



Protokoll

Nr: 7

**über die Verhandlungen des
Grossen Stadtrates von Luzern,
vom Donnerstag, 25. Januar 2001,
14.00 Uhr, Rathaus am Kornmarkt**

Vorsitz:

Ratspräsident Peter Brauchli

Präsenz:

Anwesend sind zwischen 45 und 47 Ratsmitglieder.
Entschuldigt abwesend ist das Ratsmitglied Marco G.
Soldati. Teilweise abwesend sind die Mitglieder
Matthias Birnstiel, Daniel Burri und Rita Ueberschlag.

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen; alle, ausser dem
Stadtpräsidenten, verlassen die Sitzung jedoch
vorzeitig.

Vereidigung eines neuen Ratsmitglieds

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	7/8
2. Ersatzwahl in die Sozialkommission des Grossen Stadtrates Ersatzwahl in die Spezialkommission betreffend Vorlagen Abrechnung Sonderkredite KKL und Zusatzkredit Bourbaki-Panorama	7/10
3. Genehmigung der Protokolle 2 vom 28. September 2000 und 3 vom 26. Oktober 2000	7/11
4.1 Bericht und Antrag 339/2000 vom 25. Oktober 2000 Abrechnung von Sonderkrediten	7/12
4.2 Motion 3 Trudi Bissig-Kenel, Claudia Portmann- de Simoni und Guido Durrer namens der FDP-Fraktion „Wesemlin 1: Neue Streckenführung Buslinie 7 Zwissigplatz-Oberlölchi überprüfen“	7/13
5. Bericht und Antrag 46/2000 vom 20. Dezember 2000 Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes an ausländische Staatsangehörige	7/18

- | | | |
|-------|--|------|
| 6. | Motion 355 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion:
„Konzept für die Volksschule“ | 7/23 |
| 7.1 | Motion 358 Rolf Hilber namens der CVP/CSP-Fraktion:
„Attraktivierung der Altstadt 2. Gestaltung des Grendels“ | 7/25 |
| 7.2 | Postulat 381 Louis Baume
„Massnahmen zur Sicherung der Existenzgrundlagen der
Lebensmitteldetaillisten in der Luzerner Altstadt beim Vollzug
der Verkehrsanordnung des Stadtrates
vom 19. März 1997 („Grendelsperre“)“ | 7/27 |
| 8. | Postulat 385 Beat Züsli namens der SP-Fraktion:
„Ein neues City-Logistik-Konzept für die Altstadt“ | 7/34 |
| 9. | Postulat 387 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion:
„Sperrung der Hertensteinstrasse für Velofahrer - Errichtung
einer Fussgängerzone“ | 7/39 |
| 10. | Interpellation 388 Cony Grünenfelder, Adrian Schmid namens der
GB-Fraktion: „Lärm beschränkt die Luzerner Wohnqualität“ | 7/43 |
| 11. | Interpellation 389 Cony Grünenfelder, Adrian Schmid
namens der GB-Fraktion: „Geplantes Parkaus Wey -
Neue Parkplätze an der Adligenswilerstrasse“ | 7/47 |
| 12.1 | Postulat 390 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion
und Peter Muheim namens der GB-Fraktion:
„Sofortmassnahmen am Schweizerhofquai“ | 7/53 |
| 12.2 | Postulat 402 Helen Haas-Peter namens der CVP/CSP-Fraktion:
„Städtebaulicher Ideenwettbewerb über die Quaianlagen von
Luzernerhof bis Inseli“ | 7/55 |
| 12.3. | Postulat 14 Bruno Heutschy namens der SVP-Fraktion:
„Massvoller Ausbau Schweizerhofquai“ | 7/57 |
| 13. | Postulat 391 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion:
„Internet als Dienstleistung der öffentlichen Verwaltung“ | 7/67 |

- | | | |
|------|---|------|
| 14. | Postulat 394 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion:
„Für einen Kindergarten und einen Kinderhort in der
Überbauung Tribtschen“ | 7/69 |
| 15. | Interpellation 396 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion:
„Neue Stadt Luzern. Werden alle Versprechungen eingelalten?“ | 7/70 |
| 16.1 | Interpellation 398 Peter Henauer namens der SP-Fraktion:
„Altes Seeclubhaus. Wann wird es abgerissen? - bleibt es stehen?“ | 7/73 |
| 16.2 | Inerpellation 9 Markus Mächler / Markus Boyer / Helen Haas-Peter
namens der CVP/CSP-Fraktion: „Bootshaus Seeclub“ | 7/75 |
| 17. | Postulat 399 Peter Henauer namens der SP-Fraktion:
„Zunahme der ReiseCars, Parkierungsmassnahmen | 7/80 |
| 18. | Motion 4 Trudi Bissig-Kennel, Claudia Portmann-de Simoni,
Guido Durrer namens der FDP-Fraktion:
„Wesemlin 2: Renovation Schulanlage Felsberg vorantreiben | 7/83 |

Die folgenden traktandierten Geschäfte gelangen nicht zur Behandlung:

- Postulat 10 Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion
Einsatz einer Fachkommission zur Begleitung des Projektes Wohnheim 2/Eichhof
- Motion 11 Andreas Moser/Guido Durrer namens der FDP-Fraktion
Gesamtbericht Liegenschaften Neue Stadt Luzern

— — — — —

Vereidigung von Herrn Louis L. Schumacher

Das Ratsmitglied *Jakob Spieler* verstarb unerwartet am 16. Dezember 2000.

Am 1. September 1996 war Jakob Spieler in das Parlament gewählt worden. Bis 31. August 2000 war Jakob Spieler Mitglied der Finanzkommission, 1996/97 Mitglied der SOKO Finanzhaushalt II, 1998 Mitglied der Spezialkommission Personalreglement und ab 1. September 2000 Mitglied der Sozialkommission. Sein Engagement, seine humorvolle und lebensfreudige Art wurden ausserordentlich geschätzt.

Der Rat erhebt sich im Andenken an Jakob Spieler.

Das erste Ersatzmitglied auf der Liste der FDP der Stadt Luzern, Louis L. Schumacher, hat schriftlich Annahme des Mandats erklärt.

Ratspräsident Peter Brauchli begrüsst Louis L. Schumacher. Gestützt auf Art. 55 des Bundesgesetzes über die politischen Rechte vom 17. Dezember 1976 wird Louis L. Schumacher als Mitglied des Grossen Stadtrates von Luzern als gewählt erklärt.

Die Vereidigung von Louis L. Schumacher wird von Ratspräsident Peter Brauchli vorgenommen.

Eingänge

1. Bericht und Antrag 35/2000 Voranschlag 2001 mit Stempel Genehmigt
2. Bericht und Antrag 44/2000 vom 6. Dezember 2000
Zusammenschluss der Zivilschutzorganisation von Horw, Kriens und Luzern.
Gemeindevertrag
3. Bericht und Antrag 45/2000 vom 6. Dezember 2000
Städtepartnerschaften: Konzept für die Fortführung internationaler Beziehungen
4. Bericht und Antrag 46/2000 vom 20. Dezember 2000
Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes an ausländische Staatsangehörige
5. Bericht und Antrag 1/2001 vom 4. Januar 2001
Definitive Wiederwahl einer Lehrperson für den Rest der Amtszeit 2000/20004
6. Postulat 45 Romy Tschopp namens der SP-Fraktion vom 14. Dezember 2000, lautend:
Neues Konzept für den Hirschpark
7. Dringliche Interpellation 46 Beat Züsli und Lotti Marti-Schindler namens der SP-Fraktion vom 18. Dezember 2000, lautend: Regionales Eiszentrum - viele offene Fragen
8. Motion 47 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion und Christa Stocker Odermatt namens der GB-Fraktion vom 18. Dezember 2000, lautend: Freiwillige öffentliche Tagesschulen als Standortvorteil für Luzern
9. Motion 48 Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion vom 30. Dezember 2000, lautend:
Inbetriebnahme eines Stadt-Schiffes
10. Motion 49 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 2. Januar 2001, lautend:
Benchmarking in der Stadtverwaltung

11. Interpellation 50 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 3. Januar 2001, lautend: Neues Sportstadion für Luzern
12. Postulat 51 Andreas Moser namens der FDP-Fraktion vom 3. Januar 2001, lautend: Für einen Standort der Universität im Bereich des Güterbahnhofareals
13. Postulat 52 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 4. Januar 2001, lautend: Kampfhunde in der Stadt Luzern
14. Postulat 53 Daniel Burri namens der FDP-Fraktion und Gaby Schmidt namens der SP-Fraktion vom 8. Januar 2001, lautend: Schliessung der Jugendbibliothek Tribschen
15. Postulat 54 Hans Stutz namens der GB-Fraktion vom 12. Januar 2001, lautend: Der Stadtrat wird eingeladen, weder Arbeiten, noch Aufträge an Betriebe zu vergeben, von denen ihm bekannt ist, dass sie working poor beschäftigen
16. Interpellation 55 Hans Stutz namens der GB-Fraktion vom 12. Januar 2001, lautend: Working poor in der Stadt Luzern
17. Interpellation 56 René Maire namens der FDP-Fraktion vom 16. Januar 2001, lautend: Kostenrechnung in den Betagtenzentren der Stadt Luzern
18. Motion 57 Matthias Birnstiel namens der CP/CSP-Fraktion vom 17. Januar 2001, lautend: Städtisches Tagesschulprojekt familienfreundlich realisieren
19. Motion 58 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 18. Januar 2001, lautend: Auslagerung von städtischen Liegenschaften aus dem Finanzvermögen prüfen
20. Stellungnahme zur Motion 355 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 11. Dezember 1999, lautend: Konzept für die Volksschule
21. Stellungnahme zur Motion 358 Rolf Hilber namens der CVP/CSP-Fraktion vom 23. Dezember 1999, lautend: Attraktivierung der Altstadt 2 Gestaltung des Grendels
22. Stellungnahme zum Postulat 381 Louis Baume vom 31. März 2000, lautend: Massnahmen zur Sicherung der Existenzgrundlagen der Lebensmitteldetaillisten in der Luzerner Altstadt beim Vollzug der Verkehrsanordnung des Stadtrates vom 19. März 1997 ("Grendelsperre")
23. Stellungnahme zum Postulat 385 Beat Züsli namens der SP-Fraktion vom 4. April 2000, lautend: Ein neues City-Logistik-Konzept für die Altstadt

