramm eine unabdingbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung ist. Es stärkt die Prosperität der Region, die ihrerseits Grundlage für ein solides Netzwerk bildet und die kulturellen Errungenschaften abstützt.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass das umgesetzte Agglomerationsprogramm die häufig verstopften Verkehrsachsen im Zentrum entlastet und damit beruhigt. Viele stark frequentierte Routen werden sicherer für den Langsamverkehr. Die entlasteten Stadträume können aufgewertet werden.

Die folgende Debatte ist nicht nur Grundlage für die Stellungnahme des Stadtrates zum Agglomerationsprogramm. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Debatte verfolgt und gewertet wird vom Bund, vom Kanton Luzern und den Nachbarkantonen, aber insbesondere natürlich auch von den die Stadt Luzern umgebenden Gemeinden. Sie werden prüfen, ob es der Stadt ernst ist, über die Gemeindegrenzen hinaus zusammenzuarbeiten und die dringenden politischen Sachfragen der Zeit auch tatsächlich zusammen partnerschaftlich zu

lösen. Das Agglomerationsprogramm ist eine gemeinsame Planung. Es ist das erste strategische Programm aus der und für die Agglomeration Luzern. Seine Umsetzung braucht eine gemeinsame Basis und gegenseitiges Verständnis zur Lösung der immer mehr drängenden Mobilitätsfrage.

Die Stadt fordert immer etwa wieder Zusammenarbeit. Sie beteuert stets, dass sie ihr Planen auf die Agglomeration, die Region ausrichten will. Jetzt gilt es den Tatbeweis zu erbringen. Mit dem Stehen zum Agglomerationsprogramm werden Stadt und Agglomeration gestärkt. Das Programm ist notwendig, ausgewogen und finanzierbar.

Markus Mächler: Luzern gehört nicht zu den drei grossen wirtschaftlich starken Metropolen der Schweiz Zürich, Basel und Lausanne-Genf. Die Agglomeration Luzern verfügt aber über eine hervorragende Lebensqualität und durchaus über Potenzial, um das wirtschaftliche Zentrum der Zentralschweiz zu sein und es auch zu bleiben. Allerdings geht das nur mit einer sehr guten Anbindung an die Metropole Zürich, damit erwünschte Wechselwirkungen auch tatsächlich erzielt werden können. Professor Bernd Schips, Ökonom und Leiter der Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF), hat im Januar dieses Jahres in einer Studie die wachstumssteigernde Wirkung einer guten Verkehrsinfrastruktur nachgewiesen. Eine Studie der Mineralölgesellschaften aus dem Jahre 2003 besagt, dass der Strassenverkehr in absehbarer Zeit – also für die nächsten etwa 10 bis 15 Jahre – jährlich um 2 bis 3 Prozent steigen wird. Greenpeace bestätigt diese Annahme in einer Broschüre, indem eine Zunahme im Privatverkehr um 20 Prozent und im Schwerverkehr um gar 40 Prozent bis zum Jahre 2020 prognostiziert wird; diese Zahlen gelten schweizweit, nicht etwa auf den Raum Luzern beschränkt – aber auch für den Raum Luzern. Nun wissen wir, dass wir in der Stadt Luzern, aber auch ausserhalb zunehmend mit Stausituationen konfrontiert sind. Es soll hier auf den Nachweis, warum das so ist, verzichtet werden. Aber dass es so ist, wird niemand bestreiten können. Dazu möchte der Sprechende die Studie von Professor Schips zitieren: „Die direkten und indirekten Kosten, die z. B. durch Staus im Strassenverkehr entstehen, sind enorm und eigentlich nicht mehr tolerierbar. Ohne die Beseitigung derartiger Engpässe wird es früher oder später zu gesamtwirtschaftlichen Wachstumseinbussen kommen.“ Übrigens: Der Sprechende ortet auch auf der Schiene Stau. Man sieht diesen zwar nicht wie auf der Strasse. Aber das heutige Schienensystem erlaubt bekanntlich keine Taktverdichtungen mehr. Was heute als S-Bahn gepriesen wird, das ist ehrlicherweise keine S-Bahn. Das wird es erst dann eine sein, wenn Viertelstundentakte möglich sein werden. Auch hier muss also – wie beim Strassenverkehr – eingegriffen werden.

Wenn die Stadt Luzern und die Agglomeration auf der wirtschaftlichen Landkarte der Schweiz in Zukunft weiterhin eine Rolle als Zentrum der Innerschweiz spielen sollen, müssen diese erkannten Verkehrsprobleme in allernächster Zukunft gelöst werden.

Nun hat der Kanton Luzern das so genannte Agglomerationsprogramm entwickelt. In Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden, Verbänden und Verkehrsbetreibern ist es auf der Basis des „Verkehrskonzeptes Hauptachsen Luzern“ und der späteren Konkretisierung mit „Luzern macht mobil“ entstanden. Eine wichtige Ausgangslage für die Erstellung des Agglomerationsprogramms war richtigerweise auch das prognostizierte Wachstum der gan-

zen Agglomeration im Hinblick auf vorhandene Wohn- und Arbeitsflächen. Es muss nämlich mit einer Steigerung von 7% der Einwohner und von 11% der Arbeitsplätze gerechnet werden. So viel zur Ausgangslage und damit zur politischen Wertung des vorliegenden Agglomerationsprogramms.

Das Programm ist nach Meinung des Sprechenden ein pragmatisches und intelligentes Konzept zur Bewältigung der anstehenden Mobilitätsbedürfnisse der Agglomeration. Es stimmt als Konzept und mit fast allen Massnahmen überein mit den Zielsetzungen, welche Stadtrat und Parlament als „Gesamtplanung 2005–2008“ verabschiedet haben. Das Programm zeigt Grundlagen und Problemstellungen auf, bestimmt Lösungsansätze und bezeichnet Massnahmen. Es ist als Gesamtkonzept angelegt. Die verschiedenen Handlungsfelder sind voneinander abhängig. Insbesondere das Weglassen von einzelnen Massnahmen würde das Gesamtkonzept grundlegend in Frage stellen. Das Programm verzichtet auf erzieherische Handlungsansätze und zeigt machbare Strategien auf, welche mit dem vorhandenen Strassenraum in der Innenstadt auskommen. Es fordert nur die allernötigsten Strassenergänzungen, damit vor allem der öffentliche Verkehr immer zuverlässig funktionieren kann. Auf generelle Verbote wird verzichtet, und das ist richtig so, weil solche politisch keine Umsetzungschance haben würden. Nochmals ein Zitat aus der KOF-Studie von Professor Schips: „Es geht also um eine effiziente Erfüllung der Mobilitätsanforderungen, sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr. Dabei haben die einzelnen Verkehrsmittel spezifische Vor- und Nachteile, die es sorgfältig gegeneinander abzuwägen gilt. Es ist deshalb wenig zielführend zu versuchen, die einzelnen Verkehrsträger bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden knappen finanziellen Mittel gegeneinander auszuspielen. Gesucht sind intelligente und ökonomisch vertretbare Angebote zur Befriedigung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen.“ Der Sprechende ist zutiefst davon überzeugt, dass das Agglomerationsprogramm genau diese „vertretbaren Angebote“ enthält. Wie eine Präambel für das, was heute in diesem Rat getan wird, wirkt der Satz oben auf der Seite 8 des vorliegenden B+A. Es heisst da: „Im Einklang mit der einmaligen Landschaft hat Luzern ein attraktives Wohnangebot für alle Bevölkerungsschichten, bietet einen erfolgreichen Marktplatz für innovative Dienstleistungen und Waren und ist eine international bekannte Schweizer Top-Destination im Tourismus mit kultureller Ausstrahlung.“ Die CVP-Fraktion ist dafür und definiert das auch als Ziel, dass alle politischen Kräfte in dieser Agglomeration genau diese Qualitäten fördern und weiterentwickeln müssen.

Zudem will Luzern (mindestens ein überwiegender Teil dieses Rates und auch der Stadtrat), dass die Agglomeration zusammenwächst. Gross-Luzern wird propagiert, ein Verein „Zukunft Luzern“ wurde gegründet, das Projekt Littau-Luzern ist gerade eben definitiv angeschoben worden. Gemeinsames soll gemeinsam besprochen, bewertet und gemeinsam entschieden werden. Die CVP-Fraktion hat im letzten Spätherbst im Rahmen der Gesamtplanung bis 2008 einer ganzen Reihe von Strategien, Stossrichtungen und Vierjahreszielen zugestimmt, welche jetzt mit dem Agglomerationsprogramm einer Umsetzung zugeführt werden sollen; auch der Stadtpräsident hat eben darauf hingewiesen. Diese Stossrichtungen und Ziele sind im B+A auf der Seite 2 aufgeführt. Der Fraktion ist in diesem Zusammenhang aber wichtig, dass jetzt, wo es um konkrete Umsetzungskonzepte geht, die zukünftige Prosperität der Stadt und eine erste handfeste Nagelprobe der Zusammenarbeit in der Agglomeration auf dem Spiel stehen,

der Rat mit Überzeugung hinter dieses gemeinsame Werk geht. Auch wenn noch nicht alle Details vollumfänglich und zur Zufriedenheit aller studiert und bekannt sind, auch wenn es quasi erst um die konzeptionellen Dinge geht, will die CVP-Fraktion dem Stadtrat, den Gemeinderäten in der Agglomeration und dem Regierungsrat heute ihre Unterstützung zusagen. Sie will auf den Bericht eintreten, sie will die stadträtlichen Bemerkungen diskutieren und sie will von allem dem Antrag auf zustimmende Kenntnisnahme folgen. Sie will heute ein Jahrhundertwerk anschieben.

Peter Henauer dankt vorgängig dem Stadtrat, dass er dem Parlament die Möglichkeit gibt, Stellung zu nehmen zu seiner Stellungnahme gegenüber dem Kanton. Das fördert sicher die Diskussion.

Zur Ausgangslage: Die Verkehrssituation in Stadt und Agglomeration Luzern sieht heute so aus: Es gibt ein Verkehrswachstum in den Randgebieten der Stadt und in den Agglomerationsgemeinden als Folge der Siedlungspolitik. Das Stadtzentrum weist seit mehreren Jahren ein stagnierendes Verkehrsaufkommen auf, da die Kapazitäten ausgeschöpft sind. In der Stadt nimmt die Benutzung des öffentlichen Verkehrs trotz aller Anstrengungen, das Umsteigen zu fördern, ab. Der Veloverkehr stagniert, ist tendenziell eher rückläufig, weil diese Fortbewegungsart als gefährlich empfunden wird. Die Erreichbarkeit der Stadt und die Bewegungen innerhalb der Stadt sind zu Spitzenzeiten eingeschränkt. Die SP-Fraktion ist überzeugt: Die Erreichbarkeit der Stadt muss verbessert werden. Der Ansatz des Bundes mit den ausgelösten Agglomerationsprogrammen ist richtig. Die Verkehrsprobleme müssen in den Agglomerationen gemeindeübergreifend angegangen werden und die Fragen der Siedlungspolitik sind einzubeziehen. Darum wird die Erreichung eines Agglomerationsprogramms von der SP-Fraktion einstimmig unterstützt. Sie geht von folgenden Voraussetzungen aus: Der Platz ist beschränkt und es braucht eine geschickte Siedlungspolitik. Der Platz ist beschränkt bedeutet, dass der Modalsplit geändert werden muss. Warum? Der Platz für Verkehrsflächen in der Stadt ist beschränkt, will man nicht ganze Häuserzeilen der Mobilität opfern. Die Grenzen für das Autoverkehrswachstum sind somit gesetzt. Soll die Erreichbarkeit der Stadt verbessert werden, so ist dies nur mit einer Änderung des Modalsplits möglich. Die platzsparenden Verkehrsmittel müssen gefördert werden, das heisst der öffentliche und der Langsamverkehr. Gleichzeitig ist eine geschickte Siedlungspolitik nötig. Die städtebauliche Entwicklung eines Gebietes – das kann auch in der Agglomeration sein – muss nicht unweigerlich zu Mehrverkehr auf der Strasse führen. Entscheidend sind die Zielsetzungen für den künftigen Modalsplit und die daraus abgeleiteten Massnahmen. Bei den Planungen der Entwicklungsschwerpunkte sind daher dringend Ziele für den Modalsplit zu definieren und daraus abgeleitet Infrastrukturmassnahmen zu bestimmen. Je zentraler ein Gebiet ist, desto höher muss der Anteil des öffentlichen und des Langsamverkehrs sein. Die Zieldefinition kann bis zu 90 oder gar 95 Prozent gehen.

Zum Agglomerationsprogramm und zum Bericht äussert sich der Sprechende vorläufig zu den drei Stichworten Ziele, Massnahmen und Gesamtpaket. Die Ziele des Agglomerationsprogramms werden von der SP-Fraktion einstimmig unterstützt. Sie sieht vor allem bei der Organisationsstruktur eine grosse Herausforderung. In der Agglomeration Luzern wird der öffent-

liche Verkehr zwar bereits heute regional organisiert im Rahmen des ÖVL. Eine umfassende, auf die Agglomeration abgestützte Verkehrspolitik fehlt jedoch, gleichzeitig fehlt eine entscheidungsbevollmächtigte Agglomerationsorganisation und -struktur.

Zu den vorgeschlagenen Massnahmen: Die SP-Fraktion setzt bei der Wirtschaftlichkeit und der Ökobilanz ein Fragezeichen. Das Agglomerationsprogramm setzt bei den Massnahmen trotz guter Zielsetzung die falschen Prioritäten. Der Bau von neuen Strassen erhält ein Übergewicht – vor allem wohl, weil in diesem Bereich die Finanzierung einfacher und sicherer zu bewerkstelligen ist. Sämtliche Massnahmen müssen einer Prüfung bezüglich Nachhaltigkeit unterzogen werden. Dabei ist nebst der Untersuchung der ökologischen und gesellschaftlichen Aspekte auch die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen zu beurteilen. Beim Agglomerationsprogramm muss die SP-Fraktion diesbezüglich Folgendes feststellen: Im Bereich Ökologie (Lärm und Luft) zeigen die Zahlen für die Stadt Luzern auf, dass gegenüber einer nicht beeinflussten Entwicklung die Belastung durch Luftschadstoffe nur unbedeutend abnimmt und die Lärmsituation nur an ganz wenigen Orten tatsächlich verbessert wird. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Agglomerationsprogramm im ökologischen Zielbereich ist somit sehr schlecht. Zur Wirtschaftlichkeit (Investitionen und Betrieb): Die geplanten Strassenbauten verursachen enorme Erstellungskosten und später natürlich auch Betriebskosten. Bevor diese Investitionen getätigt werden, sind kostengünstigere Massnahmen, welche den gleichen Effekt erzielen können, zu prüfen und zu testen. Vor allem müssen die geplanten verkehrslenkenden Massnahmen (z. B. Buspriorisierungen) möglichst rasch umgesetzt werden und muss der Ausbau des öffentlichen und des Langsamverkehrs vorangetrieben werden. Der Sprechende denkt an teilweise schon längst versprochene Massnahmen im „Letter of Understanding“. Das Ziel muss sein, die Ziele möglichst unabhängig von der Finanzierungsquelle so günstig wie möglich zu erreichen.

Zum Gesamtpaket, welches der Stadtpräsident in seinem Eingangsvotum ebenfalls anspricht: Gesamtpaket heisst eigentlich: Alles oder nichts, bzw. Vogel friss oder stirb. Die SP-Fraktion glaubt eher an verbindliche Massnahmenpakete als Basis für politische Konsenslösungen. Die verschiedentlich geäusserte Forderung, das vorliegende Agglomerationsprogramm zum jetzigen Zeitpunkt als Ganzes zu akzeptieren, da sonst in den nächsten Jahren in der Agglomeration Luzern nichts realisiert werden kann, geht an der politischen Realität vorbei. Sämtliche Kreditentscheide für die Einzelmassnahmen sind – je nach Massnahme – von Entscheiden auf Bundes-, Kantons- oder Gemeindeebene abhängig. Wenn jetzt schon das Herausbrechen einer Einzelmassnahme zum Absturz des Gesamtprojektes führt, wird die ganze Planung nach kurzer Zeit Makulatur sein. Denn es kann niemand über sämtliche politischen Ebenen und über einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren verbindliche Zusagen machen. Zudem besteht die Gefahr, dass Schritte ohne Zwischenevaluationen eingeleitet werden und beispielsweise in 10 Jahren Massnahmen umgesetzt werden, welche zu diesem Zeitpunkt nicht mehr sinnvoll sind. Um in der Agglomeration Luzern weiter zu kommen, sind darum auch Massnahmenpakete zu entwickeln, welche einen zeitlich überschaubaren und inhaltlich realisierbaren Horizont haben.

Die SP-Fraktion tritt auf den Bericht ein. Sie versteht ihn als Stellungnahme im Sinne einer Vernehmlassung zuhanden des Kantons, weshalb sie eine differenzierte Haltung vertritt. Sie

nimmt einstimmig Kenntnis von den Punkten B1–B4; zu den Punkten B5–B9 wird sie sich in der Beratung äussern.

Walter Stierli: Die Lösung des Agglomerationsverkehrs ist eine der grössten Aufgaben, welche in nächster Zukunft gelöst werden müssen, damit auch den nachfolgenden Generationen eine gute Wohn-, Mobilitäts- und Wirtschaftsbasis geboten werden kann. Wenn der Sprechende daran denkt, dass bereits vor 20 oder 25 Jahren bei hälftigem Verkehr über eine Nord- und Südtangente diskutiert wurde, ist heute absolut vorstellbar, dass wenn diese Tangenten gebaut worden wären, der Verkehr in der Stadt heute sehr stark rückläufig wäre. Um es gleich vorwegzunehmen: Die SVP-Fraktion steht hinter dem Agglomerationsprogramm; der öffentliche und der motorisierte Individualverkehr ergänzen sich. Voraussetzung ist allerdings, dass das Programm so umgesetzt wird, wie es jetzt auf dem Papier steht. Nur ein einziger Wegfall einer Komponente würde die Ablehnung der SVP-Fraktion zur Folge haben. Entscheidend ist für sie weiter auch, wie und wann alles umgesetzt wird. Das jetzt vorliegende Gesamtpaket ist eine Riesenchance für die Stadt und die Agglomeration Luzern. Es deckt viele Bedürfnisse sowohl des öffentlichen wie des motorisierten Individualverkehrs ab. Auch aus der Sicht der Wirtschaft ist es wichtig, dass Luzern gut erreichbar ist. Die Parlamentarier tragen bei dieser Zukunftsplanung eine grosse Verantwortung, und es ist wichtig, mit diesem Agglomerationsprogramm positive Signale nach aussen zu senden. Vorbehalte beim Gesamtverkehr könnten anderweitige Konsequenzen hervorrufen. Dieser Rat muss signalisieren, dass ihm die Verkehrsprobleme für die Zukunft nicht gleichgültig sind und dass er bereit ist, sie anzupacken. In Kriens wurde mit der Diskussion über die Fahrtenbeschränkung im Schlund das Vertrauen des Gewerbes stark beeinträchtigt. Dieser Vertrauensschwund muss für Luzern verhindert werden. Das Agglomerationsprogramm schafft gute Voraussetzungen, dass sich Luzern weiterentwickelt und nicht von der verkehrserschlossenen Landkarte verschwindet. In der Baukommission wurde eigentlich unter allen Parteien ein sehr guter Dialog gefunden, und es haben sich dort auch gewisse Konsensmöglichkeiten abgezeichnet. Der Sprechende stellt jetzt fest, dass in den letzten Tagen eine gewisse Nervosität entstanden ist, die sich auch daran zeigt, dass er Post von verschiedenen Komitees erhält. Es geht hier darum, einfach einmal ein Zeichen zu setzen, dass die Verkehrsprobleme der Zukunft nicht gleichgültig sind. Es soll heute nicht über das Roadpricing diskutiert werden und auch nicht über einen Prospekt, in welchem beim Schweizerhofquai nur noch zwei Fahrbahnen eingetragen sind. Das ist für den Sprechenden heute unvorstellbar, aber niemand kann sagen, was in 15 oder 20 Jahren ist. Wenn sich eine entsprechende Verkehrsminderung durchführen lässt, ist auch die SVP-Fraktion nicht dagegen. Also gilt es heute ein positives Zeichen zu setzen und die Probleme anzupacken. Es darf keine Verhinderungspolitik betrieben werden. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass jetzt positive Signale ausgesendet werden sollen, damit die Schlagwörter Finanzierbarkeit und Ausgewogenheit – ebenfalls aus einem Prospekt – zum Tragen kommen.

Andreas Moser: Alle kennen die Situation aus eigener Erfahrung, egal, ob man mit dem Bus oder dem eigenen Auto unterwegs ist oder sich als Velofahrer durch den Morgenverkehr schlängelt: Immer häufiger stösst der Verkehr in der Agglomeration und im Speziellen in der

Luzerner Innenstadt an seine Kapazitätsgrenzen. Da macht es keinen Unterschied, ob man – wie der Sprechende – morgens um Viertel vor acht mit dem St.-Anna-Bus in die Innenstadt unterwegs ist oder oft auch berufsbedingt das eigene Auto benützt, denn beide Verkehrsträger beanspruchen den gleichen Strassenraum. Spätestens in der Dreilindenkurve beim KV steht man im Stau. 75 Prozent der Schweizer Bevölkerung machen jeden Tag ähnliche Erfahrungen, denn rund 75 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben in den Kernstädten und Agglomerationen. Diese Agglomerationen sind die wichtigsten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Impulsgeber dieses Landes. So sind zum Beispiel 82 Prozent aller Arbeitsplätze hier angesiedelt. Sowohl Firmen wie auch Bewohner profitieren von der Dichte sowie der damit verbundenen räumlichen Nähe. Doch die fortschreitende Urbanisierung übt auch einen wachsenden Druck auf die städtischen Gebiete aus und bringt verschiedene Nachteile mit sich. Diese Herausforderungen überschreiten oft die Möglichkeiten und Kompetenzen der Städte.

Josef Estermann, der frühere sozialdemokratische Stadtpräsident von Zürich, sagte bereits 1995 in seinem Büchlein „Alarm um die Städte“, „dass die Probleme der Städte nationale Probleme darstellen würden, die von den Stadtregierungen nicht allein gelöst werden können“. Auch der Bundesrat hat dies erkannt und hat den Agglomerationen im Jahr 2001 mit dem Agglomerationsprogramm ein neues Instrument zur Verfügung gestellt. Es sollte helfen, dass die Agglomerationsgemeinden nicht mehr nur sektoriell und innerhalb ihrer Gemeindegrenzen, sondern aus einer Gesamtsicht heraus und grenzüberschreitend handeln. Das Agglomerationsprogramm ist also die inhaltliche Basis für eine verstärkte Zusammenarbeit der Agglomerationsgemeinden. Der Bund hilft unter dem Titel „Agglomerationspolitik“. Er schafft finanzielle Anreize und setzt Rahmenbedingungen, damit diese Gelder fliessen können – eine einmalige Chance, die es zu nutzen gilt. Die Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse ist eine der grössten Herausforderungen, die sich den Agglomerationen stellen. Die Prognosen sagen eine weitere markante Zunahme von jährlich 1 bis 3 Prozent bis ins Jahr 2020 voraus. Um den totalen Kollaps zu vermeiden, muss deshalb die Effizienz des gesamten Mobilitätssystems verbessert werden. Gleichzeitig ist eine funktionierende Mobilität entscheidend für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung und ein Schlüsselfaktor in der Standortgunst. Ungelöste Verkehrsprobleme sind Gift für die wirtschaftliche und siedlungstechnische Entwicklung. Hauptziel der Agglomerationspolitik ist deshalb die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Agglomerationen und der Lebensqualität ihrer Bewohner. Der Stadtrat hat diese Chance erkannt und gemeinsam mit dem Kanton, den Agglomerationsgemeinden und allen interessierten Kreisen in den vergangenen drei Jahren das Agglomerationsprogramm Luzern erarbeitet. Ein Ziel steht dabei im Vordergrund: Die Stadt und die Agglomeration Luzern sollen auch in Zukunft erreichbar bleiben und sich als Wohn- und Wirtschaftsraum entwickeln können. Die FDP hat die Entwicklung dieses Programms und speziell den städtischen Programnteil „Luzern macht mobil“ von Beginn weg positiv begleitet, die Chancen für die verschiedenen Vernehmlassungen genutzt, sich eingebracht, wichtige Punkte mit Vorstössen mitinitiiert und die Intentionen des Stadtrates und im Speziellen der Baudirektion während dieses Entwicklungsprozesses konstruktiv mitgetragen und unterstützt. Die Stadt Luzern hat ein vitales Interesse, dass das Agglomerationsprogramm umge-

setzt wird, den sie ist als Zentrum der Region vom Agglomerationsverkehr und seinen negativen Auswirkungen am stärksten betroffen. Das Agglomerationsprogramm ist realistisch, zukunftsgerichtet und orientiert sich an den verkehrspolitischen Realitäten, die halt leider eine weitere Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse vorhersagen.

Es soll hier nicht im Detail auf die einzelnen Massnahmen eingegangen werden; Inhalt und Zielsetzungen sind allen bestens bekannt. Die Meinungsverschiedenheiten liegen vor allem bei den Massnahmen, wie die Ziele umgesetzt werden sollen. Das Agglomerationsprogramm ist ein ausgewogenes und intelligentes Gesamtpaket von Einzelmassnahmen, die jede ihren Teil zum guten Gelingen des Ganzen beitragen muss. Diese Umsetzung dauert aufgrund der politischen Prozesse, der technischen Rahmenbedingungen und der finanziellen Möglichkeiten mindestens 15 Jahre. Die einzelnen Massnahmen ideologisch auseinander zu dividieren ist kurzsichtig und falsch – nur die Umsetzung als Ganzes bringt den Erfolg. Solange man mit dem Bus genauso im Verkehr stecken bleibt wie mit dem Auto, kann gar nicht von einem Anreiz gesprochen werden, und wenn kein entsprechendes Angebot vorhanden ist, das die Leute lockt, den öffentlichen Verkehr zu nutzen, funktioniert es nicht. Damit der öffentliche Verkehr in der Innenstadt ungehindert rollen kann, braucht es – auch wenn die Linken dies scheuen wie der Teufel das Weihwasser – den Südzubringer. Und die Südspange kann gar nicht realisiert werden, wenn keine Tieflegung der Zentralbahn erfolgt. Das ist alles miteinander vernetzt und muss als Ganzes realisiert werden. Da kann man noch lange im ideologischen Schneckenhaus verharren, das bringt doch nichts. Die linke Ratsseite nehme sich ein Beispiel an ihrer Stadträtin bzw. ihrem Stadtrat – es braucht einfach ein bisschen Mut, sich darauf einzulassen. Immerhin sagt die gesamte bürgerliche Seite heute Ja, dass der öffentliche Verkehr in der Innenstadt den Vorzug haben soll; sie sagt Ja, dass der Bus immer rollen kann, auch wenn der motorisierte Individualverkehr um die Stadt gelenkt werden soll. Das ist nicht wenig; da haben sich die Bürgerlichen bewegt und an Einsicht gewonnen. Dies ist auch das Verdienst jener, die sie für diese Probleme sensibilisiert haben, zum Beispiel der Grünen. Oder nochmals Josef Estermann aus einem Interview mit dem „Tages-Anzeiger“ zu zitieren: „In Schönheit sterben, das war nicht meine Devise“, vielmehr wolle er nahe bei der Sache politisieren und schauen, dass man einen Schritt weiterkommt. Man solle sich lernfähig zeigen, sich neuen Situationen anpassen und Positionen revidieren; solche Wechsel seien absolut notwendig, wenn sie einem von den Realitäten nahegelegt würden, sagte Estermann. Wenn die linke Ratshälfte jetzt die Tür zuschlägt und wieder in die verkehrspolitische Steinzeit zurückkehren will – jetzt, wo man sich zusammengerauft und sich auf ein gemeinsames Ziel geeinigt hat –, wäre das sehr bedauerlich. Der Sprechende bittet die Grünen und die SP, mindestens in den Agglozug einzusteigen und zumindest von den Massnahmen in diesem Bericht Kenntnis zu nehmen. Dann kann im Speisewagen weiter diskutiert werden. Es geht heute nicht um Links oder Rechts, sondern darum, dass dieser Rat Leadership zeigt gegenüber dem Kanton, gegenüber den Agglomerationspartnern und – am wichtigsten – gegenüber den Menschen, die hier wohnen und arbeiten.

Das Fazit aus Sicht der FDP-Fraktion: Das Agglomerationsprogramm überzeugt. Es ist realistisch, zukunftsgerichtet, finanzierbar und wahrt die vitalen Interessen der Stadt. Der Stadtrat hat eine klare Position zur Zukunft der Mobilität. Auch die FDP-Fraktion und die gesamte

FDP-Stadtpartei stehen zum Agglomerationsprogramm als Gesamtpaket. Alle verantwortungsvollen Kräfte müssen sich gut überlegen, was sie riskieren, wenn sie Nein sagen zu diesem Gesamtpaket. Es braucht hier die nötige Weitsicht, in den Agglozug einzusteigen, denn dieser Zug hält nur einmal in Luzern.

Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und wird den Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Philipp Federer: Es geht hier um ein Projekt in der Grössenordnung von 2600 Millionen Franken und damit um ein schwergewichtiges Sachgeschäft. Ein Vergleich mit dem KKL zeigt, dass dieses dagegen eine kleine Nummer war. Das Agglomerationsprogramm beinhaltet 24 Massnahmen und Massnahmenbündel. Im Kern sind es sieben Schlüsselprojekte: drei ÖV- und vier MIV-Projekte. Es liegt ein kantonales Agglomerationsprogramm vor, das die Handschrift des FDP-Regierungsrates Max Pfister trägt. Zusätzlich erhielten die Ratsmitglieder den Bericht 14, die Beurteilung des Stadtrates, die nun beurteilt werden soll. Dieser Bericht enthält neun Beurteilungen, die sehr allgemein gehalten sind und ganze 24 Massnahmen umfassen. Über die einzelnen Massnahmen kann nicht abgestimmt werden. Eine diesbezügliche Differenzierung findet gemäss Beschlussesdispositiv nicht statt. Es ist also die Beurteilung zu beurteilen, nicht Massnahmen. Und zum grössten Brocken, dem Bypass, wird weder dieser Rat noch das Volk je abstimmen können. Zur Ausgangslage gehört auch, dass der Stadtrat den Grossen Stadtrat geschlossen umwirbt. Demnach darf nichts aus dem Agglomerationsprogramm herausgebrochen werden, obwohl dieses selbst das anders sieht; Seite 57 steht nämlich: „Das Agglomerationsprogramm grenzt die Massnahmen aber so ab, dass sie nicht zwingend nur als gesamtes Paket, sondern auch als Einzelprojekte realisiert werden können.“ Auch gegenüber Bundesbern sollen keinesfalls negative Zeichen gesendet werden, als ob sich das positiv auf die Qualität dieses Programms auswirken würde. Diese eingeschränkte Form der Diskussion ist für die GB/JG-Fraktion nicht nachvollziehbar.

Vor der Beurteilung der Stellungnahme des Stadtrates muss eine Beurteilung des Agglomerationsprogramms stehen. Die GB/JG-Fraktion lehnt das Agglomerationsprogramm als strassenbaulastig und nicht nachhaltig ab. Zwei Drittel der Investitionen gehen in den Strassenbau, und nach jahrelanger einseitiger Förderung des motorisierten Individualverkehrs wäre jetzt eine bevorzugte Behandlung des öffentlichen Verkehrs angebracht. Mit dieser Forderung stehen die Grünen nicht allein, denn dies wünscht gemäss Vox-Analyse die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung. Die Analyse zur Avanti-Vorlage erbrachte dieses klare Ergebnis: „Klare 77 Prozent waren der Ansicht, dass in den Agglomerationen mehr Mittel für den öffentlichen Verkehr freigestellt werden müssen. 67 Prozent hätten das in der Avanti-Vorlage vorgesehene Geld lieber in den öffentlichen Verkehr investiert, statt in Autobahnen.“

Die GB/JG-Fraktion ist nicht nur mit der Mehrheit der Schlüsselmassnahmen nicht einverstanden, sondern auch nicht mit den Analysen, Gewichtungen und Bewertungen. Im Unterschied zur SP-Fraktion kritisiert sie nicht nur die MIV-Massnahmen, sondern auch die ungenügenden Ziele und das verwendete Datenmaterial. Wenn die SP-Fraktion am Schluss dem Bericht im Gleichschritt mit dem Stadtrat zustimmt, besteht keine Differenz mehr in der Sache. Da müsste sich die SP-Fraktion überlegen, ob sie nicht auch ein Zeichen setzen will.

Die Seite 32 im Agglomerationsprogramm aufgeführten Annahmen sind Grundlage für die

Berechnungen für die Verkehrsentwicklung und den Trend 2020. Gemäss dieser Tabelle wächst Luzern bis 2020 nicht; diese Entwicklung sei 0 Prozent. Die dort angegebene Einwohnerzahl von 59'492 entspricht nicht der tatsächlichen Wohnbevölkerung; da wurde eine erhöhte Zahl von der eidgenössischen Zählung herangezogen. Die ständige Wohnbevölkerung im Jahre 2000 betrug 56'780 Personen, am 31. Mai 2005 betrug sie 60'592 Personen. Das bedeutet, dass die Bevölkerung um 6,7 Prozent zugenommen hat. Ausgerechnet aufs Jahr 2020, bedeutete dies ein Wachstum von 29 Prozent gegenüber 2000. Das Agglomerationsprogramm ist veraltet, wenn es Seite 17 festhält: „Auch im Kanton Luzern ist ein klarer Trend weg von den Kernstädten in die äussere Agglomeration oder gar in den Landschaftsraum feststellbar.“ Das war einmal. Schon die Gesamtplanung 2005–2008 stellte fest: „Die Zunahme der Wohnbevölkerung – welche nun das dritte aufeinander folgende Jahr anhält – kann auch als Erfolg der Wohnbauoffensive gewertet werden.“ Die Detailauswertungen neuer Quartiere bestätigen, dass knapp die Hälfte der Bewohner/innen neu in die Stadt gezogen sind, wohl weil sie die Nähe von Wohnen und Arbeit suchen. Der Trend zurück in die Stadt hält an. Das zeigt auch die Bautätigkeit: Laut Geschäftsbericht 2004 vergrösserte sich diese von 1999 bis 2004 um das Dreifache.

Seite 33 im Agglomerationsprogramm wird die Hilfsgrösse allgemeine Mobilitätszunahme mit dem grösseren verfügbaren Einkommen begründet. Ob dieses Einkommen weiterhin steigt, ist nicht klar. Dass die Mobilitätsbedürfnisse eine Grenze haben, ist vorstellbar, und dass neue Lebensqualitäten und mehr Lebenssensibilität bezüglich Umwelt und Zeit für die Familie statt fürs Pendeln wichtig werden, ist denkbar. Die Trends im Tribschenquartier zeigen, dass der neue Wohnort bewusst gewählt wird. Man könnte dem Sprechenden vorwerfen, höhere Einwohnerzahlen bedeuteten auch mehr Verkehr. Interessanterweise ist dem aber nicht so. Entgegen der verbreiteten Annahme, dass das Verkehrsvolumen zunimmt, sprechen die Zahlen für die Stadt Luzern eine andere Sprache. Trotz höherem Motorfahrzeugbestand sind an allen 13 Zählstellen tiefere Werte gemessen worden und die Zahlen von 2004 bestätigen die sinkenden Verkehrszahlen der letzten drei Jahre. Der Stadtrat schrieb vor kurzem genau das Gegenteil, nämlich der Gesamtverkehr nehme laufend zu. Dem ist aber nicht so. Auf der Seebrücke gab es 1980 Spitzenzahlen mit täglich 5569 Fahrzeugen mehr als im Jahr 2004. Im Tribschenbericht 4, Spange Süd, schrieb Herr Bernath: „Ein grosser Teil der Fahrtenbedürfnisse wird schon heute nicht mehr durch den motorisierten Individualverkehr, sondern durch den öffentlichen Bus oder mit dem Velo befriedigt. Das widerspiegelt sich im hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr.“ Die stabile bis sinkende Zahl Autofahrten interpretiert er nicht als Folge einer schwächeren Nachfrage, sondern mit zu wenig Angebot. Das Angebot könne nicht Schritt halten mit der viel grösseren Nachfrage, die er mittels Südzubringer abdecken möchte. Wenn das Angebot erhöht wird, kann die Stadt ihr anvisiertes Ziel von 66 Prozent ÖV-Anteil nicht erreichen. Die Spangen bringen erhöhte Kapazitäten für die Autos und stehen deshalb quer zum angestrebten Modalsplit.

Ein kurzes Zwischenfazit: Die Einwohnerzahl in der Stadt wächst, das Verkehrsvolumen ist stabil bis sinkend. Ein Zusammenhang lässt sich vermuten, denn beides ist seit 2001 der Fall. Ein Zusammenhang ist auch denkbar mit der Strategieänderung von einer Bürostadt mit weniger Wohnanteilen zur Wohnbauoffensive. Seite 23 schreibt der Stadtrat, dass der Modal-

split zu Gunsten des ÖV verschoben werden soll, aber im Agglomerationsprogramm Seite 48 ist kein solches Ziel enthalten. Dieses rechnet mit einem MIV-Anteil von 50 Prozent in der Stadt, 80 Prozent in der Agglomeration und 90 Prozent auf dem Land. Damit wird also gerechnet, nicht mit städtischen Wunschvorstellungen. Sogar bei den Entwicklungsschwerpunkten wird nicht mit einem Modalsplit gerechnet, wie es die Stadt oder der Stadtrat gerne hätte. Bei den Zielen Seite 48 fehlt ganz klar ein Verkehrsverminderungsziel. Wenn Arbeit, Wohnen und Freizeit zusammenrücken, die Pendlerwege und Fahrdistanzen also kürzer werden, resultiert weniger Verkehr. Das Hauptziel, eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz, sieht die GB/JG-Fraktion nicht als gegeben an. Mit 2,6 Milliarden Franken Kosten ist das Ergebnis mehr als fragwürdig, und bezüglich Betriebskosten ist die Fraktion nicht einverstanden, denn eine Stadtbahn schneidet im Vergleich mit dem Trolleybus besser ab, was der Sprechende den Unterlagen aus „Bernmobil“ entnimmt. Zu Teilziel 14, Verminderung der Luftbelastung (Klima, CO₂), werden dann Seite 80 nur NO_x und das nicht relevante CO als Luftschadstoffe aufgeführt, das relevante CO₂ und der Feinstaub fehlen. Gemäss Kioto-Protokoll müsste eigentlich eine Reduktion sowohl bei der CO₂-Bilanz wie beim Treibstoff resultieren. Diese Anforderung wird nicht erfüllt. Es wird nicht einmal die Grundanforderung des Agglomerationsprogramms erfüllt, dass alle Massnahmen untersucht werden: Die Stadtbahn fehlt, der Durchgangsbahnhof fehlt sowohl als mögliche Massnahme wie auch als getestete Variante. Die Grundanforderungen sind also nicht erfüllt, und der Bund hat denn auch bereits darauf reagiert.

Der Bericht des Stadtrates geht auf diese Fehler des Agglomerationsprogramms nicht ein. Selbst dort, wo seine Interessen nicht wahrgenommen werden, wird geschwiegen oder gar beschönigt: Die fehlenden Ziele im Modalsplit werden nicht kritisiert. Die Nichterreichung des Hauptzieles wird zerredet. Das Fehlen von Grundanforderungen wird geschluckt, falsche Trendanalysen werden nicht korrigiert. Die eigenen Anliegen, welche einmal in der Machbarkeitsstudie einer Trambahn formuliert wurden, werden nicht eingefordert. Stadtrat und alle Parteien ausser der SVP forderten das einmal und äusserten sich positiv dazu. Der Stadtrat zählte acht Gründe dafür auf. Doch was geschah? Nichts. Nachdem die Grünen erfolgreich zum Rückzug der Trambahninitiative erpresst wurden – das muss so gesagt werden –, wurde das Anliegen im Zweckverband ÖV versenkt. Eine mögliche Planung einer solchen Stadtbahn erst nach 2020 ist verantwortungslos, und das sagt der Zweckverband jetzt eigentlich selber in seiner Stellungnahme. Die eigene Politik dagegen wird (Seiten 10 und 11) beschönigt:

„...immer möglich wurde der Langsamverkehr gefördert“ oder „Der öffentliche Verkehr ... wurde konsequent gefördert.“ Das hiesse, es wurde alles getan, nichts unterlassen, alles geprüft, die Gemeinden des Zweckverbandes überzeugt, Vorleistungen erbracht. Der Sprechende sieht das nicht so.