24. Stellungnahme zum Postulat 387 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 18. April 2000, lautend: Sperrung der Velofahrer - Errichtung einer Fussgängerzone
25. Antwort auf die Interpellation 388 Cony Grünenfelder und Adrian Schmid namens der GB-Fraktion vom 22. Mai 2000, lautend: Lärm beschränkt die Luzerner Wohnqualität
26. Antwort auf die Interpellation 389 Cony Grünenfelder und Adrian Schmid namens der GB-Fraktion vom 22. Mai 2000, lautend: Geplantes Parkhaus Wey - Neue Parkplätze an der Adligenswilerstrasse
27. Stellungnahme zum Postulat 390 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion und Peter Muheim namens der GB-Fraktion vom 8. Juni 2000, lautend: Sofortmassnahmen am Schweizerhofquai
28. Stellungnahme zum Postulat 391 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 8. Juni 2000, lautend: Internet als Dienstleistung der öffentlichen Verwaltung
29. Stellungnahme zum Postulat 394 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion vom 19. Juni 2000, lautend: Für einen Kindergarten und einen Kinderhort in der Überbauung Tribtschen
30. Antwort auf die Interpellation 395 Cony Grünenfelder namens der GB-Fraktion vom 19. Juni 2000, lautend: Erhöhtes Unfallrisiko im Hallenbad
31. Antwort auf die Interpellation 396 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 18. Juni 2000, lautend: Neue Stadt Luzern. Werden alle Versprechungen eingehalten?
32. Antwort auf die Interpellation 398 Peter Henauer namens der SP-Fraktion vom 23. Juni 2000, lautend: Altes Seeclubhaus: Wann wird es abgerissen? - oder bleibt es stehen?
33. Stellungnahme zum Postulat 399 Peter Henauer namens der SP-Fraktion vom 23. Juni 2000, lautend: Zunahme der Reiseccars, Parkierungsmassnahmen
34. Stellungnahme zum Postulat 402 Helen Haas-Peter namens der CVP/CSP-Fraktion vom 4. Juli 2000, lautend: Städtebaulicher Ideenwettbewerb über die Quaianlagen von Luzernerhof bis Inseli
35. Stellungnahme zur Motion 4 Trudi Bissig-Kenel und MitunterzeichnerInnen namens der FDP-Fraktion vom 13. September 2000, lautend: Wesemlin 2: Renovation Schulanlage Felsberg vorantreiben
36. Antwort auf die Interpellation 9 Markus Mächler/Markus Boyer/Helen Haas-Peter namens der CVP/CSP-Fraktion vom 26. September 2000, lautend: Bootshaus Seeclub

37. Stellungnahme zum Postulat 10 Markus Boyer namens der CVP/CSP-Fraktion vom 26. September 2000, lautend: Einsatz einer Fachkommission zur Begleitung des Projektes Wohnheim 2/Eichhof
38. Stellungnahme zur Motion 11 Andreas Moser/Guido Durrer namens der FDP-Fraktion vom 28. September 2000, lautend: Gesamtbericht Liegenschaften Neue Stadt Luzern
39. Stellungnahme zum Postulat 14 Bruno Heutschy namens der SVP-Fraktion vom 3. Oktober 2000, lautend: Massvoller Ausbau Schweizerhofquai
40. Stellungnahme zur Motion 21 Beat Züsli namens der SP-Fraktion vom 23. Oktober 2000, lautend: Wie gesund sind die Luzerner Schulhäuser?
41. Antwort auf die Interpellation 22 Gaby Schmidt namens der SP-Fraktion vom 23. Oktober 2000, lautend: Schulhaus Grenzhof: zu hohe Feuchtigkeit in den Schulräumen, Schimmelbildung
42. Antwort auf die Interpellation 23 Trudi Bissig-Kenel namens der FDP-Fraktion vom 24. Oktober 2000, lautend: Aufwendungen der Stadt Luzern für etablierte und nicht-etablierte Kultur im Sportbereich
43. Rektifizierte Interpellation 52 von Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 4. Januar 2001, lautend: Kampfhunde in der Stadt Luzern
44. Protokoll 2 über die Verhandlungen des Grossen Stadtrates von Luzern vom 28. September 2000
45. Protokoll 3 über die Verhandlungen des Grossen Stadtrates von Luzern vom 26. Oktober 2000
46. Protokoll 5 über die Verhandlungen der Bürgerrechtskommission des Grossen Stadtrates von Luzern vom 5. Dezember 2000
47. Sitzungsabrechnung 2. Halbjahr 2000
48. Brief Sitzungsplanung stadträtliche Vorausschau vom 16. Januar 2001
49. Medienmitteilung: Stadtrat will neues Hallenbad im Strandbad Tribtschen vom 16. Januar 2001
50. Stadtratsbeschluss 1481. KKL Luzern Mehrkosten. Zusatzkredit nach Art. 62 Abs. 2 lit. b GO

Beratung der Traktanden

1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident Peter Brauchli erwähnt, dass seit dem 30. Dezember 2000 eine Fritschimutter in den grossstadträtlichen Reihen weilt. Dem Zunftmeisterpaar Hanspeter und Claudia Portmann wird an dieser Stelle durch den Ratspräsidenten persönlich und im Namen des Grossen Stadtrates zu ihrem ehrenvollen, aber auch anstrengenden Amt gratuliert.

Heute ist über die Dringlichkeit der am 18. Dezember 2000 als dringlich eingereichten **Interpellation 46 Züsli/Marti-Schindler namens der SP-Fraktion**, lautend: Regionales Eiszentrum - viele offene Fragen, zu befinden.

Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit auf Grund der im Herbst dem Rat bekanntgegebenen Kriterien.

Beat Züsli: Kriterien für eine Dringlichkeitserklärung wurden im Rat schon mehrfach diskutiert. Bei der vorliegenden Interpellation hängt die Frage jedoch eng mit der ausstehenden Antwort zusammen. Der Hauptpunkt der Interpellation betrifft die Frage der Unterstellung unter das Submissionsgesetz. Wird diese Frage bejaht, muss die Diskussion über allfällige daraus entstehenden Konsequenzen jetzt stattfinden können. Wird diese Frage jedoch verneint, müsste trotzdem jetzt darüber diskutiert werden. Es macht keinen Sinn, erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Arbeitsvergaben bereits erfolgt sind, darüber zu befinden. Es soll jetzt darüber diskutiert werden, welche Anforderungen die Stadt auch zukünftig bei anderen Bauvorhaben und bei Investitionen in gemischtwirtschaftliche Organisationen stellen will.

Gemäss Beat Züsli gibt es für die SP-Fraktion lediglich die zwei folgenden Gründe, die keine Dringlichkeit der Behandlung verlangen:

- wenn das Projekt auf Grund der unsicheren Finanzierung ohnehin eine Verzögerung erfahren dürfte oder
- wenn der Stadtrat umfangreiche, rechtliche Abklärungen als notwendig erachtete, um den Sachverhalt zu klären.

Der Interpellant und seine Fraktion könnten sich nur in diesen zwei Fällen eine Beantwortung der Interpellationen zu einem späteren Zeitpunkt vorstellen. Die Begründung des Stadtrates für seine Haltung wird erwartet.

Ratspräsident Peter Brauchli stellt klar, dass der Stadtrat keine Begründung abgeben muss. Der Rat stimmt über die Dringlichkeit ab.

Namens der Fraktion Grünes Bündnis unterstützt **Cony Grünenfelder** die SP-Fraktion. Um Position beziehen zu können, wäre jedoch die Begründung des Stadtrates bezüglich der von Beat Züsli aufgeworfenen Fragen interessant. Ohne diese Antworten verweist die Sprechende auf die vorgängigen Überlegungen von Beat Züsli. Auch die Fraktion Grünes Bündnis sieht zwei Bereiche, die für die Dringlichkeit sprechen:

- Der Bereich der Arbeitsvergaben, auch unabhängig von der Frage, ob diese unter das Submissionsgesetz zu stellen sind, denn das Baugesuch ist eingereicht.
- Handlungsbedarf besteht auch bezüglich der Frage, in welcher Form die Diskussion im Grossen Stadtrat gewährt wird.

Die Votantin bittet die Ratsmitglieder der Dringlichkeit zuzustimmen oder allenfalls bei den zwei Fällen die der Interpellant vorgängig formuliert hat, das Geschäft hinauszuschieben, aber die Diskussion zumindest möglichst schnell anzustreben.

Stadtpräsident Urs W. Studer bezeichnet die Interpellation als dringlich eingereicht, mit der Begründung von Beat Züsli, als ein Trojanisches Pferd. Es werden zwei inhaltliche Fragen vorweg genommen und darauf verwiesen, dass diese der Grund für eine dringliche Behandlung seien. Dazu meint der stadträtliche Sprecher: Die Kunsteisbahn AG ist eine private Aktiengesellschaft. Es liegt also weder in der Kompetenz des Stadtrates, noch in der Kompetenz des Grossen Stadtrates, sondern nur in der Kompetenz von beschwerdeberechtigten, beschwerdebefugten Mitbewerbern oder paritätischen Kommissionen mittels eines Beschwerdeverfahrens zu reklamieren, weil gegebenenfalls das Gesetz über die öffentlichen Vergabungen nicht Anwendung findet.

Die Dringlichkeitskriterien für einen Vorstoss sind allen Ratsmitgliedern bekannt. Unter diesem Blickwinkel war und ist der Stadtrat der Meinung, die Interpellation 46 sei nicht dringlich zu behandeln.

Laut **Lotti Marti-Schindler** soll diskutiert werden, bevor eine Beschwerde heraufbeschworen wird. Eine Beschwerde ist immer ein unerfreulicher Weg. Wenn jetzt Klarheit gegeben werden könnte, ob das Bauvorhaben "Regionales Eiszentrum" dem Submissionsverfahren unterliegt, wenn zumindest Bereitschaft, diese Frage zu diskutieren, vorläge, wäre es der schönere Weg. Die Interpellantin hält namens der SP-Fraktion an der Dringlichkeit fest.

Auch für **Guido Durrer** enthält die Interpellation Fragen, deren Beantwortung dringend interessiert, insbesondere die Frage nach der Unterstellung unter das Submissionsgesetz. Trotzdem soll dem Stadtrat die Möglichkeit gegeben werden, die Beantwortung tiefgreifend abklären zu können. So werden Antworten möglich, die breiter abgestützt, auch über andere Vorhaben im Zusammenhang mit dem Submissionsgesetz Aufschluss geben. Der Votant fordert die Ratsmitglieder deshalb auf, nicht Dringlichkeit zu beschliessen, den Stadtrat jedoch zu ermuntern, die Antworten möglichst bald und gut zu geben.

Beat Züsli nimmt Stellung: Es geht um konkrete Fragen zu einem konkreten Fall. Den Sprechenden und seine Fraktion interessieren aber auch allgemeine Gesichtspunkte. Deshalb gedenkt die SP-Fraktion heute noch eine Motion einzureichen, die den Stadtrat auffordert ein Reglement zu erarbeiten, um die Arbeitsvergaben zu regeln, wenn es um Beiträge an gemischtwirtschaftliche oder an private Organisationen geht. In diesem Zusammenhang könnten insbesondere diese Fragen vertieft diskutiert werden. Im konkreten Fall "Regionales Eiszentrum" ist jedoch das Baugesuch bereits eingegeben. Es macht daher keinen Sinn, erst in einigen Monaten darüber zu diskutieren.

Der Rat lehnt die Dringlichkeit für die Interpellation 46 Züsli/Marti-Schindler namens der SP-Fraktion vom 18. Dezember 2000, lautend: Regionales Eiszentrum - viele offene Fragen, mehrheitlich ab.

Ratspräsident Peter Brauchli gibt bekannt: *Traktandum 2 ist mit der Ersatzwahl in die Spezialkommission betreffend Vorlagen Abrechnung Sonderkredite KKL und Zusatzkredit Bourbaki-Panorama zu ergänzen.*

Weitere Bemerkungen zur Traktandenliste erfolgen nicht. **Somit ist diese mit der erwähnten Ergänzung zu Traktandum 2 kommentarlos genehmigt.**

Auch **Bruno Heutschy** gratuliert der Fritschi-Mutter Claudia Portmann im Namen der SVP-Fraktion. Da es sich dabei um „das höchste Amt“ handelt, das es in dieser Stadt zu belegen gibt, überreicht er ihr auch einen Blumenstrauss.

— — — — —

2. Ersatzwahl in die Sozialkommission des Grossen Stadtrates Ersatzwahl in die Spezialkommission betreffend Vorlagen Abrechnung Sonderkredite KKL und Zusatzkredit Bourbaki-Panorama

Ratspräsident Peter Brauchli: Die FDP-Fraktion schlägt für beide neu zu besetzenden Kommissionssitze *Louis L. Schumacher* vor.

Ruedi Schmidig bezieht sich auf den Vorschlag für die Spezialkommission. Die Fraktion Grünes Bündnis stellt den Sitz der FDP für diese Kommission nicht in Frage. Es ist auch klar, dass die Personenfrage von der Fraktion entschieden werden muss. Wenn jedoch der Leserbrief in der Neuen Luzerner Zeitung vom 16. Dezember 2000, unterzeichnet von Louis L. Schumacher, von derselben Person stammt, die heute in die Spezialkommission betreffend Zusatzkredit Bourbaki-Panorama vorgeschlagen ist, dürfte die Zusammenarbeit in dieser Kommission kritisch werden. Der Schreiber dieses Leserbriefes weiss nämlich offenbar wesentlich mehr über die Vorgänge beim Bourbaki, als die Spezialkommission in allen ihren Ermittlungen bisher eruieren oder der Stadtrat bekannt geben konnte.

Gegen den Vorschlag von **Ratspräsident Peter Brauchli**, *eine Abstimmung für beide vorgeschlagenen Kommissionen durchzuführen*, besteht keine Opposition im Rat.

Louis L. Schumacher wird mit wenigen Enthaltungen in die Sozialkommission des Grossen Stadtrates wie auch in die Spezialkommission betreffend Vorlagen Abrechnung Sonderkredite KKL und Zusatzkredit Bourbaki-Panorama gewählt.

3. Genehmigung der Protokolle 2 vom 28. September 2000 und 3 vom 26. Oktober 2000

Christoph Portmann bezieht sich auf das Protokoll Nr. 2. Sein Votum zur Interpellation 366 Marti-Schindler namens der SP-Fraktion vom 27. Januar 2000, Broschüre "Der Luzerner Wirtschaft gehört die Zukunft", ist entstellt widergegeben. Der Votant möchte den Text nachträglich der Stadtkanzlei schriftlich abgeben.

Gaby Schmidt hat ebenfalls eine Korrektur zum Protokoll 2 anzubringen. Es betrifft dies die Verhandlungen zur Motion 332 Marti-Schindler namens der SP-Fraktion vom 18. September 1999, Halbtagskindergarten. In ihrem Votum dazu erklärte sie in keiner Art und Weise Einverständnis mit der Meinung von Trudi Bissig-Kenel. Sie erklärte lediglich Übereinstimmung mit deren Zitat: "Frau stellt sich den Tatsachen". Die Votantin bittet um entsprechende Berichtigung.

Ruedi Schmidig erachtet das Vorgehen, heute ein Protokoll zu genehmigen, wenn Ratsmitglieder nachträglich ihr Votum schriftlich abgeben können, als heikel. Das Protokoll 2 soll zurückgestellt und nach vorgenommener Korrektur dem Rat erneut zur Genehmigung vorgelegt werden.

Der Rat erklärt sich mit diesem Vorgehen stillschweigend einverstanden. Das Protokoll 2 wird demnach in einer rektifizierten Fassung dem Rat erneut zur Genehmigung vorgelegt.

Ruedi Schmidig: Das Thema und die Grundlagen des Protokollierens wurden bereits anlässlich einer Sitzung der Geschäftsleitung des Rates besprochen. Bezüglich Protokoll 3 sind bei der Wahl in die Spezialkommission betreffend Vorlagen Abrechnung Sonderkredite KKL und Zusatzkredit Bourbaki-Panorama wie auch bei der Ersatzwahl in die Oberstufenschulpflege *die Namen der gewählten Personen zu nennen*. Der Votant bittet diese nachzutragen.
Das Protokoll 3 über die Verhandlungen vom 26. Oktober 2000 wird vom Rat mit der nachfolgenden Ergänzung genehmigt.

Zum Traktandum 3

Die folgenden nominierten Kandidatinnen und Kandidaten werden vom Rat für die Spezialkommission betreffend Vorlagen Abrechnung Sonderkredite KKL und Zusatzkredit Bourbaki-Panorama in globo gewählt:

Andreas Moser, FDP

Rolf Krummenacher, FDP

Jakob Spieler, FDP

Thomas Gmür, CVP

Markus Mächler, CVP

Peter Henauer, SP

Gaby Schmidt, SP

Beat Züsli, SP
Cony Grünenfelder, GB
Ruedi Schmidig, GB
Marcel Lingg, SVP.

Zum Traktandum 4

Der Grosse Stadtrat wählt die beiden vorgeschlagenen Kandidaten *Markus Renggli und Priska Krummenacher*, beide *FDP*, einstimmig und in globo als neue Mitglieder der Oberstufenschulpflege.

4.1 Abrechnung von Sonderkrediten

Eintreten

Markus Boyer: Die CVP/CSP-Fraktion ist insofern für Eintreten und Zustimmung zur Vorlage, als dass es sich um eine Abrechnung mit Minderkosten handelt. Die folgenden Gedanken beziehen sich auf diese Minderkosten: Wenn genügend Reserven vorhanden sind, ist es relativ einfach ein Minus bei der Abrechnung zu erlangen. Das wird wohl einer der Gründe für den guten Abschluss bei den verschiedenen Sonderkrediten sein. Es stellt sich die Frage, ob in Zukunft stets grosse Reserven eingebaut werden sollen, so dass bei den Abrechnungen eine Kostenunterschreitung resultiert. In Fachkreisen gilt dies jedoch als ebenso unprofessionell wie eine Kostenüberschreitung. Der CVP/CSP-Fraktion liegt vor allem daran, mehr Transparenz in die Bauvorlagen zu bringen. Es soll sichtbar sein, wieviel Reserven bei einem Vorhaben eingebaut sind. Dies ermöglicht eine eventuell abweichende Kostenabrechnung und die Gründe dafür nachvollziehen zu können. In diesem Sinn hat die CVP/CSP-Fraktion heute ein Postulat eingereicht.

Baudirektor Kurt Bieder ist der Ansicht, dass die Baudirektion auch bisher (über Jahrzehnte hinweg), auch unter seinem Amtsvorgänger, äusserst transparente Vorlagen unterbreitet hat. Die Position "Unvorhergesehenes" wurde stets nach den Richtlinien SIA ausgewiesen und in der Baukommission oder der Vereinigten Kommission behandelt. Der stadträtliche Sprecher weist die Unterstellung, nicht transparent gehandelt zu haben, zurück. Ein diesbezüglich aufgekommener falscher Eindruck bedauert der stadträtliche Sprecher sehr. Der eingereichte Vorstoss gibt nun Gelegenheit, dies deutlich zu machen.