Als tragendes Element habe der Kanton „Luzern macht mobil“ übernommen. Dort war aber der Bypass nicht drin, dafür aber der Durchgangsbahnhof. D. h. gegenüber „Luzern macht mobil“ wurde eine Milliarde für den Bereich des ÖV gestrichen, und 1 Milliarde für den MIV kam herein. Der Kanton bzw. die Steuerungsgruppe hat wohl aufgrund der Ausgabe von 2003 gearbeitet, nicht aufgrund der neuen Ausgabe von 2005, in welcher der Stadtrat inzwischen Anpassungen vorgenommen hat. Dort gibt man jetzt die Spangen plötzlich als Massnahme je zur Hälfte für ÖV und MIV aus. So gesehen könnte die Tieflegung der Zentralbahn

genauso gut als MIV-Massnahme verstanden werden; auch Velospuren sind solche, denn weniger Velos auf den Strassen fördern den Verkehrsfluss. Es ist merkwürdig, dass jetzt eine Spange dem ÖV angerechnet wird – wohl um ein besseres Verhältnis zwischen MIV und ÖV zu erhalten.

Die Verkehrskommission beschäftigte sich mit den Auswirkungen von Bahn 2000 und S-Bahn auf die Region. Im Anschluss daran konnten Fragen gestellt werden, und der Sprechende fragte den anwesenden SBB-Vertreter Thomas Wettstein nach den Kapazitätsgrenzen des Bahnhofs Luzern, vor allem längerfristig. Dieser jedoch sagte, dass man schon heute an der Kapazitätsgrenze sei, und zwar nicht nur wegen der fehlenden Zufahrtsgeleise, sondern auch wegen fehlender Perrons; bereits heute müssten Züge hintereinander abgestellt werden. Für den Sprechenden ist nicht nachvollziehbar, wie in diesem Bahnhof 174 Prozent Kurskilometer mehr realisiert werden können.

Dem Stadtrat ist freie Fahrt auf der Obergrundstrasse ein Anliegen. Gerade dort aber gäbe es sehr viel Platz für eine Busspur. Und auf der Seebrücke möchte er den Verkehr um die Hälfte reduzieren. Wie man 80 Prozent Ziel- und Quellverkehr um die Hälfte reduzieren kann, ist schwer nachvollziehbar. Der Ziel- und Quellverkehr z. B. mit Ziel Altstadt, KKL oder Bahnhof kann unmöglich umgeleitet werden. Einzig ein seeseitiger Wechsel kann teilweise umgelenkt werden. Das Ganze ist für 1,4 Milliarden Franken zu haben; das ist ein sehr merkwürdiges Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Der Stadtrat nimmt nach Ansicht der Grünen die Interessen der Stadt und seine Interessen zu wenig wahr. Er kritisiert den Kanton kaum und beschönigt einige offensichtliche Fehler. Zu diesem Programm kann die GB/JG-Fraktion nicht Ja sagen. Das Agglomerationsprogramm hat keine logische innere Kohärenz; es ist ein Subventionskampf mit falschen Anreizen. Die Grünen begrüssen dennoch einige Beurteilungen. Die drei Schlüsselmassnahmen sind aber so zentral, dass die Fraktion ablehnende Kenntnisnahme beantragt vom Bericht des Stadtrates. Damit wird ein starkes Zeichen gegen den Strassenbauwahn und für den öffentlichen Verkehr beim Kanton gesetzt. Eine einfache Kenntnisnahme im Gleichklang mit dem Stadtrat würde die unterschiedlichen Philosophien nur zudecken. Nur mit ablehnender Kenntnisnahme wird ein klares Signal gegenüber dem Kanton und den beschönigenden Beurteilungen gesetzt, nur dann wird das Agglomerationsprogramm wirklich nachgebessert.

Viktor Rüegg hält von kostspieligen, vierfarbig gedruckten Totalpolitprogrammen, seien sie für Strassen oder für Legislaturen, generell sehr wenig. Sie sind auf Jahre oder gar Jahrzehnte hinaus angelegt, werden von der Realität oft überholt und in einer direkten Demokratie vom Stimmbürger bei der Realisierung ebenso oft gebodigt. Dazu ein erläuternder Hinweis: Welchen Stellenwert hat das Agglomerationsprogramm, wenn sich der Ölpreis in 10 Jahren auf einen Schlag verdoppeln sollte?

In der Sache selber teilt der Sprechende die Kritik der GB/JG-Fraktion an diesem Programm. Das Agglomerationsprogramm Luzern erkennt zwar die Probleme, packt sie aber von der falschen Seite an. Zum einen werden nicht Ursachen, sondern praktisch ausschliesslich Symptome bekämpft, zum anderen löst das Programm die Probleme nicht. Selbst nach dem Bau sämtlicher Infrastrukturen mit einem Aufwand von sage und schreibe 2,6 Milliarden Franken

wird das National- und Kantonsstrassennetz immer noch stark belastet oder zu Spitzenstunden sogar überlastet sein, wie es im Schlussbericht selber heisst. Also löst das Agglomerationsprogramm die Probleme gemäss eigenen Aussagen und Berechnungen nicht. So wird die Autobahn A14 zwischen Emmen und Anschluss Buchrain inklusive Zubringer zum Rontal und im Anschlussbereich Ebikon überlastet sein, ebenso fast das gesamte Strassennetz zwischen Emmen und Rothenburg, ein grosser Teil der innerstädtischen Strassen sowie in Kriens (Schlund) – all diese Probleme werden gemäss Prognosen des Schlussberichts in rund 20 bis 25 Jahren nicht gelöst sein. Für eine effiziente und nachhaltige Verkehrsplanung müssen nach Auffassung von Chance 21 folgende Grundsätze und entsprechende Prioritäten verfolgt werden.

Der erste Grundsatz, und diesen vermisst der Sprechende im Agglomerationsprogramm am stärksten, lautet: Mobilität vermeiden. Die Verkehrszunahmen kommen – und das ist speziell an die CVP-Fraktion gerichtet – nicht vom lieben Gott. Es gibt in der Agglomeration 80 Prozent Ziel- und Quellverkehr, das heisst, sie selbst bestimmt mit ihrer Politik, welches Ausmass von Verkehr es gibt oder eben nicht gibt. Das Agglomerationsprogramm geht von einer ungebremsten Siedlungsentwicklung aus. Verkehrsintensive Nutzungen wie Fachmärkte, Einkaufszentren, Vergnügungsparks usw. sind nach wie vor möglich. Diese belasten das Verkehrsnetz nachhaltig. Anstatt eine Siedlungsstruktur der kurzen Wege aktiv zu fördern, bestätigt das Agglomerationsprogramm den vom kantonalen Richtplan eingeschlagenen verheerenden Weg. Die geplante Siedlungsstruktur der getrennten Nutzungen von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit löst immer mehr Mobilität aus, anstatt Verkehrsaufkommen zu vermeiden. Das Agglomerationsprogramm müsste nicht nur verkehrsintensive Nutzungen ausschliessen, sondern vermehrt auch eine durchmischte Nutzung fördern. In die falsche Richtung geht denn auch die vom Stadtrat angestrebte Entwicklung zur Zentrumsstadt Luzern. Ein Gross-Luzern wird weitere zusätzliche Verkehrsbedürfnisse von den Aussengemeinden zur städtischen Verwaltung hin heraufbeschwören. Das ist ein falscher Ansatz, der eben gerade dem Grundsatz Mobilität vermeiden zuwiderläuft.

Der zweite Grundsatz: Haushälterischer Umgang mit den bestehenden Infrastrukturen, mit den Finanzen und der Zeit. Das Agglomerationsprojekt setzt auf Grossprojekte wie Autobahn, Bypass und Südzubringer. Es ist eine so genannte Top-down-Konstruktion: Erst wenn die grossen Infrastrukturen gebaut sind, werden die kleinen Projekte umgesetzt. In dicht bebauten Räumen ist die Realisierung von solchen Schlüsselprojekten mit einem erheblichen finanziellen und zeitlichen Aufwand verbunden. Doch die Probleme sind in Zeiten knapper Ressourcen heute zu lösen. Dies bedeutet, dass Massnahmen zu suchen sind, die mit den bestehenden Infrastrukturen auskommen. Damit werden Zeit, Raum und Finanzen gespart. Das Agglomerationsprogramm müsste von unten nach oben aufgebaut sein: weniger Hardware, dafür mehr Software. Mit betrieblichen Massnahmen auf dem bestehenden Strassen- und Schienennetz liessen sich die vorhandenen Kapazitäten von Bus, Bahn, Langsamverkehr und MIV erhöhen. Vor allem aber muss die Nutzung des vorhandenen, beschränkten Verkehrsraums mit der Einführung des Roadpricing optimiert werden. Die Einführung von Roadpricing zu morgendlichen Stosszeiten bei der Einfahrt in die Stadt wirkt verkehrslenkend, ist ökonomisch, belastet den Staatshaushalt nicht im geringsten. Roadpricing muss an erster und nicht,

wie im Agglomerationsprogramm vorgesehen, an letzter Stelle kommen. So lassen sich – und das ist an die SVP-Fraktion gerichtet – problemlos Millionen von Steuermitteln einsparen. Der dritte Grundsatz: Wenn schön Förderung, dann Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs. In der Agglomeration muss aufgrund der knappen räumlichen Verhältnisse und der grossen Umweltbelastungen wenn schon der öffentliche und der Langsamverkehr gefördert werden. Das Agglomerationsprogramm macht die Förderung des öffentlichen Verkehrs von den erwähnten Grossprojekten abhängig. Solche Projekte sind für die ÖV-Förderung nicht erforderlich. Denn mögliche Massnahmen, z. B. eine S-Bahn-Haltestelle beim Paulusplatz, sind schon heute denkbar. Eine solche Haltestelle hätte den Vorteil, dass Bahnkunden aus Kriens, Horw usw. nicht bis in den Hauptbahnhof hineinfahren müssten; sie könnten schon am Paulusplatz umsteigen. Damit verkürzt sich die Reisezeit um zirka 10 Minuten und das innerstädtische Verkehrssystem wird entlastet. Ein weiteres Beispiel ist ein Halt der Schnellzüge im Bereich Guggi-Gütsch-Kreuzstutz; davon könnten Bahnpendler der nördlichen Gemeinden profitieren, indem sie nicht ins Zentrum hineinfahren müssten. Solche Beispiele auf der bestehenden Infrastruktur liessen sich mehr oder weniger beliebig erweitern. Schliesslich der vierte Grundsatz: Absolute Zurückhaltung beim Strassenbau. Trotz eines massiven Ausbaus des Strassennetzes werden die Probleme in der Agglomeration nicht behoben, wie die Erfahrungen der letzten 50 Jahre in der ganzen Schweiz zeigen. Aufgabe der Politik ist es also, weitere Fehlentwicklungen auf diese Art zu verhindern. Der Sprechende hofft, dass dieser Agglomerationszug in Luzern nicht halten wird. Aus diesen Gründen lehnt Chance 21 das baulastige Agglomerationsprogramm kategorisch ab.

Beat Züsli: Für die SP-Fraktion hat Peter Henauer die Inhalte und Positionierung dargelegt: Zustimmung zu den Zielsetzungen, Kritik und Ablehnung aber im Bereich der Massnahmen. Der Sprechende möchte sich deshalb auf den politischen Prozess beschränken. Es wird – der Stadtpräsident machte dies zu Beginn sehr deutlich – Zustimmung eingefordert mit dem Hinweis auf Bundesgelder, und damit werden gleichzeitig auch die Schuldigen bezeichnet für den Fall, dass diese nicht oder nicht im erwarteten Ausmass fliessen. Diese Haltung ist bequem und lenkt vor allem von der eigenen Verantwortung ab. Zustimmung zu einem so komplexen Werk, wie es das Agglomerationsprogramm ist, muss erarbeitet werden. Dies bedingt einen Konsenslösungsprozess von beiden Seiten; sowohl von der Seite, die eher ÖV-orientiert ist, wie auch von jener, die eher MIV-orientiert ist, und das verlangt von beiden Seiten Zugeständnisse. Wenn man im Nachhinein den Prozess nachvollzieht, ist aber von dieser Konsenssuche nichts, aber auch gar nichts erkennbar. Man betrachte einmal das Steuerungsgremium, welches die Hauptverantwortung trägt für den Inhalt: Dieses besteht aus 10 Männern – offenbar ist Verkehr ein rein männliches Thema –, und von diesen 10 Männern sind 6 aus politischen Funktionen dort hinein gewählt, und diese sind zu 100 Prozent bürgerlich. Die Stellungnahmen von der Seite, welche sich für den öffentlichen und den Langsamverkehr starkgemacht hat, sind ungehört verhallt. Zweimal wurde die Möglichkeit geboten, zu Standprojekten Vernehmlassungen abzugeben; ein Vergleich der Inhalte des Agglomerationsprogramms zu Beginn und nach fast drei Jahren Planungszeit zum Schluss zeigt, dass keine wesentlichen Unterschiede in Bezug auf den öffentlichen und den Langsamverkehr

feststellbar sind. Im Gegenteil. Der Bypass als massivstes Strassenbauvorhaben, zumindest in finanzieller Hinsicht, rutschte, wie bereits von anderer Seite erwähnt, in der Priorität ganz klar nach vorne. Das heisst, der Einsatz für den öffentlichen und den Langsamverkehr hatte keine Wirkung; die Vernehmlassungen sind offenbar in den Schubladen verschwunden. Wenn nun von einer absolut wichtigen und ausschlaggebenden Stellungnahme des Grossen Stadtrates gesprochen wird, nimmt man sich wohl etwas zu ernst. Es geht hier um ein Agglomerations- und nicht um ein Stadtprogramm. Deshalb auch ist die Stadt nicht allein entscheidend, und deshalb lohnt es sich vielleicht, die Meinungsäusserungen etwas breiter zu betrachten, denn es gab in den letzten Tagen einiges Interessantes zu lesen und zu hören. Der Gemeinderat von Kriens – immerhin die drittgrösste Gemeinde in der Agglomeration – äusserte sich sehr kritisch, weil Kriens im Agglomerationsprogramm faktisch gar nicht vorkommt, denn die Schienenanbindung dieser Gemeinde – sie ist übrigens die grösste Gemeinde der Schweiz ohne einen Bahnhof – ist im Agglomerationsprogramm nicht vorgesehen. Der Kanton Nidwalden beklagt sich darüber, dass er nicht einbezogen wurde. Betrachtet man das Gebiet, das rein statistisch zur Agglomeration gehört, müsste mindestens Hergiswil dabei gewesen sein. Der Kanton Nidwalden bemängelt auch, dass die Auswirkungen des Bypasses auf die Fortführung der A2 im Bereich Lopper nicht geklärt sind. Die Landgemeinden des Kantons Luzern befürchten eine Umverteilung der finanziellen Mittel, was nachvollziehbar ist, und bemängeln auch, dass der öffentliche Verkehr eindeutig zu wenig Gewicht hat. Weniger öffentlich zu lesen war über die Stellungnahmen der Verbände SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein), BSA (Bund Schweizer Architekten) und Heimatschutz. Diese kritisieren ganz klar die mangelnde siedlungspolitische und städtebauliche Abstützung des Agglomerationsprogramms und fordern eindeutige Verbesserungsmassnahmen. Die SP-Fraktion befindet sich also in guter Gesellschaft, was zwar nicht so wichtig, aber trotzdem beruhigend ist.

Wichtig ist aber auch der Stand der momentanen Planung: Das Agglomerationsprogramm ist zur Vorprüfung beim Bund eingereicht worden. Jetzt geht es um die Vernehmlassung dazu. Diese erfolgt zu spät; logischerweise hätte sie vor Einreichung beim Bund durchgeführt werden sollen. Aber sie findet immerhin statt. Anschliessend soll laut Zeitprogramm eine Überarbeitung stattfinden. Das überarbeitete Agglomerationsprogramm fliesst dann in einen Richtplan ein, und erst dann wird es behördenverbindlich. Und erst wenn dieser Richtplan verbindlich abgesegnet ist, wird der Bund definitiv Stellung nehmen, was gemäss Terminplan in etwa einem Jahr vorgesehen ist. Es besteht somit ohne weiteres – und dies ist für den heutigen Entscheid wichtig – Zeit und Potenzial, Verbesserungen anzubringen und die Vernehmlassung als konstruktiven Beitrag zur Optimierung dieses Planungswerks zu nutzen. In diesem Sinne hat die SP-Fraktion ihr Gesprächsangebot an die anderen Fraktionen verstanden. Es kann erfreut festgestellt werden, dass alle Fraktionen grundsätzlich zum Gespräch bereit sind, wobei die Erwartungen sehr unterschiedlich sind, wie nicht anders zu erwarten war. Dieser Schritt sollte gewagt werden, aber Druck zu machen, wie dies von verschiedenster Seite getan wurde, und unabhängig von Sachargumenten Zustimmung einzufordern, ist kontraproduktiv und wird sich spätestens bei der Umsetzung einzelner Massnahmen als Fehler erweisen. Man muss sich mit dem Inhalt beschäftigen und versuchen, politisch verbindliche Lösungen für einen

überschaubaren Zeitraum zu erarbeiten. Leider wurde das bisher verpasst. Die SP-Fraktion hat einen ersten Schritt gemacht und versucht, dies nachzuholen; alle sind aufgefordert, einen Schritt in diese Richtung zu tun.

Christa Stocker Odermatt möchte auf Voten bürgerlicher Sprecher antworten. Wenn Andreas Moser sagte, die Linken und Grünen sollten auf den Agglomerationszug aufspringen und sie würden eine Chance verpassen, wenn sie dem Agglomerationsprogramm so kritisch gegenüberständen, ist anzufügen, dass die Grünen seit 25 Jahren mit dem Agglomerationszug unterwegs sind und schon vor 25 Jahren die Problemstellungen, welche sich heute zeigen, aufzeigten. Es ist nicht angenehm, dies sagen zu müssen, aber es ist leider so: Die Grünen haben schon vor 25 Jahren darauf hingewiesen, dass sich riesige Verkehrs- und Umweltprobleme ergeben werden. Deshalb ist klar, dass sie die heutige Situation etwas anders bewerten. In der griechischen Mythologie wollte man Kassandras Warnungen nicht glauben; heute ist aber nicht Schengen/Dublin ein Trojanisches Pferd, sondern die strassenbaulastigen Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm. Markus Mächler sagte, dass der Strassenverkehr jährlich 2 bis 3 Prozent steigen werde. Was ist daraus zu schliessen? Es gibt verschiedene Betrachtungsweisen. Die einen sagen, dem Druck von der Strasse müsse nachgegeben werden – dies wurde bis jetzt immer getan und ist also nicht viel Neues; es hat auch nicht viel gebracht ausser höhere Schadstoffemissionen und auch höhere Unfallzahlen. Zwar sollen mit dem Agglomerationsprogramm flankierende Massnahmen ergriffen werden, um die Quartiere vom Verkehr zu entlasten, aber es gibt keine griffigen Ansätze, wie das umgesetzt wird; ein Beweis dafür ist nicht erbracht. Die anderen sagen, dass der öffentliche Verkehr gestärkt werden muss; die höhere Mobilität und der Mehrverkehr, den es geben wird und der leider wohl nicht verhindert werden kann, soll nach Möglichkeit auf den öffentlichen und den Langsamverkehr gelenkt werden. Damit dies gelingt, müssen aber die Infrastrukturen in diesem Bereich massiv verbessert werden. Nur ein attraktives Angebot verleitet zum Umsteigen, und die vorhandenen Ansätze werden zu wenig gewichtig sein, um dies erreichen zu können. Es scheint Einigkeit zu bestehen darüber, dass eine Doppelspur am Rotsee notwendig ist. Das ist eine Massnahme für den öffentlichen Verkehr, die sicher etwas bringen wird. Viel mehr aber bringen würde der klare Wille in den Gemeinden und der Stadt Luzern, dass diese Verkehrsträger gefördert werden müssen. Und zwar auf Kosten des MIV, denn anders geht dies leider nicht. Es besteht Einigkeit über die Ziele und die Strategie des Agglomerationsprogramms und auch darüber, dass jedes Verkehrsmittel dort eingesetzt werden soll, wo es seine Vorteile ausspielen kann. Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gewinnen gleichermassen, wenn diese Strategie konsequent umgesetzt wird.

Um aber die Erreichbarkeit der Stadt gewährleisten zu können, den Lärm und die Umweltemissionen positiv zu beeinflussen, muss der öffentliche und der Langsamverkehr gefördert werden. Was aber tut das Agglomerationsprogramm mit seinem Massnahmenpaket? Es geht genau in die andere Richtung. Die meisten und vor allem die teuren Massnahmen gehen in die Strassen, und das wird zu Mehrverkehr führen, trotz flankierender Massnahmen, weil das Angebot eben wieder vorhanden sein wird. Nicht die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist nämlich das Problem; das sagt man jetzt, der öffentliche Verkehr könne nicht fließen, weil

die Strassen nicht vorhanden sind – sondern der Strassenbau bzw. die fehlgeschlagene Raumplanung generieren Wachstum und potenzieren den Individualverkehr. Ein Stück weit auch die politische Trägheit, die alles als unbeeinflussbar darstellt. Die Sprechende teilt die Meinung von Viktor Rüegg, dass die heutige Situation auf den Strassen nicht gottgegeben, sondern eine Folge des Handelns in der Vergangenheit ist. Es gibt durchaus Chancen, Strassenkapazitäten für den öffentlichen Verkehr freizuschäufeln; eben mit Lenkungsmaßnahmen, mit Verkehrs- und Pakierungsmanagement und mit einer klugen Raumplanung.

Baudirektor Kurt Bieder: Die grundsätzliche Haltung des Stadtrates hat der Stadtpräsident bekannt gegeben und soll hier nicht wiederholt werden. Auf einzelne Punkte, welche dem Sprechenden wichtig erscheinen, soll hier aber doch kurz eingetreten werden. Vorab dankt dieser für die sehr gute Eintretensdebatte, insbesondere auch der SP-Fraktion, welche sich damit auseinander setzen will, Nuancen allerdings anders sieht. Eine Einschätzung sieht der Sprechende ganz anders als Peter Henauer, und auch Philipp Federer soll eine Antwort gegeben werden, warum der Grosse Stadtrat so umworben wird, wie er feststellte. Christa Stocker hat recht: Seit 25 Jahren versuchen Stadt und Agglomeration, die Mobilitätsprobleme in den Griff zu bekommen, sind aber immer wieder gescheitert: Es wurden Planungen entwickelt und verabschiedet, die schlichtweg nicht finanzierbar waren. Seit zwei Jahren aber ist die Ausgangslage eine grundlegend andere, weil – wie Andreas Moser und andere Fraktionssprecher richtig feststellten, der Bund seine Politik geändert hat. Der Kanton hat diese Chance sofort erkannt und in Zusammenarbeit mit den verschiedensten Partnern in der ganzen Agglomeration dieses Konzept erarbeitet. Wenn die Stadt dieses nicht mittragen und kein positives Signal aussenden kann, auch zu den Massnahmen, dann ist das ganze Agglomerationsprogramm gefährdet. Das ist kein Druckversuch des Stadtrates, sondern es ist seine Pflicht, darauf aufmerksam zu machen. Wenn das Agglomerationsprogramm nicht zustande kommt, besteht die Gefahr dass der Bund bei Nichtbestehen eines solchen Konzeptes überhaupt nichts mitfinanziert. Das ist der Ausgangspunkt, und deshalb ist der Sprechende überhaupt nicht mit Peter Henauer einverstanden. Ohne ein verabschiedetes und vom Bund genehmigtes Agglomerationskonzept kommen die Bundesmittel nicht, und wenn diese nicht kommen, verbleibt und verharrt die Region dort, wo sie seit 25 Jahren ist: Es kann kein Projekt vorwärtsgebracht werden und keinem können Bundesmittel der Finanzierung zugrunde gelegt werden. Ein konkretes Beispiel gibt es bereits: Der Bundesrat hat in Aussicht genommen, 72 Millionen Franken an die Tieflegung der Zentralbahn zu zahlen. Diese ist weder bei der Bahn 2000 noch im FinöV noch sonst wo enthalten; vom Bund wird sie nur über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert. Stadt und Kanton können dies ohne Bundesmittel nicht finanzieren, auch nicht zusammen mit den Kantonen Nid- und Obwalden. Darum braucht es jetzt unbedingt ein positives Signal der Stadt Luzern, damit dort konkret mit der Projektierung begonnen werden kann. Alles andere würde die Region ganz entscheidend zurückwerfen. Woher Philipp Federer die Einschätzung hat, dass das Agglomerationsprogramm vom Bund stark kritisiert werde, ist dem Sprechenden unklar: Es gab am 31. Mai eine Veranstaltung, an welcher auch Andreas Gantenbein, Abteilungschef beim Bundesamt für Strassen, eingeladen und anwesend war. Was er dort sagte, darf hier mit seiner Erlaubnis öffentlich zitiert werden:

Er brachte zum Ausdruck, „die ersten inoffiziellen Beurteilungen des Bundes sind positiv, besonders für den Verkehrsteil“. Das Verkehrskonzept, das in Zusammenarbeit mit der ganzen Agglomeration und dem Kanton entwickelt wurde, wird vom Bund also als positiv betrachtet. Das ist ein sehr ermutigendes Zeichen. Richtig ist, dass beim Siedlungsbedarf noch Handlungsbedarf besteht; etwas, das übrigens bei allen sechs Agglomerationsprogrammen, die bisher beim Bund eingereicht wurden, der Fall ist: Der Siedlungsteil ist ungenügend und muss nachbearbeitet werden. Vermutlich wird dort noch einiges auf die Agglomerationsgemeinden zukommen, weil sie zu viel eingezont haben, z. B. zu grosse Einfamilienhauszonen ausgeschieden haben. Diesbezüglich warten wohl noch einige Aufgaben, aber bezüglich den Verkehrsteil gibt es sehr positive Zeichen. Das ist ermutigend und um zu ermöglichen, mit dem Dringlichkeitsfonds zusammenzuarbeiten, ist es wichtig, jetzt von der Stadt aus ein positives Zeichen zu setzen. Im Detail am Nachmittag wird es sicher noch Gelegenheit geben, auf einige Punkte zurückzukommen.

Beat Züsli scheint die Frage der Stellung des Gesamtkonzeptes bzw. des Weglassens einzelner Massnahmen entscheidend. Die SP-Fraktion ist mit einem grossen Teil der Massnahmen, vor allem natürlich mit jenen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, einverstanden und kann diese voll unterstützen. Wenn aber gesagt wird, es vertrage es nicht, dass einzelne Teile herausgebrochen werden, ist dies sehr kritisch. Um ein Beispiel herauszugreifen: Der Autobahnzubringer Rontal steht in diesem Massnahmenprogramm ganz oben. Dazu findet im September eine Abstimmung statt. Angenommen, dieser würde abgelehnt, hiesse das, es gäbe kein Agglomerationsprogramm Luzern mehr. Das ist der Schluss, der aus diesen Voten gezogen werden muss. Das kann es aber ja wohl nicht sein, und das darf nicht sein, denn dann stünde man wieder ganz am Anfang des Prozesses. Es ist nicht möglich, über alle drei Ebenen Bund, Kanton und Gemeinden Zustimmung für die Finanzierung von Projekten über eine so lange Zeit zu erhalten. Deshalb ist die SP-Fraktion überzeugt, dass anders an die Sache herangegangen werden muss. Das Agglomerationsprogramm kann allenfalls als Vision betrachtet werden; dann müssen aber gute konkrete Projekte geschnürt werden, in welchen auch die Abhängigkeiten definiert sind.

Ratspräsident Bruno Heutschy stellt fest, dass der Rat auf den Bericht eingetreten ist.

Detail

Zu 1, Zweck des vorliegenden Berichts, Seiten 7 ff.

Philipp Federer weist darauf hin, dass die Darstellungen Seite 11 mit den Pfeilen, wie Luzern künftig umfahren werden und wie der Verkehr fliessen soll, schwer nachvollziehbar sind. Zudem stimmen die Zahlen nicht mit jenen überein, die Herr Bernath in seiner Studie verwendete; dort war von 26'000 Durchgangsfahrten mit dem Zug und dem Bus die Rede.

Baudirektor Kurt Bieder verweist auf die zusätzlichen Unterlagen, welche allen Mitgliedern

dieses Rates zugestellt wurden.

Markus Elsener stellt den Ordnungsantrag, die Diskussion jetzt abubrechen und nach dem Mittag weiterzuführen, weil in Punkt drei alle Beurteilungen behandelt werden. Da man mit diesen wohl nicht durchkommen wird, wäre es besser zu verschieben als später doch zu unterbrechen.

Markus Mächler ist nicht der Meinung, dass jetzt unterbrochen werden soll. Diese Beurteilungen wurden in der Baukommission genügend ausführlich diskutiert, sodass jetzt relativ schnell vorwärts gemacht werden kann. Er ist also für Weiterarbeit jetzt.

In der Abstimmung wird der Ordnungsantrag von Markus Elsener abgelehnt.

Andreas Moser schlägt vor, trotzdem abubrechen, aber wegen der zeitlichen Verspätung schon um 13.30 Uhr mit der Sitzung weiterzufahren. **Ratspräsident Bruno Heutschy** wollte genau dies vorschlagen und fragt daher, ob dies allgemein akzeptiert wird. Dem wird nicht opponiert.

(Mittagspause)

Zu den Beurteilungen aus städtischer Sicht, Seiten 15 ff.

Zur Beurteilung B1, Seite 16

Kommissionspräsident Macel Lingg teilt zu den einzelnen Beurteilungen die jeweiligen Stellungnahmen der Baukommission mit.

Zur Beurteilung B1 wurde der Ergänzungsantrag gestellt, in einem Nachsatz die Forderung nach einer verstärkten gemeindeübergreifenden Diskussion unter Einbezug von Verbänden und Organisationen in die Stellungnahme aufzunehmen. Dem Antragsteller ging es darum, dass es nicht nur ein Agglomerationsprogramm des Kantons, sondern der Agglomerationsgemeinden sein sollte. Nachdem aus der Kommission festgestellt wurde, dass dies bereit mit der laufenden Vernehmlassung erfolgt sei, wurde durch den Antragsteller festgehalten, dass diese Formulierung zukunftsgerichtet auszulegen sei. Dieser Zusatz wurde vor allem deshalb kritisch betrachtet, da es nicht als Aufgabe der Stadt angesehen wird, dem Kanton Forderungen betreffend Kommunikation vorzuschreiben. Gegen die Kernaussage dieser Ergänzung, die Kommunikation zu fördern, regte sich jedoch kein Widerstand. Die Kommission genehmigte einstimmig diese Ergänzung und beschloss anschliessend, die ergänzte Beurteilung B1 zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Im Stadtratsbeschluss 566 ist die neue, ergänzte Version der Baukommission enthalten. Die Ergänzung lautet: **„Zukünftig ist die gemeindeübergreifende Diskussion in der Agglomeration unter Einbezug der interessierten Verbände und Organisationen zu verstärken.“** Der Rat stimmt also jetzt über die gemäss StB 566 ergänzte Beurteilung B1 ab, und die Baukommission hat beschlossen, von dieser Beurteilung gemäss StB 566 zustimmend Kenntnis zu nehmen.

In der Abstimmung wird der Ergänzung der Baukommission einstimmig zugestimmt. Von der ergänzten Beurteilung B1 wird ebenfalls einstimmig zustimmend Kenntnis genommen.

Zur Beurteilung B2, Seite 17

Kommissionspräsident Marcel Lingg: In der Baukommission wurde der Antrag gestellt, mit einer Ergänzung des dritten Satzes die Priorität beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs hervorzuheben („Er teilt auch die Ansicht, dass zusätzliche Ausbaumassnahmen beim Verkehrsnetz nötig sind und die aufgezeigte mehrdimensionale Strategie verfolgt werden soll, **mit der angestrebten Priorität beim öffentlichen Verkehr.**“) Die Kommission opponierte dieser Ergänzung bzw. Umschreibung der mehrdimensionalen Strategie nicht und genehmigte diesen Zusatz mit 8 Stimmen bei 1 Enthaltung. 8 Mitglieder votierten für zustimmende Kenntnisnahme, 1 Mitglied für ablehnende Kenntnisnahme mit der Begründung, diese Beurteilung sei beschönigend und reine Kosmetik.

In der Abstimmung wird diese Ergänzung mehrheitlich angenommen. Von der ergänzten Beurteilung B2 wird grossmehrheitlich zustimmend Kenntnis genommen.

Zur Beurteilung B3, Seite 18

Kommissionspräsident Marcel Lingg rapportiert, dass die Kommission von dieser Beurteilung einstimmig zustimmend Kenntnis nahm.

In der Abstimmung wird von der Beurteilung B3 einstimmig zustimmend Kenntnis genommen.

Zur Beurteilung B4, Seite 19

Kommissionspräsident Marcel Lingg: In der Baukommission wurden zwei Ergänzungsanträge zur Thematik der Lenkungsmassnahmen gestellt. Unbestritten war die Ersetzung des zweiten Satzes der Stellungnahme „Ohne Lenkungsmassnahmen, welche auf die Inbetriebnahme der Infrastrukturergänzungen umzusetzen sind, können die Ziele des Agglomerationsprogramms nicht erreicht werden“ durch „**Die Lenkungsmassnahmen sind auf die Inbetriebnahme der Infrastrukturergänzungen umzusetzen, damit die Ziele des Agglomerationsprogramms erreicht werden.**“

Im Zusammenhang mit dieser Thematik ergab sich eine etwas ausführliche Diskussion zum Roadpricing. Die Kommission feilschte denn auch an der Formulierung, wie das Roadpricing in die Stellungnahme eingefügt werden soll. Die Baukommission formulierte den dritten Satz zum Thema Roadpricing, „Die Inaussichtstellung der Prüfung von gebührenunterstützten Lenkungsmassnahmen wie Roadpricing nach Vorhandensein entsprechender nationaler rechtlicher und finanzieller Grundlagen wird begrüsst“ um zu: „**Die weitergehenden Lenkungs-**

massnahmen mit Mobilitypricing oder Roadpricing sollen in einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.“ Mit 5:4 Stimmen wurde der Antrag abgelehnt, am Ende des Textes folgende Ergänzung einzufügen. „Die Teilnahme an einem Pilotprojekt (zum Roadpricing) wird begrüsst.“ Die neu vorliegende Beurteilung B4 gemäss StB 566 wurde von 8 Kommissionsmitgliedern zustimmend zur Kenntnis genommen, von 1 Mitglied lediglich zur Kenntnis genommen.

In der Abstimmung wird den Ergänzungsanträgen der Baukommission einstimmig zugestimmt. Von der ergänzten Beurteilung B4 wird grossmehrheitlich zustimmend Kenntnis genommen.

Zu Beurteilung B5, Seite 21

Kommissionspräsident Marcel Lingg: In der Kommission wurde eine Ergänzung der Beurteilung beantragt, mit welcher festgehalten werden sollte, dass durch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms ein späterer Ausbau des ursprünglich vorgesehenen Tiefbahnhofs nicht verhindert werden soll. Die Baukommission einigte sich einstimmig auf die nun vorliegende Ergänzung, wie sie im StB 566 aufgeführt ist (Ergänzung am Schluss): *„Es soll angestrebt werden, einen späteren Ausbau des ursprünglich vorgesehenen Tiefbahnhofs durch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms nicht zu verhindern.“* Bei der Schlussabstimmung zur ergänzten Beurteilung wurde ein Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme gestellt, weil keine Möglichkeit gesehen wird, zu den einzelnen Massnahmen Stellung zu nehmen und Massnahmen enthalten sind, die nicht unterstützt werden können. Bei der Gegenüberstellung von zustimmender und ablehnender Kenntnisnahme wurde mit 5 gegen 4 Stimmen für zustimmende Kenntnisnahme entschieden.

Beat Züsli: Wie in der Eintretensdebatte bereits erwähnt, bedauert es die SP-Fraktion sehr, dass nur eine Stellungnahme zur Gesamtheit aller Massnahmen möglich ist. In diesem Massnahmenpaket sind sehr sinnvolle Massnahmen enthalten, insbesondere auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs, aber auch nicht diskutierbare Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs. Aus städtischer Sicht ist insbesondere das Schlüsselprojekt Südzubringer enthalten, das aus Sicht der SP-Fraktion höchst problematisch ist. Dieser Südzubringer soll künftig das Gebiet Tribschen erschliessen. Etwas salopp kann festgestellt werden, dass Tribschen heute wohl das in der Zentralschweiz am besten mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiet ist. Jetzt ist geplant, ab der Autobahn mit einem Tunnel eine neue Strasse in dieses Gebiet zu führen. In den vergangenen Jahren befasste sich dieser Rat mehrmals mit Wohnen in Tribschen. Fast 600 Wohnungen werden dort an sehr zentraler, attraktiver Lage mit einem Naherholungsgebiet direkt am See realisiert. Künftig soll dieser Südzubringer täglich 20'000 Fahrzeuge direkt vor die Haustüren dieses neuen Wohngebiets bringen. Die SP-Fraktion stellt fest, dass die Planungsleiche Südzubringer, die in jedem Jahrzehnt wieder auftaucht, keine richtige Entlastung bringen kann. Die Absicht wäre, mit dem Südzubringer die ÖV-Erschliessung auf der Obergrundstrasse zu ermöglichen. Das zentrale Problem, die

Anbindung von Kriens, wird damit aber nicht gelöst, weil nur der kleine Abschnitt zwischen Eichhof und Paulusplatz tatsächlich verbessert werden könnte. Alles weiter Richtung Kriens ist von dieser Massnahme nicht betroffen. Aus städtischer Sicht überwiegen ganz eindeutig die Bedenken beim Südzubringer; es sind andere Konzepte nötig, um eine gute Lösung zustande zu bringen. Es ist z. B. eine gute S-Bahn-Erschliessung nötig, welche den Leuten aus Ob- und Nidwalden, aber auch aus Richtung Kriens – das wäre das schienengebundene Verkehrsnetz von Kriens – ein gutes Angebot machen könnte, damit mehr Leute von Stans, Sarnen, Hergiswil und auch Sursee mit dem Zug bzw. der S-Bahn in die Stadt hineinfahren. Parallel dazu ist selbstverständlich auch eine bessere Buserschliessung notwendig. Vieles ist realisierbar, das immer wieder aufgeschoben wurde, und nur dann wird eine effektive Änderung des Verhaltens möglich sein; sicher nicht möglich ist dies, wenn zusätzlicher Strassenraum geschaffen wird. Die SP-Fraktion ist auch überzeugt, dass ein Konzept mit Südzubringer keine mehrheitliche Unterstützung finden würde. Deshalb wird jetzt auch versucht, den Südzubringer zur Kantonsstrasse zu machen und damit der direkten Einflussnahme und Mitbestimmung der städtischen Bevölkerung zu entziehen. Weil im Rahmen der Beurteilung B5 keine Beurteilung einzelner Massnahmen möglich ist, **beantragt die SP-Fraktion ablehnende Stellungnahme.**

Katharina Hubacher: Die Neue Luzerner Zeitung vom 9. Juni 2020 berichtet: „Der Flaschenhals ist weg“, jubelte vor einem Jahr die Stadtregierung, als das letzte Stück des vor langer Zeit aufgelegten Agglomerationsprogramms umgesetzt war und auch der Südzubringer eröffnet wurde. Das milliardenteure Bauwerk sollte dazu beitragen, dass die chronisch verstopften Strassen der Stadt und der Agglomeration Luzern wieder befahrbar würden. Doch es kam anders. Statt weniger Autos kamen mehr. Aus Sicherheitsgründen mussten die Zufahrten zu den Tunnels mehrmals am Tag geschlossen werden. Das Verkehrschaos der Stadt Luzern wurde nicht geringer, sondern nahm zu. Nun hat die Luzerner Stadtregierung die Konsequenzen aus der gescheiterten Verkehrspolitik gezogen und grünes Licht gegeben für das nächste Roadpricingprojekt in Europa: „Wir sollen die Verkehrsprobleme dieser Stadt in den Griff bekommen“, sagte die Luzerner Stadtpräsidentin und Umweltschutzministerin. Ab kommenden Januar wird für die Luzerner Innenstadt eine Staugebühr von zwischen 5 und 10 Franken erhoben. Wer die elektronischen Zählstationen am Zentrumsrand mit seinem Fahrzeug mehrfach kreuzt, muss mit Maximalkosten von 20 Franken pro Tag rechnen. „Unser Ziel ist es, die Belastung des Strassennetzes um 10 bis 20 Prozent zu senken“, betont die Stadtpräsidentin. Zu den flankierenden Massnahmen des Roadpricing gehört ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Grossraum von Luzern. Es werden zusätzliche Stadtbusse eingesetzt, an den Stadträndern werden Park-and-Ride-Anlagen eingerichtet. Die Stadtpräsidentin erläutert: „Das neue System wird im ersten Halbjahr 2021 getestet, anschliessend können die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Luzern in einer Volksabstimmung über die Zukunft des Roadpricings entscheiden.“ Laut einer Meinungsumfrage begrüssen schon jetzt 46 Prozent der Luzerner Bevölkerung das Roadpricing, 44 Prozent lehnen es ab.“

Die Sprechende kommt nicht von einer Zeitreise, sie kann auch nicht vorhersagen und auch nicht in die Zukunft sehen. Sie hat diese Meldung aber auch nicht erfunden. Sie stammt aus dem „Tages-Anzeiger“ vom 20. Mai 2005; die Sprechende hat lediglich Stockholm mit Luzern

sowie das Datum ausgewechselt. Es stellt sich die Frage, ob Luzern wirklich diesen Umweg gehen muss: zuerst neue Strassen bauen, um nachher zur Einsicht zu kommen, den falschen Weg gewählt zu haben. Könnte nicht etwas mutiger der neue Weg schon heute eingeschlagen werden, wie das Stockholm jetzt tut, um die aktuellen Verkehrsprobleme zu lösen. Darum ist auch die GB/JG-Fraktion für ablehnende Kenntnisnahme der Beurteilung 5, weil in den Massnahmen der Süd- und der Nordzubringer enthalten sind.