Laut **Peter Muheim** ist auch die Fraktion Grünes Bündnis für Eintreten und Zustimmung zur Abrechnung von Sonderkrediten. Der Sprechende stellt im Zusammenhang mit den Kredit-Budgets fest, dass die Stadt bei kleineren Vorlagen gut im Rahmen des Budgets abschliesst,

bei grösseren Projekten jedoch massiv darüber schlägt. Schaffte es die Stadt bei allen Projekten so genau wie bei kleinen Projekten zu arbeiten, würde sie bei der Bevölkerung wesentlich besser dastehen als im jetzigen Zeitpunkt.

Es erfolgen keine weiteren Bemerkungen zum Eintreten. **Damit ist der Rat stillschweigend auf die Vorlage eingetreten.**

Detailberatung

Zu Ziff. 1 bis 4.3: Keine Wortmeldungen.

Zu Ziff. 5, Zusammenstellung der zur Abrechnung gelangenden Sonderkredite, erfolgen ebenfalls keine Bemerkungen.

Abstimmung:

Der Grosse Stadtrat genehmigt einstimmig die vorgelegte Abrechnung über Sonderkredite.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 39/2000 vom 25. Oktober 2000 betreffend die Abrechnung von Sonderkrediten,

gestützt auf den Bericht der Baukommission (Ziff. 1 und 2) sowie der Geschäftsprüfungskommission (Ziff. 3 und 4),

in Anwendung von Art. 69 lit. b Ziff. 8 der Gemeindeordnung vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Die vorgelegten Abrechnungen über Sonderkredite werden genehmigt.

4.2 Motion 3 Bissig-Kenel/Portmann-de Simoni/Durrer namens der FDP-Fraktion Wesemlin 1: Neue Streckenführung Buslinie 7 Zwysigplatz-Oberlölchli überprüfen

Der Stadtrat wird beauftragt, die vorgesehene Streckenführung der Buslinienverlängerung zwischen Zwysigplatz und Hünenbergstrasse nochmals zu überprüfen und dem Grossen

Stadtrat einen Bericht und Antrag mit einer sinnvollen und quartiergerechten Alternative vorzulegen. Dabei ist die Beeinträchtigung der Wohnqualität zu vermeiden und wenn möglich die bestehenden Strassen in die Ausführungsplanung miteinzubeziehen.

Begründung:

Die Planungsarbeiten für die vorgesehene Buslinienverlängerung ab heutiger Endstation Zwysigplatz bis zur neuen Wohnüberbauung Oberlöchli sind weitgehend abgeschlossen. Die öffentliche Planaufgabe ist noch nicht erfolgt.

Gemäss vorgesehener Planung durchschneidet die neue Streckenführung ein homogenes und heute noch ruhiges Wohnquartier. Trotz der vorgesehen Lichtsignalanlage (5 Stück!) wird die Sicherheit im bestehenden Quartierteil nicht optimiert, das Gegenteil ist der Fall. Die neuen Wohngebiete Oberlöchli und Unterlöchli sind über die bestehenden Strassen (zum Beispiel Zwysigstrasse - Wesemlinstrasse - Hünenbergstrasse) ebenso erschliessbar, der kurze Umweg ist vertretbar.

Die Wohn- und Verkehrssituation hat sich seit dem Volksentscheid vor 12 Jahren verändert, so dass sich eine Neubeurteilung der Situation aufdrängt.

Stellungnahme des Stadtrates:

Bereits die offene Quartierplanung Wesemlin hat sich um 1980 mit der Buslinienverlängerung vom Zwysigplatz zum Oberlöchli befasst und die Linienführung über die neu zu erstellende Buspiste vorgeschlagen. Mit der Vorlage an die Stimmberechtigten wurde die Linienführung konkretisiert. Die Kreditvorlage wurde von den Stimmberechtigten am 25. September 1988 genehmigt. Die Buslinie musste nicht verlängert werden, solange sich die Realisierung der Überbauung Oberlöchli verzögerte. Inzwischen ist die Baubewilligung für die Überbauung erteilt und die ersten Wohnungen sollen in der zweiten Hälfte 2001 bezogen werden.

Bei der Vorbereitung der für die Bewilligung und den Bau der Buspiste notwendigen Planaufgabe entstand im Quartier Widerstand gegen das Projekt, der ausgeprägt an der öffentlichen Orientierungsveranstaltung vom 12. September 2000 zum Ausdruck kam. Die Opponenten wünschen eine Linienführung vom Zwysigplatz über die Zwysigstrasse und Wesemlinstrasse zur Hünenbergstrasse. Sie argumentieren mit vermeidbarem Verlust von Grünflächen, befürchten eine ungenügende Verkehrssicherheit und wollen die geplante Lichtsignalanlage nicht.

Nach der Veranstaltung vom 12. September meldete sich eine grosse Zahl von Quartierbewohnern schriftlich bei der Baudirektion, die im Gegensatz zu den Opponenten die Realisierung der Linienverlängerung gemäss dem ursprünglichen Projekt wünschen. Es entsteht der Eindruck, dass Bewohner im Bereich der jeweiligen Linienführungsvariante sich für die andere Variante einsetzen.

Der Stadtrat hat, im Gegensatz zur Aussage in der Motion, nicht den Eindruck, dass sich die Wohn-, Strassen- und Verkehrssituation im oberen Wesemlinquartier seit 1988 entscheidend verändert hat. Verändert hat sich ein Teil der Wohnbevölkerung. Unter den Opponenten befinden sich viele nach 1988 ins Quartier gezogene Personen und Familien, die den seinerzeitigen Planungsprozess nicht selbst miterlebt haben.

Allein die Tatsache, dass im Quartier massive Meinungsverschiedenheiten bezüglich der

Buslinienführung bestehen, ist für den Stadtrat Anlass genug, um eine Neubeurteilung der Situation vorzunehmen. Der offiziellen Linienführung mit der neuen Buspiste (Variante 1) wurde die Linienführung über die Zwysigstrasse und die Wesemlinstrasse (Variante 2) gegenübergestellt und grob wie folgt beurteilt:

- Beide Varianten sind verkehrstechnisch machbar.
- Bei beiden Varianten ist eine Lichtsignalanlage nicht zwingend erforderlich. Es genügt eine Einrichtung, die dem VBL-Fahrer, der Fahrerin anzeigt, ob ein Bus in der Gegenrichtung unterwegs ist.

Vorteile der Variante 1 sind:

- Die Linienführung ist kürzer und praktisch gestreckt.
- Das benötigte Areal, auch dasjenige für mögliche spätere Verbesserungen der Variante ist im Besitz der Stadt.
- Die Fahrleitung kann ohne Beanspruchung von Verkehrsflächen oder Privatareal gebaut werden.
- Die Bushaltestelle bei der Hünenbergstrasse ist auf vorhandenem Strassenterrain machbar.
- Die unregelmässige Konfliktstrecke kann in beiden Richtungen überblickt werden.
- Die Rechts- und Planungssicherheit ist gewährleistet.
- Die VBL bevorzugen diese Variante

Nachteile der Variante 1 sind:

- Es muss eine neue Strasse gebaut und dafür Grünfläche beansprucht und mindestens ein Baum entfernt werden.
- Die engen Strassenverhältnisse werden zu einer Verhaltensänderung der Fussgänger, die heute auf der Strasse gehen und der Radfahrer, die heute vielfach nebeneinander fahren, führen.
- Zwischen dem Zwysigplatz und der Gartenheimstrasse können der Bus und andere Motorwagen nicht aneinander vorbeifahren.
- Der Platz für die Fussgänger bei der neuen Haltestelle Zwysigplatz stadteinwärts ist knapp.

Vorteile der Variante 2 sind:

- Die Linie führt über bestehende Strassen.
- Die Variante kann mit geringeren Kosten erstellt werden.
- Ein Teil des Buspistenareals kann grün bleiben oder anderen Nutzungen zugeführt werden (bedingt Bebauungsplanänderung).

Nachteile der Variante 2 sind:

- Für die Bushaltestelle bei der Hünenbergstrasse und aus verkehrstechnischen Gründen muss Grünfläche und der Kronen-, resp. Wurzelbereich eines Baumes beansprucht werden.
- Der Bus und grosse Fahrzeuge können in der Wesemlinstrasse nicht kreuzen. In den Kurvenbereichen kann mit keinen Fahrzeugen gekreuzt werden.

- Die Konfliktstrecke kann nicht vollständig überblickt werden.
- Für ein allfälliges Trottoir auf der Südseite der Wesemlinstrasse besteht lediglich das Enteignungsrecht. Das Land muss noch erworben werden.
- Die Fahrleitungsmasten müssen auf das zum Teil schmale nordseitige Trottoir gestellt werden, wenn dafür kein Privatareal zur Verfügung gestellt wird.

Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. Neben den aufgeführten Eigenschaften der Varianten gibt es solche, die je nach Standpunkt als Vorteil oder als Nachteil gewertet werden können. Das ist zum Beispiel bei der Frage nach der Trennung OeV - mIV der Fall. Ebenso verhält es sich bei der Frage der Verkehrssicherheit, wo - je nach Betroffenheit - bei beiden Varianten Unsicherheiten geltend gemacht werden können. Mit rationalen Argumenten, objektiven Methoden und messbaren Grössen wird es nicht möglich sein, die eine oder die andere Variante zu favorisieren. Nur schon die Gewichtung der einzelnen Argumente wird immer subjektiv sein und kann das Resultat so oder anders ausfallen lassen.

Beim Kostenvergleich ist nach Investitions- und Betriebskosten zu unterscheiden. Wegen der zu erstellenden Buspiste sind die Investitionen bei der Variante 1 rund Fr. 300'000.-- teurer. Die Differenz verringert sich um rund Fr. 75'000.--, wenn jeweils das südseitige Trottoir erstellt werden sollte. Nicht berücksichtigt sind Entschädigungen an Private im Zusammenhang mit dem Fahrleitungsbau bei der Variante 2. Ebenfalls nicht berücksichtigt ist der Erlös bei einer allfälligen anderen Nutzung des Buspistenareals. Wegen des um 55 m längeren Weges bei der Variante 2 ergeben sich höhere Betriebskosten bei dieser Variante von jährlich rund Fr. 15'000.--. Mit 5% kapitalisiert entspricht das einem Betrag von Fr. 300'000.--. Somit ergibt sich nur dann ein Kostenvorteil für die Variante 2, wenn man das Buspistenareal veräussern möchte und dafür ein hoher Erlös erzielt werden kann.

Nebst der Kostenfrage stellt sich auch die Frage des Realisierungszeitpunktes. Der Stadtrat hat immer signalisiert, dass er die Buslinienverlängerung möglichst früh in Betrieb nehmen will, damit in die Neubauten im Oberlöchlí auch Leute einziehen, die einen Teil ihrer Wege mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurücklegen wollen. Die Variante zwei ist mit grösseren Unsicherheiten bezüglich dem Realisierungszeitpunkt behaftet, weil für die Erstellung der Fahrleitung, zumindest für die Fundamente, privater Grund beansprucht werden muss. Zudem müssen Bäume auf Privatareal wegen der Fahrleitung im Kronenbereich zurückgeschnitten werden. Im Übrigen ist mit massivem Widerstand gegen das Abweichen von der ursprünglichen Linienführung zu rechnen.

Die grösste zeitliche Unsicherheit würde dann entstehen, wenn die Linienverlängerung überhaupt in Frage gestellt würde und nach einer völlig anderen Lösung gesucht werden müsste. Ohne auf Einzelheiten einzugehen darf zu Recht angenommen werden, dass bei einem ähnlich guten Angebot, die Verlängerung der Buslinie 7 die geringste Zunahme der Betriebskosten verursacht, weil bei dieser Lösung im Wesentlichen eine bestehende Linie bei gleich bleibendem Fahrplanangebot besser ausgelastet wird. Bei jeder anderen Lösung müsste eine neue Linie eingeführt oder eine bestehende Linie verstärkt werden.

Vor diesem Hintergrund stellt sich aber auch die Frage, ob es überhaupt im Ermessen des Stadtrates liegt, zu entscheiden, welche Variante ausgeführt werden soll. Grundsätzlich bedeutet die Annahme einer dem Finanzreferendum unterstellten Vorlage durch die

Stimmberechtigten die Bewilligung eines Kredites und nicht die Gutheissung eines bestimmten Projektes. Die Umsetzung ist nach dem Grundsatz der Gewaltentrennung Sache des Stadtrates, respektive der Verwaltung. Der Stadtrat ist lediglich insoweit gebunden, als der Kredit zur Erreichung des ursprünglichen Zwecks verwendet werden muss. Obschon dieser Sachverhalt eine Projektänderung, respektive die Ausführung einer anderen Variante nicht grundsätzlich ausschliesst, bleibt Grundlage des auszuführenden Projektes gleichwohl das von der kreditrechtlich zuständigen Instanz bewilligte Vorhaben. Eine Abweichung ohne einen triftigen sachlichen oder rechtlichen Grund verstösst gegen das Prinzip von Treu und Glauben. In dieser Hinsicht ist zu beachten, dass die Buslinienverlängerung in der Abstimmungsvorlage vergleichsweise genau spezifiziert worden ist und es sich bei der Streckenführung einer Buslinie um einen wesentlichen Bestandteil einer Vorlage handelt. Allerdings hätte die lange Zeitdauer zwischen Volksabstimmung und Realisierung des Vorhabens nachträglich in Erscheinung tretende Umstände tatsächlicher oder rechtlicher Art zeitigen können, die es dem Stadtrat gestatten eine Projektänderung in Betracht zu ziehen. Nachdem sich auch nach 12 Jahren, wie eingangs erwähnt, die Verhältnisse im oberen Wesemlinquartier kaum verändert haben und die Variante 2 gegenüber der Variante 1 insgesamt nicht klare Vorteile aufweist, besteht mangels nachträglich auftretender Veränderungen tatsächlicher oder rechtlicher Art, keine Veranlassung für eine Projektänderung. Eine Abweichung vom ursprünglichen Projekt könnte gegenüber denjenigen Bewohnerinnen und Bewohnern, die sich für die Realisierung der Variante 1 eingesetzt haben kaum hinreichend begründet werden.

Aus diesen Gründen will der Stadtrat die ursprüngliche Linienführung realisieren. Bezüglich der Ausgestaltung der Linie kann er jedoch den Opponenten entgegenkommen. Gestützt auf die jetzt erfolgte Überprüfung kommt er zum Schluss, dass auf die geplante Lichtsignalanlage verzichtet werden kann. Die Baudirektion wird beauftragt, unter Berücksichtigung dieser Änderung, das Plangenehmigungsverfahren rasch einzuleiten und den Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) über den Stand des Projektes zu orientieren. An dieser Stelle muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass heute der ÖVL letztlich über die Linienverlängerung beschliesst und die Stadt lediglich Bestellerin ist.

Der Stadtrat hat die Streckenführung der Buslinienverlängerung nochmals überprüft und damit den Auftrag der Motion erfüllt.

Der Stadtrat nimmt deshalb die Motion entgegen und stellt gleichzeitig den Antrag auf Abschreibung.

Trudi Bissig-Kenel: Die Motionäre sind mit der Antwort des Stadtrates zufrieden.

Ratspräsident Peter Brauchli stellt fest: Es ist kein Ablehnungsantrag gestellt. **Somit ist die Motion 3 überwiesen.**

Trudi Bissig-Kenel: Die Motionäre stimmen der Abschreibung zu. Sie sind dem Stadtrat dankbar für die wiederholte, sorgfältige Überprüfung der Streckenführung Buslinie 7 Zwysigplatz - Oberlöchli, insbesondere für das Aufzeigen der Vor- und Nachteile der zwei

Varianten. Zu Recht heisst es auch in der Antwort, dass mit rationellen Argumenten, objektiven Methoden und messbaren Grössen es nicht möglich sein wird, die eine oder andere Variante zu favorisieren. Tatsache ist, dass die Planaufgabe über die neue Streckenführung der Buslinie 7 bei den Betroffenen massiven Widerstand ausgelöst hat. Einerseits wehren sich einige Anwohner von der oberen Mettenwylstrasse und Gartenheimstrasse gegen die vorgesehene Busführung, andererseits verlangen die Anwohner der Wesemlinstrasse das Festhalten an der anlässlich der Volksabstimmung bewilligten Lösung. Auch die Idee, den 14er-Bus zu splitten und ihn ab Gundoldingenplatz zweimal pro Stunde in Richtung Oberlöchlí und nur noch 3 - 4 mal in Richtung Würzenbach fahren zu lassen, wurde überprüft. Die Anwohner der Dreilindenstrasse, die zugegebenermassen vom Durchgangsverkehr stark betroffen sind, halten nichts von diesem Vorschlag, da sie durch den Busverkehr noch mehr belastet würden. Dieselben Argumente wurden von den Anwohnern der Hünenbergstrasse an die Motionäre herangetragen. Aus diesen Gründen, aber auch weil sich 1980 die offene Quartierplanung für diese Linienführung ausgesprochen und die Stimmberechtigten der Stadt 1988 dem Kredit zugestimmt haben, ist die FDP-Fraktion für die Abschreibung der Motion, im Wissen, dass der Entscheid für die Betroffenen schwierig zu verstehen ist. Dass auf die geplante Lichtsignalanlage verzichtet werden kann, ist ein Zeichen der seriösen Überprüfung dieser Angelegenheit.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen.

Der Rat beschliesst grossmehrheitlich Abschreibung der Motion 3 Bissig-Kenel/Portmann-de Simoni/Durrer namens der FDP-Fraktion, lautend: Wesemlin 1: neue Streckenführung Buslinie 7 Zwysigplatz - Oberlöchlí überprüfen.

5. Zusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes an ausländische Staatsangehörige

Ratspräsident Peter Brauchli erläutert den Ablauf der Beratung dieses Geschäftes:

- 1) Eintretensdebatte für grundsätzliche Voten
- 2) Schriftliche Anträge zu einzelnen Personen (es liegen bereits schriftliche Anträge vor).
- 3) Die Bürgerrechtskommission beantragt über diejenigen Personen, die für die Erteilung des Stadtbürgerrechtes in der Kommission eine Mehrheit fanden, in globo abzustimmen.
- 4) Der Stadtrat beantragt, auf Grund des Persönlichkeitsschutzes für die noch nicht behandelten Gesuche geheime Beratung gemäss Art. 23 des Geschäftsreglements.
- 5) Das führt zum Ausschluss der Öffentlichkeit.
- 6) Rita Ueberschlag, Präsidentin der Bürgerrechtskommission, wird Auskunft gegenüber den Medien erteilen.

Eintreten

Bürgerrechtskommissionspräsidentin Rita Ueberschlag: Die Kommission hat am 5. Dezember, an ihrer 5. Sitzung, einen ganzen Tag Gespräche mit Personen, die das Schweizerbürgerrecht beantragen, geführt. Die Kommission unterbreitete sodann ihren Entscheid sach- oder fachberatend dem Stadtrat; dieser wiederum fällte nachfolgend seinen eigenen Entscheid. Mit dem vorliegenden Beschlussesantrag ist der Stadtrat dem Vorschlag der Kommission gefolgt.