In der Abstimmung wird der Ergänzung der Baukommission grossmehrheitlich zugestimmt. In der Gegenüberstellung von zustimmender und ablehnender Kenntnisnahme zur ergänzten Beurteilung B5 wird mit 23 Stimmen für zustimmende und 21 Stimmen für ablehnende Kenntnisnahme für zustimmende Kenntnisnahme entschieden.

Zur Beurteilung B 6, Seite 23

Kommissionspräsident Marcel Lingg: In der Kommission wurde der Antrag gestellt, im zweiten Satz „Die Auswirkungen auf die Umweltbelastung werden als neutral bis leicht positiv bewertet“ den Teil „bis leicht positiv“ zu streichen, da diese Formulierung als leicht übertrieben angesehen wurde. Dieser Antrag wurde mit 4 Ja gegen 5 Nein abgelehnt.

Zur Beurteilung B6 wurde ablehnende Kenntnisnahme beantragt. Dieser Antrag wurde begründet mit dem extrem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis bezüglich Verbesserung bei Lärm und Luft im Verhältnis zu den geplanten 2,6 Milliarden Franken Investitionen. In der Abstimmung votierten 5 Kommissionsmitglieder für zustimmende, 4 für ablehnende Kenntnisnahme.

Peter Henauer: Wenn 2,6 Milliarden Franken investiert werden, muss auch im ökologischen Bereich eine Verbesserung ausgewiesen werden. Leider ist es so, dass eine erhöhte CO₂-Belastung und keine wesentlichen Verbesserungen bei anderen Schadstoffen erwartet werden. Für die SP-Fraktion ist das ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis und sie stellt **Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme.**

In der Gegenüberstellung von ablehnender und zustimmender Kenntnisnahme wird mehrheitlich für zustimmende Kenntnisnahme entschieden.

Zu Beurteilung B7, Seite 26

Kommissionspräsident Marcel Lingg: Ohne weitere Erläuterungen wurde je ein Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme und ein Antrag auf lediglich Kenntnisnahme gestellt. Bei der Gegenüberstellung von Kenntnisnahme und ablehnender Kenntnisnahme votierte die Mehrheit für Kenntnisnahme. In der Schlussabstimmung votierten 4 Mitglieder für Kenntnisnahme, 5 für zustimmende Kenntnisnahme.

Beat Züsli: Der Bereich der Kosten hängt selbstverständlich direkt mit den verschiedenen Mas-

snahmen zusammen. Man könnte sich streiten, welche Anteile dem öffentlichen und welche dem motorisierten Individualverkehr zugute kommen. Auf diese Diskussion soll aber verzichtet werden; die **SP-Fraktion beantragt Kenntnisnahme**.

Christa Stocker Odermatt: In diesem Abschnitt wird auf eine Umklassifizierung zur Kantonsstrasse gehofft. Im Kantonsparlament wurde schon vor Jahren versucht, stark befahrene Strassenzüge der Stadt zu Kantonsstrassen zu machen und dort auch ins Strassenbauprogramm aufzunehmen. Das ist aber jedes Mal gescheitert. Im Kantonsparlament sitzen sehr viele Leute aus Randregionen, die für ihre eigenen Gebiete schauen und in solchen Fällen gegen die Stadt stimmen. Die Stadt muss immer sehr kämpfen, damit ihre Anliegen Gehör finden. In dem vorliegenden Beurteilungstext steckt wohl viel Wunschdenken drin, wenn man glaubt, diese Investitionen dem Kanton übergeben zu können.

In der Gegenüberstellung von Kenntnisnahme und zustimmender Kenntnisnahme wird mehrheitlich für zustimmende Kenntnisnahme entschieden.

Zur Beurteilung B8, Seite 27

Kommissionspräsident Marcel Lingg: In der Kommission wurde der Antrag gestellt, den ersten Satz „Dass der Kanton die Federführung übernimmt, ist aus Sicht des Stadtrates mittelfristig richtig und pragmatisch.“ wie folgt zu ändern: „..., ist aus Sicht des Stadtrates kurzfristig richtig.“ Zudem wurde der Antrag gestellt, den letzten Satz durch folgenden zu ersetzen: „Mittelfristig ist für die Umsetzung eine regionale Trägerschaft zu bilden.“ Diese beiden Teilanträge wurden mit 4 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Bei der Schlussabstimmung wurde ein Antrag auf Kenntnisnahme gestellt. In der Abstimmung votierten 5 Kommissionsmitglieder für zustimmende Kenntnisnahme, 4 für Kenntnisnahme.

Patricia Infanger beantragt im Namen der SP-Fraktion, im ersten Satz „mittelfristig“ zu ersetzen durch „kurzfristig“ und den letzten Satz zu streichen und durch die Formulierung zu ersetzen: „Mittelfristig ist für die Umsetzung eine regionale Trägerschaft zu bilden.“ Diese zwei Anträge sind aus folgenden Gründen wichtig: Das Agglomerationsprogramm, zu welchem der Stadtrat hier Stellung nimmt, bezieht sich auf die ganze Agglomeration Luzern. Es wäre falsch, lediglich von kantonalem Agglomerationsprogramm zu sprechen. Der Kanton hat mangels anderer Trägerschaft die Federführung übernommen. Der Gedanke, dass Verkehrs-Umweltschutz- und Siedlungsfragen nicht vor Gemeinde- und Kantonsgrenzen Halt machen, ist zentral. Es ist sinnvoll, bei wichtigen Agglomerationsfragen sehr schnell effektiv regional zu denken und zu handeln. Weiter muss ein so grosses Vorhaben breit abgestützt sein, sonst findet es keine Mehrheiten und keine Akzeptanz. Sonst können Kreditbeschlüsse, welche die Umsetzung einzelner Projekte brauchen würden, nicht zustande kommen. Zur breiten Abstützung gehört eine politische Ausgewogenheit, die Berücksichtigung Betroffener und der Einbezug verschiedener Interessengruppen. Das wird nach Meinung der SP-Fraktion erreicht, wenn der Kanton die Federführung schnell an eine regionale Trägerschaft abgibt und nur

noch als normales Projektgruppenmitglied beim Agglomerationsprogramm mitmacht.
Beat Züsli schlägt vor, über diese beiden Anträge gemeinsam abzustimmen, da sie eine Einheit bilden und sinnvollerweise nicht auseinander genommen werden sollten.

In der Abstimmung werden diese beiden Anträge mehrheitlich abgelehnt.

Patricia Infanger beantragt Kenntnisnahme.

In der Gegenüberstellung von Kenntnisnahme und zustimmender Kenntnisnahme wird mehrheitlich für zustimmende Kenntnisnahme entschieden.

Zu Beurteilung B9, Seite 27

Kommissionspräsident Marcel Lingg: In der Kommission wurde ein Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme gestellt. In der Abstimmung votierten 5 Kommissionsmitglieder für zustimmende, 4 für ablehnende Kenntnisnahme.

Peter Henauer beantragt in logischer Konsequenz des Antrages auf ablehnende Kenntnisnahme zur Beurteilung B5 auch hier **ablehnende Kenntnisnahme**.

Philipp Federer: Auch die GB/JG-Fraktion beantragt ablehnende Kenntnisnahme, weil die Anpassungen behördenverpflichtend wären, was nicht erwünscht ist. Gleichzeitig beantragte der Zweckverband ÖVL Streichungen, welche die GB/JG-Fraktion nicht unterstützen kann.

In der Gegenüberstellung von ablehnender Kenntnisnahme und zustimmender Kenntnisnahme wird mehrheitlich für zustimmende Kenntnisnahme entschieden.

Zum Antrag Seite 29

Ratspräsident Bruno Heutschy stellt fest, dass Beschlussesziffer I im Verlaufe der Sitzung erledigt wurde.

Zu Antrag Ziffer II

Kommissionspräsident Marcel Lingg: In der Kommission wurde ein Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme gestellt. In der Abstimmung votierten 8 Kommissionsmitglieder für Kenntnisnahme 1 Mitglied für ablehnende Kenntnisnahme.

Philipp Federer beantragt ablehnende Kenntnisnahme.

In der Gegenüberstellung von ablehnender Kenntnisnahme und Kenntnisnahme wird grossmehrheitlich für Kenntnisnahme entschieden.

**Dringliches Postulat 68, Viktor Rüegg, vom 25. Mai 2005:
Personelle Konsequenzen aus dem „Lido-Handel“**

Der kompetenzwidrige Verkauf von 94 Lido-Aktien und Partizipationsscheinen der Stadt Luzern an drei Verwaltungsräte der Gesellschaft (und an weitere Personen) soll gemäss Beschluss der GPK eins zu eins rückgängig gemacht werden. So weit so gut. Der Fall ruft aber auch nach personellen Konsequenzen. Einerseits verscherbelte Finanzdirektor Franz Müller die Wertpapiere zu Preisen (Fr. 56.– pro Aktie bzw. Fr. 112.– pro PS), die krass unterhalb des rund doppelt so hohen Marktwertes liegen, wie der frühere Lido-VRP Walter Lingg gegenüber der Luzerner Woche ausgeführt hat. Andererseits erstand Adrian von Segesser 30 Aktien und 30 PS, obwohl er vom Stadtrat als Interessenvertreter der Stadt Luzern in den Lido-Verwaltungsrat beordert ist.

Es stellt sich die Frage, ob die Kompetenzüberschreitung des Finanzdirektors und sein unsorgfältiger Umgang mit städtischem Vermögen aufsichtsrechtliche Folgen nach sich ziehen müssen. Dies zu entscheiden, ist Sache des zuständigen Regierungsrats.

Was die Delegation von Adrian von Segesser als städtischem Interessenvertreter in den Lido-Verwaltungsrat betrifft, muss der Stadtrat über die Bücher gehen. Adrian von Segesser ist als Delegierter der Stadt im Verwaltungsrat der Lido AG nicht mehr tragbar, weil ihm das Vertrauen gleich aus zwei Gründen nicht mehr gewährt werden kann: Er hat als Interessenvertreter der Stadt die kompetenzwidrigen Aktienverkäufe zu Spottpreisen zugelassen und damit die Interessen der Stadt formell und materiell übergangen. Noch schlimmer ist, dass er durch den persönlichen Erwerb städtischer Aktien und Wertpapiere in einen Interessengegensatz zwischen städtischen Interessen und eigenen Interessen geraten ist, ohne die nötigen Konsequenzen zu ziehen. Wer bei der Mandatsausführung derartige Fehlritte macht, büsst das voraussetzende Vertrauen ein.

Der Stadtrat wird deshalb aufgefordert, Adrian von Segesser als Delegierten der Stadt Luzern aus dem Verwaltungsrat der Lido AG umgehend abzurufen. Im Hinblick auf die jüngsten Turbulenzen um die Aktienverkäufe und die Bedeutung des Lidos für die Stadt Luzern erscheint es angezeigt, dass wieder einer der fünf Stadträte selber im Lido-Verwaltungsrat Einsitz nimmt, wie es in den Gesellschaftsstatuten auch ausdrücklich vorgesehen und früher üblich gewesen ist.

Finanzdirektor Franz Müller setzt voraus, dass der Sachverhalt bekannt ist. Die Geschäftsprüfungskommission hat dieses Geschäft diskutiert. Dies ist aber nicht Gegenstand der nun folgenden Antwort. Bei dieser Gelegenheit sei aber erwähnt, dass die grundsätzliche Politik in Sachen Finanzanlagen/bewegliches Vermögen bald in ein Papier gefasst wird und in der GPK diskutiert werden kann. Nun aber zu den Fragestellungen des Postulates:

Das Postulat fordert vom Stadtrat, den Delegierten der Stadt Luzern aus dem Verwaltungsrat der Lido AG umgehend abzurufen. Er sei aus zwei Gründen nicht mehr tragbar, einerseits weil er die kompetenzwidrigen Aktienverkäufe zu Spottpreisen zugelassen und damit die

Interessen der Stadt formell und materiell übergangen habe, und andererseits weil er durch den persönlichen Erwerb von Aktien in einen Interessengegensatz zwischen städtischen und eigenen Interessen geraten sei, ohne die nötigen Konsequenzen zu ziehen.

Der Stadtrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Die Stadt hat die Namenaktien und Partizipationsscheine zum Steuerwert verkauft. Der Steuerwert entspricht dem Verkehrswert. Bei nicht regelmässig gehandelten Wertpapieren wird der Verkehrswert durch die zuständige Steuerbehörde geschätzt (Kantonales Steuergesetz § 44 und § 47, Abs. 2). Der Preis erscheint angemessen unter Berücksichtigung dessen, dass die Gesellschaft in den vergangenen Jahren keine Dividende bezahlt hat und ein Handel mit diesen Titeln nicht ersichtlich ist.
2. Der Verkauf der Aktien zum Steuerwert wurde von der Finanzdirektion vorgeschlagen. Der Verwaltungsrat der Lido AG hat mit Schreiben vom 10. Dezember 2004 seine Kaufabsicht bestätigt. Bei der Prüfung der aktienrechtlichen Situation zeigte es sich, dass der Erwerb durch die Gesellschaft aufgrund von Art. 659 Abs. 1 OR nicht möglich war. Gestützt darauf darf eine Gesellschaft nur eigene Aktien erwerben, wenn frei verwendbares Aktienkapital in der Höhe der dafür nötigen Mittel vorhanden ist und der gesamte Nennwert dieser Aktien 10 Prozent des Aktienkapitals nicht übersteigt. Das war vorliegend nicht der Fall, weshalb die Gesellschaft nicht erwerben konnte. Dazu kam, dass gestützt auf Art. 659a Abs. 1 OR das Stimmrecht und die damit verbundenen Rechte eigener Aktien ruhen.

Gestützt auf die zwingenden gesetzlichen Vorschriften und den gut abgewogenen Entscheid des Verwaltungsrates, auf die Stimmrechte des Aktienpakets der Stadt Luzern in der Generalversammlung nicht zu verzichten, beschloss der Verwaltungsrat, die Aktien im Interesse der Strandbad Lido AG zu übernehmen und einen entsprechenden Aktionärsbindungsvertrag abzuschliessen. Aus diesem Vertrag geht hervor, dass das gemeinsame Halten dieser Aktien im Interesse der Strandbad Lido AG erfolgt.

Nachdem der Verwaltungsrat vom mangelbehafteten Aktienverkauf (Art. 69 lit. b Ziff. 11 GO) erfuhr, hat er der Stadt umgehend angeboten, die Aktien zum Kaufpreis zurückzuverkaufen. Die Beurteilung der eigenen Zuständigkeit ist die Aufgabe der städtischen Vertreter und nicht der Aktiengesellschaft. Wenn städtische Instanzen ihre Kompetenzen nicht einhalten, kann dem Käufer daraus kein Vorwurf gemacht werden.

Die Stadt Luzern hat auf ihr Recht gemäss Art. 12 Abs. 3 der Statuten, einen Stadtrat in den Verwaltungsrat abzudelegieren, verzichtet. An der Generalversammlung vom 11. Juni 2002 wurde Adrian von Segesser auf Vorschlag der Stadt für zwei Jahre als Verwaltungsrat der Gesellschaft gewählt und am 27. Mai 2004 wiedergewählt. Er ist also nicht delegiertes Mitglied im Sine des OR, sondern durch die Generalversammlung gewählt. Eine Abwahl zu verlangen ist rechtlich nicht möglich, da es sich nicht um ein delegiertes Mandat gemäss Art. 762 OR handelt.

Und nun noch ein Wort zur Person von Adrian von Segesser. Er hat die Interessen der Stadt jederzeit loyal und wie abgesprochen vertreten, und die Ausführungen, wie sie im Vorstoss von Viktor Rüegg gemacht werden, sind nicht sachgerecht.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Viktor Rüegg: Es stehen verschiedene Unklarheiten im Raum. Es geht im Postulat sicher nicht darum, den Aktienverkauf und -rückkauf wieder aufzurollen, sondern es geht um die Frage, wie die Stadt Luzern in einem Gremium, das aus Sicht des Sprechenden grosse Bedeutung hat, nämlich in der Lido AG, vertreten sein soll und wie sie ihre Interessen wahren soll. Neu in der Antwort des Finanzdirektors ist, dass Adrian von Segesser nicht Delegierter der Stadt ist, sondern von der Stadt nur beauftragt ist und zur Wahl in den Verwaltungsrat vorgeschlagen wurde, dann aber von den Aktionären der Lido AG gewählt wurde. Das macht die rechtliche Situation in der Tat anders: Vom Parlament oder der Stadt her kann Adrian von Segesser rechtlich gesehen nicht abberufen werden. In diesem Punkt ist das Postulat also nicht erfüllbar, und diesen Punkt zieht der Postulant demzufolge zurück. Dem folgt das Aber: Der Sprechende ist der Meinung, dass die Stadt Luzern in einer so wichtigen Angelegenheit mit einem städtischen Vertreter direkt in diesem Verwaltungsrat vertreten sein sollte. Das ist der zweite Teil bzw. Antrag dieses Postulates: Es scheint angezeigt, „dass wieder einer der fünf Stadträte selber im Lido-Verwaltungsrat Einsitz nimmt“, und diesen Teil hält der Postulant aufrecht und fordert den Stadtrat auf, entweder einen Stadtrat oder mindestens einen städtischen Beamten als Interessenvertreter der Stadt in die Lido AG zu delegieren. Denn er ist der Meinung, dass der Finanzdirektor insbesondere das Problem des Interessengegensatzes nicht ausräumen konnte. Adrian von Segesser hätte bei dem, was geschehen ist, von sich aus reagieren müssen, auch wenn er vom Aktionärsbindungsvertrag gebunden war. Es bestand eindeutig die Gefahr, dass er die Interessen der Lido AG, seine eigenen und die Interessen der Stadt nicht unter einen Hut bringen konnte. Und um dies künftig auszuschliessen, beantragt der Sprechende, dass zukünftig ein Vertreter der Stadt selber im Lido-Verwaltungsrat Einsitz nimmt.

Markus Elsener: Viktor Rüegg weist in seinem Postulat zurecht auf verschiedene kritische und zu kritisierende Punkte im Rahmen des Verkaufs der Lido Aktien hin: Es wurden erstens GO-Bestimmungen verletzt; zweitens erfolgte der Verkauf zum Steuerwert anstatt zum Verkehrswert, und drittens der mögliche Interessenkonflikt des städtischen Vertreters im Verwaltungsrat der Lido AG: Der erste ist für die SP-Fraktion der mit Abstand gravierendste Punkt. Entscheidend ist dabei, ob die Kompetenzüberschreitung absichtlich geschah, und wenn nicht, ob und welche Konsequenzen und Lehren aus diesem Fehler gezogen wurden. Die Fraktion und vorher auch die GPK konnten in keinem Moment eine Absicht feststellen. Es wurden auch keine Vertuschungsversuche gemacht, und der Rückkauf der Aktion wurde diskussionslos akzeptiert. Als Lehre daraus hat die Finanzdirektion ihre internen Papiere angepasst und weist darin jetzt nicht mehr nur den Verkaufswert, sondern auch den Prozentanteil aus. Die SP-Fraktion hat grösstes Interesse an einer guten Fehlerkultur innerhalb der Stadt-luzerner Verwaltung. Es muss klar sein, dass Fehler gemacht werden dürfen, vorausgesetzt, man steht zu ihnen und lernt daraus, und das ist nach Ansicht der Fraktion in diesem Fall geschehen. Dass der Verkauf zum Steuerwert und nicht zu einem Marktwert erfolgte, ist aus Sicht der SP-Fraktion politisch unsensibel. Auch wenn – und dies muss wohl auch gesagt werden – der Marktwert schwierig einzufordern ist, wo kein Markt besteht, und dies scheint hier

der Fall zu sein. Auch in der Frage des Interessenkonfliktes war die Stadt politisch unsensibel, auch wenn angesichts des effektiven Wertes der Aktien ein tatsächlicher Interessenkonflikt unwahrscheinlich erscheint. Die SP-Fraktion musste also feststellen, dass die Finanzdirektion in diesem Geschäft einiges an politischer Sensibilität vermissen liess; trotzdem kommt sie zum Schluss, dass das von Viktor Rüegg postulierte Köpferollen unverhältnismässig und unnötig ist. Schlimmer noch: Diese Art von politischer Hetzjagd läuft den Bestrebungen und Bemühungen um eine professionelle Fehlerkultur diametral entgegen. Die Fraktion bittet darum, das Postulat abzulehnen und das Augenmerk auf wichtigere Fragen im Zusammenhang mit der Stadtluzerner Anlagepolitik zu richten. Wer z. B. wusste, dass die Stadt Luzern CKW-Aktien im Wert von 35 Millionen Franken hält? Und wer weiss noch, weshalb die Stadt sich in früheren Jahren einmal in dieser Grössenordnung bei der CKW engagierte? Lagen dem finanztechnische Überlegungen zugrunde oder strategische Versorgungsabsichten? Da fehlt die dringend notwendige Transparenz; eine Transparenz, welche der Finanzdirektor mit dem angekündigten Grundlagenpapier schaffen wird. Das begrüsst die SP-Fraktion sehr und fordert, diesem Grundlagenpapier eine Liste der städtischen Anlagen mit Bewertung und Einschätzung ihres strategischen Gehalts anzufügen. Diese Liste könnte, nachdem sie einmal präsentiert ist, jedes Jahr einen Teil des Geschäftsberichtes der Stadt Luzern bilden. Die Fraktion ist ganz dezidiert der Ansicht, dass künftig die Strategie bzw. der strategische Gehalt städtischer Anlagen politisch diskutiert und definiert werden muss, und davon wird es abhängen, ob solche Beteiligungen in einem finanztechnisch oder finanzpolitisch geeigneten Moment abgestossen werden dürfen bzw. allenfalls abgestossen werden sollen.

Daniel Burri: Dieser Vorstoss erweckt den Anschein, dass beim Lido-Aktienverkauf auf verschiedenen Ebenen geschlampt und reine private Interessen den städtischen Interessen vorangestellt wurden, und dies auf Kosten des städtischen Vermögens. So ist in diesem Vorstoss die Rede von „verscherbeln“, „unsorgfältigem Umgang mit städtischem Vermögen“, „Spottpreisen“, „Interessengegensatz“ und „Vertrauensverlust“. Deshalb der Ruf nach personellen Konsequenzen. Fakt ist aber, dass der Postulant den Verkauf zwar zurecht als kompetenzwidrig bzw. nicht GO-konform gerügt hat, alle anderen Vorwürfe aber sind reine Unterstellungen, die strikte zurückzuweisen sind. Der Vorredner sagte es bereits: Die GPK hat sich umfassend mit diesem Geschäft befasst und aufgrund der Gesetzesverletzung die Vertragsparteien aufgefordert, den Verkauf rückgängig zu machen. Wie nun der Stadtrat in seiner Antwort korrekt ausführt, wurde die 10-Prozent-Klausel beim Abschluss des Geschäfts übersehen. Dabei handelt es sich um eine Unachtsamkeit, die mit dem Rückkauf korrigiert wurde. Es gibt indes nicht die geringsten Anzeichen auf Spekulation, Misswirtschaft oder Willkür. So ist bekannt, dass die Initiative für diesen Aktienverkauf einzig und allein von der Stadt ausging und nicht von den Verwaltungsräten. Handelnd war einzig die Finanzdirektion als Verkäuferin. Die Finanzdirektion unterbreitete das Angebot und bestimmte den Preis der Aktien und der Partizipationsscheine. Dabei ist von Relevanz, dass für nicht gehandelte Aktien der Steuerwert dem Verkehrswert entspricht. Der Sprechende verweist ausdrücklich auf die Bestimmungen von § 47 Abs. 2 des Steuergesetzes. Die Stadt hat vorliegend auf diesen objektivierbaren und klar definierbaren Wert abgestellt. Hier von „verscherbeln“ zu sprechen, entbehrt jeder

Grundlage und ist völlig an den Haaren herbeigezogen. Zudem darf die öffentliche Hand nicht dazu missbraucht werden, eine integre Person, die bei der Lido AG die städtischen Interessen sowie die Interessen der Gesellschaft stets über die Interessen des Verwaltungsrates stellte, als vertrauensunwürdig zu bezeichnen. Dass solche Vorwürfe unhaltbar sind, beweisen der Aktionärsbindungsvertrag und die Bereitschaft des Verwaltungsrates und der Verwaltungsräte, der Rückabwicklung des Aktienkaufs vorbehaltlos und uneingeschränkt zuzustimmen. Der Verwaltungsrat hat aus Sicht der FDP-Fraktion stets nach bestem Wissen und Gewissen korrekt gehandelt. Es geht nicht an, jemanden ohne rechtliches Gehör und auf der Grundlage von reinen Unterstellungen an den Pranger zu stellen. Das darf die Politik nicht zulassen. Die FDP-Fraktion distanziert sich deshalb in aller Form von diesem Vorstoss und lehnt das Postulat ab.

Hans Stutz: Der Verkauf der Aktien war unbestritten kompetenzwidrig und wird, soweit dies möglich ist, wieder rückgängig gemacht. Es ist auch klar, dass die GPK hier vorwärts macht. Sie ist wohl noch nicht fertig mit dieser Arbeit; es gibt noch einige Sachen zu klären, vor allem im Hinblick darauf, wie man in Zukunft mit solchen Fällen umgehen will. Klar ist auch, dass beim Preis nicht alles ganz klar ist; mindestens wenn man der Berichterstattung im Anzeiger der Stadt Luzern folgt, ist in einzelnen Fällen mehr für solche Aktien bezahlt worden; es stellt sich also die Frage, weshalb diese Aktion so billig über den Tisch gingen. Kommt hinzu, dass es natürlich schwierig ist, Steuerwert und Marktwert zu eruieren, wenn kein Markt vorhanden ist, und dass es vorkommen kann, dass da eine Diskrepanz entsteht. In Bezug auf die notwendige Transparenz ist in diesem Rat wohl unbestritten, dass diese erhöht werden muss, dass bekannt sein muss, was für Aktien die Stadt besitzt. Die CKW-Aktien wurden schon erwähnt; möglicherweise gibt es weitere grössere Aktienpakete, welche die Stadt ebenfalls verkaufen möchte, und da müssten Lösungen gefunden werden, damit dies mindestens in Absprache mit der GPK stattfinden kann. Vielleicht muss dafür auch eine Änderung der Gemeindeordnung ins Auge gefasst werden. Zu den Angriffen auf Adrian von Segesser als städtischem Interessenvertreter im Verwaltungsrat der Lido AG ist festzuhalten, dass alle Aktivitäten von der Finanzdirektion oder vom Finanzdirektor ausgingen. Gleichzeitig ist von Segesser gegenüber der Finanzdirektion weisungsgebunden. Wenn er sich dem entgegenstellen wollte, käme er insofern in den Clinch, als er gegenüber jener Instanz, welche das städtische Interesse vertritt, angehen müsste. Natürlich kann das städtische Interesse unterschiedlich beurteilt werden, und es ist davon auszugehen, dass dieses in vielen Fällen unterschiedlich definiert wird. Aber er ist ja weisungsgebunden. Damit zum letzten Punkt: Die Frage der strategischen Bedeutung des Sitzes im Verwaltungsrat der Lido AG, die auch Viktor Rüegg angesprochen hat, stellt sich tatsächlich. War es erwünscht, dass der Stadtrat auf diesen Sitz verzichtet? Die GB/JG-Fraktion hat doch gewisse Zweifel, ob dieser Verzicht richtig ist. Das kann aber später wieder zur Diskussion gestellt werden.

Franziska Bitzi kann sich grösstenteils dem Votum von Daniel Burri anschliessen: Der Fehler ist erkannt worden, er wurde nicht vertuscht, sondern behoben, und es entstand kein weiterer Schaden, der nicht hätte geheilt werden können. Die GPK hat sich der Angelegenheit ange-

nommen und sorgt dafür, dass die Lehren daraus gezogen werden. Erste Transparenzverbesserungen wurden bereits vorgeschlagen. Das zweite Anliegen von Viktor Rüegg, das nun auch von Hans Stutz unterstützt wurde, würde den Ideen der heutigen Zeit völlig widersprechen. Der Mehrheitsaktionär ist alles andere als unabhängig im Verwaltungsrat – man denke nur an das Stichwort Shareholder Value. Die Idee eines guten Verwaltungsrates ist, dass der das Interesse des Unternehmens im Kopf hat und damit möglichst unabhängig entscheidet. Daher ist es wohl besser, wenn eine unabhängige Person in den Einsitz nimmt, nicht unbedingt ein Stadtrat – das ist die persönliche Meinung der Sprechenden. Die Einflussnahme der Aktionäre ist durch die Generalversammlung gewahrt, und dass der Stadtrat Einsitz nehmen müsste im Verwaltungsrat, würde der Idee der Gewaltenteilung und den persönlichen Ideen der Sprechenden widersprechen. Insgesamt lehnt die CVP-Fraktion – dies ist wiederum abgesprochen – das vorliegende Postulat ab, soweit es nicht zurückgezogen ist, und schliesst sich damit dem Stadtrat an.

In der Abstimmung über den zweiten Punkt des Postulats wird dieser grossmehrheitlich abgelehnt. Damit ist Postulat 68 erledigt (teilweise zurückgezogen, teilweise abgelehnt).

4.2 Motion 341, Beat Züsli namens der SP-Fraktion, vom 9. Januar 2004: Road-Pricing zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

In den Städten nimmt der motorisierte Individualverkehr immer noch zu, und damit verstärken sich die negativen Folgen des Verkehrs: Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfälle und massive Einschränkungen der Bewegungsfreiheit für FussgängerInnen und Velofahrende. In den Innenstädten lässt sich der Raum, welcher für die Mobilität zur Verfügung gestellt wird, nicht mehr vergrössern. Somit muss eine Verlagerung zum platzsparenden öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr stattfinden. Unabdingbar ist diese Verlagerung auch im Hinblick auf den Klimaschutz. Mit dem CO₂-Gesetz hat sich die Schweiz verpflichtet, den Ausstoss des klimawirksamen Kohlendioxidgases (CO₂) aus der Nutzung fossiler Energieträger (Öl, Gas, Kohle) bis zum Jahre 2010 um 10 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu senken. Mittlerweile ist absehbar, dass vor allem das Reduktionsziel bei den Treibstoffen (Benzin, Diesel) weit verfehlt wird, wenn nicht sehr rasch griffige Massnahmen getroffen werden.

Verschiedene Städte erkennen in der Erhebung einer Abgabe für die Benützung des Strassenraumes eine zentrale Massnahme, um eine Trendumkehr in der Entwicklung der stetigen Verkehrszunahme zu bewirken und zudem der Verursachergerechtigkeit nachzukommen und die nicht gedeckten externen Kosten direkt den Auslösern anzulasten.

Das Beispiel von London hat die Diskussion neu lanciert. London hat im Februar 2003 eine „Staugebühr“ von fast acht Euro (fünf Pfund) pro Tag für Fahrzeuge, die von Montag bis Freitag in die Innenstadt einfahren, eingeführt. Das Ergebnis nach wenigen Monaten übertrifft die Erwartungen. Das Verkehrsaufkommen konnte um 16 % reduziert werden, die Durchschnittsgeschwindigkeit konnte dagegen von 15 auf 30 km/Std. verdoppelt werden. Die

Verspätungen der Busse konnten halbiert werden. Es werden jährlich Einnahmen von rund 200 Millionen Euro erwartet, die wiederum in den öffentlichen Personennahverkehr investiert werden sollen. Administrativ verläuft die Einführung des Road Pricing ebenfalls ohne grosse Probleme: Es besteht die Möglichkeit, die Gebühr mit Kreditkarte per Computer, Post, Telefon (SMS) oder in ausgewählten Läden zu bezahlen.

In der Schweiz hat bisher keine Stadt ein umfassendes Road Pricing eingeführt, da die Stausproblematik noch nicht als so gravierend betrachtet wurde. Bei einzelnen Strassenabschnitten wurde jedoch bereits die Erhebung einer Gebühr in die Planung einbezogen, bisher aber nicht eingeführt.

In der Agglomeration Luzern konnten in den letzten Jahren keine bedeutenden Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs getätigt werden, welche dessen Attraktivität markant gesteigert hätten. Aufgrund der Sparprogramme auf nationaler und kantonaler Ebene, aber auch aufgrund des grossen Investitionsbedarfs bei den städtischen Gebäuden, besteht nun die Gefahr, dass die vorgesehenen Ausbauten im Bereich der S-Bahn und der Businfrastruktur wiederum für längere Zeit aufgeschoben oder ganz gestrichen werden. Die von der Stadt Luzern getätigten Rückstellungen für Mobilitätsprojekte können hier lediglich einen kleinen Beitrag leisten. Soll der motorisierte Individualverkehr nachhaltig auf ein vertragliches Mass reduziert werden, so sind zudem weitere finanzielle Mittel für die Attraktivierung des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velo) notwendig.

Die Stadt Luzern könnte im Bereich des Road Pricing in der nationalen Diskussion eine Vorreiterrolle übernehmen. Der Stadtrat wird daher ersucht, das Thema Road Pricing für die Stadt Luzern in einem Bericht umfassend darzulegen. Die nachfolgend aufgeführten Aspekte sollen im Bericht behandelt werden.

a) Grundformen des Road Pricing

Die grundsätzlich möglichen Grundformen eines Road Pricing sind bezogen auf die Gegebenheiten der Stadt Luzern aufzuzeigen und deren Vor- und Nachteile darzulegen. Grundformen sind beispielsweise die Gebührenerhebung auf einzelnen Streckenabschnitten (z. B. auf der Seebrücke), für die Zufahrt zu einer Zone und/oder die Fahrt innerhalb einer oder mehrerer Zonen (Area Licensing) oder die Erhebung bei der Passierung eines Kordons (Cordon Pricing) um die Stadt oder ausserhalb der Stadt.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage des Einbezugs der Agglomerationsgemeinden anzugehen, und es sind dazu Lösungsvorschläge auszuarbeiten.

b) Formen der Gebührenerhebung

Die heute technisch und betrieblich möglichen Formen der Gebührenerhebung sind unter Berücksichtigung der neusten Entwicklungen darzulegen (z. B. automatische Gebührenerhebung über Magnetkarte oder Chipkarte). Es ist aufzuzeigen, welche Systeme heute und aufgrund der technischen Entwicklung zukünftig bei der Anwendung in der Stadt Luzern am praktikabelsten erscheinen.

c) Verwendung der Einnahmen

Die Einnahmen sollen für den Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und

des Langsamverkehrs verwendet werden. Es ist aufzuzeigen, welche Ausbauten damit mittel- und langfristig ermöglicht werden und welche Veränderungen des Modal-Split bzw. welche Verlagerungen des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr damit bewirkt werden können.

d) Zuständigkeiten und politische Umsetzbarkeit

Grundsätzlich erlaubt die heutige eidgenössische Gesetzgebung (Bundesverfassung) die Erhebung von Strassenbenützungsgebühren auf der kommunalen Ebene nicht. Es besteht jedoch die Möglichkeit, abgestützt auf ein konkretes Projekt die eidgenössischen Räte um eine Ausnahmegewilligung zu ersuchen. Im Bericht ist aufzuzeigen, welche Anforderungen erfüllt werden müssen, damit gute Chancen für eine Ausnahmegewilligung bestehen.

Im Weiteren sollen Strategien aufgezeigt werden, welche dem Road Pricing in der Schweiz zum Durchbruch verhelfen können. Beispielsweise ist ein gemeinsames Vorgehen mit anderen Schweizer Städten in dieser Frage abzuklären.

e) Nachhaltigkeitsbetrachtung

Die favorisierte Road-Pricing-Lösung für die Stadt bzw. Agglomeration Luzern ist anhand ausgewählter Kriterien einer Nachhaltigkeitsprüfung zu unterziehen. Es sind die sozialen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen abzuschätzen und in einen Vergleich mit den bereits erarbeiteten Mobilitätsstrategien zu stellen.

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

In der Motion wird verlangt, das Thema Roadpricing für die Stadt Luzern in einem Bericht umfassend darzulegen. In diesem Bericht sollen die Grundformen des Roadpricings unter Einbezug der Agglomerationsgemeinden, die Formen der Gebührenerhebung, die Verwendung der Einnahmen, die politische Umsetzbarkeit sowie die Nachhaltigkeitsbetrachtungen für eine Einführung in der Stadt Luzern untersucht werden.

Der Stadtrat beobachtet die schweizweite Diskussion über Verkehrsbeeinflussungen, insbesondere Roadpricing, aufmerksam. Der aktuelle Stand präsentiert sich wie folgt:

Prinzipiell kann das Instrument Roadpricing für zwei massgebende Ziele eingesetzt werden: Zur Finanzierung von Strasseninfrastrukturen und/oder zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens.

Es gibt viele Ansätze, das Verkehrsverhalten zu ändern bzw. den ÖV zu fördern:

- Verkehrsmanagement auf Hochleistungsstrassen (z. B. Verkehrsbeeinflussungssysteme, begrenzte Zufahrten, Tropfenzählssysteme),
- Bewirtschaftung des städtischen Strassennetzes mit Verkehrssteuerungsmassnahmen (z. B. Buspriorisierung, Pfortneranlagen),
- Parkraumbewirtschaftung,
- Aus- und Neubauten des Strassennetzes,
- Angebotserweiterungen und Marketingmassnahmen im ÖV,
- Nachfragebeeinflussung mit preislichen Mitteln, wie das Roadpricing oder die LSVA.

Alle Massnahmen haben ihre Vor- und Nachteile. Mittels Pfortneranlagen wird der Verkehrsablauf in Luzern bereits gesteuert. Pfortneranlagen können das Verkehrsverhalten beeinflussen, alleine aber nicht den Verkehrsablauf optimieren. Zusätzlich leistet die Parkraumbewirtschaftung in Luzern einen Beitrag zur Änderung des Verkehrsverhaltens. Ein Aus- und Neubau von Verkehrsanlagen ist im Zentrum der Stadt nicht sinnvoll. Mit dem im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Konzept zur Umfahrung des Zentrums (Bypass A 2, Spange Süd und Nord), den gleichzeitigen Angebotserweiterungen im ÖV und unterstützenden Lenkungsmassnahmen kann der Modalsplit im Zentrum zu Gunsten des ÖV gesteigert werden. Der Stadtrat betrachtet das Roadpricing als eine zu prüfende Massnahme zur Verkehrsbeeinflussung.

Es gibt mehrere Arten der Nachfrage- bzw. Verkehrsverhaltensbeeinflussung mit preislichen Mitteln:

- Roadpricing kann auf einzelnen Strassenabschnitten zur Finanzierung von Strassenbauprojekten angewendet werden. Praktisch wurde dieses Instrument bei Brückenbauten z. B. in Skandinavien, bei den Tunnelbauten St. Bernard, Mont Blanc oder Arlberg und an städtischen Strassenabschnitten in Lyon oder Rostock umgesetzt. Die Gebührenerhebung erfolgt jeweils an Zahlstellen oder über Erkennungssysteme mit Rechnungsstellung.
- Für die Finanzierung ganzer Netze werden Autobahn- bzw. Nationalstrassengebühren erhoben. In der Schweiz wurden so die Vignetten eingeführt.
- Das „Kordon Pricing“ ist eine Gebührenerhebung an den Ein- und Ausfahrten in einem definierten Gebiet, sodass der Binnenverkehr nicht erfasst wird. Beispiele in Europa sind hierfür die Städte Trondheim, Bergen und Oslo sowie Rom. Die norwegischen Städte nutzen die Gebühren lediglich als Finanzquelle für Strassenbauprojekte. Singapur und Hongkong sind die klassischen Beispiele für Verkehrsminderung und -beruhigung mittels Gebührenerhebung für die Einfahrt in den City-Bereich.
- Das „Area Licensing“ erfasst auch den Binnenverkehr bei einer zeitabhängigen Gebührenerhebung an den Ein- und Ausfahrten in einem definierten Gebiet. Bekannt hierfür ist das Beispiel London.
- Die Methode des distanzabhängigen Pricings wurde in Städten noch nicht realisiert. Dieses Instrument gibt es zurzeit nur für Lastwagen in Form der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz oder in Grossbritannien, hier „Lorry Road User Charging“ (LRUC) genannt.
- Das komplexe Gebietspricing kann die Gebühren z. B. abhängig von der Fahrzeuggrösse, des Fahrzeugtyps, des Verkehrsaufkommens, der Tageszeit oder der Strassenkategorie erheben. Für dieses System gibt es bisher nur Prototypen. Im Gegensatz zu den anderen Systemen werden spezielle Bordcomputer benötigt.