Um sich ein subjektives Bild machen zu können, wer sich hinter den Akten verbirgt, wurden die Akten durch die Kommissionsmitglieder eingesehen und die Einbürgerungswilligen in einem Zeitrhythmus von jeweils 20 Minuten zum Gespräch empfangen. So konnte festgestellt werden, ob die Gesuchstellenden die gemäss kantonalem Bürgerrechtsgesetz notwendigen, jedoch nicht klar definierten Voraussetzungen erfüllen: Eingliederung in die örtlichen Verhältnisse und Vertrautheit mit den örtlichen Lebensgewohnheiten, Sitten und Gebräuchen.

Die geprüften Unterlagen-Dossiers zu den *gut prüfbaren Bedingungen* liegen auf:

- guter Ruf geniessen
- Wohnsitzdauer
- Nichtgefährdung der inneren und äusseren Sicherheit.

Abgesehen von zwei Ausnahmen waren die Einbürgerungsgesuche jeweils diskussionslos und abschliessend geklärt. Im einen Fall musste die Feststellung im Polizeibericht zu Gunsten des Gesuchstellers korrigiert werden. Dazu sei bemerkt: Querulantisches Verhalten reicht ebenso wenig für eine Abweisung, wie das Wissen um die Zubereitung von Käsefondue für die Zusicherung des Bürgerrechts. Die Kommission ist sich ihrer Verantwortung auch in ihrer neuen grosstadträtlichen Aufgabe bewusst.

Grundsatzdiskussionen führte die Kommission darüber, welcher Massstab bei den Deutschkenntnissen als Indiz der Assimilation gesetzt werden soll, um einen gemeinsamen Konsens für die Gleichbehandlung der Gesuche zu gewährleisten. Diese hohe Anforderung, willkürfrei und gerecht den vorhandenen Ermessensspielraum wahrzunehmen, gilt auch für den Rat, wenn er unter Ausschluss der Öffentlichkeit über Gesuche befinden wird.

Die Kommission beantragt dem Parlament einstimmig, im einen Fall mit einem Mehrheitsentscheid von 4 : 1, den nachfolgend aufgeführten Personen in globo das Luzerner Stadtbürgerrecht zuzusichern.

Für eine Person beantragt die Kommission mit einem Mehrheitsentscheid von 3 Ja- gegen 1 Nein-Stimme, bei 1 Enthaltung, die Nichtzusicherung des Luzerner Stadtbürgerrechtes. Zur Wahrung des Persönlichkeitsschutzes wird die Person in der Öffentlichkeit namentlich nicht erwähnt.

Es erfolgen keine weiteren Voten zum Eintreten.

Ratspräsident Peter Brauchli gibt bekannt: Es gingen zwei Anträge schriftlich ein. Der

Entscheid über die betroffenen Personen wird zur geheimen Beratung zurückgestellt.

Kommissionspräsidentin Rita Ueberschlag verliest die Namen, zu denen keine Anträge auf geheime Beratung vorliegen und für die die Abstimmung in globo durchgeführt werden soll. Die Bürgerrechtskommission beantragt folgenden Personen das Luzerner Stadtbürgerrecht zuzusichern:

...

Ratspräsident Peter Brauchli stellt fest: Es liegt kein Antrag gegen die Durchführung der Abstimmung in globo vor.

Abstimmung:

Den genannten ausländischen Staatsangehörigen wird durch den Rat einstimmig das Bürgerrecht der Stadt Luzern zugesichert.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 46/2000 vom 20. Dezember 2000 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 Bürgerrechts 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.)

Die Beratung wird auf Grund des stadträtlichen Antrags auf geheime Beratung gemäss Art. 23 Geschäftsreglement unter Ausschluss der Öffentlichkeit fortgesetzt.

Die Besucherinnen und Besucher sowie die Vertreter der Presse verlassen in der Folge den Saal.

Über die geheime Beratung wird ein separates Protokoll geführt.

6. Motion 355 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 11. Dezember 1999
"Konzept für die Volksschule"

Die Probleme, die sich in der Volksschule - vom Kindergarten bis zur Oberstufe - heute stellen, sind sehr vielfältig.

Die Schule muss die Wandlungen in der Gesellschaft aufnehmen und auffangen, um die Chancengleichheit für alle Kinder zu gewährleisten. Eine gute Schule zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass es gelingt, alle Kinder optimal zu fordern und zu fördern. Eine gute Schule grenzt nicht aus, sondern arbeitet integrativ und ganzheitlich. In einer guten Schule werden die verschiedenen sozialen und gesellschaftlichen Hintergründe der Kinder aufgenommen und benutzt, um gegenseitig voneinander zu lernen. Die Probleme werden nicht auf die Seite geschoben, sondern dort gelöst, wo sie entstehen.

- Die Stadt Luzern erarbeitet zurzeit ein Leitbild für die Volksschule. Parallel zu diesem Leitbild muss ein Umsetzungskonzept, das auch Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt, vorgelegt werden. Das Leitbild soll ja nicht nur schöne Worthölse sein.
- Wie eingangs erwähnt, sind die Probleme in der Volksschule vielfältig: grosse Leistungsdifferenzen innerhalb einer Klasse, Erziehungsdefizite, Gewaltbereitschaft, Hyperaktivität, Konzentrationsschwierigkeiten, hohe Anteile an fremdsprachigen Kindern usw. Es gibt verschiedenste Lösungen, die auf die speziellen Verhältnisse in den einzelnen Schulhäusern zugeschnitten sein müssen. Diverse schweizerische Modellschulen zeigen gangbare und erfolgversprechende Wege auf.
- Von Seiten der Schulpflege und aus der Lehrerschaft wird zur Entlastung der Rektorate und vor allem im Sinne von Gewaltprävention der Einsatz von schulischen Heilpädagogen bzw. SozialarbeiterInnen gefordert. Die Schuldirektion hat eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich mit dieser Forderung auseinandersetzt.
- Die Aufgabenübernahme durch die Schulhausleitungen muss geklärt werden. Es braucht eine akzeptable Entlastung und normale Büroinfrastruktur für die SchulhausleiterInnen.
- Am 16. Dezember 1999 hat der Stadtrat die Motion 199 Christoph Portmann, "Probleme der hohen Ausländeranteile an den Stadtschulen" entgegengenommen. Der durch die Motion 199 geforderte Bericht soll Entscheidungsgrundlagen für das weitere Vorgehen und Empfehlungen für die Volksschule beinhalten.
- Fremdsprachige Kinder brauchen eine hohe Kompetenz in der eigenen Sprache, um die fremde Sprache gut und sicher erlernen zu können. Ein erster Schritt zur Lösung vieler Probleme mit ausländischen Kindern ist die Zusammenarbeit mit den Lehrpersonen für

Heimatliche Sprache und Kultur (HSK). Die HSK-Lehrpersonen sind auch Kulturvermittler und können bei vielen Konflikten und Verständigungsproblemen wertvolle Hilfe leisten. Eine bessere und vor allem koordinierte Zusammenarbeit ist unerlässlich.

Es macht keinen Sinn, verschiedene Berichte vorzulegen. Eine Gesamtschau und ein klares Konzept über die Möglichkeiten und die Zukunft der Volksschule in der Stadt Luzern drängt sich auf.

Wir fordern den Stadtrat auf, in enger Zusammenarbeit oder allenfalls unter Federführung der Schulpflege dem Grossen Stadtrat einen Bericht vorzulegen, in dem das Anliegen der Motion 199, das Umsetzungskonzept zum städtischen Leitbild der Volksschule sowie neue Lösungsvorschläge der anstehenden Probleme (in Anlehnung an Lösungsmöglichkeiten wie St. Johannis in Basel, Zürich Limmattal und Nordstrasse, das Stanser Modell u.a.m.) aufgezeigt werden. Im Sinne von Schulen mit Profil sollen die einzelnen Schulhäuser die Möglichkeit haben, die für sie ideale Lösung zu erarbeiten und vorzuschlagen. Der Bericht soll klare Vorschläge für die nächsten fünf bis zehn Jahre enthalten.

Stellungnahme des Stadtrates:

Am 16. Dezember 1999 stimmte der Grosse Stadtrat der Motion 199 "Probleme der hohen Ausländeranteile an den Stadtschulen" zu. Sie verlangt, dass der Stadtrat einen Bericht vorlegt, der über die Auswirkungen des hohen Ausländeranteils an den städtischen Schulen orientiert und Lösungsvorschläge formuliert. In seiner Stellungnahme wies der Stadtrat darauf hin, dass die Bildungsdirektion eine breit abgestützte Arbeitsgruppe eingesetzt hat, die zu Handen der Schulpflege Grundsätze und konkrete Vorschläge zu diesem Thema entwickelt. Das Ergebnis dieser Arbeit sollte als Grundlage für den in der Motion 199 geforderten Bericht dienen.

Am 11. Dezember 1999 wurde die Motion 355 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion eingereicht, in der gefordert wird, dass der Stadtrat mit einer Gesamtschau ein Konzept über die zukünftige Entwicklung der Volksschulen in der Stadt Luzern vorlegt. Der in der Motion 199 angesprochene Fragenkomplex sollte dabei im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes behandelt und nicht in einem besonderen Bericht dargestellt werden. Im weiteren wird in der Motion 355 auf ein städtisches "Leitbild für die Volksschule" hingewiesen, für das ein Umsetzungskonzept vorzu-legen sei. Der damit angesprochene "Leitbild-Rahmen" vom März 2000 stellt eine Vorgabe für die Erstellung von Schulhausleitbildern dar. Er gibt im wesentlichen nur allgemeine Anregungen für die Entwicklung von Schulhausleitbildern und legt fest, zu welchen Aspekten in den Schulhausleitbildern Aussagen zu machen sind.

Die spezielle Arbeitsgruppe der Bildungsdirektion hat Anfang Juli 2000 ihren Bericht "Interkulturelle Gesellschaft – Konsequenzen für die Schule" vorgelegt. Er wurde an der Sitzung der Vereinigten Schulpflege vom 13. November 2000 vorgestellt und von ihr zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit ist die Grundlage für den mit der Motion 199 verlangten Bericht geschaffen.

Der Stadtrat ist bereit, die Thematik des hohen Ausländeranteils an der Volksschule im Rahmen eines umfassenden Berichtes über die künftige Entwicklung der Volksschule zu

behandeln. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass einerseits der Kanton auf Gesetzes- und Verordnungsstufe den Bereich der Volksschule teilweise sehr detailliert regelt und andererseits die Schulpflege gemäss dem Gesetz über die Volksschulbildung vom 22. März 1999 über weitgehende Kompetenzen in der konkreten Ausgestaltung der Volksschule verfügt. Der Bericht des Stadtrates muss deshalb sowohl die kantonalen Vorgaben wie auch den Entscheidungsspielraum der Schulpflege berücksichtigen. Der Stadtrat wird den Bericht unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ausarbeiten und ihn zusammen mit der Stellungnahme der Schulpflege dem Grossen Stadtrat unterbreiten.

Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen.

Das Wort wird nicht verlangt.

Die Motion 355 Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion ist somit stillschweigend an den Stadtrat überwiesen.

— — — — —

7.1 Motion 358 Rolf Hilber namens der CVP/CSP-Fraktion vom 23. Dezember 1999

Attraktivierung der Altstadt 2

Gestaltung des Grendels

Irgendwann im nächsten Jahr wird der Grendel autofrei und zur Fussgängerzone.

Neben vielen Bedenken freut man sich aber auch auf die neue Flanierzone in der Altstadt. Bis heute liegt aber im Dunkeln, wie der Grendel dann aussehen soll. Als wichtiges Tor zu unserer Altstadt muss der Grendel ein einladendes und attraktives Gesicht bekommen.

Viele Fragen sind noch offen:

Wie wird die Durchfahrt der Velos geregelt?

Werden Bäume gesetzt und wo?

Sollen wenig attraktive Mofa/Veloparkplätze vor attraktiven Schaufenstern bestehen bleiben?

Wird es Sitzgelegenheiten geben?

Wann wird eingeebnet?

Was für eine Pflasterung ist vorgesehen?

Welcher Platz wird den Boulevardrestaurants zur Verfügung gestellt?

Wann kann damit gerechnet werden?

Wir fordern den Stadtrat auf:

Umgehend einen Plan mit einer Zeitachse und den zu erwartenden Kosten für den Grendel zu erarbeiten und dem Grossen Stadtrat vorzulegen. Dabei sollen die Anliegen der Anwohnerschaft des Grendels und der Geschäftsleute der Altstadt miteinbezogen werden.

Stellungnahme des Stadtrates:

Die Verkehrsanordnung für eine Fussgängerzone Grendel wurde mit der Bewilligung des Parking Schweizerhof nochmals neu publiziert (Kompensation der wegfallenden Parkplätze). Gegen die Verkehrsanordnung am Grendel wie auch gegen die in diesem Zusammenhang stehende Verkehrsanordnung am Bramberg (Brambergssperre) sind beim Bundesrat Beschwerden hängig. Ein Entscheid wird noch diesen Herbst erwartet.

Für den Grendel ist das gleiche Verkehrsregime wie in der übrigen Altstadt vorgesehen, wobei Velos zugelassen sind. Der Löwengraben ist im Gegenverkehr befahrbar mit Wendemöglichkeit bei der Post. Die Ausbildung des Wendeplatzes soll im Zusammenhang mit der Neugestaltung definitiv gelöst werden. Die Zufahrt für Berechtigte in die Fussgängerzone Grendel erfolgt im Einbahnverkehr analog der heutigen Regelung.

Der Stadtrat hat mit Stadtratsbeschluss StB 970 vom 16. August 2000 das Projekt "Grendelachse, bauliche Umgestaltung" ins Richtlinienprogramm aufgenommen und der Prioritätsstufe 3 zugeordnet. Das Ziel des Projektes Grendelachse ist eine attraktive Gestaltung des Grendels als Fussgängerzone sowie eine behinderungsfreie Zweiradparkierung.

Als Lösungsweg soll für die Projektentwicklung ein Wettbewerb gemäss SIA Ordnung 142 durchgeführt werden. Die Erarbeitung des Anforderungsprofils soll unter Mitwirkung der betroffenen Kreise erfolgen.

Aus den Resultaten des Projektwettbewerbes soll anschliessend ein Projekt erarbeitet werden, das die Grundlage für den B+A an den Grossen Stadtrat bilden wird.

Die Resultate des Wettbewerbs sollten bis im Sommer/Herbst 2001 vorliegen und der Öffentlichkeit präsentiert werden. Der B+A für die bauliche Umgestaltung des Grendels dürfte Anfang 2002 vorhanden sein.

Die Kosten für den Projektwettbewerb belaufen sich auf rund Fr. 80'000.--. Die gesamten Kosten für die bauliche Umgestaltung des Grendels werden auf zirka Fr. 1'500'000.-- geschätzt.

Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen. Da der Finanzierungsbeschluss für das oben erwähnte Projektierungsverfahren vorliegt, **stellt er gleichzeitig den Antrag auf Abschreibung.**

Ratspräsident Peter Brauchli stellt fest: Es liegt kein Ablehnungsantrag vor. **Die Motion 358 ist somit überwiesen.**

Motionär Rolf Hilber will sich der Abschreibung nicht widersetzen, benutzt jedoch die Gelegenheit Baudirektor Kurt Bieder zu danken, auch im Namen des Quartiervereins Altstadt, für die gute, offene Art wie die Planung betreffend die Gestaltung des Grendels durchgeführt wird. Das kann auch für zukünftige Projekte eine beispielhafte Art und Weise sein.

Es folgen keine weiteren Wortmeldungen.

Der Rat beschliesst in der Folge die Abschreibung der Motion 358 Hilber namens der CVP/CSP-Fraktion.

7.2 Postulat 381 Louis Baume vom 21. März 2000

Massnahmen zur Sicherung der Existenzgrundlagen der Lebensmittel-detaillisten in der Luzerner Altstadt beim Vollzug der Verkehrsanordnungen des Stadtrates vom 19. März 1997 ("Grendelsperre")

Die mit grossem Idealismus eingeführte Fussgängerzone Altstadt Ende der siebziger Jahre führte zu einer enormen Attraktivitätssteigerung. Mittelfristig löste sie aber in Verbindung mit den Mietzinssteigerungen für Läden eine spürbare Strukturveränderung aus. Die Kritik der Bevölkerung von Stadt und Agglomeration richtet sich als Folge davon vornehmlich gegen die Monokultur gewisser Branchen und das Verschwinden von Lebensmittelgeschäften. Gleichwohl ist die Ausweitung der Fussgängerzone am Grendel, an der Grabenstrasse und am Löwengraben mehrheitsfähig. Im entstehenden Zielkonflikt sind die Existenzgrundlagen der dort befindlichen Lebensmitteldetaillisten von Wichtigkeit. Sie tragen viel zur nutzungsvielfältigen Wohn-, Einkaufs- und Lebensqualität in der Luzerner Altstadt bei. Damit die Innenstadt im Rahmen des Stadtmarketings positioniert werden kann, sind begleitende Massnahmen zur Branchenvielfalt politisch legitim.

Der Postulant listet folgenden Katalog dazu auf:

- Im Vorfeld der Sperrung nimmt die Gewerbepolizei einen Versorgungskataster der Lebensmitteldetaillisten auf und stimmt diesen auf das Ausnahmeregelungswerk der Verkehrspolizei zur Zufahrt in die Altstadt ab.
- Im Bereich des Löwengrabens ausserhalb der Fussgängerzone, sowie an der zukünftig verkehrsfreien Grabenstrasse sind Ladezonen vorzusehen.
- Damit die Ladezone Grabenstrasse auch von Kunden während des Verkehrsregimes Altstadt erleichtert benützt werden kann, können gebührenpflichtige Einzelbewilligungen für leichte Personenwagen neu auch von den Geschäften abgegeben werden.
- Als defensive Massnahmen sind vorzusehen:
 - die Einzelbewilligungen sind in Zukunft tonnageabhängig tariflich zu stufen
 - die Anbringung sichtbarer Gebotssignale 30 km/h für die Fussgängerzone
 - das Festhalten am Verkehrsregime 10.00 Uhr bis 06.00 Uhr
- Die Einrichtung ständiger Lastendepots an Orten mit Zufahrtsmöglichkeit sind zu prüfen.

Ich möchte den Stadtrat mit diesem Postulat ersuchen, die Entwicklung solcher Massnahmen einer mediatorischen Konferenz anzuvertrauen. Diese Konferenz könnte sich auch aus der personell ergänzten "Kommission für die Bewilligung von Fahrten in die autofreie Altstadt"

konstituieren.

Stellungnahme des Stadtrates:

Der Stadtrat geht mit der Auffassung einig, dass die Fussgängerzone zu einer Attraktivitätssteigerung der Luzerner Altstadt führt. Er teilt auch die im Postulat zum Ausdruck gebrachte Sorge um die Weiterexistenz kleinerer Detailhandelsgeschäfte in der Luzerner Altstadt. Bereits in der Stellungnahme zum Postulat 380 wurde darauf hingewiesen, dass die Problematik der einseitigen Branchenstruktur in der Innenstadt nicht durch die öffentliche Hand gelöst werden kann. Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass sich der Marktplatz Innenstadt mit seinen engen Platz- und Raumverhältnissen und den damit verbundenen Problemen in den Bereichen Logistik und Distribution für verschiedene Konsumgüter schlecht eignet. Der Stadtrat unterstützt Massnahmen, die darauf abzielen, die Nachteile der infrastrukturellen Defizite zu verkleinern.