Als Gebühren-gestützte Lenkungsmassnahme im Agglomerationsprogramm Luzern käme am ehesten ein „Kordon Pricing“ oder „Area Licensing“ in Frage, noch besser das komplexe Gebietspricing, denn hier soll der das Zentrum querende MIV auf die Umfahrungsalternative gelenkt werden, der Ziel- und Quellverkehr aber weiter möglich sein. Problematisch ist die politische Umsetzbarkeit. In der Schweiz ist Roadpricing nach Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfas-

sung, wonach die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist, grundsätzlich ohne eine Änderung der Verfassung nicht umsetzbar. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen. Die Zustimmung zu Ausnahmen mittels Referendum ist jedoch ungewiss, wie die abgelehnten Vorlagen zur Finanzierung der „Traversée de la Rade“ in Genf oder des Schanzentunnels in Bern zeigen. Neben grundsätzlichen Vorbehalten sind auch weiterhin verfahrensspezifische Gesichtspunkte, wie z. B. Aspekte des Datenschutzes nicht abschliessend geklärt. Der Bund hat sich bereit erklärt, die Einführung von Roadpricing ohne Änderung des Gesetzes im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen als Pilotprojekte zu fördern.

Zurzeit werden vom ASTRA (Bundesamt für Strassen) Forschungsprojekte zum Thema Roadpricing gestartet. Dabei geht es um rechtliche wie auch technische und politische Fragen, unter anderem auch um mögliche Zonenabgrenzungen sowie Auswirkungen auf die heutigen Verkehrsfinanzierungen. Begleitend hierzu wird die Auslösung eines Pilotprojektes in Zürich, in Zusammenarbeit von ASTRA, Kanton und Stadt Zürich, geprüft.

Vor diesem Hintergrund macht es wenig Sinn, wenn die Stadt Luzern im heutigen Zeitpunkt einen eigenen Bericht verfasst. Zudem wäre in eine Prüfung bzw. Planung eines Roadpricings für die Stadt Luzern die gesamte Agglomeration mit einzubeziehen, da die Haupteinfallstrassen der kantonalen Kompetenz unterstehen und die Auswirkungen auch das Gebiet der Nachbargemeinden tangieren. Der Stadtrat ist deshalb der Meinung, dass ein allfälliges Roadpricing-Projekt unter der Federführung des Kantons Luzern erarbeitet werden müsste, und zwar erst ab dem Zeitpunkt, ab dem eine entsprechende gesetzliche Grundlage besteht. Der Stadtrat wird sich im Rahmen der Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm entsprechend vernehmen lassen.

Für den Erfolg des Agglomerationsprogramms ist wichtig, dass Lenkungsmassnahmen grundsätzlich Bestandteil des Konzeptes sind. Als Lenkungsmassnahmen sind in Luzern auch die bisher praktizierten, wie Pfortneranlagen und Spurabbau, tauglich und zielführend.

Aus den oben genannten Gründen lehnt es der Stadtrat ab, eine eigene Studie für ein Stadtluzerner Roadpricing zu lancieren. Er wäre aber bereit, sich an einer allfälligen Studie oder einem Pilotprojekt des Kantons und des ASTRA für die Agglomeration Luzern zu beteiligen.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab, ist jedoch bereit, den Vorstoss im Sinne der Erwägungen als Postulat entgegenzunehmen.

Beat Züsli hält nicht an der Motion fest.

Marcel Lingg: Die Motion fordert recht klar die Einführung von Roadpricing in Luzern, und zwar umgehend, also nicht abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm. Korrekterweise lehnt der Stadtrat und nun auch der Motionär bzw. die SP-Fraktion die Motion ab. Bevor das Agglomerationsprogramm ganz oder zumindest teilweise umgesetzt ist, lehnt die SVP-Fraktion jegliche vorgängige Lenkungsmassnahme ab. Auch der Umwandlung in ein Postulat widersetzt sie sich. So will der Stadtrat Steuergelder ausgeben, um sich an einer Studie zur Einführung des Roadpricing zu beteiligen, sollte das Postulat überwiesen werden. Theoretisch kann über die Einführung von Roadpricing in zehn bis zwanzig Jahren, nach Erstellung des

Agglomerationsprogramms, wieder diskutiert werden. Die SVP wird sich höchstwahrscheinlich aber auch dann gegen neue Steuern und Abgaben sowie Verkehrsschikanen aussprechen. Um diese Diskussion dereinst zu führen, braucht heute aber kein Postulat überwiesen zu werden. Die SVP-Fraktion lehnt sowohl die Motion wie auch das Postulat ab.

Markus Mächler: Die CVP-Fraktion wird die Überweisung als Postulat mehrheitlich unterstützen. Die Meinungen sind geteilt, weil die heutige Überweisung so oder so erst in einigen Jahren eine Wirkung erzielen könnte. Wie sich dann die Situation im innerstädtischen Verkehr zeigen wird, muss auch erst dann beurteilt werden. Die Fraktionsminderheit möchte deshalb hier und heute keine Aussage zur Situation in 10 bis 15 Jahren machen. Die Fraktionsmehrheit aber glaubt, dass Verkehrslenkung in Form von Mobilitypricing oder Roadpricing dannzumal durchaus geprüft werden muss und kann deshalb mit diesem Signal an die nächste Politgeneration heute schon durchaus leben. Genauso wie das vor weniger als einer Stunde bei der Beurteilung 4 im Agglomerationsprogramm schon beschlossen wurde.

Beat Züsli: Roadpricing wird in der Schweiz und in der Stadt Luzern eingeführt. Die Frage ist lediglich, wann dies geschehen wird. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass der technische Fortschritt bei der elektronischen Erfassung der Fahrzeuge dazu führt, dass Massnahmen möglich werden, die vor kurzem noch gar nicht denkbar waren. So ist heute beispielsweise die Rede davon, die Autobahnvignette abzuschaffen und die Gebühr auf elektronischem Weg zu erheben. Deshalb ist auch nicht nachvollziehbar, wenn man sich heute prinzipiell gegen Roadpricing ausspricht, ohne dass man eigentlich weiss, worüber man dann konkret in der Anwendung der Agglomeration Luzern redet. Der Vorstoss will genau dieses Rätsel lösen, indem er den Anstoss gibt für genauere Abklärungen. Betrachtet man den Grundsatz von Roadpricing, kann festgestellt werden, dass es ein ökonomisch sinnvolles Instrument ist zum sinnvollen Verhalten im knappen Gut städtischer Raum. Es ist, richtig eingesetzt, auch ein Instrument zur Verlagerung von MIV auf den ÖV, indem es Mittel generieren kann, welche für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden können. Der Sprechende ist auch der Überzeugung, dass Roadpricing erst dann eingeführt werden kann, wenn der ÖV einen sehr guten Standard hat und das Umsteigen ohne wesentlichen Komfortverlust und insbesondere auch ohne wesentlichen Zeitverlust zugemutet werden kann. Zu jenen, die sich – wie es Marcel Lingg ansprach – gegen neue Steuern und Abgaben aussprechen: Aus Sicht des Sprechenden soll Roadpricing nicht eine zusätzliche Abgabe sein, sondern durch Entlastungen an anderen Orten, z. B. bei den Treibstoffzollgeldern oder bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer, kompensiert werden. Die Erfahrungen in ausländischen Städten zeigen, dass die Resultate sehr ermutigend sind: Der Verkehr insgesamt wird reduziert und verflüssigt, die Stautunden nehmen massiv ab, der ÖV hat mehr Raum und wird attraktiver. In der Schweiz will der Bund Pilotprojekte durchführen, wobei zuerst Studien über die Durchführbarkeit und Systematik erstellt werden. Die Stadt Luzern sollte sich nach Meinung der SP-Fraktion nach Möglichkeit an einem Pilotprojekt beteiligen und nicht abwarten, bis alle anderen grösseren Städte Erfahrungen gesammelt haben. Dass die Agglomeration in die Ausarbeitung von Anfang an einbezogen werden soll, erscheint der Fraktion selbstverständlich, denn Roadpricing

allein in der Stadt einzuführen wäre wahrscheinlich wenig sinnvoll. Die Fraktion hofft, dass eine Mehrheit den Schritt zur Innovation wagt und dem Postulat zustimmt.

Christoph Brun: Im Sinne der zustimmenden Kenntnisnahme zur Beurteilung 4 bezüglich Agglomerationsprogramm und im Sinne der Erwägungen des Stadtrates ist die FDP-Fraktion für Überweisung des Postulates. Allerdings müssen dann ganz klare Voraussetzungen geschaffen werden, damit es überhaupt umgesetzt werden kann. Für die Fraktion wird entscheidend sein, wie dies dann konkret aussieht, wie es umgesetzt werden soll. Bis anhin handelt es sich nur um ein Planspiel mit wenig konkreten Aussagen. In diesem Sinne ist die FDP-Fraktion für Überweisung.

Philipp Felder: Die GB/JG-Fraktion betrachtet Roadpricing als eine prinzipiell sinnvolle Lenkungsmassnahme. Eine Willensäusserung für ein Pilotprojekt begrüsst sie, damit der Stadtrat beim Kanton vorstellig werden und sich dafür einsetzen kann. Die Fraktion ist für Überweisung des Postulats.

In der Abstimmung wird die Motion im Sinne der Erwägungen des Stadtrates als Postulat überwiesen.

4.3 Postulat 18, Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion und Peter Henauer namens der SP-Fraktion, vom 26. Oktober 2004: Vier Velospuren am Schweizerhofquai

Die Planung für das neue Projekt am Schweizerhofquai ist in Arbeit. Der Schweizerhofquai hat städtebaulich und verkehrstechnisch eine grosse Bedeutung. Die Planung muss daher sorgfältig erfolgen und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden erfüllen. Das neue Projekt muss im Bereich der Verkehrssicherheit besser sein als der Status quo. Wir wollen den städtischen Veloverkehr erhöhen und fordern daher sichere Routen. Dies muss bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Nachher ist es zu spät.

In der „Neuen Luzerner Zeitung“ war vor kurzer Zeit zu lesen, dass stadteinwärts nur eine Velospur auf der rechten Seite geplant wird.

In Spitzenzeiten befahren zwischen 150 und 200 Velos in der Stunde den Quai. Gemäss dem Kantonalen Radroutenkonzept handelt es sich beim Schweizerhofquai um eine Radroute der 1. Priorität. Die gegenwärtige Situation schreckt viele Velofahrende ab.

Aus unserer Sicht braucht es aus sicherheitstechnischen Gründen vier Velospuren, zwei stadtauswärts und zwei stadteinwärts. Die aktuelle Planung kann aus folgenden Gründen nicht die Lösung sein:

- Unfallprotokolle zeigen deutlich, dass Kreuzungen und Querungen für Velofahrende gefährlich sind, weil viele Autofahrende nicht damit rechnen, dass Velos die Spur wechseln.

- Die Verkehrsführung stadteinwärts mit nur einer Spur am rechten Rand zwingt Velofahrende, die Richtung Bahnhof abbiegen wollen, die Spur auf der Seebrücke zu wechseln. Die Seebrücke und der Schweizerhofquai sind meistens dicht befahren und das Spurwechseln entsprechend gefährlich. Nur mutige VelofahrerInnen trauen sich Spurwechsel auf dieser Strecke zu.
- Velos auf der rechten Seite kommen oft in den Clinch mit dem Bus, der die Velospur kreuzt, um die Haltestelle Schwanenplatz anzufahren und zu verlassen.

Wir fordern, dass auf dem Schweizerhofquai vier Velospuren geplant werden. Es handelt sich um eine der wichtigsten innerstädtischen Radrouten, da die rechte und die linke Seeseite über den Schweizerhofquai und die Seebrücke miteinander verbunden werden.

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Das Postulat verlangt im Rahmen der Planung des Schweizerhofquais die Realisierung eines vierten Radstreifens, das heisst eines zusätzlichen Radstreifens zwischen den beiden Fahrspuren in Fahrtrichtung Schwanenplatz. Begründet wird diese Forderung damit, dass es sich beim Schweizerhofquai gemäss Radroutenkonzept des Kantons Luzern um eine Radroute erster Priorität handle. Zudem sei in der heutigen Situation für die vielen Velofahrenden vom Luzernerhof zum Bahnhof auf der Seebrücke ein Wechsel der Fahrspur nötig, was sich nur mutige Velofahrende zutrauen würden.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass es sich beim Schweizerhofquai um eine wichtige innerstädtische Veloachse handelt. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Platzverhältnisse wäre die Markierung eines vierten Radstreifens auf dem Schweizerhofquai aber nur möglich mit einer Reduktion der Breite des altstadtseitigen Trottoirs oder des Quaibereichs. Aus städtebaulichen Überlegungen ist eine Aufweitung des gesamten Strassenraumes für den Stadtrat aber nicht denkbar. In seiner Haltung wurde der Stadtrat durch den Ideenwettbewerb Schweizerhofquai bestärkt, welcher die Bedeutung und Wichtigkeit sowohl des Quais als auch der bestehenden Uferlinie aufzeigte. Der Stadtrat ist aber ebenso klar der Meinung, dass die Fussgängerbereiche entlang dem Schweizerhofquai nicht verschmälert werden sollen, handelt es sich doch um eine der meistbegangenen Strassenabschnitte, welche insbesondere auch der Naherholung und dem Tourismus dienen.

Der Stadtrat ist bereit, im Bereich des Schwanenplatzes lokal einen Radstreifen zwischen den beiden Fahrspuren in Richtung Seebrücke–Bahnhof in das Projekt Schweizerhofquai aufzunehmen. Dieser ermöglicht es den Velofahrenden, den in Richtung Bahnhof notwendigen Spurwechsel im Bereich des Schwanenplatzes vornehmen zu können. Dies bedeutet gegenüber heute eine bedeutende Verbesserung, da die Velofahrenden diesen Bereich oft in der Grünphase der Fussgänger über den bestehenden Fussgängerstreifen am Schwanenplatz erreichen. Der Verkehr auf den beiden Fahrspuren in Richtung Seebrücke kommt in diesem Bereich also zum Stehen, sodass ein Wechsel des Fahrstreifens wesentlich sicherer erfolgen kann als bei fliessendem Verkehr auf der Seebrücke.

Velofahrende, welchen dieser Abbiegevorgang zu gefährlich erscheint, haben die Möglichkeit, am Bahnhofplatz ein „indirektes“ Abbiegen zu praktizieren. Sie fahren in die Bahnhof-

strasse ein und stellen sich in dieser in der rechten Fahrspur in Richtung Bahnhofplatz auf. Aufgrund des vorgezogenen Haltebalkens für die Velofahrenden können sie so ohne Konflikt mit dem motorisierten Individualverkehr in Richtung Bahnhof abbiegen.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass mit dieser im Projekt Schweizerhofquai vorgesehenen Lösung die Problematik des Spurwechsels am Schwanenplatz wesentlich entschärft werden kann.

Der Stadtrat lehnt deshalb die Forderung nach einem vierten Radstreifen auf dem Schweizerhofquai und damit das Postulat ab.

Christa Stocker Odermatt: Eines der ganz heissen Eisen in der Stadt Luzern ist das Verkehrsproblem; das hat die vorangegangene Diskussion um das Agglomerationsprogramm auch gerade gezeigt. Der Schweizerhofquai zählt zu den wichtigsten Verbindungen von einer Seeseite zur anderen. Schülerinnen und Schüler fahren diese Strecke zu Hauptverkehrszeiten, um zur Mittel-, Berufs- oder Kantonsschule zu gelangen. Viele Luzerner/innen fahren auf ihrem Arbeitsweg über den Schweizerhofquai. Es handelt sich dabei um eine Radroute erster Priorität, welche viele Quartiere in der Innenstadt erschliesst. Es ist also einer der wichtigsten und in Bezug auf das subjektive Sicherheitsempfinden kritischsten Erschliessungswege. Die Attraktivität dieser Route ist entscheidend, ob das Velo als Transportmittel eingesetzt wird oder nicht.

Die heutige Situation ist nicht gottgegeben, sondern wurde durch eine autofreundliche Politik herbeigeführt. Die Frage stellt sich, wie positiv auf diese Problematik eingewirkt werden kann; wie diese Route sicher und attraktiv gemacht werden kann. Die GB/JG-Fraktion anerkennt, dass der Stadtrat um Lösungen bemüht ist. Sie würde die Prioritäten in Teilbereichen aber anders setzen und mutig für Veloverbindungen eintreten. Aus ihrer Sicht ist es nämlich am wirkungsvollsten, bei den Ursachen anzusetzen und möglichst wenig Pflasterlipolitik zu betreiben. Es muss alles getan werden, was notwendig ist, um den Langsamverkehr attraktiv zu machen, sodass die Leute umsteigen, weil es Spass macht, mit dem Velo unterwegs zu sein, weil es zeitlich etwas bringt und weil die Ziele sicher angefahren werden können. Der Anteil von Velofahrenden auf den Strassen Luzerns hängt massgeblich vom Angebot und der Sicherheit der Verbindungen ab. Die Antwort des Stadtrates zeigt, dass Überlegungen angestellt wurden, um die Verkehrssicherheit der Velofahrenden zu verbessern. Anregungen der IG Velo wurden aufgenommen, wofür die GB/JG-Fraktion dankt: Der Linksabbieger zum Grendel und der zweite Fussgängerstreifen sind positive Beispiele, wie die Strecke für den Langsamverkehr attraktiver und sicherer gemacht werden kann. Auch der Kurvenabschnitt Richtung Seebrücke ist gut aufgegleist. Mühe hat die Fraktion allerdings mit dem Streckenabschnitt auf der anderen Seite Richtung Hofkirche, der nicht vierspurig geführt werden soll. Die aufgezeigte Lösung versteht die GB/JG-Fraktion als Etappenschritt und setzt sich weiterhin dafür ein, dass dieser Streckenabschnitt zu einem späteren Zeitpunkt vierspurig erschlossen wird. Die Fraktion ist auch überzeugt, dass die Velospur aus Sicherheitsgründen in der Mitte und nicht in Randlage zu führen wäre. Viele Velofahrende fühlen sich durch den dichten und aggressiven Verkehr verunsichert. Der Stadtrat schlägt als Option für Personen, die auf dem Velo nicht so sicher sind, vor, bei Rotlicht am Schwanenplatz die Spur zu wechseln.

Man stelle sich das vor: Velofahrende kommen bei Grünphase vor den Schwanenplatz, warten, bis die Autos Rot und die Fussgänger Grün haben, wechseln dann die Spur und fahren dann bei der nächsten Grünphase für die Autos weiter. Ein solches Angebot würde man Autofahrern niemals machen, und es ist auch für Velofahrende nicht attraktiv; diese wollen schnell, zügig und direkt ans Ziel gelangen. Das Gleiche gilt für die Idee des „indirekten“ Abbiegens bei der Bahnhofstrasse. Das ist vielleicht etwas für Sonntagsfahrer/innen, aber sicher nicht für Leute, die auf dem Arbeitsweg schnell und zügig ans Ziel kommen wollen. Wenn der Stadtrat solche Lösungen und Ideen als ernsthafte Varianten aufführt, ist die GB/JG-Fraktion nicht ganz sicher, ob er erfasst hat, worauf es ankommt, um die Routen wirklich attraktiv und velofreundlich und damit eben umsteigefreundlich zu machen. Die Fraktion wird mit Überzeugung weiterkämpfen, weil sie die Velofahrenden als gleichberechtigte Verkehrspartner versteht und überzeugt ist, dass in Luzern ein Umsteigepotenzial von 5 bis 10 Prozent vorhanden wäre, wenn die Verbindungen stimmen würden. Sie hält deshalb am Postulat fest und wird sich weiterhin für eine vierspürige Velolösung am Schweizerhofquai einsetzen.

Christoph Brun: Die FDP-Fraktion hat grundsätzlich Verständnis dafür, dass dort ein Streifen für die Velofahrenden vorgeschlagen wird. Die Situation dort ist tatsächlich suboptimal, um nicht zu sagen nicht gut. Andererseits ist der Raum dort begrenzt durch den Langsamverkehr rechts und links, auch die Bäume sind sakrosankt. Es fehlen einfach die nötigen Meter – genau 1 Meter 50 –, um dort eine vierte Spur zu machen. Es soll jetzt nicht auf das Agglomerationsprogramm verwiesen werden, das in etwa 20 Jahren voll wirksam wird. Es geht wohl um das Sanierungsprojekt Schweizerhof, das in der Arbeit ist und im Verlaufe dessen dort eine Lösung gefunden werden soll, welche gewisse Risiken abdeckt. Die FDP-Fraktion ist der Auffassung, dass das, was die Baudirektion vorschlägt – ein vierter Velostreifen wenigstens im Abschnitt zwischen dem neuen Fussgängerstreifen und dem Schwanenplatz –, zwar eine Minimalvariante ist, aber doch eine Verbesserung. Diese entspricht zwar nicht dem, was die Postulanten wollen, andererseits aber ist der Raum am Schweizerhofquai gegeben, und wenn man mehr machen wollte, müsste aufgeschüttet werden, was offensichtlich auch niemand will. Demzufolge ist die Fraktion des Sprechenden mit der Antwort des Stadtrates einverstanden und lehnt das Postulat ab.

Peter Henauer: Die SP-Fraktion sieht die vier Spuren am Schweizerhofquai als grundsätzliche Veloförderungsmassnahme und hält deshalb auch grundsätzlich am Postulat fest. Dies aus drei Gründen: Erstens ist der Schweizerhofquai eine zentrale innerstädtische Strecke. Zweitens entspricht es der Logik, dass bei vier Spuren für den motorisierten Verkehr auch vier Velospuren bereitgestellt werden. Beim grossen Verkehrsaufkommen am Schweizerhofquai bedeutet das einen klaren Sicherheitsgewinn, weil weniger Spurwechsel nötig sind. Drittens darf bei einer allfälligen Umgestaltung in keine Krücke investiert werden. Vorher waren die Ausführungen von Christa Stocker zu hören. Der Bereich bis und mit zweitem Fussgängerstreifen ist akzeptabel, über den Rest wird man reden müssen. Gleichzeitig ist für die SP-Fraktion klar, dass auf Stadtseite das Trottoir nicht verschmälert werden darf. Sie hält am Postulat fest.

Patrick Deicher: Die CVP-Fraktion misst dem Argument der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sehr hohe Bedeutung zu. Aus dieser Optik scheint eine vierte Velospur auf dem Schweizerhofquai zwingend. Zweifelsohne könnte dadurch ein grosses Gefährdungspotenzial vermindert werden. Auf der anderen Seite ist ein vierter Radstreifen auf dem Schweizerhofquai ohne Ausweitung der Strassenfläche nicht möglich. Letztlich stellt sich die Frage nach der Priorisierung. Der Ruf nach einem vierten Velostreifen kann nicht losgelöst werden vom Eingeständnis, dass entweder am Quai an der Promenierzone oder am Trottoir auf der Landseite Abstriche gemacht werden müssen. Innerhalb der CVP-Fraktion werden die Argumente unterschiedlich stark gewichtet. Allein mit der Markierung eines vierten Radstreifens ist die Sicherheit aber noch nicht garantiert. Mehr Toleranz und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer – ob motorisiert oder nicht, ob mit Rädern oder ohne – kann beitragen zu einer Entspannung der Situation. Ein Miteinander statt ein Gegeneinander ist angesichts des knappen Platzes in unserer Stadt unerlässlich. Die Regeln einzuhalten gebietet sich allen und trägt dazu bei, gegenseitige Animositäten und Retourkutschen jeweils vermeintlich Benachteiligter zu verhindern. Über den Schweizerhofquai im engeren Sinne hinaus gedacht liegt der CVP-Fraktion ausserdem daran, dass die gefährliche Situation für Velofahrende an der Einmündung der Alpenstrasse vor dem Genferhaus und etwas weiter entfernt an der Einmündung der Zentralstrasse vor dem Bahnhof in der zukünftigen Strassenplanung in Richtung einer Lösung mit mehr Sicherheit angedacht wird.

Marcel Lingg: Wenn von Velostreifen die Rede ist, geht man eigentlich davon aus, dass dies etwas für Velofahrende ist, weil es schon im Namen steckt. Wenn man sich das überlegt, kann man aber durchaus auch sagen, dass Velostreifen auch eine Förderungsmassnahme für die Automobilisten sind, denn auf Fahrstecken mit Velostreifen gibt es logischerweise mehr Platz für die Automobilisten. Deshalb lehnt die SVP-Fraktion Vorschläge für Velostreifen nicht einfach ab, sondern schaut sich die Kosten und vor allem auch die Platzproblematik an. Und in diesem speziellen Fall muss halt einfach eingesehen werden, dass es nicht möglich ist, in diesem Bereich, wo es immerhin schon drei Velostreifen gibt, einen weiteren Velostreifen zu erstellen, ohne dass die Fussgänger relativ viel Platz hergeben müssten. Man kann den Fussgängern nicht immer alles wegnehmen, vor allem nicht dort, wo es schon drei Velostreifen gibt. Und deshalb unterstützt die SVP-Fraktion den Stadtrat darin, dass auf dem Schweizerhofquai mit seiner wirklich schon sehr guten Lösung für Velofahrer auf einen Velostreifen verzichtet wird. Weitere Ausführungen zum Schweizerhof werden wohl im Herbst fallen, wenn der Bericht zum Projekt Schweizerhof vorliegen wird. Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat also ab.

In der Abstimmung wird das Postulat 18 mehrheitlich überwiesen.

4.4 Interpellation 40, Cony Grünenfelder namens der GB/JG-Fraktion, vom 7. März 2005: Welches sind die Auswirkungen der negativen Abstimmung über das Fahrtenmodell im Schlund?

Der Grosse Stadtrat hatte an seiner Sitzung vom 27. November 2003 den Teil Stadt Luzern des überkommunalen Richtplanes Entwicklungsschwerpunkt Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw R2 genehmigt. Kernpunkt dieses Richtplanes war die Abstimmung von Nutzung und Verkehr, durch die Einführung eines Fahrtenmodells sollten die zukünftigen Nutzungen auf die beschränkten Kapazitäten der angrenzenden Strassen angepasst werden.

Obwohl das Territorium der Stadt Luzern vom erwähnten Richtplan nur am Rande berührt wird – der grösste Teil liegt auf Gemeindegebiet von Kriens –, ist die Stadt von diesem Richtplan stark betroffen. Einerseits hat die Stadt als Grundeigentümerin mit 150'000 m² Land grosses Interesse an der Koordination der weiteren nutzungsrechtlichen und städtebaulichen Entwicklung im Gebiet Schlund. Andererseits werden die künftige Nutzung und der daraus entstehende Verkehr die Kapazitäten der Horwerstrasse auf der Luzerner Allmend entscheidend beeinflussen.

Am letzten Wochenende hat die Krienser Stimmbevölkerung das im überkommunalen Richtplan vorgeschlagene Fahrtenmodell mit einer klaren Mehrheit abgelehnt.

Es geht darum, im Rahmen der Gesamtplanung Allmend insbesondere die Verkehrsfragen einer nachhaltigen Lösung zuzuführen. Wir bitten den Stadtrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen der negativen Abstimmung über das Fahrtenmodell in Kriens auf die Allmendplanung?
2. Welche Konsequenzen hat die Ablehnung auf die städtischen Liegenschaften im Gebiet Schlund?

Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat die städtischen Wohnquartiere vor dem zu erwartenden Mehrverkehr aus dem Gebiet Schlund schützen?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.: „Wie beurteilt der Stadtrat die Auswirkungen der negativen Abstimmung über das Fahrtenmodell in Kriens auf die Allmendplanung?“

Das mit der Teilrevision der Ortsplanung Kriens vorgesehene „Fahrtenmodell“ sollte für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Eichhof-Schlund die Aspekte der Siedlung, des Verkehrs und der Umwelt besser aufeinander abstimmen. Die Allmend gehörte nicht zum Anwendungsbereich des Fahrtenmodells. Das Fahrtenmodell hätte sich daher rechtlich nicht direkt auf die Allmend ausgewirkt. Die Siedlungsgebiete im Schlund und die Allmend werden aber weitgehend über das gleiche Strassennetz erschlossen. Insofern besteht ein verkehrstechnischer Zusammenhang zwischen beiden Gebieten. Unabhängig vom Entscheid über das Fahrtenmodell im Schlund will der Stadtrat das motorisierte Verkehrsaufkommen auf der Allmend in engen Grenzen halten. Basierend auf dem Gesamtkonzept Allmend der Firma Metron vom Januar

2005 hat der Stadtrat festgelegt, dass zusätzliche Nutzungen nur im Bereich des Stadions in Frage kommen und dass der mögliche Zusatzverkehr auf die Leistungsfähigkeit des Strassen-netzes abzustimmen ist. Zudem soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) schrittweise erhöht und mittels flankierender Massnahmen der Modalsplit zu Gunsten des ÖV verbessert werden.

Zu 2.: „Welche Konsequenzen hat die Ablehnung auf die städtischen Liegenschaften im Gebiet Schlund?“

Mit dem abgelehnten „Fahrtenmodell“ wollte sich der Gemeinderat von Kriens ein flexibles Lenkungsinstrument in die Hand geben, um die Mobilität im ESP Eichhof-Schlund auch bei einer vollständigen Überbauung der rechtskräftigen Bauzonen gewährleisten zu können. Die Bestimmungen im revidierten Bau- und Zonenreglement von Kriens hätten vorgesehen, dass sich die Nutzung eines Grundstücks und die Anzahl der darauf erlaubten Parkplätze nach dem mutmasslichen Verkehrsaufkommen zu richten hätten. Mit dem Fahrtenmodell sollte im ESP Eichhof-Schlund aufgrund der bestehenden und der künftig möglichen Kapazität des Verkehrssystems eine maximale Anzahl Fahrten festgelegt werden. Vorgesehen waren drei Kategorien von möglichen Nutzungsformen mit jeweils unterschiedlichem Verkehrsaufkommen. Verkehrsintensive Betriebe wären dadurch stark eingeschränkt worden. Mit der Ablehnung dieser Teilrevision der Ortsplanung Kriens ändert sich an der baurechtlichen Situation der städtischen Liegenschaften im Raum Schlund vorerst nichts. Dennoch besteht nach wie vor Handlungsbedarf, indem die Abstimmung der potenziellen Siedlungsentwicklung im ESP Eichhof-Schlund immer noch ungenügend auf die Kapazität des Strassen-netzes abgestimmt ist. In seiner Abstimmungsbotschaft schrieb der Gemeinderat Kriens: „Ein Nein zur Teilrevision der Ortsplanung hätte eine Überarbeitung des gesamten Planungs-werkes zur Konsequenz. Insbesondere müssten in diesem Fall andere Instrumente gesucht werden, wie die Ziele der Verkehrsplanung in diesem Gebiet realisiert werden könnten.“ Zurzeit liegen dem Stadtrat keine Informationen vor, in welche Richtung der Gemeinderat Kriens gedenkt, das Planungswerk im ESP Eichhof-Schlund zu überarbeiten.

Zu 3.: „Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat die städtischen Wohnquartiere vor dem zu erwartenden Mehrverkehr aus dem Gebiet Schlund schützen?“

Mit dem Verkehrskonzept „Luzern macht mobil“, das auch in das kantonale Agglomerationsprogramm eingeflossen ist, hat der Stadtrat seine verkehrspolitische Strategie festgelegt. Mit diesem Konzept soll gewährleistet werden, dass Luzern als Zentrum der Zentralschweiz weiterhin auf Schienen und Strassen erreichbar bleibt und sich als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsraum entwickeln kann. Der Stadtrat ist überzeugt, dass dieses Ziel nicht mit einzelnen Verkehrsmassnahmen erreicht werden kann. Es braucht dafür ein Gesamtkonzept, das den ÖV und den MIV berücksichtigt. Um den Bus auf den Strassen bevorzugen zu können und um zu verhindern, dass der MIV in die Wohnquartiere ausweicht, soll eine Spange geschaffen werden, die vom Schlossberg über die Autobahn A2 zum Grosshof und von dort unterirdisch in das Tribschengebiet geführt wird. Zusammen mit dem Ausbau der Bahnhofzufahrten und dem Bau von zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen auf dem Stadtgebiet wird damit ein Verkehrssystem aufgebaut, welches die Erreichbarkeit der Stadt Luzern langfristig gewährleistet, ohne

dass es in den Wohnquartieren zu unerwünschten Beeinträchtigungen kommt. Mit diesem Spangensystem, mit der soeben fertig gestellten Haltestelle Mattenhof und mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Allmend, welche zusammen mit der Tieflegung der Zentralbahn gebaut werden soll, kann das Gebiet Schlund–Allmend direkt an das übergeordnete Strassen- und Schienennetz angeschlossen und die umliegenden Wohnquartiere können vor unerwünschtem Zusatzverkehr verschont werden. Im Weiteren wird im Gesamtkonzept Allmend der Firma Metron aufgezeigt, wie die Allmend besser in das Netz der Fuss- und Radwege von Horw, Kriens und Luzern eingebunden werden kann.

Cony Grünenfelder gibt folgende kurze Erklärung ab: Die GB/JG-Fraktion ist mit der Beurteilung in der Antwort des Stadtrates nicht einverstanden. Sie ist der Meinung, dass klar Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere der Allmend notwendig sind. Diese Diskussion wird anhand eines neu eingereichten Vorstosses geführt werden können.

Damit ist Interpellation 40 erledigt.

5. Bericht und Antrag 15/2005 vom 27. April 2005: Verkauf von Wald in Adligenswil an die Kurhaus Sonnmatt AG

Eintreten und Detail

Kommissionspräsident Markus Mächler: Die Spezialkommission befasste sich an einer Sitzung, die lediglich 24 Minuten dauerte, mit dem Geschäft um den Waldverkauf in Adligenswil und sie befand es für richtig. Sie empfiehlt dem Rat einstimmig, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen. Es sei noch eine Reminiszenz aus diesen 24 Minuten angebracht: Ein ansehnlicher Teil der Sitzungsdauer wurde nämlich dazu verwendet herauszufinden, wo auf der Landkarte diese Waldparzelle überhaupt zu finden ist bzw. weshalb es keine Karte gibt, die Adligenswil und Luzern so darstellen kann, dass ein kartographischer Laie diese auch verstehen würde. Die Lösung dieses Problems ist so einfach wie unverständlich: Adligenswil wird vom Geoinformationssystem (GIS) des Kantons betreut, während die Stadt ein eigenes GIS betreibt. Die beiden Systeme sind aber nicht kompatibel, was bewirkt, dass grenzüberschreitende Kartenprobleme schlicht nicht lösbar sind. Die Kommission musste sich deshalb auf die Aussagen und Beschreibungen des zum Glück ortskundigen Stadtoberförsters verlassen.

Keine weiteren Wortmeldungen.

In der Abstimmung wird dem Verkauf von 11'611 m² Wald an die Kurhaus Sonnmatt AG einstimmig zugestimmt.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 15 vom 27. April 2005 betreffend

Verkauf von städtischem Wald in Adligenswil an die Kurhaus Sonnmatt AG,

gestützt auf den Bericht der Liegenschaftenkommission,

in Anwendung von Art. 29 Abs. 1 lit. c und Art. 69 lit. b Ziff. 12 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Dem Verkauf von 11'611 m² Wald (Grundstück Nr. 30, Grundbuch Adligenswil) an die Kurhaus Sonnmatt AG wird zugestimmt.

6. Bericht und Antrag 5/2005 vom 2. März 2005:**Ferienheime der Stadt Luzern**

- **Bauliche Sanierung der Ferienheime Oberrickenbach NW und Bürchen VS**
- **Übereignung der sanierten Heime an die Stiftung Ferienheime und Ferienlager der Stadt Luzern**

Eintreten

Kommissionspräsident Markus Elsener: Alle Fraktionen in der GPK gehen mit dem Stadtrat einig, dass Klassen- und Ferienlager ein bildungs- und sozialpolitisch unverzichtbarer Teil des Volksschulangebotes der Stadt Luzern sind und bleiben müssen. Ganzheitliches Lernen in einer anderen Umgebung, Erleben von Natur und Erfahrung von Gemeinschaft haben für die GPK einen unbestritten hohen Stellenwert. Ob zu diesem Zweck die Stadt Luzern eigene Ferienheime besitzen und führen muss, war hingegen umstritten. Ein Rückweisungsantrag mit der Absicht, die Ferienheime zu veräussern, wurde jedoch mit 6:3 Stimmen klar abgelehnt. Die Mehrheit der GPK folgt der Mehrheit der stadträtlichen Argumentation, dass eigene Ferienheime unverzichtbar sind, um den Luzerner Schülerinnen und Schülern sowie Lehrpersonen auch bei grosser Nachfrage in Spitzenzeiten in Ferienheimen Lager ermöglichen zu können. Zum ersten Beschlussesabschnitt: Die GPK befürwortet die Sanierung der Ferienheime Oberrickenbach und Bürchen und beantragt mit 6:4 Stimmen, den Bruttokredit von 4,0 Millionen Franken zu bewilligen. In der Zwischenzeit wurde dem Sprechenden zugetragen, dass sich die Meinungen zum Teil geändert haben; man sei also nicht überrascht, wenn die Anträge der Fraktionen nicht mehr diesem GPK-Antrag entsprechen. Der zweite Antrag des Stadtrates, die beiden Ferienheime nach der Sanierung der Stiftung Ferienheime und Ferienlager der Stadt Luzern zu übertragen, wurde von der GPK im Verhältnis von 1:6 abgelehnt. Die GPK beantragt damit also, die Ferienheime weiterhin im Besitze der Stadt Luzern zu belassen.

Pius Suter: Die CVP-Fraktion anerkennt den pädagogischen Wert von Verlegungswochen und

Ferienlagern. Dieser hohe Stellenwert ist im B+A ausführlich beschrieben, weshalb hier nicht weiter darauf einzugehen ist. Die Fraktion stellt trotzdem oder gerade deshalb den Antrag auf Rückweisung des B+A. Aufgrund der geringen Ausnützungsziffer durch städtische Schulen soll auf die Renovation der Ferienheime Oberrickenbach und Bürchen verzichtet werden. Die beiden Liegenschaften, welche hauptsächlich von Privaten und Vereinen gemietet werden, können durch einen geschickten Verkauf einen respektablen Erlös generieren. Es ist nicht Aufgabe der Stadt, Ferienheime zweckentfremdet zu führen und so private Organisationen und Vereinsanlässe zu subventionieren. Es ist zwar richtig, wenn die Ferienheime gegenwärtig, um eine bessere Auslastung zu erreichen und einen Deckungsbeitrag zu erzielen, auch an Private und Vereine vermietet werden. Es macht aber dann keinen Sinn mehr, wenn dieser Anteil den Anteil der Eigennutzung um ein Mehrfaches übersteigt. Es besteht offensichtlich nur eine ungenügende Nachfrage von Seiten der Stadtschulen für die beiden genannten Heime.

Im Gegensatz dazu haben die städtischen Schulen aber Anspruch auf Unterstützungsbeiträge für verschiedenartige Verlegungswochen in den verschiedensten Gebieten der Schweiz. Dafür sind die Ferienheime Oberrickenbach und Bürchen nicht dienlich. Zudem ist aufgrund der geringen Eigennutzung dieser beiden Häuser das Eigentümerrisiko der Stadt Luzern unverhältnismässig hoch. Es gilt, unmögliches Risiko abzustossen. Der Erlös aus dem Verkauf könnte zweckgebunden für einen Fonds für Ferienlager und für Verlegungswochen eingesetzt werden, wie es die vor kurzem eingereichte Motion von Verena Zellweger und Rolf Hilber namens der CVP-Fraktion fordert. Dieser dann einzurichtende Fonds soll aber hauptsächlich schulischen Verlegungswochen zur Verfügung stehen, indem städtischen Schulen auf Antrag hin unkompliziert, aber den Kosten entsprechend Unterstützungsbeiträge ausbezahlt werden können. Schulkonzentrationswochen sollen dann nämlich die Möglichkeit schaffen, auch Museen oder die durchwegs interessanten räumlichen Gegebenheiten ihrer Verlegungsorte kennen zu lernen. Bis jetzt waren die Lehrpersonen gezwungen, auf ergänzende Projekte innerhalb der Schulverlegung zu verzichten. Ferienlager oder Schulkonzentrationswochen an einem anderen Ort als in Bürchen oder Oberrickenbach sind heute mit Mehrkosten verbunden. Diesem Umstand soll der Fonds entgegenwirken. Mittels dieses Fonds öffnet sich auf einmal der Horizont für die Durchführung von Verlegungswochen, denn plötzlich werden auch andere, interessante Orte erschwinglich. Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass die Mittel besser in die Ausbildung als in Immobilien gesteckt werden sollen. Sie stellt deshalb die Schul- und Ferienlager überhaupt nicht in Frage, im Gegenteil, sie will das Angebot und die Möglichkeiten erweitern. Der einzige Passus im B+A, der einen noch zum Halten dieser beiden Liegenschaften führen könnte – dass nämlich mit dem Führen eigener Häuser die städtischen Schulen priorisiert werden können –, zählt indes überhaupt nicht. Wie und wo findet diese Priorisierung in der Praxis statt? Ehrlicherweise sollte man eingestehen, dass es doch praktisch nicht möglich ist, irgendjemandem den Vorzug zu geben. Es ist wohl eher so, dass die erste Reservation berücksichtigt wird, ganz nach dem Motto: Den Letzten beißen die Hunde. Wenn ein Haus für eine bestimmte Zeit reserviert ist, wird es sich die Stadt kaum erlauben können, bestehende Reservationen von auswärtigen Schulen zu annullieren und einer Klasse der eigenen Stadtschulen den Vorrang zu geben. Dies wäre vertraglich nicht möglich oder die Stadt

würde zu einem unverlässlichen Partner mutieren. **Die CVP-Fraktion stellt Antrag auf Rückweisung zur Überarbeitung des B+A.** Sie fordert einen B+A, welcher den Verkauf dieser beiden Liegenschaften beinhaltet ohne vorgängige Renovation. Zudem soll sich der Stadtrat bei den Verkaufsverhandlungen das Recht einhandeln, diese Häuser während beispielsweise der nächsten 10 bis 20 Jahre während der ersten beiden Sommerschulferienwochen zu reservieren, damit Schulferienlager durchgeführt werden können. Mit diesem Rückweisungsantrag wird das schulische Angebot erweitert und nicht reduziert. Wer sich für zeitgemässe Bildungseinrichtungen einsetzt, wird diesen Antrag unterstützen.

Rita Misteli: Die FDP-Fraktion anerkennt die Unterstützung der Ausbildung, auch von Ferien- und Klassenlagern, insbesondere im Hinblick auf die soziale Kompetenz. Auch das Herz der FDP-Fraktion schlägt für einen Teil der Ferienheime, jedoch geht das Portemonnaie nicht über das Herz. Deshalb fasst sich die Sprechende kurz: **Die FDP-Fraktion beantragt Rückweisung mit dem Auftrag an den Stadtrat um Verschiebung,** damit das Projekt im Zusammenhang mit dem Entlastungsprogramm und unter Berücksichtigung der dann zu setzenden Prioritäten neu betrachtet und beurteilt werden kann.

Hans Stutz: Die GB/JG-Fraktion empfiehlt zur Sanierung dieser beiden Ferienhäuser Zustimmung und **beantragt zum zweiten Punkt im Beschlussesvorschlag, auf die schenkungsweise Übereignung der sanierten Heime an die Stiftung Ferienheime und Ferienlager der Stadt- schulen Luzern zu verzichten.** Die pädagogischen und sozialen Argumente, welche für Ferien- und Schullager sprechen, sind hinlänglich bekannt und teilweise gar in der Motion nachzulesen, welche die CVP-Fraktion eingereicht hat. Aus diesen schliesst die GB/JG-Fraktion, dass die beiden Häuser unbedingt notwendig sind für die Stadt. Im Gegensatz zu dem, was der CVP-Sprecher sagte, geht es nicht nur um Schullager, sondern auch um Ferienlager. Gerade tags zuvor war zu lesen, dass es für Schweizer Familien immer schwieriger wird, in die Ferien zu gehen, u. a. aufgrund der Kosten. Der Anteil jener, welche in die Ferien gehen können, ist gesunken. Daraus folgt auch, dass die Stadt weiterhin Schul- und Ferienlagermöglichkeiten haben muss; sie kann und soll nicht auf dieses Angebot verzichten. Dazu aber ist notwendig, dass sie diese beiden Häuser behält. Dass die beiden Häuser in Oberrickenbach und Bürenchen renovationsbedürftig sind, ist unbestritten. Insbesondere jenes in Oberrickenbach soll sehr renovationsbedürftig sein. Der Sprechende war vor ungefähr zehn Jahren das letzte Mal dort und kann es deshalb nicht gut persönlich beurteilen. Aus dem B+A geht aber klar hervor, dass Stadtrat und Stadtparlament in den letzten zwanzig Jahren leider auf notwendige Renovationen verzichtet haben. Der Renovationsbedarf ist also klar ausgewiesen, und die Stadt soll nun möglichst schnell weitermachen können. Der Vorschlag, den die FDP-Fraktion eingebracht hat, läuft darauf hinaus, dass das, was dringend notwendig ist, auch jetzt wieder nicht gemacht wird, und er ist auch deswegen abzulehnen.

Damit zur schenkungsweisen Übereignung an diese Stiftung: Diese Stiftung, wie sie heute besteht, besteht ausschliesslich aus Vertretern der Bildungsdirektion; der Stiftungsrat besteht aus dem Bildungsdirektor selber und verschiedenen Lohnabhängigen seiner Direktion. Es ist also praktisch eine rein städtische Angelegenheit. Was geschieht bei einer Übereignung an

diese Stiftung: Diese kann nachher über die Liegenschaften frei verfügen. Sie könnte allenfalls – ohne dass das Parlament oder allenfalls auch die Stimmbürger/innen mitreden könnten – diese beiden renovierten Häuser verkaufen. Das aber hält die GB/JG-Fraktion nicht für erstrebenswert und lehnt deshalb die Übereignung ab. Kommt hinzu, dass es auf eigenössischer Ebene zurzeit Bestrebungen gibt, das Stiftungsrecht zu revidieren. U. a. will man dort die Änderung von Stiftungszwecken erleichtern. Heute ist das eine relativ starre Angelegenheit. Aus all diesen Überlegungen beantragt die GB/JG-Fraktion, die beiden Häuser der Stiftung nicht zu übereignen. In der GPK kündigte der Vertreter der Stadtregierung an, sich nicht heftig gegen einen solchen Beschluss zu sträuben, falls der Rat einem solchen Antrag folgen sollte. Für den Fall eines Verkaufs geht der Sprechende davon aus, dass es dann zu einer Volksabstimmung kommt. Denn ein solcher Verkauf und ein so wichtiger strategischer Entscheid muss – in welcher Form auch immer – den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern überlassen werden.

Kurt Schürmann möchte zuerst seinen Frust loswerden und erlaubt sich einige Vorbemerkungen zu diesem und auch früheren Berichten und Anträgen, die dem Rat vorgelegt wurden: So wie dieser B+A – und auch schon viele andere zuvor – aufgebaut und strukturiert ist, ist es für die Parlamentarier und sicher auch für den Stadtrat äusserst schwierig, sich ein schlüssiges, urteilsfähiges Bild machen zu können. Dabei ist in diesem Saal und davor in den Kommissionen über Ausgaben und Kredite in Millionenhöhe zu befinden. Wie kann diese Verantwortung gegenüber den Wählern, Stadtbewohnern und Steuerzahlern wahrgenommen werden, wenn wichtige Eckdaten fehlen und die Zeit schlicht nicht vorhanden ist, diese selber zusammenzutragen. Den Verfassern des vorliegenden und auch vorangegangener, ähnlich schlecht zu interpretierender Papiere soll nicht Absicht oder Nichtkönnen vorgeworfen werden; vielmehr ist zu vermuten, dass sie sehr viel Mühe und Arbeit zur bestmöglichen Aufbereitung solcher Vorlagen auf sich nehmen, jedoch mangelt es an einem guten Muster und Raster – man könnte auch sagen, an Vorgaben dieses Rates. Es wäre sicher hilfreich, wenn sie sich künftig an eine Checkliste halten könnten, die ausgearbeitet werden müsste, weswegen in einer der nächsten GPK-Sitzungen über dieses Thema zu diskutieren sein wird.

Zum eigentlichen B+A: Die SVP-Fraktion ist mit der CVP- und teilweise mit der FDP-Fraktion ziemlich einig. Auch sie findet es sehr wichtig, dass vor allem minderbegüterte Familien ihre Kinder günstig in Schullager und Ferienlager schicken können. Auch die sonst in diesem B+A sehr gut beschriebenen positiven Nebeneffekte werden von der SVP-Fraktion mitgetragen und anerkannt. Sie ist auf der anderen Seite aber klar der Ansicht, dass es nicht zu den Kernaufgaben der Stadt gehört, Ferienheime zu finanzieren und zu unterhalten. Sie kann sich mit der Idee, zuerst 4 Millionen Franken in zwei marode Liegenschaften, die aber dennoch immerhin unrenoviert einen Wert von 1,5 Millionen Franken haben sollen, zu investieren, und diese dann zu verschenken, überhaupt nicht anfreunden, und zwar aus den folgenden Gründen: Erstens muss alleine für die Sanierung mit einem Kubikmeterpreis von sage und schreibe 630 Franken gerechnet werden. Obwohl der Sprechende aus seiner täglichen Arbeit mit den heute gängigen Preisen im Immobiliengeschäft vertraut ist, hat er sich bei Bauprofis versichert, dass bei einem Neubau solcher Objekte durch private Investoren der Kubikmeterpreis

bei 430 bis 480 Franken liegen würde. Wenn dagegen eine Gemeinde als Bauherrin auftritt, sind die Preise aufgrund öffentlicher Submission zum vorneherein meist ungleich höher. Berechnet man zweitens die bestehende Bausubstanz noch mit ein, klettert der Kubikmeterpreis auf zirka 750 bis 780 Franken. Neu könnte man also gut gerechnet mit rund 500 Franken pro Kubikmeter rechnen; das sind rund 280 Franken pro Kubikmeter oder 1,6 Millionen Franken weniger als die 4 Millionen, die ausgegeben werden sollen. Dabei geht der Sprechende von der Annahme aus – dies ist nicht unbedingt im B+A ersichtlich – dass die beiden Objekte rund 5800 m³ umbauten Raum haben. Wie kann so etwas gegenüber den Wählern und Steuerzahlern gerechtfertigt werden? Drittens: Obwohl die beiden Ferienheime der Stiftung geschenkt würden, kämen früher oder später wieder Sanierungskosten auf die Stadt zu und damit letztlich auf jene, die Steuern zu zahlen haben. Aus diesen Gründen ist die Fraktion des Sprechenden klar der Meinung, dass beide Ferienheime verkauft werden müssen. Damit aber dem Anliegen, für die Stadtkinder weiterhin günstige Ferien- und Schullager zu ermöglichen, hinter dem auch die SVP-Fraktion steht, Rechnung getragen werden kann, hat die Fraktion folgende Idee ausgearbeitet: Die Stadt sucht via einen Profi einen privaten Käufer oder Investor. Die Stadt würde die beiden Liegenschaften z. B. für 1,5 Millionen Franken veräussern. Damit sich möglichst schnell gute, solvente Interessenden und finanzierende Banken finden lassen, lässt die Stadt z. B. die 1,5 Millionen Franken als zinsloses, aber jährlich zu amortisierendes Darlehen im Nachgang zur Bankenfinanzierung stehen. Amortisationsbeginn wäre zwei Jahre nach Ende der Sanierung vorzusehen. Gleichzeitig macht die Stadt dieses Entgegenkommen davon abhängig, die Häuser auf unbestimmte Zeit für eine angemessene Anzahl Ferien- und Schullager zu vorgegebenen Zeiten und zu voraus festgelegten Preisen, dem Index angepasst, mieten zu können. Damit wäre für den Investor bzw. Käufer bereits eine Grundausslastung und für die finanzierende Bank eine Grundsicherheit gegeben. Und die Stadt hätte das aufgezeigte Problem, nichts an zu mietenden Objekten finden zu können, sofort nachhaltig vom Tisch. Auch könnte so verhindert werden, dass die Stadt später für Sanierungen wieder in die eigenen Taschen greifen müsste. Als weiterer Pluspunkt bleibt zu erwähnen, dass die Zinsen aus den Stiftungsgeldern von total 2,3 Millionen Franken weiter für die Verbilligung von Schul- und Ferienlagern herangezogen werden könnten. Es wäre auch zu überlegen, ob die zu erwartenden Amortisationen des stehen gelassenen Darlehens ebenfalls der Stiftung zugute kommen sollen und so noch mehr Geld für Vergünstigungen generiert werden kann. In diesem Sinne **beantragt auch die SVP-Fraktion Rückweisung des B+A zur Überarbeitung.**

Gaby Schmidt: Soll noch einmal jemand sagen, Parlamentsdebatten seien langweilig. Die heutige ist ein gutes Beispiel dafür, indem nach der Kommissionssitzung offenbar verschiedene Ideen entwickelt wurden oder man zu einer anderen Meinung gekommen ist. Denn das, was Kommissionspräsident Markus Elsener aus der Sitzung rapportierte, stimmt so nicht mehr. In rund einem Monat gehen 90 Kinder dieser Stadt in ein Lager nach Oberrickenbach oder nach Bürchen. Wenn sie nach diesen zwei Wochen zurückkommen, werden sie Dinge erzählen, die sie sonst nie hätten erleben können. Sie werden vielleicht einmal sagen, dass ihnen beim Essen etwas nicht passte; sie werden vielleicht auch von Heimweh berichten. Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass dies in der heutigen Zeit sehr wichtig ist, gerade in einer Zeit, in welcher viele

Familien nur eines oder zwei Kinder haben. Das Wichtigste aber ist, dass so vielen Kindern ermöglicht wird, kostengünstige und erlebnisreiche Ferien zu verbringen. Die vorgeschlagene Renovation der beiden Lagerhäuser hat aber auch noch einen anderen Vorteil. Nämlich für die Leitungsteams, für die sich immer wieder Lehrpersonen während der unterrichtsfreien Zeit zur Verfügung stellen, dass sie die Lager immer wieder am gleichen Ort verbringen können. Denn die Aufwendungen für die Organisation und Rekognoszierungen fallen sehr ins Gewicht. Die Sprechende hat selber während langer Zeit Lager geleitet; ihre aufwendigste Zeit war immer die Suche nach Lagerhäusern für die ersten zwei Wochen während der Sommerferien. Etwas anderes, das an dieser Vorlage ebenfalls überzeugt, ist die vorgeschlagene Neukonzeption. Erstens wird das Selberkochen eingeführt, zweitens schafft man sich die Möglichkeit, mit anderen Städten zusammen einen so genannten Ferienheimpool zu bilden. Damit hat die Stadt weitere Optionen und kann von anderen Städten und Gemeinden, welche Häuser anbieten, profitieren. Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass die lange Tradition der Ferienheime in der Stadt Luzern auch heute noch ihre Berechtigung hat. Angesichts dessen, was im Bereich Ferienheime schon alles optimiert wurde, ist das jetzt wahrlich eine schlanke Lösung: Eigenthal und Langwies stehen nicht mehr zur Verfügung, und die Stadt hat ihren finanziellen Aufwand massiv reduziert. Es geht hier nicht um die laufende Rechnung, sondern um eine Investition. Deshalb ist die Idee der FDP-Fraktion nicht zu verstehen, denn beim Entlastungsprogramm geht es nicht in erster Linie um Investitionen, sondern darum, dass die laufende Rechnung entlastet werden kann. Beim vorliegenden B+A geht es um eine Investition in diese Häuser, und anschliessend sollte die Stadt keine Aufwendungen mehr haben; dies obliegt der Stiftung. Für die SP-Fraktion ist klar: Sie will, dass Kinder weiterhin Sommer- und Klassenlager in Ferienheimen der Stadt verbringen können, und sie tritt deshalb ein und stimmt dem Kredit zu. Sollte auf diesen B+A nicht eingetreten werden, würde sie alle zur Verfügung stehenden demokratischen Mittel ausschöpfen, und wird eingetreten, wird sie dem Antrag der Kommission folgen, die Ferienhäuser nicht an die Stiftung zu übereignen.

Auch **Viktor Rüegg** glaubt, dass es eine wesentliche soziale Aufgabe der Stadt Luzern ist, Ferienheime für die Schulen zu führen und auch für Vereine. Es gibt in der Stadt Luzern wahrscheinlich Hunderte von Personen, die private Ferienhäuser und -wohnungen in der ganzen Schweiz besitzen, und es ist Aufgabe der Stadt, auch jenen im anderen Segment, welche sich dies nicht leisten können oder vielleicht aus ökologischen Gründen nicht leisten wollen, Ferien ausserhalb der Region Luzern in solchen grossen Häusern zu ermöglichen. Die Sanierungsvorlage scheint dem Sprechenden an der oberen Grenze des finanziell Zumutbaren, und insofern versteht er die SVP-Kritik. Tatsächlich sind die Kosten unwahrscheinlich hoch, und dazu ist ein Fragezeichen zu machen, nicht nur zur Höhe, sondern auch wie man dazu kommt. Aber das hindert den Sprechenden nicht daran, der Sanierung grundsätzlich zuzustimmen. Er ist überzeugt, dass die Stadt dies braucht – solche Häuser sind auch eine Frage der Standortqualität. Die bauliche Sanierung ist für den Sprechenden unbestritten, und ihm ist auch klar, dass die Stadt Luzern die beiden Heime behalten soll. Eine Mietlösung würde nicht kostengünstiger zu stehen kommen. Den Varianten der SVP widerspricht einfach die Erfahrung in der Wirtschaft, denn Mieter wohnen nicht grundsätzlich kostengünstiger als Eigentümer, im

Gegenteil. Eine private Person könnte kaum sehr attraktive Mietkonditionen anbieten. Denn die Heime müssen auch in Zeiten, in denen sie leerstehen, finanziert werden, und das muss entsprechend auf den Mietpreis umgerechnet werden. Das heisst, die Stadt würde auch da mitbezahlen. Das führt also nicht weiter. Der Sprechende ist ebenfalls der Meinung, dass die Heime nicht der Stiftung übereignet werden sollen, denn die Stiftung ist ganz klar die undemokratischere Lösung. Wenn die Heime in Stadtbesitz sind, können die entsprechenden Gremien mitreden, allenfalls das Parlament oder das Volk, bei einer Stiftung wären diese draussen.

Christa Stocker Odermatt möchte ebenfalls eine Lanze brechen für die Ferienheime der Stadt Luzern. Wer selber schon Lager geleitet hat, weiss, wie schwierig es ist, in der Hauptsaison ein kostengünstiges Haus zu finden, das auch noch der Gruppengrösse entspricht. Wer die Zusammenstellung von Ferienheimen des Blauring kennt, weiss, dass es auch verschiedene Standards gibt. Jene, welche in den Sommermonaten noch frei sind, sind meist doppelt bis dreimal so teuer wie jene der Stadt Luzern. Die Stadt Luzern hat sehr kostengünstige Heime, was gute Preise für die Schulen bedeutet. Bei einer Zumietung müsste wohl mit markant höheren Preisen gerechnet werden. Um gute Ferienheime zu bekommen, müsste man aber vor allem lange voraus planen, um noch eine Chance zu haben, sie zu bekommen. Für ein Lager ist nicht der Ort entscheidend; dieser ist zwar wichtig, aber nicht entscheidend dafür, dass ein Lager ein Erlebnis wird. Entscheidend sind der Gemeinschaftssinn, das Motto, die Leitung und die Lagerstimmung, die entsteht. Und wenn diese Lagerstimmung entsteht, bedeutet das ein Erlebnis, das ein Leben lang prägt. Das sind die Erfahrungen, die einem niemand mehr wegnehmen kann; Erfahrungen auch, die einen ganz reich machen und vielen Kindern heute sehr gut tun, weil sie wenig so grosse Gruppenerfahrungen haben, wo man zusammen ein Ziel erreichen muss, zurückstecken, Rücksicht nehmen muss usw. In den Lagern ist man auch nicht immer altersmässig getrennt. Lager sind eine ganz wichtige soziale Integrationsmöglichkeit für Kinder in der Stadt, was sie sonst im Alltag wenig erleben können. Es scheint Einigkeit zu bestehen darin, dass Lager das können.

Zur Idee der SVP-Fraktion ist festzuhalten, dass Ferienheime keine attraktiven Investitionsobjekte sind. Das war die Erfahrung, als die Stadt Luzern versuchte, ihre Heime im Eigenthal und in Langwies zu verkaufen. Die Käufer und Käuferinnen standen keineswegs Schlange für diese Gebäude, und ob ein Verkaufspreis von 1,5 Millionen Franken realistisch wäre, ist zu bezweifeln. Gaby Schmidt sagte richtig, das Intensive an einem Lager ist die Vorbereitung, und diese wird von den Lehrpersonen in der unterrichtsfreien Zeit geleistet. Die Anreiz, in einem Lager mitzuarbeiten, ist sicher viel weniger gross, wenn jedes Jahr die ganze Aufbauarbeit neu geleistet werden muss, wenn neu rekognosziert werden muss, wenn neu überlegt werden muss, wie die Gruppen im Haus am besten verteilt werden usw. Das würde das Engagement von Seiten der Lehrpersonen nicht unbedingt fördern. Die GB/JG-Fraktion ist weiterhin überzeugt davon, dass die Stadt Luzern als Zentrumsstadt zwei Ferienheime braucht und dass diese jetzt für 4 Millionen Franken saniert werden sollen. Oberrickenbach ist nicht nur für die Stadtschulen wichtig, sondern für sehr viele Vereine, welche auf ihre Art ebenfalls einen Beitrag an die Gemeinschaft der Stadt Luzern leisten. Was in Oberrickenbach alles an Vereinstä-

tigkeit über die Bühne geht, ist sehr wichtig und im übrigen im B+A auch beschrieben.

Pius Suter: Würde man erst jetzt ein Ferienhaus suchen, würden mit Sicherheit auch Oberrickenbach und Bürchen nicht mehr zur Verfügung stehen. Und genau da stellt sich die Frage der Priorisierung bzw. wie diese in der Praxis umgesetzt wird. Es ist nochmals zu betonen: Die CVP-Fraktion stellt überhaupt nicht die Notwendigkeit von Verlegungswochen oder Ferienlagern in Frage. Aber offensichtlich besteht in der Schweiz ein Überangebot an Ferienlagern. Im Kanton Baselstadt hat der Regierungsrat seinem Parlament, dem Grossen Rat, vorgeschlagen, zwei Ferienheime ins Finanzvermögen überzuführen, um sie nachher zu veräussern. In der Botschaft steht: „Die künftigen Ferienlager können aufgrund des Überangebots an Ferienlagerhäusern ohne weiteres in fremden Ferienlagerunterkünften durchgeführt werden.“ Offensichtlich macht Basel etwas besser, man hat es auch fertig gebracht, langjährige Mietverträge mit privat geführten Häusern abzuschliessen. Heute ist man gar so weit, dass in Zukunft, wenn dieser langjährige Mietvertrag ausläuft, darauf verzichtet werden soll. Zu Christa Stocker: Gerade deshalb braucht es den Fonds, weil nur noch die teuren Häuser frei sind, damit dieser das Niveau ausgleichen kann.

Stadtpräsident Urs W. Studer: Ferienhäuser und Ferienheime sind unter rein ökonomischen Aspekten immer ein Luxus. Würde man eine genaue Rechnung führen, würde man feststellen, dass die Kosten für das Halten einer Ferienwohnung oder eines Ferienhauses den Nutzen unter rein ökonomischen Aspekten bei weitem übersteigen. Aber weder der Stadtrat noch die Bildungsdirektion ist irgendwo in der Steinzeit stehen geblieben und hat noch nicht realisiert, dass die heutige Politik in beinahe verheerender Art und Weise ökonomisiert ist. Aber wie schon in der Kommission weist der stadträtliche Sprecher auch hier darauf hin, dass die beiden Gemeinwesen auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Luzern vor 25 Jahren nicht weniger als sieben Ferienheime besaßen: zwei im Eigenthal, je eines in Oberrickenbach und Bürchen, eines in Langwies und über die damalige Sozial- bzw. Bürgergemeinde das Ferienhaus Lehn auf Gemeindegebiet von Schwarzenberg und dasjenige in Caslano TI. Heute ist die Stadt noch Eigentümerin von drei Heimen, nämlich der beiden, um die es in dieser Vorlage geht, und des Lehns, das im Verwaltungsvermögen eingereiht ist, das aber trotzdem zu einem durchaus kommerziellen Mietzins an die dortige Drogentherapieeinrichtung vermietet ist. Es soll hier nicht auf alle gefallen Voten reagiert werden. Der Sprechende ist froh über die Ausführungen von Gaby Schmidt, von Viktor Rüegg, Hans Stutz und Christa Stocker; sie haben vieles gesagt, was er hätte auf die Ausführungen von Seiten der CVP-, der SVP- und der FDP-Fraktion entgegnen wollte. Zu Kurt Schürmann, der etwas frustriert ist, weil dieser B+A verschiedenste Angaben nicht enthalte und der deshalb in der Geschäftsprüfungskommission eine Checkliste für die Erstellung von Berichten und Anträgen fordern will: Es gibt diese Checkliste. Weiter fordert ihn der stadtpräsidiale Sprecher auf, einmal die Berichte und Anträge des Stadtrates an den Grossen Stadtrat zu vergleichen mit jenen der Gemeinderäte von Horw, Kriens, Emmen und Littau an ihre Einwohnerräte – und sogar (der Sprechende darf sich dies erlauben, weil er selber 16 Jahre diesem Parlament angehörte) zu vergleichen mit den Botschaften, welche der Luzerner Regierungsrat seinem Grossen Rat unterbreitet. Vielleicht

ist dieser Eindruck nicht richtig, aber er entsteht zuweilen, nämlich wenn von einem Parlamentsmitglied Fragen gestellt werden, und wenn sie im vorliegenden B+A nicht beantwortet sind, wird der B+A disqualifiziert. So darf das natürlich nicht gehen, denn für solche Fragen ist ja die Kommissionssitzung gerade da, später allenfalls noch die Ratssitzung. Natürlich könnte man den Service voll ausbauen; allerdings würde dann ein Bericht wie der vorliegende nicht mehr zwei Dutzend Seiten umfassen, sondern wohl etwa das Zehnfache. Der Vorschlag, den Kurt Schürmann inhaltlich machte, ist auf seine Art irgendwie originell, aber der Sprechende hat ernsthafte Zweifel an dessen erfolgreicher Durchführung. Es wurde bereits angetönt: Die Vorgängerin des Sprechenden als Bildungsdirektorin versuchte einen Stadtratsbeschluss zu erfüllen und das Heim Bürenchen im Wallis abzustossen. Es gab damals einen einzigen Interessenten, der willens war, die Liegenschaft zu kaufen so, wie sie sich präsentierte, allerdings zu einem absolut ungerechtfertigt tiefen Preis. Weil diese Person, die ausländischer Nationalität war, sich dann aber nicht über bestimmte rechtliche Voraussetzungen ausweisen konnte, musste auf dieses Verkaufsgeschäft verzichtet werden.

Man könnte wohl die Haltung einnehmen, wie es die CVP-Fraktion tut und davon ausgehen, dass das Angebot an derartigen Häusern in unserem Land ausreichend gross ist, dass sowohl die völlig unbestrittenen Klassenlager wie die Ferien-, die Sport- und anderen Lager der Volksschulen der Stadt Luzern auf Dauer stattfinden könnten. Störend war allerdings beim Votum von Pius Suter die Bemerkung, man würde die Mittel wohl besser in die Ausbildung statt in Immobilien investieren. In diesem Rat wird schon sehr bald wieder über Reinvestitionen in Schulhäuser zu diskutieren sein. Weil Schule, Lebensschule, Bildung, Pädagogik, Sozialpädagogik auch bauliche Infrastruktur braucht, ist das Gemeinwesen genötigt, auch in diese Infrastrukturen zu investieren bzw. zu reinvestieren.

Tatsächlich ist der Kubikmeterpreis, namentlich beim Heim in Oberrickenbach, sehr hoch, wie Viktor Rüegg feststellte. Diese Sanierung wäre natürlich vor 25 Jahren zu einem Bruchteil zu haben gewesen. Aber wenn aus haushalt- und finanzpolitischen Motiven, aufgrund welcher jetzt auch die FDP-Fraktion wiederum Rückweisung und Sistierung des Geschäfts verlangt, diese Reinvestition immer wieder auf der Zeitachse hinausgeschoben wird, kommen Haus und Mobiliar irgendwann an einen Punkt, an dem man dann verhältnismässig viel Geld in die Hand nehmen muss. Es ist nicht zu bestreiten, dass es vermutlich tatsächlich nicht teurer wäre, beispielsweise die Liegenschaft in Oberrickenbach abzubrechen und neu zu erstellen. Damit ginge aber auch der Charme dieses alten Hauses an dieser einzigartigen Lage verloren, weit gehend aber auch dessen „Kindergerechtigkeit“. Eine Situation, in welcher Kinder im Klassen- oder Schullager an einem regnerischen Nachmittag oder Abend im Gebäude nicht mehr richtig austoben dürfen, weil die vielleicht nicht so gut gewaschenen Hände Spuren an Wänden oder Böden hinterlassen können, ist nicht wünschbar.

An die Adresse der FDP-Fraktion sei gesagt: Es geht hier, wie bereits gesagt wurde, um eine Investition. Diese steht unter allen Aspekten und in Relation sowohl zum Gesamthaushalt der Stadt wie auch zu den jährlich wiederkehrenden Ausgaben der Bildungsdirektion in einem vernünftigen Ausmass. Sie ist übrigens auch in der gesamten Finanzplanung integral berücksichtigt, und es ist hier auch einmal festzustellen, dass die Stadt in der Lage war bzw. ist, die Investitionen im vergangenen Jahr, vermutlich auch im laufenden Jahr und wenn es gut geht

auch noch im nächsten Jahr unmittelbar nach Tätigung der Ausgaben zu 100 Prozent abzuschreiben.

Hans Stutz sagte richtigerweise, dass sich der Sprechende nicht dagegen wehren werde, wenn der Rat findet, diese beiden Liegenschaften bzw. überhaupt alle Ferienhausliegenschaften gehören ins Eigentum der Stadt Luzern, damit sichergestellt ist, dass Parlament und letztlich die Bevölkerung partizipativ mitdiskutieren und mitbefinden kann, was mit ihnen geschehen soll. Aus all diesen Überlegungen empfiehlt der Sprechende namens seiner Direktion, aber auch namens des Stadtrates, diesem Kredit so zuzustimmen, wie er vorgelegt wird.

In der Gegenüberstellung des Rückweisungsantrages der CVP- und der SVP-Fraktion und des Verschiebungsantrages der FDP-Fraktion wird mehrheitlich für den Verschiebungsantrag der FDP-Fraktion entschieden.

In der Gegenüberstellung des Verschiebungsantrages und des Antrages auf Eintreten wird mit 22 Stimmen gegen 20 für Eintreten entschieden.

Detail

Zu 8, Finanzierung der Sanierungsmassnahmen, Seite 22

Hier sind 0,6 Millionen Franken enthalten zu Lasten des Fonds für Ferienreisen und Ferienlager, weshalb **Verena Zellweger-Heggli** vielleicht etwas ketzerisch feststellt, dass man offenbar lieber gewillt ist, in Beton zu investieren, als wirklich Ferienlager zu unterstützen, wie es die Sprechende in ihrer Motion fordert. Damit könnten auch finanziell schwache Familien unterstützt werden. Dieses Geld ist aber nachher weg, investiert in teuren Ferienwohnungen bzw. Ferienheime. Es hätte zielgerichtet und besser eingesetzt werden können. Das ist sehr bedauerlich und das wollte die Sprechende bei dieser Gelegenheit zum Ausdruck bringen.

Hans Stutz stellt fest, dass Verena Zellweger bereits weiss, dass in Beton gebaut wird. Die GB/JG-Fraktion hat den Stadtrat immer gedrängt, vermehrt auch Holz zu benützen. Das ist das eine. Zum Fonds: Dieser hat genug Geld und offenbar ist es möglich, dort noch Geld einzubringen. Das heisst in keiner Weise, dass die Leistungen des Fonds gekürzt werden müssen, weder kurz- noch mittelfristig. Über die Langfristigkeit lässt sich nichts sagen, weil niemand weiss, was noch alles kommt.

Stadtpräsident Urs W. Studer ist froh um diese Entgegnung von Hans Stutz. Es ist nicht so, dass künftig nichts mehr gemacht werden könnte bei der Unterstützung von Bedürftigen oder von Klassen- und Ferienlagern, weil diese Heime saniert werden. Der Fonds wurde kurz nach dem Zweiten Weltkrieg in eine Stiftung überführt, und in den späten Achtzigerjahren hat sie von einem Ehepaar, welches den Wert der sozialpolitischen und pädagogischen Anstrengungen der Stiftungseinrichtung erkannt hat, mehr als 1 Million Franken Kapital vererbt erhalten. Diese Stiftung ist auch heute noch willens und bereit und vor allem auch in der Lage, für Klassenlager, aber auch für Ferienlager Kinder zu unterstützen, deren Eltern nicht in

der Lage sind, das Entgelt vollumfänglich oder überhaupt zu leisten.

Zu 11, Antrag, Seite 26 f.

Pius Suter beantragt die Reduktion des Kredits von 4 auf 2,9 Millionen Franken, damit die Sanierung von Oberrickenbach vorgenommen werden kann und auf die Sanierung von Bürchen verzichtet wird, damit wenigstens Bürchen – wie das eine Motion verlangt – veräussert werden kann.

Abstimmungen

- I In der Gegenüberstellung des Antrages von Pius Suter auf Reduktion des Kredits auf 2,9 Millionen Franken und des Antrages des Stadtrates auf Bewilligung eines Kredits von 4,0 Millionen Franken wird mehrheitlich für den Antrag des Stadtrates entschieden.**

In der Abstimmung wird der Kredit von 4,0 Millionen Franken für die Sanierung der stadteigenen Ferienheime mit 22 Ja bei 17 Nein und 1 Enthaltung bewilligt.

Kommissionspräsident Markus Elsener: Die GPK beantragt, den zweiten Punkt abzulehnen.

- II In der Abstimmung wird die schenkungsweise Übertragung der sanierten Ferienheime aus dem Verwaltungsvermögen ins Eigentum der Stiftung Ferienheime und Ferienlager der Stadtschulen Luzern mit 38 Nein bei 0 Ja und 2 Enthaltungen abgelehnt.**

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 5/2005 vom 2. März 2005 betreffend

Ferienheime der Stadt Luzern

- Bauliche Sanierung der Ferienheime
 - Oberrickenbach NW
 - Bürchen VS
- Übereignung der sanierten Heime an die Stiftung Ferienheime und Ferienlager der Stadtschulen Luzern

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. c, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 2 lit. a sowie Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I.

Für die Sanierung der Ferienheime in Oberrickenbach und Bürchen wird ein Kredit von 4,0 Mio. Franken bewilligt.

II.

Die vom Stadtrat beantragte schenkungsweise Übertragung des Eigentums der Grundstücke

Oberriickenbach (Parz. Nr. 1318, GBV-Wert Fr. 2,21 Mio.) und Bürchen (Parz. Nr. 10, GBV-Wert Fr. 1,141 Mio.) nach erfolgter Sanierung an die Stiftung Ferienheime und Ferienlager der Stadtschulen Luzern wird abgelehnt.

III.

Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

(Kurze Pause)

**7. Postulat 17, Pius Suter namens der CVP-Fraktion, vom 22. Oktober 2004:
Für die Förderung einer attraktiven Luzerner Innenstadt**

Aus dem Geschäftsbericht 2003 der Parkleitsystem AG Luzern entnehmen wir, dass im Jahr 2003 ein signifikanter Rückgang, in der Zone 2 sogar ein regelrechter Einbruch der Benützung der Parkhäuser verzeichnet wird. Dieser Rückgang wird mit der konjunkturellen Entwicklung der Wirtschaft begründet. Wir sind der Meinung, dass nicht nur die Konjunktur daran schuld ist, sondern dass dies auch mit der Attraktivität der Luzerner Innenstadt zu tun hat. Viele Faktoren wirken hemmend auf die Entwicklung der Luzerner Innenstadt. Die Stadt Luzern kämpft unter anderem gegen die Konkurrenz „Shopping-Center“, wo alles unter einem Dach mit genügend Parkplätzen zu haben ist. Geschäfte in einem Shopping-Center geniessen zudem den Vorteil, dass sie sich als Einheit unter einer Dachmarke, wie beispielsweise „Emmen Center“, vermarkten.

Neben einem schlechten Branchenmix wirken sich auch die unflexiblen Ladenöffnungszeiten hemmend auf die Entwicklung der Innenstadt Luzerns aus. Es wird auch keine Marke/Brand „Luzerner Innenstadt“ vermarktet, und die verschiedenen Organisationen treten nicht gebündelt auf.

Im Gegenzug vermittelt Luzern jedoch mit seinem Charme und Ambiente ein ganz anderes Einkaufserlebnis, als man dies in einem Shopping-Center erleben kann. Luzern bietet viele Möglichkeiten, attraktiv zu sein.

Leider erhält jedoch der ALI-Fonds zur Attraktivierung der Luzerner Innenstadt von Jahr zu Jahr weniger Mittel. Waren es vor fünf Jahren noch rund 170'000 bis 180'000 Franken pro Jahr, so sind es heute noch zirka 130'000 Franken. Der Grund des Rückgangs des zur Verfügung stehenden Betrages ist in den Mehraufwendungen für die Bewirtschaftung (Unterhalt Tiefbau, Leeren der Kassen usw.) zu suchen. Bekanntlich wird der ALI-Fonds aus den Parkierungseinnahmen der Parkuhren der Stadt Luzern gespeist.

Verteiler:

Von den Bruttoeinnahmen werden zuerst die Bewirtschaftungskosten abgezogen. Aus dem resultierenden Nettobetrag werden folgende Fonds geäufnet:

- 65 % Förderung ÖV
- 25 % Fonds für Schaffung von Parkraum (zuletzt wurde das Parkleitsystem eingeführt, die Fondskasse ist nach wie vor ziemlich voll)
- 10 % ALI-Fonds

Da der Anteil der Bewirtschaftungskosten teuerungsbedingt stetig steigt, wird der zur Verteilung bestimmte Nettobetrag demzufolge immer kleiner. Es sei hier erwähnt, dass wir es für richtig halten, dass die Bewirtschaftungskosten (Unterhalt Tiefbau und Leeren der Kassen) aus den Parkierungseinnahmen gedeckt werden. Es darf nicht sein, dass das Budget der Stadt deshalb stärker belastet wird. Zudem sinken natürlich die Parkierungseinnahmen, je mehr öffentliche Parkplätze aufgehoben werden (Mühlenplatz, Grendel usw.).

Für Luzern ist es jedoch von grösster Bedeutung, dass das Zentrum attraktiv bleibt. Dass der ALI-Fonds in den letzten Jahren viel Gutes getan hat, aber auch einige Flops produziert hat, wissen wir alle. Wir wissen aber auch, wie schwierig es ist, die Luzerner Innenstadt als solche zu attraktivieren. Und dennoch sind wir der Überzeugung, dass es Mittel braucht, um den Marktplatz Innenstadt als pulsierenden und lebendigen Ort zu erhalten und zu fördern.

Wir fordern den Stadtrat auf zu prüfen, ob eine Umverteilung innerhalb des Fonds für die Förderung des ÖV, des Fonds für Schaffung von Parkraum und des ALI-Fonds möglich ist, damit wieder mehr Mittel für die Attraktivierung unseres Zentrums zur Verfügung stehen. Zudem soll aufgezeigt werden, welche anderen Möglichkeiten bestehen, dem Fonds zur Attraktivierung der Luzerner Innenstadt mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, ohne die Stadtkasse direkt zu belasten.

Gleichzeitig soll auch eine Neuausrichtung (Zielsetzung, Verantwortung, Partnerschaften usw.) des ALI-Fonds geprüft werden. Wir stellen fest, dass diverse Organisationen bestehen, die das Ziel haben, Luzerns Attraktivität zu fördern. Eine gebündelte Organisation oder eine Dachorganisation, die Synergien nutzen kann, besteht jedoch nicht (die Struktur ist in etwa mit den unübersichtlich vielen Wirtschaftsförderungsorganisationen zu vergleichen).

Zudem sind wir der Meinung, dass es noch weitere (nicht finanzielle) Unterstützungen der Stadt Luzern braucht. Der Stadtrat wird gebeten, mögliche zusätzliche Massnahmen aufzuzeigen. Der Stadtrat wird angeregt, mitzuhelfen,

- dass sich auch das Gewerbe (Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen usw.) unter die Dachmarke Luzern begibt,
- den Brand Luzern auch in diesem Bereich zu stärken,
- den ALI-Fonds dementsprechend vom Namen zu befreien und in Luzern Shopping ... Luzern Shop-Ville ... Luzern Innenstadt ... Luzern Downtown ... Luzern City ... Luzern shop-in-town oder in irgendeinen für Luzerns Brand passenden Namen (analog Luzern Tourismus, Lucerne Festival usw.) umzubenennen.

Der Stadtrat beantwortet das Postulat wie folgt:

Der Stadtrat ist mit der im Postulat vorgenommenen Auslegeordnung einverstanden. Die qualitative Entwicklung des Detailhandels ist auch für den Tourismus wichtig. Das Thema wird mit dem Bericht und Antrag Tourismus im September 2005 aufgegriffen.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Ratspräsident Bruno Heutschy stellt fest, dass kein Antrag gestellt wird und das **Postulat 17** somit überwiesen ist.

**8. Motion 371, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 20. April 2004:
Einstellung der Informationszeitung „brennpunkt“**

In vergangener Zeit benutzt die Stadtverwaltung bzw. der Stadtrat die Informationszeitung „brennpunkt“ für seine Wahl- und Abstimmungspropaganda. Argumente und Meinungen der Gegner von Vorlagen werden dabei nicht berücksichtigt. Dies hat auch die „Wahlempfehlung“ für die Wahlen des Stadtrates gezeigt, wobei nur die bisherigen fünf Stadträte porträtiert wurden und die neuen Kandidaten keinen Platz fanden. Auf dieses undemokratische Verhalten des Stadtrates wurde sogar eine Klage eingereicht.

In der neusten Ausgabe des „brennpunktes“ geht es um die Abstimmungsgeschäfte vom 16. Mai 2004. Dort wird unter anderem den Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Einführung der Tagesschule schmackhaft gemacht. Argumente der Gegner einer Einführung der Tagesschule werden nicht berücksichtigt. Dieser Anlass gibt viele Bedenken auf, da die Stadtregierung bereits im Abstimmungsbüchlein sehr viel mehr Platz für ihre Argumente als das Referendatskomitee zur Verfügung hat, welches sich mit einer Seite in der Abstimmungsbotschaft zufrieden geben muss. Ebenfalls kommen bei der zweiten Vorlage vom 16. Mai die Gegner des neuen Hallenbades im „brennpunkt“ nicht zu Wort und können somit die Argumente der Gegnerschaft nicht der breiten Bevölkerung zugänglich machen, damit sich die Luzernerinnen und Luzerner eine eigene Meinung für die Abstimmung machen können.

Es geht nicht an, dass eine Informationszeitschrift für die Bevölkerung, welche mit den allgemeinen Steuergeldern finanziert wird, nur die Meinungen und Auffassungen der Stadtregierung und der Verwaltung verbreitet und somit als Propagandazeitschrift missbraucht wird. Eine Informationszeitschrift für alle Einwohner der Stadt Luzern sollte alle Argumente umfassen und auch andere Meinungen zulassen als diese aus dem Stadthaus. Es ist in unserer Demokratie unwürdig, wenn mit einer Informationszeitung für die Bevölkerung nur einseitig über Geschäfte informiert wird. Eine Informationszeitung sollte auch den Zweck erfüllen, die Bevölkerung über Vor- und Nachteile zu informieren, damit sich diese eine eigene Meinung bilden kann.

Der Stadtrat wird beauftragt, im Voranschlag sämtliche Positionen zu streichen, die den „brennpunkt“ betreffen.

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Die Informationszeitung der Stadt Luzern „brennpunkt“ erscheint seit 1981. Sie ist das regelmässig erscheinende Publikationsorgan des Stadtrates und der Stadtverwaltung und berichtet über Entwicklungen in der Stadt, in der Verwaltung, über neue Angebote, Projekte, Abstimmungsvorlagen.

Aktuelle Lage

Die Zeitung erscheint fünfmal im Jahr in einer Auflage von 40'000 Exemplaren. Sie wird per Post allen Haushaltungen zugestellt, ebenso Arztpraxen und Coiffeursalons sowie unter anderen noch den Medien und den Agglomerationsgemeinden. Im Weiteren erhalten alle Neuzuziehenden jeweils die aktuelle Ausgabe. Die Redaktion der Zeitung liegt bei der Stelle für Kommunikation und Stadtmarketing. Verfasst werden die Artikel zurzeit zur Hauptsache von der Stelle für Kommunikation und Stadtmarketing, in Absprache mit den fachlich und politisch zuständigen Personen der Direktionen. Basis dazu bildet die Gesamt- und Budgetplanung des Stadtrates. Teilweise transportiert die Zeitung weitere Drucksachen der Stadtverwaltung als Beilagen. Die Zeitung ist nicht Werbematerial, sie ist ein anerkanntes politisches Organ der Stadt und kann daher allen Adressen zugestellt werden.

Der „brennpunkt“ verursacht folgende Kosten im Jahr:

Druck, Grafik, Fotografie	Fr. 100'000.–
Versand	Fr. 35'000.–
Die Lohnkosten der Redaktorin betragen rund	Fr. 32'000.–

Diese Lohnkosten sind ein Anteil des 50%-Pensums von Dagmar Christen, die unter anderem auch als Redaktorin der Personalzeitung „bostitch“ arbeitet.

Der „brennpunkt“ ist eine indirekte Kommunikationsmassnahme für die Anspruchsgruppe Bevölkerung. Die Zeitung gibt dem Stadtrat und der Verwaltung die Möglichkeit, die Bevölkerung ohne Umweg über die Medien mit Informationen zu erreichen. Radio- und Fernsehsender sowie Printmedien haben eine andere Aufgabe und bilden immer einen Filter für die vom Stadtrat und der Verwaltung zur Verbreitung freigegebenen Information. Der „brennpunkt“ ist nicht nur Sprachrohr von Stadtrat und Verwaltung, er soll auch zur Meinungsbildung im politischen Prozess und zur Vertrauensbildung zwischen Bevölkerung und Stadtrat sowie Verwaltung beitragen. Die meisten grösseren Städte und Gemeinden unseres Landes kennen eine solche Publikation, so auch die Regionsgemeinden um die Stadt Luzern herum.

Meinungsvielfalt

Der Stadtrat betrachtet die Zeitung als sein Informationsorgan, in dem ausgewogen über die städtische Politik berichtet werden soll. Er hat beschlossen, bei Referenden und bei Initiativen den entsprechenden politischen Komitees im „brennpunkt“ adäquat Platz zur Verfügung zu stellen, entsprechend der Praxis in den Abstimmungsunterlagen.

Gründe zur Beibehaltung des „brennpunkts“

Der Stadtrat und die Stadtverwaltung benötigen ein regelmässiges Printprodukt, das die Information authentisch zur Bevölkerung trägt. Die aktuelle Monopollage bei den Printmedien garantiert diese angestrebte Informationsqualität nicht. Die Medien haben trotz Service public eine andere Rolle in der Gesellschaft und verfolgen eine andere Politik. Der „brennpunkt“ trägt zur politischen Meinungsbildung bei. Er stellt in adäquater Form bei Referenden und Initiativen den Komitees Platz zur Verfügung.

Zukunft des „brennpunkts“

Der Stadtrat will am „brennpunkt“ festhalten und das Printprodukt im Sinne der Integrierten Kommunikation (IK) akzentuieren. Im Rahmen des Langzeitprojektes IK werden zurzeit unter anderem die verschiedenen Kommunikationsmassnahmen überarbeitet, neu positioniert, verwesentlich und teilweise abgeschafft. Bei dieser Reorganisation nimmt der „brennpunkt“ eine wesentliche Rolle ein.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab.

René Kuhn: Die SVP-Fraktion ist nicht gegen eine Informationszeitung für die Bevölkerung der Stadt Luzern. Es ist richtig, dass die Bevölkerung ein Anrecht darauf hat, über die Politik informiert zu werden. Dies muss jedoch ausgewogen sein und über Pro und Kontra Auskunft geben. Wie der Stadtrat in seiner Antwort auf die Motion richtig festhält und wie der Sprechende bereits erläutert hat, sollte der „brennpunkt“ ausgewogen über die städtische Politik berichten. In der Vergangenheit hat sich jedoch gezeigt, dass der „brennpunkt“ als einseitige Propagandazeitschrift aus dem Stadthaus missbraucht wurde. So wurden bei Abstimmungsgeschäften nur immer die Meinungen aus dem Stadthaus vertreten. Die Argumente der Gegenseite wurden nicht berücksichtigt. Es ist einer Demokratie unwürdig, wenn eine Informationszeitschrift, finanziert aus Steuergeldern, nur einseitig eingesetzt wird. Es scheint so, dass der Stadtrat nun eingesehen hat, dass hier eine Änderung passieren muss. Wie in der Motionsantwort steht, hat er beschlossen, bei Referenden und bei Initiativen den entsprechenden Komitees im „brennpunkt“ Platz zur Verfügung zu stellen, entsprechend der Praxis in den Abstimmungsunterlagen. Hätte der Stadtrat beschlossen, den Komitees auch so viel Platz wie sich einzuräumen, dann könnte man mit dem Vorschlag des Stadtrates einiggehen. Nun ist es jedoch so, dass alle das Problem des Abstimmungsbüchleins bestens kennen. Das Referendums- oder Initiativkomitee erhält eine Seite im Abstimmungsbüchlein, der Rest bleibt dem Stadtrat vorbehalten. Auch in diesem Falle kann überhaupt nicht von ausgewogen gesprochen werden. Und wie verhält es sich bei anderen Vorlagen, bei welchen es keine Initiative oder kein Referendum gibt? Hier würde dann auch wieder nur eine einseitige Information stattfinden. Es müsste grundsätzlich bei allen Geschäften, über welche im „brennpunkt“ berichtet wird, ein Pro und Kontra geben. Nur so ist eine ausgewogene und faire Information über die Politik in der Stadt Luzern möglich. Wenn dies so wäre, müsste an der Motion nicht festgehalten werden. Doch nur den Initiativ- und Referendumskomitees einen kleinen Platz einzuräumen, geht zu wenig weit, und deshalb **hält die SVP-Fraktion an ihrer Motion fest.**

Markus T. Schmid: Kommunikation ist ein ganz zentraler Bereich im Leben, aber auch eine ganz schwierige Sache. Das ist immer wieder zu erleben, auch in diesem Rat. Am Abend zuvor

erlebte der Sprechende ein Beispiel, bei dem die Kommunikation zwischen Verwaltung und einem Teil der Stadtbevölkerung ganz gut ablief: Er konnte an der Veranstaltung für Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger teilnehmen; es gab eine Information über die Altstadt, eine tolle Führung, eine kurze Ansprache des Stadtpräsidenten und einen Hinweis auf die Homepage der Stadt mit Ausführungen. Es waren sehr viele Leute anwesend, und es war spürbar, dass diese von der Stadt selber auf direktem Weg informiert werden und nicht alles aus der Zeitung erfahren wollen. Von daher ist für die SP-Fraktion ganz klar, dass es so etwas wie den „brennpunkt“ braucht. Es braucht den „brennpunkt“, es braucht aber auch andere Informationsquellen, und diese anderen gibt es auch: Es gibt eine Homepage, es gibt die Möglichkeit, bei der Stadtverwaltung nachzufragen usw. Es gibt aber auch die Medien, die von den Kommissionen oder vom Stadtrat mit Medienmitteilungen versorgt werden, sodass es möglich ist, über Geschäfte, die im politischen Rahmen diskutiert werden, informiert zu sein. Es gibt aber auch die Parteien, die natürlich auch eine gewisse Verantwortung haben, die Information zu übernehmen. Das heisst für die SP-Fraktion, dass der „brennpunkt“ ein wichtiges Mittel ist, die Bevölkerung zu informieren. Die Fraktion hatte aber ebenfalls ihre Mühe mit der Art und Weise, wie es bei Abstimmungen und Wahlen in letzter Zeit lief. Es ist ihr ein Anliegen, dass versucht wird, ausgewogener zu informieren, was läuft, und das kommt in der Antwort des Stadtrates auch zum Ausdruck. Aber auch die Medien, seien es das Radio oder die Zeitungen, haben eine gewisse Verantwortung zu übernehmen und über Pros und Kontras zu informieren. Die SP-Fraktion lehnt die Motion ab; sie ist für die Beibehaltung des „brennpunkt“.

Agatha Fausch Wespe: Die Motion, welche den „brennpunkt“ kurzerhand abschaffen will, kann die GB/JG-Fraktion nicht unterstützen. Das Blatt aus dem Stadthaus hat Tradition, und es verbindet die Bevölkerung mit der Verwaltung. Der Service public erhält im „brennpunkt“ ein persönliches Gesicht: Es gibt eine Seite, auf welcher sich einzelne Mitarbeitende vorstellen und etwas über ihre öffentliche Aufgabe sagen. Das ist besonders kunden- bzw. kundinnenfreundlich. Auf dieser Seite zeigt der „brennpunkt“ auf, dass die Stadt ein dienstleistungsfreundlicher Betrieb ist und die Leute Gesichter haben. Bürgerinnen und Bürger, welche dies lesen und zu Hause haben, wissen, zu wem sie für ein bestimmtes Anliegen gehen können. Diese Seite ist auch eine Wertschätzung jener, die tagaus tagein im Stadthaus ihre Arbeit verrichten. Die Stadt plant jetzt, in Zukunft mehr Kontroversen in diesem Hausblatt zu thematisieren. Das unterstützt die GB/JG-Fraktion, und sie freut sich darauf, denn eine Öffnung in Richtung nach mehr Meinungsvielfalt ist sehr wichtig. Damit wird der „brennpunkt“ interessanter und auch bürger/innennäher. Die Produktionskosten des „brennpunkt“ erscheinen der Fraktion der Sprechenden nicht hoch. Sie ist mit dem Stadtrat der Meinung, dass dieses Hausblatt optimiert werden sollte.

Verena Zellweger-Heggli: Der „brennpunkt“ soll mit brennenden News die Zielgruppe Bevölkerung informieren, zum politischen Mitdenken animieren und Vertrauen zu Stadtrat und Verwaltung schaffen. Das schafft der „brennpunkt“ nicht. Die enthaltenen Informationen sind bereits bekannt, wenn er herauskommt, das Format ist unpraktisch, und im Vergleich zu anderen Gemeindezeitschriften oder Parteiinformationsblättern und Zeitungen ist der

„brennpunkt“ eher flau und fast etwas langweilig. Die CVP-Fraktion will den „brennpunkt“ aber nicht einfach streichen, wie dies die Motion will, sondern sie wünscht sich, aber auch der Luzerner Bevölkerung, eine Informationszeitschrift, auf welche sich die Leserschaft mit Interesse freuen kann und die nutzgebend ist. Ein breites Spektrum und vertiefte Informationen über Referenden und Initiativen erachtet die CVP-Fraktion als selbstverständlich, und dies soll auch weiterhin gewährleistet sein. Sie unterstützt die Haltung des Stadtrates, möchte diesem aber einen ideellen „Schupf“ geben, sich in den umliegenden Gemeinden umzusehen, wie diese Informationsblätter herausgeben. Vielleicht lässt sich so ein etwas attraktiveres Informationsmittel schaffen.

Viktor Rüegg unterstützt die Motion der SVP-Fraktion und teilt auch die Kritik von Verena Zellweger. Er ist der Meinung, dass der „brennpunkt“ von seinem Gehalt und dem politischen News-Wert her sehr mager daherkommt. Dieser ist zwar grafisch „anmäkelig“ aufgemacht; überlegt man aber, was Neues in ihm zu finden ist – und zwar abgesehen von den politischen Insiderkenntnissen als Parlamentarier, sondern als Durchschnittsbürger –, muss festgestellt werden, dass 95 Prozent davon schon in der Zeitung gelesen werden konnte. Den grössten Teil könnte man auch im Internet herunterladen, da stellt sich für den Sprechenden die Frage, weshalb für eine solche Aufgabe eine solche Zeitschrift herausgegeben werden soll. Er erzählt dies nicht, weil er selbst ein gebranntes Kind ist von den letzten Stadtratswahlen her und dort mit der Einseitigkeit Probleme hatte. Es stellt sich einfach die Frage, ob ein Konzept richtig sein kann, wenn eine Regierung quasi in einer monopolartigen Situation ihre eigene Meinung in einer Zeitschrift der Bevölkerung zusätzlich präsentieren kann. Das ist deshalb fragwürdig, weil die ganze Sache mit Steuergeldern finanziert werden muss, und es ist deshalb fragwürdig, weil die Regierung bei Abstimmungsgeschäften dasselbe nochmals publizieren kann. Es wird so eine Doppel-, mit der Neuen Luzerner Zeitung zusammen sogar eine Dreifachbeweihräucherung des Regierungsstandpunktes auf die Bevölkerung losgelassen. In der Form, wie der „brennpunkt“ heute daherkommt, muss man ihn wirklich abschaffen, wobei der Sprechende aber auch der Meinung ist wie Verena Zellweger, dass Alternativen möglich sind. Er kommt von Kriens; dort gibt es eine Ortszeitschrift, die einmal pro Monat herauskommt, privat ist und drei bis vier Seiten für die Obrigkeit reserviert hat, die aber auch Parteiinformationen enthält. Das scheint von den Möglichkeiten, den Finanzen sowie von allen Aspekten her eher eine Lösung zu sein, wie man vom schwerfälligen und vom Sprechenden aus gesehen haltlosen Auftritt des „brennpunkt“ wegkommen könnte. Deshalb unterstützt er die SVP-Motion und votiert für die Abschaffung des „brennpunkt“.

Andreas Moser: Die FDP-Fraktion möchte den „brennpunkt“ nicht abschaffen. Wenn die Kritikpunkte, die geäußert worden sind und die der Stadtrat teilweise auch schon aufgenommen hat, tatsächlich berücksichtigt werden, dann macht der „brennpunkt“ durchaus Sinn.

In der Abstimmung wird die Motion 371 grossmehrheitlich abgelehnt.

9. Motion 373, Markus Elsener und Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion, vom 5. Mai 2005: Richtlinien zum Engagement der politischen Behörden, der Verwaltung und von Unternehmungen, die im Besitz der Stadt Luzern sind, bei Abstimmungen und Wahlen

Die Informationen an die Stimmberechtigten vor Abstimmungen und Wahlen haben in der Demokratie einen wichtigen Stellenwert. Wahl- und Abstimmungskämpfe werden von politischen Parteien und Interessenverbänden zunehmend mit verschiedenen Kommunikationsmitteln und viel Geld geführt. Auch die Stellung der Behörden in Wahl- und Abstimmungskämpfen und der Umfang ihrer Aktivität haben sich verändert. Dies zeigen unter anderem die zahlreichen Vorstösse, die eine Klärung von verschiedensten Fragen rund um die Einflussnahme zu Abstimmungen und Wahlen von Seiten der Behörden, Verwaltung oder auch von Unternehmen, die im Besitz der Stadt Luzern sind, verlangten.

Die Kommunikationsaufgabe ist zu einem wichtigen Aspekt der Führungsaufgabe geworden. Es ist deshalb wichtig, dass die Informations- und Kommunikationstätigkeit der politischen Behörden, der Verwaltung und von Unternehmungen, die im Besitze der Stadt Luzern sind, verbindlich dargestellt wird. Auch wenn es klar erscheint, dass sich für das Verhalten keine lückenlosen Regeln aufstellen lassen, sollen in einem Bericht Transparenz geschaffen und einheitliche Richtlinien für die Kommunikationstätigkeit festgelegt werden.

Wir fordern deshalb den Stadtrat auf, einen Bericht über das Engagement bei Abstimmungen und Wahlen vorzulegen, der Auskunft zu den folgenden Themen gibt:

1. Welche Rolle spielen Behörden, die Verwaltung und Unternehmungen, die im Besitz der Stadt Luzern sind, in Wahl- und Abstimmungskämpfen?
2. Welche Kommunikationsmittel dürfen und sollen im Abstimmungs- und Wahlkampf eingesetzt werden?
3. Welche Grundlagen, Informationen und Vorarbeiten können von der Stadtverwaltung den Beteiligten eines Abstimmungskampfes zur Verfügung gestellt werden, ohne das Ergebnis zu beeinflussen?
4. Welche Grundsätze müssen von den Behörden, der Verwaltung und von Unternehmungen, die im Besitz der Stadt Luzern sind, eingehalten werden?
5. Welche Richtlinien können erlassen werden, um möglichst faire Wahlen und Abstimmungskämpfe in Zukunft durchzuführen?
6. Wie soll die Finanzierung der Kommunikationsmittel geregelt werden?

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Die vorliegende Motion verlangt einen Bericht über die Kommunikationstätigkeit bei Abstimmungen und Wahlen zur Schaffung von Transparenz. Dazu sollen einheitliche Richtlinien für die Kommunikationstätigkeit von Stadtrat und Verwaltung festgelegt werden.

Beim Stadtrat ist zu unterscheiden, ob die Meinungsäusserung vom Stadtrat als Behörde oder von seinen einzelnen Mitgliedern ausgeht. Behördliche und private Meinungsäusserungen

sind auseinander zu halten.

Behördliche Meinungsäusserungen

Die Meinungsäusserungen des Stadtrates als Behörde beschränken sich auf die vor dem Versand der Abstimmungsunterlagen erfolgende Berichterstattung in der Informationszeitung „brennpunkt“. Hier wird inskünftig ein Referendums- oder Initiativkomitee bei entsprechenden Abstimmungen in der Berichterstattung mit berücksichtigt werden, indem ihm – vergleichbar mit dem Einbezug bei den Abstimmungserläuterungen – Platz für die Darlegung seiner Standpunkte geboten werden wird.

Zusätzlich enthalten die Abstimmungsunterlagen einen erläuternden Bericht des Stadtrates zur Abstimmungsvorlage. Hier lässt die bundesgerichtliche Rechtsprechung keine weitergehende Kommunikationstätigkeit zu. Weiter hält sich der Stadtrat auch an den Grundsatz, dass er sich in aller Regel nicht zu Vorlagen eines andern (übergeordneten) Gemeinwesens äussert.

Private Meinungsäusserungen

Grundsatz

In Bezug auf die Meinungsäusserungen von einzelnen Mitgliedern des Stadtrates als Privatperson ist festzustellen, dass sich diese bei städtischen Vorlagen freiwillig mit persönlichen Meinungskundgaben zurückhalten, obschon auch sie als Stimmberechtigte grundsätzlich das Recht dazu hätten. So gibt es beispielsweise auch keine Einsitznahme in Abstimmungskomitees.

Zu privaten Meinungsäusserungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung hat der Stadtrat bereits ausführlich in der Antwort auf die Interpellation 207, Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion, vom 27. Mai 2002: „Beteiligung von Stadtrat und Verwaltung an Abstimmungskomitees“, und in der Antwort auf die Interpellation 346, Lotti Marti-Schindler namens der SP-Fraktion, vom 22. Januar 2004: „Avanti-Initiative Ja, Avanti Nein?“, Stellung genommen. Massgebend ist auch hier die Rechtsprechung des Bundesgerichts. Danach gilt:

- a. Das vom Verfassungsrecht des Bundes gewährleistete Stimm- und Wahlrecht räumt den Stimmberechtigten nach konstanter Rechtsprechung allgemein den Anspruch darauf ein, dass kein Abstimmungs- oder Wahlergebnis anerkannt wird, das nicht den freien Willen der Stimmberechtigten zuverlässig und unverfälscht zum Ausdruck bringt. Es soll garantiert werden, dass die Stimmberechtigten ihren Entscheid gestützt auf einen möglichst freien und umfassenden Prozess der Meinungsbildung treffen und entsprechend mit ihrer Stimme zum Ausdruck bringen können. Auf diese Grundsätze, welche auch als Wahl- und Abstimmungsfreiheit bezeichnet werden, hat das Bundesgericht eine Reihe von Prinzipien abgestützt, unter anderem korrekte und zurückhaltende behördliche sowie private Informationen im Vorfeld von Wahlen und Abstimmungen (BGE 121 I 141).
- b. Diese Beschränkungen gelten indessen nur für die Exekutivbehörden als solche; lediglich das durch diese Behörden handelnde und verpflichtete Gemeinwesen soll beim Eingriff in die freie Meinungsbildung Zurückhaltung üben. Anders verhält es sich indessen für das

einzelne Behördenmitglied und die einzelne Angestellte/den einzelnen Angestellten. Als Privatperson geniessen sie die Meinungsäusserungsfreiheit (Art. 16 Abs. 2 Bundesverfassung) auch in politischen Angelegenheiten.

Das heisst, jede Person hat das Recht, ihre Meinung frei zu bilden und sie ungehindert zu äussern und zu verbreiten. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung geniessen auch Personen im öffentlichen Dienst den Schutz der Meinungsäusserungsfreiheit. Sie dürfen sich insbesondere politisch betätigen oder sich, sei es öffentlich oder privat, an der politischen Diskussion beteiligen. Allerdings qualifiziert das Bundesgericht das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis als „besonderes Rechtsverhältnis“, für das eine gewisse allgemeine Treuepflicht gilt, die sich auch auf das ausserdienstliche Verhalten erstreckt. Es beschränkt vor allem kritische oder von der Meinung der Exekutive abweichende Äusserungen (vgl. dazu unten „Von der Meinung des Stadtrates abweichende Meinungsäusserung“).

- c. In Ausübung des Rechts der Meinungsäusserungsfreiheit ist es den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung im Einzelfall unbenommen, als Privatperson öffentlich zu einer Vorlage Stellung nehmen und sich an einer Abstimmungsdiskussion zu beteiligen. Eine private Meinungsäusserung ist auch zulässig, wenn sie verbunden mit dem Hinweis auf die berufliche Stellung einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters erfolgt.

Meinungsäusserungen, die objektiv und sachlich gehalten sind und die nicht den Anschein erwecken, sie erfolgten im Auftrag und Namen des Stadtrates, sind demzufolge nicht zu beanstanden. Der Stadtrat hat allerdings in den Interpellationsantworten festgehalten und ist auch heute noch der Auffassung, dass derartige Beteiligungen an Abstimmungskämpfen nicht zur Regel werden sollten. Von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung wird – ebenso wie von den Mitgliedern des Stadtrates – bei städtischen Vorlagen eine gewisse Zurückhaltung erwartet.

Von der Meinung des Stadtrates abweichende Meinungsäusserung

In den voranstehend erwähnten Antworten auf die Interpellationen hat sich der Stadtrat auch dazu geäußert, ob und unter welchen Voraussetzungen von der Meinung des Stadtrates abweichende Meinungsäusserungen von städtischen Mitarbeitenden vor einer Abstimmung angängig sind (z. B. öffentliches Engagement in einem zur stadträtlichen Meinung entgegengesetzten Komitee).

Danach ist im Einzelfall zu prüfen, was genau zulässig ist und was nicht. Auf der einen Seite steht die Meinungsäusserungsfreiheit, die auch den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung zusteht. Auf der andern Seite hat die mitarbeitende Person gemäss Artikel 34 des städtischen Personalreglements die Interessen der Stadt zu wahren und ihre Dienstleistung gegenüber der Bevölkerung und der Stadt rechtmässig, gewissenhaft, wirtschaftlich und initiativ zu erfüllen. Sie hat auch im privaten Bereich jedes Verhalten zu unterlassen, das ihre Vertrauenswürdigkeit hinsichtlich ihrer dienstlichen Tätigkeit beeinträchtigen kann. Daraus folgt, dass allfällige private Äusserungen nicht die Amtsführung und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Verwaltung beeinträchtigen dürfen. Eine absolute Schranke der Meinungsäusserungsfreiheit bildet schliesslich die Geheimhaltungspflicht, sofern an der Geheimhaltung von Angelegenheiten schützenswerte öffentliche oder private Interessen bestehen.

Diese Grundsätze können wie folgt konkretisiert werden:

- a. Die sich aus der Interessenwahrungspflicht ergebende Beschränkung geht unterschiedlich weit, je nachdem, ob es sich um eine Kritik an einer konkreten Einzelentscheidung des Stadtrates, an dessen allgemeiner Praxis oder um kritische Äusserungen gegenüber einer Vorlage an den Grossen Stadtrat bzw. einer Vorlage, die der Volksabstimmung unterliegt, handelt. Zu berücksichtigen ist auch, ob jemand an der Vorbereitung eines Geschäfts mitgewirkt hat.
- b. Ist jemand an der Erarbeitung einer konkreten Einzelentscheidung in der Verwaltung mitbeteiligt, ist zu erwarten, dass kritische Äusserungen, Einwände und Bedenken verwaltungsintern angebracht werden. Insbesondere bei Einzelentscheidungen, bei denen der entscheidenden Behörde Ermessensspielraum zukommt, besteht kein Raum für öffentliche kritische Äusserungen. Eine öffentliche Kritik könnte höchstens ausnahmsweise zulässig sein bei starken rechtlichen – insbesondere verfassungsrechtlichen – Einwänden gegen eine Entscheidung oder wenn der Öffentlichkeit zentrale Entscheidungsgrundlagen vorenthalten werden. Allerdings wird bei diesen Ausnahmefällen vorausgesetzt, dass diese Argumente und Einwände zuerst mit Nachdruck, aber erfolglos, verwaltungsintern vorgebracht worden sind.
- c. Die Interessenwahrungspflicht ist dagegen gegenüber der freien Meinungsäusserung weniger stark zu gewichten bei kritischen Äusserungen zu einer allgemeinen Praxis des Stadtrates oder zu allgemeinen gesellschaftspolitischen Fragen, auch wenn sie das eigene dienstliche Tätigkeitsgebiet betreffen. Allerdings hat eine allfällige Kritik inhaltlich sachlich zu bleiben und eher zurückhaltend zu erfolgen. Zudem kann verlangt werden, dass sich Mitarbeitende nicht polemisch, diffamierend oder mit persönlichen Angriffen gegen Vorgesetzte äussern.
- d. Bei Vorlagen schliesslich, die dem Grossen Stadtrat bzw. den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt werden, geht grundsätzlich die Meinungsäusserungsfreiheit der Interessenwahrungspflicht vor. Personen im öffentlichen Dienst sollen sich wie andere Stimmberechtigte auch an der politischen Auseinandersetzung beteiligen und engagieren können. Allerdings erwartet der Stadtrat auch hier von Personen, die an der Vorbereitung einer Vorlage beteiligt sind, dass sie ihre Kritik in erster Linie verwaltungsintern anbringen. Öffentliche kritische Äusserungen sollten jedenfalls in einem sachlichen Ton und nicht polemisch vorgetragen werden.

Keinerlei Einschränkungen sind nach Auffassung des Stadtrates angängig bei privaten Meinungsäusserungen von städtischen Angestellten, wenn es sich um eine kantonale oder eidgenössische Vorlage handelt.

Meinungsäusserungen von städtisch beherrschten Unternehmen

Was Unternehmen im Besitz der Stadt betrifft, so wird auf die Antwort auf die Interpellation 226, Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion, vom 9. September 2002: „Abstimmungspropaganda eines Unternehmens im Besitz der Stadt Luzern“, verwiesen.

Dort wurde ausgeführt, dass gemäss der Praxis des Bundesgerichts ein staatlich beherrschtes Unternehmen, wenn es von der Materie besonders betroffen ist, auf sachliche, zurückhaltende Art seinen Standpunkt darlegen darf.

Nach Auffassung des Stadtrates waren seinerzeit im bisher einzigen Fall der Meinungsäusserung eines städtisch beherrschten Unternehmens diese Voraussetzungen gegeben. Darüber hinausgehende Aktivitäten von Unternehmungen bei Abstimmungskämpfen gab es bis anhin nicht. Sie sind auch nicht vorgesehen und würden im Übrigen vom Stadtrat auch nicht geduldet.

Fazit

Hauptexponenten des Wahl- und Abstimmungskampfs sind auch in der Stadt Luzern Parteien und Interessenverbände. In einzelnen Fällen haben sich einzelne Mitglieder des Stadtrates oder Mitarbeitende der Stadtverwaltung als Privatpersonen für oder gegen eine Vorlage eingesetzt, in einem Fall auch ein städtisch beherrschtes Unternehmen. Dieses Engagement spielt indessen nur eine untergeordnete Rolle und darf nach Meinung des Stadtrates nicht überbewertet werden. Entscheidend ist ohnehin, dass diese Aktivitäten als private Meinungsäusserungen zulässig sind. Zudem ist der Stadtrat der Ansicht, dass die Wahl- und Abstimmungskämpfe in der Stadt Luzern, jedenfalls soweit es um Meinungsäusserungen von Stadtrat und Mitarbeitenden der Verwaltung geht, schon heute weitestgehend fair ablaufen.

Der Stadtrat wird diese Stellungnahme in geeigneter Form auch den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung zur Kenntnis bringen. Dabei wird er v. a. auch die voranstehend geschilderten Erwartungen ansprechen: Die Mitarbeitenden sollen sich bei städtischen Vorlagen generell eine gewisse Zurückhaltung auferlegen; Personen, die an der Vorbereitung einer Vorlage beteiligt sind, haben ihre Kritik in erster Linie verwaltungsintern anzubringen, und öffentliche kritische Äusserungen sollen in einem sachlichen Ton und nicht polemisch vorgetragen werden.

Weitergehende Richtlinien genereller Art für allfällige private Meinungsäusserungen von Mitgliedern des Stadtrates und von Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sind angesichts von deren untergeordneter Rolle nicht notwendig und, weil stets eine einzelfallweise Prüfung vorgenommen werden muss, auch kaum realisierbar. Die von den Motionären geforderte Transparenz ist mit den verschiedenen Stellungnahmen und Antworten zu Vorstössen hinreichend gegeben. Dementsprechend erübrigt sich auch ein zusätzlicher Bericht.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab.

Markus Elsener: Politische Kommunikation ist, wie Markus T. Schmid sagte, eine Aufgabe von höchster Bedeutung. Absicht und Ziel der vorliegenden Motion ist es, allgemeingültige Regel zum Engagement von Behörden, Verwaltungen und städtischen Unternehmungen bei Abstimmungen und Wahlen aufzustellen, und zwar so weit wie möglich unabhängig von konkreten Fällen. Die SP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die ausführliche, wenn auch nicht ganz vollständige Antwort auf ihre Fragen. Obwohl er drei Viertel seines Berichtes bereits geschrieben hat, lehnt er die Motion ab, was die Fraktion bedauert, und sie hält daran fest. In der stadträtlichen Antwort fehlen ihr Aussagen u. a. zur Frage 2. Nach Ansicht der SP-Fraktion

sollte geregelt werden, z. B. – wie im Falle des „brennpunkt“ schon angetönt –, wie auch andere Kommunikationsmittel wie die ebenfalls schon erwähnte Homepage und auch die Publikationen städtischer Unternehmungen eingesetzt werden dürfen und sollen und wie viel Geld dafür verwendet werden kann. Damit wäre auch der Link zur Frage 6 gemacht, die auch nicht beantwortet ist: In der stadträtlichen Antwort fehlen auch Aussagen zu Frage 3: Dürfen und sollen z. B. Stadtrat und Verwaltung Abstimmungskomitees mit Inhalten, Mitteln und Medien versorgen, welche in der Stadtverwaltung erstellt wurden? Darf beispielsweise eine Powerpoint-Präsentation, welche die Stadtverwaltung erstellt hat, einem Abstimmungskomitee zur Verfügung gestellt werden? Wie erwähnt: Die stadträtliche Antwort ist gut, aber sie ist nicht vollständig. Der Sprechende bittet daher, dem Stadtrat die Chance zu geben, die offenen Fragen zu beantworten und die Verbindlichkeit seiner Aussagen zu erhöhen, indem er sie in Richtlinien fasst, und damit der Transparenz des städtischen Engagements bei Wahlen und Abstimmungen eine Chance gegeben wird, und die Motion zu überweisen.

Thomas Gmür: Die CVP-Fraktion ist mit der Antwort zufrieden; sie ist gut und ausführlich und nimmt insbesondere Bezug auf frühere Ausführungen des Stadtrates zu anderen Vorstössen. Die Fraktion betrachtet es als richtig, dass der Stadtrat den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nahe legt, in politischen Sachfragen eine gewisse Zurückhaltung zu üben. Das schätzt die CVP-Fraktion sehr; sie schätzt aber auch, dass der Stimmbürger weiss, wie er die Ausführungen der Verwaltung bei Abstimmungen und Wahlen gewichten muss. So jedenfalls hat er auch richtig bemerkt, wie die Ausführungen einzuordnen waren bei der Abstimmung über die Stromrappen-Initiative, als die Stadträtin anderer Meinung war als was die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger schliesslich entschieden haben. Die CVP-Fraktion ist gegen die Überweisung der Motion.

Cony Grünenfelder: Wie bereits gesagt, gab es in den letzten Jahren immer wieder Diskussionen darüber, was bei Abstimmungen und Wahlen möglich sein soll. In der Antwort des Stadtrates wird auf verschiedene Vorstösse hingewiesen, die in der Vergangenheit eingereicht wurden. Vorstösse von beiden Ratsseiten warfen diese Themen auf. In den damaligen Antworten, aber auch in der jetzt vorliegenden glaubt die GB/JG-Fraktion eine gewisse Verweigerungshaltung des Stadtrates herauszuspüren: die Weigerung, das Thema wirklich aufzunehmen. Die Fraktion meint, dass der Stadtrat gut beraten wäre, dieses Anliegen aufzunehmen und wirklich Transparenz zu schaffen. Der Vorstoss fordert nämlich nicht, die Meinungsfreiheit Einzelner einzuschränken. Nein, es soll möglichst hohe Transparenz geschaffen werden. Die GB/JG-Fraktion ist ebenfalls der Meinung, dass in der jetzt vorliegenden Antwort bereits wichtige Aussagen enthalten sind, aber sie teilt die Einschätzung, dass einzelne Fragen schlichtweg nicht oder nur ungenügend beantwortet worden sind: Frage 2, aber auch Frage 6 unter anderem. Die Fraktion ist der Meinung, dass sich dieser Vorstoss noch nicht erübrigt; es fehlen noch gewisse Aspekte, weshalb sie die SP-Fraktion in ihrer Forderung nach Überweisung unterstützt.

Markus T. Schmid will zwar nicht eine Diskussion über den Stromrappen vom Zaun reissen,

aber doch etwas zur Aussage von Thomas Gmür entgegenen: Es spielt selbstverständlich eine Rolle, ob etwas von einer Stadträtin oder einem Stadtrat gesagt wurde, die bzw. der auf politischem Weg in dieses Amt gewählt wurde. Hinzu kommt, und das weiss Thomas Gmür auch, dass es beim Stromrappen einmal eine Vorlage des Stadtrates gab, welcher ein Reglement wollte. Das ist also eine etwas andere Situation und hier kein gutes Beispiel. Wenn aber jemand von der Stadtverwaltung über etwas öffentlich spricht, hat dies eine ganz andere Verbindlichkeit, weil diese Person bei der Stadt angestellt ist und vielleicht sogar entsprechende Dossiers bearbeitet im Auftrag des Stadtrates. Das ist klar auseinander zu halten.

Marcel Lingg: Es scheint, wenn man rechnet, dass diese Motion überwiesen wird. Damit hat die SVP-Fraktion zwar kein Problem; sie hat sich aber nach der Diskussion entschieden, nicht für Überweisung zu votieren aus dem einfachen Grund, dass ein sehr theoretischer Bericht zu erwarten ist, welcher, bezogen auf einen konkreten Fall, zur Makulatur werden dürfte. Aber wenn der Stadtrat schon die Aufgabe erhält, einen solchen Bericht zu erarbeiten, erwartet die SVP-Fraktion, dass auch Bereiche einbezogen werden, welche viele vielleicht nicht so gerne hören: Wie weit z. B. darf im Jugendhaus Wärchhof bzw. jetzt Treibhaus politische Propaganda betrieben werden? Und was ist mit dem Kinder- und Jugendparlament, das ja offiziell nach Gemeindeordnung auch eine städtische Behörde ist; auch das müsste in den Bericht einbezogen werden. Der Sprechende lässt offen, was die SVP-Fraktion stimmen wird; er selbst, wird, nachdem es keine grosse Rolle mehr spielt, sich der Stimme enthalten und mit Interesse auf diesen Bericht warten.

Andreas Moser: Auch die FDP-Fraktion wäre mit der Antwort des Stadtrates zufrieden gewesen und hätte die Motion nicht überwiesen. Aber der Sprechende kann auch rechnen...

Stadtpräsident Urs W. Studer: Es ist völlig richtig, dass in der Antwort auf diese Motion – darum handelt es sich, und nicht um eine Interpellation – nicht alle Fragen beantwortet sind. Und zwar weil der Stadtrat den Auftrag, über diese Fragestellung einen Bericht zu erarbeiten, nicht entgegennehmen möchte. Es gibt allerdings keine grundsätzliche Verweigerungshaltung des Stadtrates gegenüber dieser Thematik, wie Cony Grünenfelder vermutet, sondern die ablehnende Haltung liegt hauptsächlich darin begründet, dass es mit Sicherheit nicht gelingen wird, selbst in einem 100 Seiten dicken Bericht nicht, alle Situationen, die im direkt-demokratischen politischen Leben der Zukunft in der Stadt Luzern auftreten könnten, beispielhaft öder generell abstrakt zu fassen. Wenn man in einem direktdemokratisch organisierten Staat sozialisiert wurde, und das sind alle in der Schweiz, ist klar, dass man diesbezüglich mit gewissen Unsicherheiten und Unbestimmtheiten leben können muss. Der Sprechende sagt hier ganz offen, dass der Stadtrat nicht einverstanden ist mit der formulierten bundesgerichtlichen Praxis, dass es kantonalen und städtischen Exekutiven in Abstimmungen untersagt ist, nach Versand der Abstimmungserläuterungen noch Position zu beziehen. Der Stadtrat hält es – gerade in einer direkten Demokratie, in welcher keine absolut parteipolitische Mehrheitssituation mehr vorliegt – für baren Unsinn, dass die Exekutive damit faktisch einen Maulkorb erhält. Allerdings ist auch offen zu sagen, dass bisher der Mut fehlte, dies zu provozieren und

bis vor Bundesgericht zu gehen, um dort aufzeigen zu können, was dies für eine unsinnige bundesgerichtliche Interpretation der so genannten Meinungsäusserungsfreiheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ist. Am vergangenen Sonntag fanden nicht nur eidgenössische, sondern auch kantonale und kommunale Abstimmungen statt. Wer das Abstimmungsstudio verfolgte, dem ist vielleicht aufgefallen, dass eine Zürcher Stadträtin vor laufender Kamera Juniorinnen und Junioren des Leichtathletikklubs Zürich und des Fussballklubs Zürich beschenkte und sie lobte für ihren Einsatz im Auftrag des Stadtrates für die Reinvestition in das Leichtathletik- und Fussballstadion Letzigrund. Sie haben also im Auftrag des Stadtrates in ihren Familien, in ihrem Umfeld, in anderen Vereinigungen und Organisationen geworben und Einfluss auf das Abstimmungsverhalten genommen. Das ist eben auch ein Teil der direkten Demokratie: hier so und dort anders, und damit müsste man zurande kommen. Aber einen Bericht zu verfassen versuchen, von dem der Rat dann wohl sagen würde, er sei zu wenig umfassend und ihn erst einmal zurückweist; und selbst wenn er dann um vielleicht 50 Seiten erweitert würde, würde man noch immer Fälle finden, die nicht geregelt sind.

Cony Grünenfelder fühlt sich durch die Ausführungen des Stadtpräsidenten in der Meinung bestätigt, dass ein gewisses Missverständnis besteht. Die Motion, wie sie vorliegt, will weder dem Stadtrat noch der Verwaltung einen Maulkorb umhängen; sie will auch keineswegs irgendeine rechtliche Regelung, welche gegen gesetzliche Grundlagen verstösst. Das einzige, was die Motion will, ist, dass die Handhabung für alle Beteiligten transparent geregelt wird. Dass dies schwierig ist und es eine ganze Anzahl Fälle gibt, bei denen dies nicht möglich ist oder nur ungefähr, ist klar. Aber es ist wichtig, dass man dies macht und alle nachlesen können, wie man es handhaben will. Darum geht es. Von Maulkorb ist da nichts zu lesen. Der grosse Teil der Antwort befasst sich aber mit der Meinungsäusserungsfreiheit, aber die Motion will in keiner Art und Weise die Meinungsäusserungsfreiheit des Einzelnen einschränken; sie will einfach Regelungen. Es ist nicht zu verstehen, weshalb man sich dagegen so wehrt. Noch ein Letztes: Das Beispiel einer Powerpoint-Präsentation, welches Markus Elsener erwähnte, ist vielleicht banal, aber es zeigt klar, worum es geht. Wenn die Stadtverwaltung z. B. zur Allmend eine Powerpoint-Präsentation erarbeitet: Wer darf diese dann in einer allfälligen Abstimmung verwenden? Nur die Verwaltung, der Baudirektor oder dürfen dies auch die Parlamentarierinnen und Parlamentarier? Solche Sachen sollten festgehalten werden, und das braucht keinen Bericht von 50 oder gar 100 Seiten. Die Sprechende glaubt immer noch, dass es sich um ein grosses Missverständnis handelt, und ist nach wie vor für die Überweisung dieser Motion.

Auchfür **Beat Züsli** scheint ein relativ grosses Missverständnis zu vorzuliegen. Über etwa drei Seiten werden Ausführungen zum Thema private Meinungsäusserungen gemacht. Liest man aber die erste Frage der Motion, geht es zuerst einmal um Behörden, die Verwaltung und Unternehmungen, die sich im Besitz der Stadt Luzern befinden, und das Thema Maulkorb steht gar nicht im Zentrum. Wenn beispielsweise der „brennpunkt“ geöffnet wird auch für die politischen Gremien oder Parteien, ist es doch eine interessante Frage, in welcher Art dies geschieht und in welchem Umfang z. B. den Parteien in Abstimmungskämpfen Auftrittsmög-

lichkeiten gegeben werden usw. Da müssten Richtlinien festgelegt werden, und dieser Punkt sollte im Bericht geklärt werden.

Markus Elsener möchte dem Stadtpräsidenten die Angst, einen 100-seitigen Bericht zu schreiben, nehmen. Es wurde ja gesagt, dass drei Viertel von dem, was vorgelegt wurde, gut ist; es fehlt also nur noch das letzte Viertel, das heisst, die Motionäre erwarten einen Bericht von zirka 8 bis 10 Seiten, der Richtlinien enthält, damit die Transparenz erhöht werden kann.

Viktor Rüegg fordert zu einem Nein auf; vielleicht ist es gemeinsam möglich, diesen Leerlauf zu stoppen. Die Fragen, um die es hier geht, sind justizialer Natur. Man müsste vor das Verwaltungsgericht gehen oder Dissertationen schreiben. Im Übrigen geht es um Einzelfälle, die sehr schwierig in Richtlinien zu fassen sind. Es kann nicht Aufgabe der Stadtregierung sein, über solche Problematiken Bücher zu schreiben und vorzulegen, und anschliessend werden diese doch nicht eingehalten. Die Parlamentarier haben zu kontrollieren, die Regierung hat immer wieder Rechenschaft abzulegen, z. B. im Rahmen des Geschäftsberichts. Aber sicher nicht nötig ist ein präventiver Bericht über solche Handhabungen; das macht einfach keinen Sinn. Der Sprechende bittet deshalb jene, welche diese Skepsis teilen, Nein zu stimmen und die Motion abzulehnen.

Die Überweisung der Motion 373 wird in der Abstimmung mit 18 Stimmen dafür und 20 Stimmen dagegen abgelehnt.

10. Interpellation 4, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 22. September 2004: Studien, Gutachten, Expertisen in der Stadt Luzern

Jährlich werden im Auftrage der Stadt Luzern zahlreiche Studien, Gutachten, Expertisen, Berichte und dergleichen durch externe Personen oder Firmen erstellt. Diese Papiere werden vermutlich die Stadtkasse stark belasten, und es fragt sich, ob alle diese Dokumente, welche durch Dritte erstellt werden, den Zweck erfüllen oder gar nötig sind.

Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was für Studien, Gutachten, Expertisen, Berichte usw. wurden in den letzten 3 Jahren durch die Stadt Luzern an Externe in Auftrag gegeben (Auflistung nach Name des Papiers, Zweck, Auftragsempfänger, Auftraggeber (Direktion), Kosten)?
2. Wie hoch beziffert der Stadtrat die jährlichen Aufwendungen (Kosten und Stunden) der involvierten Mitarbeiter der Stadtverwaltung für die Beratungen, Studium, Sitzungen, Hilfeleistungen usw., welche zum Erstellen der Dokumente (gemäss Frage 1) nötig sind?
3. Ist der Stadtrat nicht der Meinung, dass durch Reduktion von Aufträgen an Dritte für das Erstellen solcher Papiere Steuergelder eingespart werden könnten, da nicht jedes dieser Papiere notwendig ist?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:**1. Philosophie bei externen Vergaben**

In der Stadt Luzern sind laufend unterschiedlichste Fragestellungen mit einem hohen Grad an spezifischem Fachwissen zu lösen. Wo dafür eigenes Fachwissen und auch genügend Arbeitskapazitäten vorhanden sind, wird die Aufgabe im Hause gelöst. In einigen Fällen aber ist das spezifische Expertenwissen nicht intern vorhanden, oder die Sachlage erfordert eine neutrale Aussensicht.

Aus wirtschaftlichen Überlegungen werden in der Stadt Luzern Experten für spezifische Fragen nur dann fest angestellt, wenn sie dauernd beschäftigt werden können. „Outsourcing“ heisst deshalb die Devise in vielen Fällen: Vor allem in den Bereichen IT (Programmierung) und Bauen wird in der Stadt Luzern spezifisches Fachwissen auf dem freien Markt gezielt eingekauft.

2. Gruppierung von Studien, Gutachten und Expertisen

Reine Studienaufträge sind eher die Ausnahme. In den meisten Fällen handelt es sich um Beratungen bei Projekten, wo Experten für spezifische Fragen beigezogen werden. Papiere oder Berichte werden dabei selten durch die Experten selbst erstellt, wie vom Interpellanten vermutet wird; diese Arbeit wäre zu teuer, um extern vergeben zu werden.

Bei der Zusammenstellung war es teilweise schwierig abzugrenzen, was als Beizug von Expertenwissen oder was als normale Drittleistung gilt. Unter normalen Drittleistungen verstehen sich z. B. Aufträge zur grafischen Gestaltung von Drucksachen. Die Übergänge von „Drittleistungen“ zu „Beizug von Experten“ sind jedoch fliegend. Normale Drittleistungen sind nicht Gegenstand dieser Interpellation.

Um die Frage 1 zu beantworten, wurden gleich gelagerte Aufgaben in Gruppen zusammengefasst. Details zu den einzelnen Gruppen werden hier keine angegeben, weil pro Position teilweise ein erheblicher Erklärungsbedarf nötig wäre, um nicht ein verzerrtes Bild zu vermitteln. Der Stadtrat ist jedoch gerne bereit, der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates Auskunft über einzelne Positionen zu erteilen.

Reine Expertisen / Konzepterstellungen

In dieser Gruppe sind Expertenmitarbeit in Projektteams bei konzeptionellen Fragestellungen, aber auch reine Expertengutachten zusammengefasst.

Ausgenommen sind Vorabklärungen oder Beratungen bei unmittelbar vor der Realisierung stehenden Bauten oder Informatiklösungen. Diese sind separat aufgelistet.

Total Kosten in drei Jahren:

Fr. 3'030'000.–

Anwälte

Zu dieser Gruppe gehören Aufträge an Anwälte für Abklärungen oder Rechtsetzungsarbeiten in juristischen Spezialgebieten (z. B. Gesetzgebung auf dem Gebiet der beruflichen Vorsorge) und für externe Gutachten, wenn eine neutrale, von Stadtrat und Stadtverwaltung unabhängige Sichtweise erforderlich ist (z. B. Abklärungen über Gültigkeit von Initiativen).

Total Kosten in drei Jahren:

Fr. 211'000.–

Organisationsberatungen/Organisationsentwicklungen OE

Als Organisationsberatung/Organisationsentwicklung verstehen sich Aufträge, bei denen es um Neuausrichtungen oder Standortbestimmungen von Organisationseinheiten der Stadt Luzern handelt.

Total Kosten in drei Jahren: Fr. 597'000.–

Supervisionen, Drittmeinungen, Coaching

Unter dieser Kategorie sind Beratungen von Teams (z. B. Supervision von Personal in sozialen Berufen) oder Mediationen zur Konfliktbewältigung aufgelistet.

Total Kosten in drei Jahren: Fr. 20'000.–

Projektbegleitungen von Bauten

Darunter fallen Vorabklärungen zu Bauprojekten. Grundsätzliche Konzepte, wie z. B. ein Entwicklungskonzept für eine kommerzielle Mantelnutzung eines zukünftigen Fussballstadions, sind jedoch unter „Reine Expertisen / Konzepterstellung“ addiert. Die eigentlichen Honorare für Architekturleistungen, Planarbeiten usw. sind in keiner der hier aufgelisteten Kategorien enthalten. Sie sind in der Regel Gegenstand von besonderen B+A an den Grossen Stadtrat.

Total Kosten in drei Jahren: Fr. 1'740'000.–

Projektbegleitungen in Informatik

Unter diese Sparte gehören Vorabklärungen oder Projektunterstützungen für Informatiklösungen. Grundsätzliche Aufträge, wie z. B. die konzeptionelle Mitarbeit für die Festlegung der Informatikstrategie für die Stadt Luzern, sind unter „Reine Expertisen / Konzepterstellung“ aufgelistet.

Total Kosten in drei Jahren: Fr. 177'000.–

Zu 1.:

Die Frage wurde unter Ziffer 2 beantwortet.

Zu 2.:

Es ist nicht möglich, diese Frage schlüssig zu beantworten. Vielmehr kommt es hier auf den Standpunkt an: In den meisten aufgelisteten Fällen haben Experten zuhause von Projektleitungen spezielle Abklärungen getroffen, oder sie haben ihr Expertenwissen an Sitzungen oder schriftlich eingebracht. Weil dazu keine Regierapporte geführt werden, ist es schlichtweg nicht möglich zu quantifizieren, wie viel Zeit städtische Mitarbeitende innerhalb eines gesamten Projektes dafür aufgewendet haben, die Experten aufzudatieren.

Zu 3.:

Diese Frage wurde unter Ziffer 1 beantwortet.

René Kuhn hofft mit fünf Sätzen innerhalb der Grenzen für eine kurze Erklärung zu liegen: Zuerst beantwortet der Stadtrat die Interpellation zwei Monate zu spät, dann werden die Fragen nicht so beantwortet wie verlangt. In der Interpellation ist ganz klar die Rede von

einer Auflistung nach Name des Papiers, Zweck, Auftragsempfänger, Auftraggeber und Kosten. Es geht darum, dass man sich ein Bild machen kann davon, welche unsinnigen Studien in Auftrag gegeben werden und welche Firmen damit sehr viel Geld verdienen. Die SVP-Fraktion wird deshalb die Interpellation nochmals einreichen und dem Stadtrat die Möglichkeit geben, sie zu beantworten wie verlangt.

Agatha Fausch Wespe stellt fest, dass dies keine kurze Erklärung war und **beantragt deshalb Diskussion**.

Diskussion wird in der Abstimmung abgelehnt. Damit ist Interpellation 4 erledigt.

11. Postulat 21, Viktor Rüegg, vom 8. November 2005: Austritt der Stadt Luzern aus dem Verein Europa Forum

Der Verein Europa Forum Luzern bezeichnet sich selber als „politisch und konfessionell neutrale Plattform“. Dem ist leider nicht so: Federführendes Mitglied in diesem EU-hörigen Verein ist das Integrationsbüro des EDA, das nicht nur auf das vom Bundesrat nach wie vor nicht aufgegeben Ziel eines EU-Beitritts hinarbeitet, sondern auf der Homepage des Vereins die EU-Erweiterung ausschliesslich unter dem Aspekt der „Chancen für die Schweiz“ abhandelt. Dementsprechend wurden alle bisherigen neun Tagungen des Forums nahezu ausschliesslich mit Referenten bestückt, welche sowohl den bilateralen Verträgen wie auch einem EU-Beitritt der Schweiz positiv gegenüberstehen. In den vom Verein auf Hochglanzpapier publizierten Texten und in den Referaten von Bundesrätin Calmy-Rey sowie EU-Kommissar Verheugen zur letzten Tagung vom 18./19. Oktober 2004 war wiederholt von „wachsender Stabilität und Prosperität des Kontinents durch die EU-Erweiterung“, von klassischer „Win-win-Situation“ und von der EU als „grösstes Friedensprojekt der Geschichte“ die Rede. Von Lohndumping, von 800 Deutschen, die innert zweier Monate in den Kanton Luzern immigriert sind, vom Schein-Selbständigen, vom mörderischen Konkurrenzdruck durch importierte Billig-Produkte aus Billig-Lohn-Ländern hört man aus diesem angeblich politisch neutralen Verein leider nichts. Und noch weniger hört man davon, dass mehrere Staaten des angeblich „grössten Friedensprojekts der Geschichte“ in Serbien, Afghanistan und Irak Krieg führten und dass die einmal mehr undemokratisch entstandene neue EU-Verfassung die EU-Mitgliedstaaten zu ständiger Aufrüstung und zur Bereitstellung sog. „EU-Schlachtgruppen“, die innert 5–30 Tagen rund um den Globus einsatzbereit sein sollen, verpflichtet.

Als Grossstadtrat und Bürger der Stadt Luzern möchte ich einem Verein, der bloss die Schokoladenseiten der EU und der bilateralen Verträge propagiert, nicht zwangsweise via Mitgliedschaft der Stadt Luzern angehören. Und noch viel weniger will ich diese Tätigkeiten des Vereins durch den Einsatz städtischer Steuergelder, über deren Ausmass seit Gründung des Vereins der Stadtrat Auskunft geben mag, zwangsfinanzieren. Die erstaunliche Nähe des Stadtrates zu diesem Verein und die durch die Medien verbreiteten Verbrüderungsszenen einzelner

Stadträte mit Propagandisten des undemokratischen Machtmodells „EU“ verblüffen umso mehr, als die StimmbürgerInnen der Stadt Luzern am 4.3.2001 die Initiative „Ja zu Europa“ mit einer 73%-Nein-Mehrheit überdeutlich abgelehnt haben.

Der Stadtrat wird deshalb aufgefordert, den Austritt der Stadt Luzern aus dem Verein Europa Forum Luzern zu erklären.

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Der Verein Europa Forum Luzern wurde am 9. Dezember 1996 gegründet. Die Stadt Luzern ist Gründungsmitglied und im Verein durch Stadtpräsident Urs W. Studer (Präsident) und Stadtschreiber Toni Göpfert (Aktuar) vertreten. Mitglieder des Vereins sind zudem der Kanton Luzern, die Wirtschaftsförderung Region Luzern, die Luzern Tourismus AG, die Zentralschweizer Handelskammer, die Luzerner Kantonalbank und rund 20 natürliche Personen. Das Integrationsbüro ist nicht Vereinsmitglied.

Der Verein ist politisch und konfessionell neutral (Art. 1 der Statuten). Er bezweckt die Schaffung einer schweizerischen Plattform für Begegnungen mit repräsentativen europäischen Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Sport sowie die Förderung des nationalen Dialoges durch Vermittlung von Informationen über Europa und über die Schweizerische Europapolitik (Art. 2 der Statuten).

Das Europa Forum Luzern führt jährlich im Kultur- und Kongresszentrum Luzern internationale Tagungen zu aktuellen Europafragen durch, mit denen es Informationen aus erster Hand vermittelt, den Dialog fördert, einen Beitrag zur freien Meinungsbildung leistet und Gelegenheit zu persönlichen und gesellschaftlichen Kontakten bietet (Auszug aus Prospekt „Das Europa Forum Luzern stellt sich vor“). Die Veranstaltungen stehen unter dem Patronat des Regierungsrates des Kantons Luzern, des Stadtrates von Luzern und der Regierungsräte der Kantone Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug sowie des Integrationsbüros EDA/EVD. Folgende Veranstaltungen wurden seit der Gründung durchgeführt:

1996	Treffen der fünf EFTA-Aussenminister
1997	Verkehrsfragen im Alpenraum
1998	Der Euro kommt
1999	Die bilateralen sektoriellen Abkommen I
2000	Sicherheitspolitik in Europa
2001	Kultur im Quotenstress: Europäische Perspektiven an der Schwelle zum digitalen Zeitalter
2002	Agenda Schweiz Europa 2002: Finanzplatzfragen, Innere Sicherheit
2003	Agenda Schweiz Europa 2003: Europäischer Alpentransitverkehr, Exportstandort Schweiz
2004	Agenda Schweiz Europa 2004: Die EU-Osterweiterung und die Schweiz

Das Europa Forum organisiert die erwähnten Veranstaltungen in Eigenregie und Eigenverantwortung. Es legt seine Themen nach Gesichtspunkten der Aktualität und des öffentlichen Interesses fest, was letztlich durch die politische Agenda des Bundes oder der Kantone vorgegeben ist. Dabei holt es jeweils Stellungnahmen von repräsentativen Seiten ein, so zum Bei-

spiel von den zuständigen Bundes- und Kantonsbehörden (jeweiliges Departement), von der Wirtschaft (zum Beispiel der Economiesuisse) oder in spezifischen Sachfragen wie dem Verkehr auch von direkt betroffenen Institutionen (ASTAG, TCS, VÖV oder VCS).

Bei den einzelnen Sachfragen kommen sowohl Befürworter/innen als auch Gegner/innen zu Wort, darüber hinaus aber auch neutrale Beobachter/innen, wie zum Beispiel Wissenschaftler, und nicht zuletzt auch ausländische Vertreter/innen aus Wirtschaft und Politik. Das Forum lädt nach Möglichkeit Vertretungen von den verschiedenen Parteien und Interessenkreisen ein. So waren auch der heutige Bundesrat Christoph Blocher oder Nationalrat Pirmin Schwander (Auns-Präsident) unter den Referenten. Auch die Wirtschaft, welche einerseits grossmehrheitlich die bilateralen Verträge unterstützt, aber andererseits einer weiteren EU-Annäherung eher skeptisch gegenübersteht, kommt immer wieder prominent zu Wort. Unter den Referentinnen und Referenten sind jeweils auch Politiker/innen des Bundesparlamentes aus allen Parteien und Mitglieder von Kantonsregierungen anzutreffen.

Wie bereits festgestellt, äussert sich das Europa Forum Luzern selber nicht zu den politischen Diskussionen. Der Verein stellt als Organisator eine Plattform für die verschiedenen Meinungsäusserungen zur Verfügung, mit dem Ziel, die Öffentlichkeit über die aktuellen Diskussionen zu informieren. Die Referierenden sind in ihren Meinungen bzw. Referats- und Gesprächsinhalten frei. Das Europa Forum Luzern nimmt darauf keinen Einfluss. Die Zuhörerschaft hat die Möglichkeit und das Recht, bei den Publikumsdiskussionen die Referentinnen und Referenten kritisch zu befragen oder eigene Statements abzugeben.

Nebst dem jährlichen Mitgliederbeitrag in der Höhe von derzeit Fr. 100.– richtet die Stadt gemeinsam mit dem Kanton jeweils am Europa Forum ein Bankett zu Ehren der in- und ausländischen Gäste aus. Die jährlichen städtischen Kosten von höchstens Fr. 20'000.– sind jeweils im Budget unter der Rubrik Stadtkanzlei enthalten. Zusätzlich haben Stadt und Kanton dem Europa Forum eine Defizitgarantie von je Fr. 50'000.– gewährt. Diese wurde bis im Jahr 2003 nicht beansprucht. Für die Veranstaltung im Jahr 2004 war dies erstmals in der Höhe von Fr. 37'750.– der Fall.

Das Europa Forum Luzern hat sich seit 1996 national und international etabliert. Seine Veranstaltungen sind professionell organisiert und von grossem Erfolg gekrönt. Dies belegt nicht zuletzt die Teilnahme von zahlreichen hochrangigen Vertretungen ausländischer Regierungen, des Bundes, der Kantone und der Wirtschaft. Das Patronat der Zentralschweizerischen Kantonsregierungen und der Stadt Luzern wie auch die Mitgliedschaft von Kanton und Stadt Luzern sind für die Tätigkeit des Europa Forums wichtig und der Bedeutung der Veranstaltungen angemessen. Angesichts deren Ausstrahlung im In- und Ausland liegt das finanzielle Engagement der Stadt in einem vertretbaren Rahmen.

Der Stadtrat lehnt daher einen Austritt der Stadt aus dem Verein Europa Forum Luzern und damit das Postulat ab.

Viktor Rüegg: Die Stellungnahme des Stadtrates bleibt an der Oberfläche der Problematik haften; ja dieser betreibt gar Augenwischerei. Dass der Verein Europa Forum Luzern auf dem Papier politisch und konfessionell neutral ist, steht nicht zur Diskussion. Entscheidend ist, wel-

che Vereinspolitik er tatsächlich betreibt. Bei allen vom Verein durchgeführten Veranstaltungen lag die Stossrichtung ausnahmslos in einer verstärkten Integration der Schweiz in die EU, auch wenn zur Wahrung der erwähnten politischen Neutralität unter den zwei Dutzend Referenten auch ein oder zwei EU-kritische Geister eingeladen wurden. Als Beispiel sei ein Blick auf die drei Gruss- bzw. Vorworte auf dem Hochglanzprospekt der letztjährigen Informationsstagung vom 19. Oktober geworfen: Die Grussbotschaft des Luzerner Stadtpräsidenten lobte die „europäische Dynamik“, von der man sich „anstecken lassen“ solle. Die EU-Beitrittsbefürworterin Calmy-Rey würdigte in ihrem Vorwort die EU-Osterweiterung als „klassische wirtschaftliche Win-win-Situation“. Und EU-Kommissar Verheugen pries sein eigenes Kind selbstverständlich ebenfalls in den höchsten Tönen, die inzwischen durch die direkt-demokratischen Absagen von Frankreich und Holland an die neue EU-Verfassung wohl um einige Oktaven heruntergekommen sein dürften.

Es ist Augenwischerei, wenn der Stadtrat in seiner Stellungnahme behauptet, es kämen auch kritische Stimmen zur EU zu Wort, wenn diese zwar ausnahmsweise tatsächlich vorkommen, bei den Veranstaltungen aber etwa einen Anteil von 5 Prozent ausmachen und ihren Argumenten zudem im erwähnten Hochglanzprospekt und sämtlichen früheren Prospekten nicht der geringste Platz eingeräumt wird, obwohl etwa das krasse Demokratiedefizit der EU und die Kriegstreiberei einzelner EU-Mitglieder politisch von grosser Bedeutung sind. Bezüglich Rolle des Integrationsbüros beim Europa Forum Luzern, das nicht Vereinsmitglied ist, muss sich der Sprechende korrigieren, aber es ist immerhin Patronatsmitglied. Per Zufall las der Sprechende am Morgen die „Weltwoche“ (Nr. 22/2005); dort steht zur Rolle des Integrationsbüros, das Patronatsmitglied des angeblich neutralen Vereins Europa Forum Luzern ist, dass dieses jedes Jahr Projekte der Nebs, einer europhilen Bewegung, welche die Schweiz in die EU hineinbugsieren will, unterstützt: „2004 erhielt sie insgesamt 25'000 Franken aus Bundessteuergeldern für Veranstaltungen, die sie organisierte, so etwa ein Jugendpressefestival zur EU-Osterweiterung in Basel. Im Jahre 2000 waren es noch 125'000 Franken, welche vom Integrationsbüro zur Nebs flossen. Die staatliche Unterstützung einer politischen Organisation wird damit begründet, dass die Nebs über die EU informiere“ – also die genau gleiche Situation wie in Luzern gegenüber dem Verein Europa Forum. „Aus den gleichen Gründen“, schreibt die „Weltwoche“ weiter, „müsste das Integrationsbüro aber auch die Auns fördern, wenn sie etwa einen euroskeptischen Tory zu einem Vortrag einlode. Das macht sie aber nicht. Bislang hat das Integrationsbüro nur europafreundliche Organisationen unterstützt, unter anderem das Europa Forum Luzern, das Forum Ost-West...“ Das die Meinung der „Weltwoche“.

Es ist politisch unhaltbar, die Stadt Luzern in einem Verein, der bloss die Schokoladenseiten der EU und der bilateralen Verträge propagiert, als Mitglied zu belassen, obwohl 73 Prozent der Stimmberechtigten der Stadt zur EU Nein gesagt haben bei einer Abstimmung vor rund zwei/drei Jahren. Es ist zudem nicht Aufgabe der Stadt Luzern, über die EU und das Verhältnis der Schweiz zur EU zu informieren; das sind bundespolitische Angelegenheiten und haben mit der Stadt Luzern nichts zu tun. Hier bewegt sich der Stadtrat auf einem politischen Parkett, wofür seine Schuhe gerade nicht gemacht sind. Noch unverständlicher und ärgerlicher wird es, wenn die Stadt Steuergelder von 20'000 bis 60'000 Franken pro Jahr für diese einseitige Indoktrination zu Gunsten der EU aufwendet. Damit werden 73 Prozent der Bürgerinnen

und Bürger gegen ihren Willen gezwungen, die ihnen nicht genehme Stossrichtung des Vereins Europa Forum Luzern Jahr für Jahr zwangszufinanzieren. Aus diesen Gründen hofft der Sprechende, dass eine Parlamentsmehrheit seinem Postulat zustimmt und den Stadtrat auffordert, den Austritt der Stadt Luzern aus dem Verein Europa Forum Luzern zu erklären.

Katharina Hubacher: Ein Verein, welcher sich den Dialog als Zweck auf die Fahne geschrieben hat, kann in der heutigen Zeit wohl nicht schaden. Es wurde viel über Kommunikation gesagt. Ein eigentliches Feindbild im eigenen Garten zu pflegen führt langfristig zu keiner guten Entwicklung. Wer sich nicht kennt und sich nicht austauscht, kennt die Ansichten des anderen nicht und ist viel schneller bereit, undifferenzierte Kritik anzubringen. Wenn der Verein Europa Forum Luzern Tagungen durchführt, welche dazu beitragen, dass die anderen Staaten die Meinungen und Ansichten der Schweiz besser kennen lernen – und dies auch umgekehrt – dann ist diese Sache eigentlich nur zu unterstützen.

Die Sprechende hat bis jetzt keine Veranstaltung dieses Forums besucht und kann daher auch nicht ganz beurteilen, ob die Referate eher eine schmalere oder eine breitere Meinungsvielfalt abdecken. So wie die Themen angesetzt sind, ist aber abzuleiten, dass es sich durchaus um eine breite Sicht der Themen handelt. Wenn das Forum diesem Anliegen nicht nachkäme, würde es über kurz oder lang seine Legitimation und seine Existenzgrundlage verlieren. Der Mitgliederbeitrag der Stadt mit 100 Franken ist sehr bescheiden, und der übrige finanzielle Aufwand der Stadt für dieses Forum sind eigentlich Investitionen, die kein Anlass sind, dem nicht zuzustimmen.

Bei der Vorbereitung ist der Sprechenden aufgefallen, dass sich der Verein zum Ziel gesetzt hat, repräsentative Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur einzubeziehen. Ob die Kultur bisher einen adäquaten Platz bekommen hat, wagt sie aufgrund der Themenwahl und der aufgeführten Referenten zu bezweifeln. Hier müsste sich die Stadt Luzern als Kulturstadt wohl doch etwas stärker einbringen. Kultur darf nicht nur Rahmenprogramm sein; Kultur hat eigene und starke Möglichkeiten, Grenzen zu überwinden, den Austausch zu fördern und neue Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Im Sinne eines umfassenden Dialogs mit den Nachbarn, die mal Partner, mal Konkurrenten, mal Freunde sind, unterstützt die GB/JG-Fraktion die Mitgliedschaft der Stadt Luzern im Verein Europa Forum Luzern und ist damit auch mit der Antwort des Stadtrates einverstanden.

Madeleine Meier: Die SP-Fraktion lehnt das Postulat aus dem vom Stadtrat angeführten Gründen ab. In Ergänzung zu den Ausführungen des Stadtrates bemerkt die Fraktion noch Folgendes: Ob man einen EU-Beitritt befürwortet oder nicht – Beziehungen zu den europäischen Ländern sowie zur Europäischen Union als Institution sind in den verschiedensten Formen vorhanden. Egal, welche Haltung man zum EU-Projekt hat, muss mit kühlem Kopf zur Kenntnis genommen werden, dass der Integrationsprozess stetig voranschreitet. Teils geschieht dies auf dem vom Volk gewählten bilateralen Weg, teils durch die ständigen Anpassungen der schweizerischen Rechtsordnung an die Normen der EU. Das nennt sich autonomer Nachvollzug und bedeutet, dass wir in zunehmendem Mass Normen übernehmen, die wir in keiner Art und Weise beeinflussen können.

Ein aktuelles Beispiel: Gegenwärtig wird das schweizerische Lebensmittelrecht und die schweizerische Verordnung über die Milchqualität in einer grösseren Revision einzig und allein den Vorschriften der EU angepasst, welche ab dem 1. Januar 2006 gelten. Warum dies? Damit die Schweiz auch in Zukunft Milch und Milchprodukte wie bisher in den EU-Raum liefern kann, beispielsweise aus der Region die Emmi. Das Europa Forum bietet nun eine Plattform an für die Auseinandersetzung über die Gestaltung der vielfältigen Beziehungen der Schweiz mit Europa. Es leistet dabei einen differenzierten und sachlichen Beitrag in Bezug auf verschiedene aussenpolitische und aussenwirtschaftliche Fragestellungen. Das Europa Forum ist bei weitem nicht die Propagandamaschine, als die es im Postulat dargestellt wird. Es ist in den Augen der SP-Fraktion sogar eher etwas vorsichtig, und die Fraktion könnte sich durchaus Veranstaltungen mit visionärem Charakter vorstellen. Trotzdem ist es eine wertvolle Einrichtung, und die SP-Fraktion sieht überhaupt keine Gründe, weshalb die Stadt Luzern aus diesem Verein austreten sollte.

Marcel Lingg möchte keine Europadebatte anzetteln, denn diese wurde in den vergangenen Wochen zur Genüge geführt und sie wird wohl auch im Herbst auf eidgenössischer Ebene wieder geführt werden. Er will auch nicht urteilen, ob das Europa Forum eher gegen Europa ausgerichtet ist, eher neutral ist oder eher für Europa: vermutlich geht es wohl eher Richtung für Europa. Das ist nicht entscheidend. Das Europa Forum hat das Recht, im KKL Anlässe durchzuführen, das ist an sich nicht schlecht, weil das KKL offen ist und offen sein muss für Anlässe und Organisationen jeglicher Richtung, ideologisch oder politisch, solange sie sich in einem gewissen Rahmen bewegen; Links- und Rechtsextremismus müssen gebremst werden. Und trotzdem gibt es ein Aber: So sehr die SVP-Fraktion der Meinung ist, dass das Europa Forum seine – bewusst provokativ gesagt – europafreundliche Politik im KKL vertreten können soll, so klar ist sie der Ansicht, dass die Stadt Luzern nicht Träger dieses Europa Forums sein muss. Die Stadt Luzern hat sich neutral zu verhalten und aus diesem Verein als Mitorganisator auszutreten. Würde die Stadt auf diesen 100-fränkigen Beitrag verzichten, müsste in diesem Rat nicht diskutiert werden, ob das Europa Forum pro oder kontra Europa ist; denn dann könnte es tun, was es will, man hätte hier Ruhe, und die Stadt müsste sich nicht rechtfertigen für das, was sie im Europa Forum tut.

Die SVP-Fraktion unterstützt deshalb das Postulat und fordert damit die Stadt auf, sich aus diesem Verein zurückzuziehen und selbstverständlich in Zukunft auch keine Defizitgarantie mehr zu leisten. Wenn das Europa Forum wirklich so gut ist und einen so grossen Einfluss hat, ist es sicher in der Lage, diese paar Fränkli, auch wenn es ein paar tausend sind, in der Privatwirtschaft zu beschaffen.

Thomas Gmür: Bei der Würdigung des Europa Forums Luzern ist für die CVP-Fraktion unerheblich, ob es kritisch oder nicht kritisch der europäischen Integration gegenübersteht. Für die Fraktion ist dieses Forum ein wichtiger Anlass im Herbst zu einer Zeit, in welcher die Stadt touristisch etwas darbt. Das Geld, das die Stadt hier investiert hat, kommt um ein Vielfaches zurück. Die Stadt Luzern hat hier das Geld gut investiert, und die CVP-Fraktion ist ebenfalls wie der Stadtrat der Meinung, das Postulat sollte nicht überwiesen werden. Geht man der

Argumentation von Viktor Rüegg weiter, müsste man sagen, wenn eine Mehrheit nicht für eine europäische Integration ist und das Geld gestrichen wird, müssten sämtliche Kulturbeiträge ebenfalls gestrichen werden. Und das kann wohl nicht im Sinne von Viktor Rüegg sein.

Andreas Moser: Madeleine Meier hat es sehr differenziert gesagt, und die FDP-Fraktion fühlt sich für einmal sehr gut bei der SP-Fraktion aufgehoben. Auch sie ist gegen die Überweisung dieses Postulates.

Stadtpräsident Urs W. Studer räumt ein, dass die Haltung des Stadtrates und die persönliche Haltung des Sprechenden eine andere ist als jene von Viktor Rüegg. Der Stadtrat vertritt etwa jene Haltung wie der Bundesrat, welcher durchaus legitim und zurecht den bilateralen Weg weiter geht, der übrigens schon mehrfach durch den Souverän der Eidgenossenschaft in Abstimmungen bestätigt wurde.

Für die Kritik am Engagement des Integrationsbüros und für die Kritik an Europa generell und an der mehrheitsfähigen Europapolitik der Schweiz ist hier der falsche Platz; das müsste im eidgenössischen Parlament thematisiert werden. Die Stadt Luzern hat – kurz bevor der Sprechende in sein Amt gewählt wurde – zusammen mit dem Kanton überlegt, was im Hause KKL möglich ist, und da wurde klar festgehalten, dass es nicht nur ein Kulturhaus sein soll, sondern auch eine Art schweizweit ausstrahlendes Forum für Diskussionen über politische, gesellschaftliche und andere Fragestellungen. Marcel Lingg, Thomas Gmür und Madeleine Meier haben das auch angesprochen. Es ist deshalb durchaus legitim, wenn überlegt wurde, mit welcher Thematik am ehesten Leute aus der Schweiz und vielleicht aus dem übrigen Europa an die touristische Topdestination gelockt werden können, und da stand die Thematik Europa schon damals weit im Vordergrund und wird das wohl auch künftig noch sein. Unter diesem Blickwinkel wäre der Sprechende froh, wenn dieses Postulat nicht überwiesen wird.

Viktor Rüegg möchte klarstellen, dass es nicht um eine wirtschaftliche oder kulturelle Diskussion geht, sondern es geht ganz klar um die Frage, ob mit Steuergeldern eine bestimmte politische Richtung gefördert und finanziert werden soll oder nicht. Nur darum geht es in diesem Postulat, nicht um die anderen Aspekte. Das Forum soll in Luzern sein, es soll im KKL sein, aber der Sprechende wehrt sich dagegen, wenn mit Steuergeldern die ganz klare Pro-EU-Haltung dieses Vereins finanziert wird und stellt die Frage, warum die Stadt Luzern Kontra-EU-Organisationen wie z. B. die Auns – der Sprechende ist selber nicht Mitglied, will einen solchen Beitrag auch nicht beantragen, aber die Frage stellen – nicht finanziell unterstützt, wenn sie doch Pro-EU-Organisationen unterstützt. Das ist die Stossrichtung des Postulats. Aus seiner Sicht wäre es falsch, eine Auns zu finanzieren, aber es ist ebenso falsch, ein Pro-EU-Europa-Forum Luzern zu finanzieren.

In der Abstimmung wird die Überweisung von Postulat 21 grossmehrheitlich abgelehnt.

**12. Postulat 24, Anita Weingartner namens der SP-Fraktion,
vom 30. November 2004:
Mehr Sicherheit auf der Strasse zum Primarschulhaus Büttenen und zu den
Kindergärten Büttenenhalde**

Zwischen 4 und 12 Jahre alt sind die Kinder, welche den obligatorischen Kindergarten und die Primarschule besuchen. Kinder, die manchmal verspielt, verträumt und einfach noch Kinder sind. Sie müssen befähigt sein, einen mehr oder weniger gefährlichen Weg alleine zurückzulegen. Deshalb stellen sich folgende Fragen:

1. Hat die Stadt alle möglichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen, um den Kindern dies zu ermöglichen?
2. Sind die verkehrstechnischen und städtebaulichen Möglichkeiten an der Büttenenstrasse ausgeschöpft?

Nach dem Grundsatz „Handeln, bevor es zu spät ist“ ersuchen wir den Stadtrat um eine sicherheitstechnische Überprüfung der primarschul- und kindergartennahen Wege im Gebiet Büttenen, dies nicht zuletzt aufgrund des mit der Gesamtplanung beschlossenen neuen 4-Jahres-Ziels.

Der Stadtrat soll dabei städtebauliche Verbesserungen sowie seine Einflussmöglichkeit auf die Privatstrasse Büttenen aufzeigen und etwelche Massnahmen umgehend in die Wege leiten beziehungsweise je nach Verhandlungen mit dem Eigentümer einen günstigen Zeitpunkt für die Umsetzung vorsehen.

Begründung:

Auf der Büttenenstrasse wird Tempo 50 bis wahrscheinlich 80 km/h gefahren. Durch das ständige Wachsen des Quartiers, insbesondere durch die neue Überbauung Waldegg, entstand massiv Mehrverkehr. Dieser Überbauung musste ein Bauernhaus (welches sich zuvor im Stadteigentum befunden hatte) weichen mit der Begründung, dadurch könne die Strasse begradigt und ein rechtsseitiges Trottoir erstellt werden. Das Trottoir erhöht in der Tat die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger in diesem Abschnitt. Die Strasse jedoch zeigt sich nun als beinahe gerade, breite Fahrstrecke, welche zu grösseren Tempi verleitet.

Die Entwicklung im Quartier Büttenen ist noch nicht abgeschlossen; bereits ist wieder ein Mehrfamilienhaus in unmittelbarer Nähe des Schulhauses geplant und bewilligt.

Eine verkehrsberuhigende Massnahme drängt sich auf und erachten wir in diesem waldnahen Gebiet für Tiere und Menschen als dringend notwendig, steht doch zurzeit weder eine Lichtsignalanlage beim Fussgängerstreifen, noch ist eine Tempoangabe ersichtlich. Die Strasse ist auch im VBL-Busliniennetz und wird morgens und abends im 6-Minuten-Takt von der Buslinie 25/26 frequentiert.

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Die Büttenenstrasse ist eine Privatstrasse und steht im Eigentum einer Erbgemeinschaft. Sie ist für die Öffentlichkeit zugänglich und mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Die

Stadt ist für den Winterdienst verantwortlich und entsorgt den Siedlungsabfall, sie beteiligt sich jedoch nicht am Strassenunterhalt. Zurzeit sind aber Verhandlungen zwischen der Erben-gemeinschaft und dem Tiefbauamt betreffend eine Übernahme des Unterhalts im Gang.

Bereits im Jahre 1993 wurden Gespräche zwischen der Eigentümerschaft, dem Tiefbauamt und der Stadtpolizei über Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger geführt. Schwerpunktthema war die Realisierung einer Tempo-30-Zone. Eine Temporeduktion stiess bei der Eigentümerschaft auf Ablehnung. Eine Zustimmung der Eigentümerschaft ist jedoch Voraussetzung für die Anordnung von Tempo 30 auf Privatstrassen.

Heute gilt auf der Büttenenstrasse die generelle Innerorts-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Büttenenstrasse dient einzig der Quartiererschliessung und endet als Sackgasse. Die Fachleute von Stadtpolizei und Tiefbauamt sind sich einig, dass mit Tempo 30 die Fussgängersicherheit erhöht werden könnte.

Beim Haus Büttenenstrasse Nr. 12 ist ein Fussgängerstreifen markiert. Die Sicht vom nördlichen Trottoir aus ist nach beiden Seiten genügend. Auf der gegenüberliegenden Seite des Streifens wird die Sicht nach links durch private Abstellplätze stark beeinträchtigt. Fussgänger, insbesondere Kinder, und Fahrzeuglenkende können sich dadurch gegenseitig zu spät wahrnehmen. Selbst bei Einführung von Tempo 30 müssten an dieser Stelle weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gesucht werden. Das Erstellen einer Fussgängerlichtsignalanlage in einer Tempo-30-Zone ist aber abzulehnen.

Als Sofortmassnahme stellt die Stadtpolizei im Monat Mai oder Juni 2005 die kürzlich angeschaffte mobile Geschwindigkeitsmessanzeige auf. Sie soll die motorisierten Verkehrsteilnehmenden über ihre gefahrene Geschwindigkeit orientieren und so zu einer vorsichtigen und angepassten Fahrweise anhalten.

In den eingangs erwähnten Verhandlungen werden die Vertreter der Stadt die Strasseneigentümerschaft von Sinn und Nutzen einer Tempobeschränkung zu überzeugen versuchen und darauf hinwirken, sie zu einer Zustimmung zu Tempo 30 oder anderen Massnahmen zu bewegen.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Walter Schnider stellt fest, dass es sich dort um eine Privatstrasse handelt, weshalb die Eigentümer sagen können sollen, welches Tempo sie wünschen. Sie geben das Wegrecht, der öffentliche Verkehr fährt dort, sie kommen der Stadt entgegen, diverse Sachen wie Unterhalt und Kehrrichtabfuhr sind gewährleistet. Es gibt andererseits Quartiere, wo alles gemacht wird, gesalzen, geputzt usw., und man kann nicht einmal durchfahren. Im Brambergquartier ist dies z. B. der Fall. Es ist nicht sinnvoll, den Privaten Tempo 30 vorzuschreiben, wenn sie es nicht wollen. Deren Wille muss respektiert werden. Der Sprechende **beantragt Nichtüberweisung des Postulats.**

Anita Weingartner: Wenn Walter Schnider fordert, dass die Privaten, welche dort wohnen, sagen können sollen, wie schnell gefahren wird, antwortet die Sprechende: Sie wohnt dort und möchte genau das sagen können. Sie dankt dem Stadtrat für die Antwort und die positive Aufnahme dieses Anliegens. Die Ratskolleginnen und -kollegen bittet sie dringend, das Postulat zu überweisen, geht es doch um die Sicherheit der Kinder. Durch die neuste Baustelle direkt vor dem Primarschulpavillon hat sich die Situation noch verschärft. Zeitweise ist das Trottoir gar nicht mehr begehbar; es bleibt nur die Strasse. Bereits gibt es besorgte Eltern, die sich bei ihren Hausverwaltungen melden oder sich beschweren.

Welcher Art die verkehrsberuhigenden Massnahmen sein werden, wird im Postulat nicht gesagt, das muss den Fachleuten überlassen werden. Tempo 30 ist einfach eine Möglichkeit. Noch etwas an die Adresse von Walter Schnider: Der Quartierverein befürwortet schon lange eine Tempo-30-Zone in diesem Quartier.

Bei den Verhandlungen, welche der Stadtrat mit der Eigentümerschaft führen wird, wäre wichtig, dass neben den Sicherheitsmassnahmen auch der Unterhalt der Strasse Thema ist. Wegen des strengen Winters und der vielen Bauprojekte hat die Strasse dort grosse Löcher im Belag, was gefährlich werden kann, vor allem für die Velofahrenden, weil die Autos nämlich Slalom fahren. Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsmessungen regt die Sprechende an, die Geschwindigkeit in beiden Richtungen zu messen, in das Quartier hinein und aus dem Quartier hinaus. Es geht dabei auch, aber nicht nur um Sicherheit; es geht auch um die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner. Wenn es Möglichkeiten gibt, diese Strasse sicherer und quartierfreundlicher zu machen, muss dies getan werden. Das kann hier getan werden, indem das Postulat überwiesen wird.

Christoph Brun unterstützt dieses Postulat, auch im Namen der Fraktion. Wer die Verhältnisse dort kennt, weiss, dass diese Strasse relativ problematisch ist. Die Bewohnerzahl nimmt ständig zu; es geht hier auch um Steuerzahler, die dort wohnen, und um Kinder, die in städtischen Schulhäusern zur Schule gehen. Es ist sicher sinnvoll, wenn versucht wird, die Eigentümer davon zu überzeugen, dass eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden kann. Die Situation ist so, dass Bewohner und Eigentümer dort oben nicht gleichzusetzen sind. Aus diesen Gründen unterstützt der Sprechende das Postulat, das auch ein Anliegen der Quartierbevölkerung ist. Man ist dort froh um Unterstützung von der Stadt.

Christa Stocker Odermatt: Auch die GB/JG-Fraktion unterstützt dieses Postulat. Es geht zwar um eine Privatstrasse im Eigentum einer Erbgemeinschaft, aber es gibt so etwas wie übergeordnetes Recht, das Recht nämlich, sicher auf den Strassen verkehren zu können. Das gilt gerade auch für Kinder, welche die Verkehrssituationen nicht immer adäquat einschätzen können. Jeder Unfall ist einer zu viel, emotional und volkswirtschaftlich. Deshalb ist es richtig, wenn mit den Eigentümern ein Weg gesucht wird, wie die Situation entschärft werden kann. Tempo 30 könnte ein guter Ansatz sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich hier um keine Hauptroute, sondern um eine Quartiererschliessung handelt, weshalb sich ein niedrigeres Tempo eigentlich aufdrängt.

In der Abstimmung wird grossmehrheitlich für die Überweisung von Postulat 24 entschieden.

**13. Postulat 31, René Kuhn namens der SVP-Fraktion, vom 9. Dezember 2004:
Bushaltestellen auf der Fahrbahn – ein Umwelt- und Energie-Flop**

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie Bushaltestellen auf der Fahrbahn von wichtigen Durchgangsstrassen aufgehoben werden und in den ursprünglichen Zustand versetzt, d. h. durch Busbuchten ersetzt werden können, damit die Normen der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) eingehalten werden und zudem nicht gegen das Label der „Energistadt“ verstossen wird.

Begründung:

Auf zahlreichen Strassen der Stadt Luzern gibt es für den Bus keine Busbuchten, und der Bus muss mitten auf der Fahrbahn anhalten. Dadurch muss der Individualverkehr im Stop-and-Go-Verkehr über mehrere Haltestellen hinter dem Bus nachfahren. Beispiel Linie 14: Nahezu auf der gesamten Strecke der Linie 14 muss der gesamte Individualverkehr von der Haltestelle Brüelstrasse im Stop and Go hinter dem Bus herfahren. Die Strecke Brüelstrasse bis Haltestelle St. Anna (7 Haltestellen) zählt zu einer stark befahrenen Strasse.

Für das Fehlen von Busbuchten werden immer dieselben Schlagwörter wie Fahrzeitverkürzung der Busse, Umweltfreundlichkeit, kürzere Haltezeiten für Busse verwendet. Dabei hat der Bus bei der Wegfahrt aus der Busbucht Vorfahrt, die ihm in den allermeisten Fällen in vorbildlicher Art gewährleistet wird. Eine vielbefahrene Strasse ohne Busbuchten ist eine nutzlose Schikane, und zudem ist dies umweltmässig ein absoluter Blödsinn. Ein Überholen des Busses wird durch die Haltestelle auf der Fahrbahn mit zusätzlichen Verkehrsinseln auf gleicher Höhe verhindert, so dass der nachfolgende Verkehr gezwungen ist, über mehrere Haltestellen hinter dem Bus nachzufahren und jedes Mal anzuhalten und wieder anzufahren. Die Auswirkungen solcher Bushaltestellen auf den gesamten Verkehrsablauf sind kontraproduktiv - sie erzeugen nur Stau und Kolonnen (und Verärgerung). Dies ist wiederum verbunden mit grösseren Schadstoffemissionen und höherem Treibstoffverbrauch, insbesondere auch in der verkehrsarmen Zeit.

Gravierend ist zudem der Umstand, dass der Bushalt auf der Fahrbahn beim nachfolgenden Verkehr erwiesenermassen zu höheren Abgasemissionen und höherem Treibstoffverbrauch und damit auch CO₂-Ausstoss führt. Es ist nahezu grotesk, dass die Stadt Luzern das Label „Energistadt“ aufweist, obwohl sie mit den Bushaltestellen auf der Fahrbahn sinnlose „Energievernichtung“ betreibt. Dass Bushaltestellen auf den Fahrbahnen einen Umweltflop darstellen, zeigte kürzlich auch die Verleihung des TCS-Preises „Top und Flop in der Mobilität“, wo der Hinweis auf Bushaltestellen auf den Fahrbahnen von stark befahrenen Strassen den Spezialpreis „Flop in der Mobilität“ erhielt.

Es ist schwer verständlich, dass die Stadt versucht, die Schadstoffbelastung und den Energieverbrauch mit grossem Aufwand zu reduzieren, und gleichzeitig mit solchen Bushaltestellen

mitten auf der Fahrbahn die erzielten Ergebnisse zunichte macht.

Betreffend Bushaltestellen gibt es von der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute die Schweizer Norm (SN 640 880). In dieser Norm ist ganz klar geregelt, wie es sich mit den Bushaltestellen verhält. So ist in Artikel 8 aufgeführt: „keine unzumutbaren Behinderungen des Verkehrsflusses durch Busse“, oder „der haltende Bus muss rechtzeitig erkennbar sein, auch nachts und bei ungünstigen Witterungsverhältnissen“. Dies ist beispielsweise bei der Haltestelle „St. Anna“ nicht der Fall, wo in einer Rechtskurve der Bus nicht rechtzeitig erkennbar ist.

Gemäss Norm des VSS kommen Haltestellen auf der Strasse vor allem auf verkehrs- und auf siedlungsorientierten Sammelstrassen zur Anwendung. Das sind Strassen, welche in Spitzenzeiten unter 500 Fahrzeuge pro Stunde aufweisen. Bei Strassen mit einer Fahrdichte von über 800 Fahrzeugen pro Stunde sagt die Norm des VSS ganz klar aus, dass keine Bushaltestellen auf den Fahrbahnen sein sollen, da durch mehrere Haltestellen ohne Möglichkeit, den haltenden Bus zu überholen, es dadurch zu starken Verlustzeiten für den Individualverkehr führt.

Warum werden die Schweizer Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute durch die Stadt Luzern nicht eingehalten, wenn sogar Chefbeamte der Baudirektion in den Gremien des VSS Einsitz nehmen? Wie verhält es sich mit dem Label „Energistadt“, wenn durch die fehlenden Busbuchten eine sinnlose „Energievernichtung“ stattfindet?

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Der öffentliche Verkehr innerhalb der Stadt und der Agglomeration Luzern basiert in erster Linie auf dem Bussystem. Die Busse teilen sich den Strassenraum mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr. Dass es dabei – insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen – zu gegenseitigen Behinderungen kommen kann, ist systemimmanent.

Die Stadt Luzern möchte sowohl mit öffentlichen als auch mit privaten Verkehrsmitteln erreichbar sein. Im städtischen Umfeld mit beschränkten räumlichen Verhältnissen und einer hohen Nachfrage nach Mobilität wird dem effizienteren öffentlichen Verkehr hohe Priorität beigemessen. Der Stadtrat hat in den vergangenen Jahren eine Reihe von Busbevorzugungsmassnahmen realisiert: separate Busspuren, Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen und Pfortneranlagen. Sie bezwecken primär eine örtliche Trennung und Entflechtung des Busbetriebes vom privaten Motorfahrzeugverkehr.

Auch Bushaltestellen auf der Fahrbahn, so genannte Kaphaltestellen, sind bei hohem Verkehrsaufkommen eine mögliche Massnahme zur Busbevorzugung. Während des Halts auf der Fahrbahn entleert sich das vorgelagerte Strassenstück so weit, dass der Bus die nächste Haltestelle störungsfrei anfahren kann.

Die in der Stadt Luzern vorhandenen Fahrbahnhaltestellen wurden nicht aus Gründen der Busbevorzugung realisiert. Wo dies möglich ist, wurden und werden auf den stark belasteten Achsen des öffentlichen Verkehrs separate Busspuren oder Busbuchten eingerichtet. Grenzen gesetzt sind diesen Vorhaben durch räumliche und finanzielle Rahmenbedingungen. Separate Busbuchten benötigen Raum und verursachen Kosten. Aus diesen ökonomischen und räum-

lichen Gründen wurden auch bei den im Postulat erwähnten Bushaltestellen keine Busbuchten erstellt. Wird bei einer Fahrbahnhaltestelle das Überholen des Busses durch die Markierung einer Sicherheitslinie oder bauliche Massnahmen verhindert, so geschieht dies vorwiegend aus Sicherheitsgründen. So auch auf der im Postulat erwähnten Fahrstrecke der Buslinie 14. In unmittelbarer Nähe zur Bushaltestelle verläuft oft ein Fussgängerstreifen. Wird dieser während des Bushalts betreten, so sind die Fussgänger durch den Bus verdeckt und die Sichtweite demnach ungenügend. Ein rechtzeitiges Anhalten wird unter Umständen verunmöglicht, was zu schweren Unfällen führen kann. Auf der im Postulat erwähnten Fahrstrecke zwischen den Bushaltestellen „Brüelstrasse“ und „St. Anna“ ist das Überholen des haltenden Busses zudem bei fünf der sieben Haltestellen möglich, sofern der Gegenverkehr dies zulässt. Lediglich bei den Haltestellen „Rigistrasse“ und „St. Anna“ wurde das Überholen durch Markierungen bzw. bauliche Massnahmen aus Sicherheitsgründen verunmöglicht.

Die im Postulat zitierte Norm SN 640 880 der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) ist den projektierenden Stellen der Stadtverwaltung bestens bekannt. Sie findet auch in den im Postulat erwähnten Beispielen Anwendung. Das Schwergewicht ist bei der Beurteilung der einzelnen Situationen auf die Sicherheit gelegt worden, weshalb die Fahrbahnhaltestellen auch aus heutiger Sicht nach wie vor zweckmässig sind.

Die Wirkung von Fahrbahnhaltestellen auf den Treibstoffverbrauch und die Luftschadstoff- bzw. Lärmemissionen hängt von zwei Effekten ab. Einerseits erhöht ein ungleichmässiger Verkehrsfluss mit Beschleunigungs- und Bremsvorgängen den Verkehrslärm, den Treibstoffverbrauch und die Luftschadstoffemissionen. Die kleinste Belastung ergibt sich, wenn sich der motorisierte Verkehr gleichmässig auf tiefem Geschwindigkeitsniveau bewegt. Andererseits weist der öffentliche Busbetrieb im Vergleich mit dem privaten Motorfahrzeug pro Personenkilometer deutliche Vorteile bezüglich Ressourceneffizienz und Emissionen auf. Dies gilt ganz speziell für den Trolleybus-Betrieb. Falls Fahrbahnhaltestellen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und damit die Fahrgastzahlen erhöhen, leisten sie unter dieser Optik einen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung.

Die Art der Bushaltestelle hat aber weder auf den Verkehrsfluss noch auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entscheidenden Einfluss. Der Verkehrsfluss wird weit stärker vom Aufkommen und Verhalten des motorisierten Individualverkehrs geprägt. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs kann mit durchgehenden Busspuren besser unterstützt werden. Die ökologische Relevanz der Haltestellenart ist deshalb gering.

Der Stadtrat bezieht Energie- und Umweltanliegen in seine Verkehrspolitik ein, beispielsweise im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms. Bei der Wahl konkreter Einzelmassnahmen orientiert er sich an deren Wirksamkeit und Umsetzbarkeit. Als Beispiele seien erwähnt: Tempo-30-Zonen, Parkleitsystem, Partikelfilter für Dieselsebusse, Aktionen Gentle-Driver und NewRide, Mobilitätsmanagement in Unternehmen usw. Das Energiestadt-Label steht deshalb nicht im Widerspruch zur städtischen Verkehrspolitik.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass auf stark belasteten Achsen des öffentlichen Verkehrs separate Busspuren oder Busbuchten realisiert wurden und werden. Grenzen gesetzt sind diesen Vorhaben primär durch räumliche und finanzielle Rahmenbedingungen.

Die Art der Bushaltestelle hat weder auf den Verkehrsfluss noch auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entscheidenden Einfluss. Das Energiestadt-Label steht nicht im Widerspruch zur städtischen Verkehrspolitik.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

René Kuhn: In einer im vergangenen Jahr veröffentlichten Studie von Bernhard Mittermaier und Günter Klemp vom Institut für Chemie und Dynamik der Geosphäre vom Forschungsinstitut Jülich in Deutschland wurde untersucht, wie der Verkehrsfluss in einer Stadt den Schadstoffausstoss eines PW beeinflusst: „Bei den Stickoxidemissionen ist besonders relevant, dass diese zum grössten Teil im betriebswarmen Zustand erzeugt werden. Bei dieser Spezies besteht das grösste Einsparpotenzial aufgrund von Verkehrsverflüssigungsmassnahmen.“ Und weiter aus derselben Studie: „Stickoxide werden vorwiegend in Beschleunigungsphasen während betriebswarmen Bedingungen emittiert. Sie sind einer Verminderung durch Verkehrsverflüssigungsmassnahmen am besten zugänglich.“

Grundsätzlich bestreitet der Stadtrat nicht, dass am wenigsten Schadstoffe freigesetzt werden, wenn der Verkehr flüssig laufen kann. Nun ist es jedoch so, dass durch die Bushaltestellen auf der Fahrbahn der Verkehr nicht mehr flüssig laufen kann und deshalb mehr Schadstoffe freigesetzt werden als ohne Busbehinderung auf der Fahrbahn. Anlässlich der Verleihung des TCS-Preises „Top und Flop in der Mobilität“ hielt der letztjährige Ständeratspräsident Fritz Schiesser (FDP, Glarus) ein Referat über den Flop der Bushaltestellen auf den Fahrbahnen. Ein paar Sätze aus seinem Referat: „Bushaltestellen auf den Fahrbahnen sind ein Umwelt-Flop, belasten sie doch wegen des höheren Treibstoffverbrauches die Umwelt stärker und verursachen unnötig Stau und Ärger. Sinnlose Bushaltestellen auf den Fahrbahnen können nur Kopfschütteln auslösen, zeigt dies doch auf, dass Umweltschutz da und dort ad absurdum geführt wird. Ich frage mich allen Ernstes, was Verkehrsplaner bewegt, solche Schikanen mit Umweltschutz in Verbindung zu bringen. Zahlreiche Städte tragen das Label Energiestadt und betreiben jedoch sinnlose Energievernichtung durch Bushaltestellen auf Durchgangsstrassen. Ein solches so genannt umweltbewusstes Denken führt ins Leere und ist kontraproduktiv, indem es der Umwelt mehr schadet als nützt.“

Es sollte nun allen klar sein, dass Bushaltestellen auf den Fahrbahnen der Umwelt schaden. Darüber gibt es mehrere Studien. Nun jedoch zur Sicherheit, welche der Stadtrat aufführt in seiner Antwort auf das Postulat. Er schreibt, dass das Überholen des Busses durch Markierung einer Sicherheitslinie oder durch bauliche Massnahmen verhindert wird, da in unmittelbarer Nähe oft ein Fussgängerstreifen vorhanden ist. Das ist wohl richtig so. Doch ist es nun so, dass sich der Fussgängerstreifen mehrheitlich vor dem Bus befindet. Es ist nun allen klar, dass dann aus Sicherheitsgründen nicht überholt werden darf, da die Fussgänger vor dem Bus nicht ersichtlich sind. Wenn es jedoch tatsächlich um Sicherheit gehen würde, müssten die Fussgängerstreifen hinter der Bushaltestelle angebracht werden. Dann wären die Fussgänger für jeden Verkehrsteilnehmer gut ersichtlich und würden nicht durch den Bus verdeckt. Ebenso könnte der Bus dann ungehindert wieder wegfahren. Heute jedoch steigen die Buspassagiere aus und laufen, bevor der Bus wegfahren kann, über den Fussgängerstreifen, welcher sich gerade vor dem Bus befindet.

Und noch etwas zur Antwort: Dass auf der Buslinie 14 zwischen den Bushaltestellen Brühlstrasse und St. Anna bei fünf der sieben Bushaltestellen ein Überholen des haltenden Busses möglich ist, sofern es der Gegenverkehr zulässt, ist wohl rechtlich richtig. Faktisch hingegen stimmt das überhaupt nicht. Auf dieser Strecke ist die Verkehrsdichte relativ hoch und lässt sich im Gegenverkehr nicht überholen. Auch wenn die Verkehrsdichte nicht so hoch ist, kann bei zahlreichen Haltestellen auf der Fahrbahn der Bus nicht überholt werden, da es die Sicht nicht zulässt oder weil in unmittelbarer Nähe eine Kurve kommt. An diesen theoretisch möglichen Überholungsmöglichkeiten überholt kein „normaler Autofahrer“; dies ist zu gefährlich. Faktisch gibt es auf besagter Strecke nur zweimal die Möglichkeit, den Bus gefahrlos zu überholen. Die Linie 14 war natürlich nur ein Beispiel für Bushaltestellen auf den Fahrbahnen. Es gibt genügend andere Bushaltestellen auf der Fahrbahn auf anderen Linien im ganzen Stadtgebiet.

Zum Schluss: Bushaltestellen auf der Fahrbahn verursachen einen höheren Stickoxidausstoß und belasten somit die Umwelt unnötigerweise. Sie dienen nach Meinung der SVP-Fraktion in vielen Fällen allein der Schikane. Dies belegt auch, dass auf der Linie 14 vor einigen Jahren Busbuchten vorhanden waren, diese nun jedoch aufgehoben wurden und nun der Bus mitten auf der Fahrbahn anhält. Durch Bushaltestellen auf der Fahrbahn werden die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute nicht eingehalten und gegen das Label Energiestadt wird verstossen. Wenn es dem Stadtrat ernst wäre mit der Umwelt wie auch mit der Sicherheit, würde er dieses Postulat entgegennehmen. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, wo eine Busbucht erstellt werden könnte. Bei einigen, das ist zuzugeben, ist das nicht möglich, und bei einigen wäre es möglich, jedoch müsste die Busbucht um einige Meter verschoben werden, wo der nötige Platz vorhanden wäre. Die SVP-Fraktion hält an der Überweisung fest.

Patricia Infanger: Ziel der strassenverkehrsplanerischen Überlegungen ist es, den Bus zu priorisieren. Umgesetzt wird dies z. B. mit Busspuren, Bevorzugung an Lichtsignalen und Pfortneranlagen. Diese Bestrebungen unterstützt die SP-Fraktion; sie dürften aus ihrer Sicht gar noch erweitert werden. Dass verschiedene Busse Haltestellen auf der Strasse haben, ist keine Buspriorisierungsmassnahme, sondern das Resultat einer Abwägung zwischen Raumangebot, Sicherheit und Realisierbarkeit. Das erachtet die SP-Fraktion als richtig und lehnt das Postulat deshalb ab.

Rita Meyer-Facius: Die GB/JG-Fraktion dankt dem Stadtrat für die umfassende und aussagekräftige Antwort, mit der sie einverstanden ist. Dieser Antwort etwas Wichtiges beizufügen ist sehr schwierig. Immerhin möchte die Fraktion einen Absatz besonders herausstreichen: Auf Seite 2 steht: „Die Art der Bushaltestelle hat aber weder auf den Verkehrsfluss noch auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entscheidenden Einfluss. Der Verkehrsfluss wird weit stärker vom Aufkommen und Verhalten des motorisierten Individualverkehrs geprägt. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs kann mit durchgehenden Busspuren besser unterstützt werden. Die ökologische Relevanz der Haltestellenart ist deshalb gering.“ Ergo, wem Luftqualität, umweltschonendes Verhalten und Energiesparen wichtig ist, wird, wenn immer möglich, auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, zu Fuss gehen oder das Velo nehmen. Zwar ist in

dieser kleinräumigen, verkehrsgeplagten Stadt Velo fahren nicht ungefährlich, aber die Fortbewegung mit dem Velo hat den Vorteil, dass man das Ziel relativ rasch erreichen kann. Marcel Lingg, der kein Linker ist, hat das für sich längstens entdeckt, und es ist zu hoffen, dass er Anhänger findet in den eigenen Reihen.

Markus Mächler: Für die CVP-Fraktion ist die Stellungnahme des Stadtrates verständlich, nachvollziehbar und darum im Grunde auch richtig. Natürlich bewirkt ein auf der Fahrbahn stehender Bus, dass der MIV bzw. der Autofahrer anhalten und wieder anfahren muss. Natürlich erzeugt das mehr Abgase, als wenn er durchfahren könnte, und natürlich hat René Kuhn da recht. Aber das Gleiche gilt ja auch, wenn ein in der Bucht stehender Bus anfahren will; auch dann muss der Autofahrer anhalten und wieder anfahren. Das Strassenverkehrsgesetz will das so. Also wären die Probleme der SVP-Fraktion nur durch Abschaffung der Bushaltestellen lösbar. Das ist dann aber wahrscheinlich mehr als ein schlechter Scherz. Die CVP-Fraktion ist für Ablehnung des Postulates.

Christoph Brun schliesst sich Markus Mächler an. Natürlich kann man über den Nutzen dieser Haltestellen geteilter Meinung sein. Aber alles hat seine Vor- und Nachteile, und wenn man abwägt auch aufgrund der Antwort, kommt man zum Schluss, es so zu belassen wie es ist und das Postulat abzulehnen.

In der Abstimmung wird grossmehrheitlich gegen die Überweisung von Postulat 31 entschieden.

**14. Postulat 35, Rita Meyer-Facius und Christa Stocker Odermatt
namens der GB/JG-Fraktion, vom 1. Februar 2005:
Für eine Lichtsignalanlage an der Endhaltestelle der Buslinie 7, Löchli**

Seit 23. August 2004 ist die Buslinie Nr. 7 bis zur Endstation Löchli in Betrieb. Anwohnerinnen und Anwohner von Oberlöchli und Oberschachen schätzen das verbesserte ÖV-Angebot sehr. Der starke Verkehr auf der Adligenswilerstrasse, vor allem während der Hauptreisezeiten morgens, abends und über Mittag, erschwert die Eingliederung der Busse in den Verkehr. Der Bus hat bei der Ausfahrt aus der Wendeschlaufe Löchli kein Vortrittsrecht, die Fahrer müssen jeweils eine Lücke im rollenden Verkehr abwarten, bis eine gefahrlose Ausfahrt in die Adligenswilerstrasse möglich ist.

AutolenkerInnen, die aus der Stadtrichtung kommen, erhöhen nach der Durchfahrt des Kreises Adligenswilerstrasse/Hünenbergstrasse Richtung Ebikon ihr Tempo und halten sich auf diesem Abschnitt nicht immer an die vorgeschriebene Geschwindigkeit, was zu gefährlichen Situationen führt.

Der neue Fussgängerstreifen (nach dem Kreisel Richtung Ebikon) befindet sich kurz nach einer Rechtskurve. Wegen der eingeschränkten Sicht und dem unangemessenen Tempo einiger AutofahrerInnen ist der Übergang trotz Schutzinsel in der Strassenmitte sehr gefährlich.

Wir bitten den Stadtrat, die Verkehrssituation im Bereich der Busstation Unterlöchli und der nahen Fussgängerübergänge zu prüfen und zu optimieren. Unter Umständen könnte eine Lichtsignalanlage die effiziente Eingliederung des Busses in den Verkehr erleichtern. Sie würde gleichzeitig auch der Sicherheit von FussgängerInnen beim Überqueren der Strasse zum Wohn- und Pflegeheim Landgut Unterlöchli, zum Oberschachenquartier Ebikon und der geplanten Schulanlage Unterlöchli dienen.

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Das Postulat verlangt die Prüfung einer Lichtsignalanlage an der Endhaltestelle „Unterlöchli“ der Buslinie 7, die den Buschauffeuren und -chauffeuren das Einmünden in die Adligenswilerstrasse erleichtert.

Seit August 2004 ist die neue Busendhaltestelle „Unterlöchli“ der verlängerten Buslinie 7 in Betrieb. Alle sechs Minuten muss ein Bus in die zu den Hauptverkehrszeiten stark befahrene Adligenswilerstrasse einmünden. Die Sichtweite ist an sich genügend. Infolge der kleinen Beschleunigung des Busses kommt es aber immer wieder zu gefährlichen Situationen, vor allem dann, wenn der Bus eine zu kleine Lücke im Verkehr zum Einmünden benützt oder Verkehrsteilnehmende die Adligenswilerstrasse mit übersetzter Geschwindigkeit befahren. Aufgrund der Beobachtungen im ersten halben Jahr seit Inbetriebnahme hat sich nun gezeigt, dass die Busendhaltestelle, um Verkehrsunfällen vorzubeugen, mit einer Lichtsignalanlage gesichert werden muss.

In die Lichtsignalregelung mit einbezogen werden soll auch der Fussgängerstreifen, welcher nördlich der Busendhaltestelle entlang der Gemeindegrenze zu Ebikon verläuft. Der südlich der Endhaltestelle gelegene, bereits mit einer Mittelinsel gesicherte Fussgängerstreifen soll hingegen nicht in die Lichtsignalanlage integriert werden. Die Sichtweite dieses Fussgängerübergangs ist genügend gross, und eine Integration in die Lichtsignalsteuerung wäre aufwändig. Bei einer signaltechnischen Regelung dieses Fussgängerübergangs müsste zusätzlich auch die Einmündung von der Überbauung Oberlöchli her in die Lichtsignalanlage einbezogen werden.

Das Erstellen der Lichtsignalanlage kann zu Lasten des Kredites zur Verlängerung der Buslinie 7 bis Unterlöchli erfolgen. Der Stadtrat hat den entsprechenden Kredit zum Bau der Anlage erteilt und die Baudirektion mit der Ausführung beauftragt.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

René Kuhn: Die SVP-Fraktion beantragt Nichtüberweisung des Postulats 35. Das beste Beispiel in der Stadt Luzern für einen enormen Geldverbrauch ist das Gebiet Löchli. Hier wird ein Schulhaus auf Vorrat gebaut, eine Buslinie für Millionen erstellt, obwohl keine Fahrgäste vorhanden sind, und nun soll auch noch eine unnötige Lichtsignalanlage an der Endstation der Buslinie 7 erstellt werden, wofür wieder Tausende von Steuerfranken verschwendet würden.

Der Sprechende fährt täglich bis zu viermal an dieser Stelle vorbei. Der Verkehr in diesem Gebiet hält sich wirklich in Grenzen. Er hat es nie erlebt, dass es dort zu Staus gekommen ist. Im Extremfall gibt es zwei bis drei Autos, welche in den Kreisel einbiegen wollen.

Ebenfalls hat er es noch nie erlebt, dass irgendeine Person den Fussgängerstreifen überqueren wollte. Und nun liegt die Forderung nach einer Lichtsignalanlage auf dem Tisch; der Stadtrat will diese sogar entgegennehmen. Da fragt man sich tatsächlich, wie hier mit den Steuergeldern umgegangen wird. Nun soll eine Lichtsignalanlage erstellt werden, damit der Bus ungehindert die Bushaltestelle verlassen kann. Angeblich sollen dort die Verkehrsteilnehmer mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs sein, und wegen des angeblich starken Verkehrs auf der Adligenswilerstrasse soll es für den Bus erschwert sein, sich wieder in den Verkehr einzugliedern.

Betreffend überhöhte Geschwindigkeit und hohes Verkehrsaufkommen könnte nun eine grosse Diskussion geführt werden, darauf kann aber auch verzichtet werden. Damit sich der Bus wieder problemlos in den Verkehr integrieren kann, braucht es keine teure und wieder mit Unterhaltskosten verbundene Lichtsignalanlage. Es genügt auch eine Tafel für einige hundert Franken, auf welcher die Verkehrsteilnehmer darauf hingewiesen werden, dass nun eine Bushaltestelle kommt und dem Bus der Vortritt gewährt werden muss. Die Autofahrer halten sich daran und verringern die Geschwindigkeit, lassen dem Bus die Vorfahrt – und die gefährliche Situation gibt es nicht mehr, und das alles für ein paar Franken. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, eine Lichtsignalanlage an der Endstation der Buslinie 7 ist nun wirklich nicht nötig und ein reiner Luxus.

Rita Meyer-Facius: Der Stadtrat anerkennt, dass Buschauffeure und Buschauffeusen gewisse Probleme haben, wenn sie dort in den Verkehr einfahren. Er wird jetzt eine Lichtsignalanlage installieren, und das ist gut. Denn wer dort wohnt und fleissig den Bus benützt, sieht immer wieder, dass der Bus, welcher in die Endschleife hineinfahren will, dies nicht tut, weil er sieht, dass der Bus, der hinausfahren will, fast keine Chance hat, hinauszufahren. Also bleibt der einfahrende Bus auf der Strasse stehen, damit der Bus, welcher hinausfahren will, den Verkehr nur von der anderen Richtung der Strasse abwarten muss. Diese Anlage soll auch den Fussgängerübergang sichern, welcher nördlich der Bushaltestelle entlang der Gemeindegrenze zu Ebikon verläuft.

Damit ist aber nur ein Teil der als gefährlich beanstandeten Verkehrssituation gelöst, denn die südliche Anhaltestelle mit Fussgängerübergang mit Mittelinsel wird nicht einbezogen. Begründet wird dieser Entscheid mit der genügenden Sichtweite. Diese ist allerdings relativ, wenn Automobilisten sich nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung halten, was immer wieder vorkommt. Der Übergang gaukelt eine Sicherheit vor, die nicht gegeben ist. Vor allem nicht für Kinder, die einmal ins Schulhaus Unterlöchli werden gehen müssen. Aber auch nicht für die älteren Leute vom Betagtenheim Löchli, welche den Siebnerbus benützen möchten.

Den Einbezug dieses Übergangs abzulehnen mit der Begründung, das sei zu aufwendig und zudem müsste auch die Einmündung zur Überbauung Oberlöchli in die Lichtsignalanlage einbezogen werden, ist nicht akzeptabel. Die GB/JG-Fraktion ist überzeugt, dass mit etwas Krea-

tivität der Verkehrsplaner eine Lösung gefunden werden kann, welche es den Kindern und den Familien der Überbauung Oberlöchlí, aber auch den Bewohnerinnen und Bewohnern des Pflegeheims ermöglicht, die Adligenswilerstrasse gefahrlos zu queren. Gleichzeitig könnte auch eine verbesserte Lösung der Situation für die Ein- und Ausfahrenden zum Pflegeheim in die Planung einbezogen werden. Der Stadtrat nimmt das Postulat zwar entgegen; aus Sicht der Postulantinnen aber ist das Anliegen unbefriedigend aufgenommen worden und es sollte noch etwas nachgebessert werden.

Guido Durrer: Auch die FDP-Fraktion ist gegen die Überweisung dieses Postulats. Sie lehnt eine Lichtsignalanlage ab, allerdings nicht einstimmig; es gibt da auch die „Wesemlin-Lobby“. Die Mehrheit aber ist mit der Antwort des Stadtrates nicht einverstanden. Diese kommt etwas salopp daher und hat etwas Schnellschusscharakter. Die Fraktion wertet die Befürchtungen, welche Rita Meyer anführte, als nicht so hoch; sie schätzt die Situation also nicht so dramatisch ein. Der Sprechende konnte dies auch selber beobachten: Der Bus kommt dort schon noch hinaus; das Verkehrsaufkommen ist noch erträglich. Es sollten auch nicht einfach überall Lichtsignalanlagen aufgestellt werden, insbesondere, weil Lichtsignalanlagen auch störend sein können – nicht nur für den Verkehr, sondern vor allem auch die Anwohner/innen. Wer einmal an einem Ort wohnt mit einer Lichtsignalanlage in der Nähe, weiss, wie das störend wirken kann. Dort oben gibt es Wohnungen, deshalb sollte dort keine Lichtsignalanlage hingestellt werden. Die Mehrheit der FDP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Patricia Infanger: Rita Meyer hat die ausführliche Begründung vorgebracht; der Stadtrat hat den Kredit für den Bau gesprochen und die Baudirektion hat den Auftrag erhalten. Dies ist alles im Sinne der SP-Fraktion, die für Überweisung des Postulats ist.

Baudirektor Kurt Bieder: Beim Kredit für die Busverlängerung musste auch ein Betrag für Sicherheitsmassnahmen für diese Verlängerung reserviert werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es dort einige kritische Situationen gab und gibt, weshalb der Stadtrat dieses Anliegen aufgenommen hat. Es darf nicht zugewartet werden, bis es Unfälle gibt; dann würde man dem Stadtrat zurecht vorwerfen, dass die Situation bekannt war, er aber nicht reagierte. Deshalb ist es richtig, wenn das Postulat überwiesen wird in der Form, wie es der Stadtrat beantwortet hat. Die Situation beim anderen Fussgängerstreifen ist nicht so dramatisch, zudem würde das dann sehr viel mehr kosten. Der Stadtrat hat den vernünftigen Mittelweg gewählt zwischen jenen, die nichts tun wollen, und jenen, die alles wollen; und damit ist er genau richtig positioniert.

Rita Meyer-Facius stellt die Frage in den Raum, weshalb dieser zweite Fussgängerstreifen überhaupt realisiert wurde. Weshalb wurde nicht einfach eine Abzweigung ins Oberlöchlí und eine ins Unterlöchlí gemacht. Dieser zweite Fussgängerstreifen ist ohnehin am falschen Ort und zu nahe an der Kurve. Wenn man ihn nicht in eine Lichtsignalanlage einbeziehen kann, weil das anscheinend die Kreativität der Verkehrsplaner überfordert, müsste man sich überlegen, wozu er noch dient und wer ihn benützen soll. Die Leute, welche vom Altersheim

kommen und den Siebnerbus benützen möchten, kommen dort nicht über die Strasse. Zu Guido Durrer ist zu ergänzen, dass er mit seinem Firmenwagen wohl nicht dann unterwegs ist, wenn Kinder und Schüler unterwegs sind und den Bus belegen möchten.

In der Abstimmung wird das Postulat 35 grossmehrheitlich überwiesen.

Ratspräsident Bruno Heutschy entging am Morgen, dass auch Markus Mächler Geburtstag hat, und gratuliert ihm.

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

Der Protokollführer:

Eingesehen von:

Oswald Stalder

Toni Göpfert, Stadtschreiber.