Zum vorgeschlagenen Massnahmenkatalog ist zu erwähnen:

Versorgungskataster

Die Aufnahme eines Versorgungskatasters der Lebensmitteldetaillisten und die Abstimmung auf das "Ausnahmeregelungswerk" ist nicht erforderlich. Die Detaillisten orientieren bereits heute ihre Zulieferfirmen über die Modalitäten der Ausnahmegewilligungen zum Befahren der Sperrzone. Auch die Stadtpolizei gibt über die bestehende Regelung jederzeit gerne Auskunft. Melden sich einzelne Lieferfirmen erst, wenn das allgemeine Fahrverbot bereits gilt, stellt die Stadtpolizei Zufahrtsbewilligungen bis zum Entscheid über die Erteilung einer Dauerbewilligung aus.

Ladezonen

Die Grendelstrasse, der Löwengraben und die Grabenstrasse sind mit einem "Zonen-Parkverbot" signalisiert. Mit dem Aufheben der Autoparkplätze bleibt der freie Raum (ausgenommen die Zweirad-Abstellplätze) vollumfänglich dem Güterumschlag zur Verfügung. Dabei müssen folgende Punkte beachtet werden.

- Die Fahrzeuge für den Güterumschlag dürfen nicht verkehrsbehindernd oder sogar verkehrsgefährdend aufgestellt werden, indem die Durchfahrt für andere Fahrzeuge verunmöglicht wird.
- Den Begriff "Güterumschlag" hat das Bundesgericht im Entscheid BGE 89 IV 216 definiert. Güterumschlag ist demnach das Verladen oder Ausladen von Sachen, die nach Grösse und Gewicht die Beförderung durch ein Fahrzeug nötig machen. Gemäss Art. 19 Absatz 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV), liegt verbotenes Parkieren dann vor, wenn das Abstellen des Fahrzeuges nicht dem blossen Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder dem Güterumschlag dient.

Aus dem Begriff des Güterumschlags folgt, dass im Bereich Grendelstrasse/Löwengraben/Grabenstrasse das Errichten einer eigentlichen Ladezone, wie im Postulat vorgeschlagen, nicht erforderlich ist, da die Verkehrsregeln dies zulassen.

Mit dem Einführen der so genannten Altstadtsperrzone und dem Verfügen der Fussgängerzone ist beabsichtigt, in den Sperrzeiten mit einer kontrollierten Abgabe von Ausnahmegewilligungen den Fahrzeugverkehr in der Altstadt auf das wirtschaftlich notwendige

Mindestmass zu beschränken. Es ist unumgänglich, dass die Zufahrtsbewilligungen auch in Zukunft ausschliesslich durch die Polizei direkt an die Zubringer abgegeben werden. Eine Regelung, bei der Ausnahmbewilligungen, wie im Postulat angeregt, "en bloc" an die Geschäfte zum Weiterverkauf abgegeben würde, wäre rechtlich nicht haltbar und der Willkür wäre Tür und Tor geöffnet.

Zu den angeregten defensiven Massnahmen ist zu erwähnen:

Tonnageabhängiger Tarif für Einzelbewilligungen

Die Abgabe einer Einzelbewilligung zum Befahren der Sperrzone während der Sperrzeiten erfolgt gegen eine Gebühr von Fr. 5.-. Diese Gebühr hat den Charakter einer Bearbeitungsgebühr und ist nicht eine Gebühr für das Beanspruchen öffentlichen Grundes. Der Bearbeitungsaufwand bleibt derselbe, ob die Bewilligung für ein Motorrad, ein Auto oder ein Lastwagen ausgestellt wird. Das Einführen einer gewichtsabhängigen Gebühr bedürfte einer neuen gesetzlichen Grundlage. Da ein derartiger Tarif kaum kontrollierbar und zudem mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand verbunden wäre, lehnt der Stadtrat eine solche Lösung ab.

Höchstgeschwindigkeit 30km/h

Das Sperrgebiet zur Luzerner Altstadt ist gemäss Verfügung des Stadtrates vom 6. März 1996 an allen Zufahrten mit dem Signal Nr. 2.59.3 "Fussgängerzone" signalisiert. Gemäss Art. 2 Bst. a Absatz 1 der Signalisationsverordnung (SSV) zeigt das Signal "Fussgängerzone" mehrere Strassen oder ein Gebiet an, die den FussgängerInnen vorbehalten sind. Wird auf einer Zusatztafel ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden; die Führer müssen den FussgängerInnen den Vortritt gewähren. Das Anbringen "anderer Gebotssignale", wie im Postulat angeregt, ist nicht gesetzeskonform, und das Heraufsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist nicht zu verantworten.

Festhalten an den Sperrzeiten

Die Verkehrsbeschränkungen zur zeitweisen Verwirklichung einer autofreien Altstadt stammen aus dem Jahre 1973. Die Sperrzeiten von 10.00-06.00 Uhr bzw. die für den Zubringerdienst offenen Zeiten von 06.00 bis 10.00 Uhr geben immer wieder zu Diskussionen Anlass. Der Stadtrat teilt die Meinung, dass zumindest vorläufig an der bisherigen Regelung festzuhalten ist.

Lastendepots

Das Errichten von "Lastendepots" bedarf der näheren Abklärung. Dieses Anliegen kann im Rahmen des Projekts ALI der bereits in der Antwort auf das Postulat 380 angeregten Informationsplattform oder Workshops diskutiert werden.

Über dies hinaus sieht der Stadtrat keinen weiteren Handlungsbedarf. Er betrachtet das Anliegen des Postulanten entsprechend der heutigen Regelung als erfüllt und beantragt hiermit die Abweisung des Postulats.

In diesem Sinne lehnt der Stadtrat das Postulat ab.

Louis Baume hält am Postulat fest. Er ist sich bewusst, dass er mit seinem Anliegen ein komplexes Feld betritt. Es liegt im Spannungsfeld der negativen Auswirkungen des

motorisierten Stadtverkehrs und der Popularität von Fussgängerzonen. Es steht auch im Zusammenhang mit der Internationalisierung des Detailhandels. Ebenso steht das Anliegen im Zusammenhang mit dem Konsumverhalten, mit den Bodenpreisen und den entsprechenden Mietzinsentwicklungen, einerseits dem Konkurrenzkampf und andererseits mit der Wahrnehmung einer einseitigen Branchenstruktur in der Altstadt. Wenn auf Grund dieser Komplexität und trotz Kreation eines Versorgungskorridors im unteren Löwengraben Firmen wie Friedli (Gemüse/Früchte) oder Intersport Bannwart (mit Skiwerkstatt) durch die Verkehrsanordnung "Zone mit Zufahrtsbeschränkung" Probleme bekommen, postuliert der Sprechende, dass sich die öffentliche Hand nicht auf den Standpunkt stellen kann, der "Marktplatz Innenstadt" eigne sich schlecht für Geschäfte mit spezieller Distribution.

Die Behörden können das Strukturproblem nicht lösen. Aber es ist möglich, sich im Einzelfall der Sache anzunehmen, besonders dann, wenn wirtschaftliche Organisationen und Behörden die Brücken nicht dauerhaft und kompetent besetzt halten. Vielleicht könnten gemischte Plattformen initiiert werden. Der Postulant ist gespannt, wie die einzelnen Fraktionen zu diesem ordnungspolitischen Aspekt Stellung nehmen.

Zum polizeitechnischen Aspekt: Dass das Anliegen der Sicherheitsdirektion zugeteilt wurde, zeigt, dass gewisse Probleme nicht im vorbildlichen Vernehmlassungsprozess im Gestaltungswettbewerb "Grendel-Graben" von der Baudirektion gelöst werden können.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer-Horst hat dem Votanten in einem Gespräch nochmals dargelegt, wieso die Privilegierung einzelner Branchen (solche mit sperrigen Waren und hoher Distributionskadenz) mit einer vereinfachten Ausnahmegewilligungspraxis nicht durchführbar ist. Damit wird dem Sprechenden klar, dass das Postulat so nicht überwiesen werden kann. Es bleibt zu hoffen, dass die wenigen Unternehmen in ihren Befürchtungen Begleitung durch die Behörden erfahren.

Trotz vorbildlichem Ausnahmeregelungswerk der Stadtpolizei (ein Werk mit 20 Seiten) hat der Sprechende im Postulat zwei ebenfalls komplexe Problemkreise berührt. Er möchte diese Ansatzpunkte nochmals aufzeigen, da mit Bestimmtheit (wenn der Grendel für den motorisierten Verkehr geschlossen wird) der Druck auf Ausnahmegewilligungen zunehmen wird. Damit wird auch ein Bezug zum Postulat 385 Züsli (s. nächstes Traktandum) hergestellt.

- Die Gebühr für ein 40-Tonnenfahrzeug und einen Kleintransporter ist dieselbe (für alle Tonnagen beträgt die Bearbeitungsgebühr Fr. 5.--). Es stellt sich die Frage, ob in der Praxis der Forderung nach ausgelasteten, möglichst kleinen Fahrzeugen Nachachtung verschafft werden kann.
- Es stellt sich ebenfalls die Frage, ob ein optisch sichtbares Geschwindigkeitsgebotssignal genügend wirksam ist, um dem täglich sichtbaren, erheblichen Missstand zu begegnen. Dass 30h/km für das Fahren in der Altstadt zu schnell sind, ist dem Sprechenden mittlerweile auch klar. 15 km/h wären wohl sinnvoll, das entspricht auch der Praxis der französischen Republik für die Fussgängerzonen. In der Schweiz ist dies jedoch gemäss Bundesrecht nicht möglich, hier gilt Schritt-Tempo mit 4,5 km/h. Das zeigt, dass durchaus gewisse Überlegungen angebracht sind, über die eine oder andere Auslegung, bzw. Verordnung in diesem Bereich.

Abschliessend meint der Votant: Die engen gestalterischen Möglichkeiten der

Fussgängerzone weisen auf eine notwendige Änderung des Vorbildcharakters für geplante weitere Zonen mit Zufahrtsbeschränkung hin. Der Votant verweist damit auf die Diskussion über den Richtplan Parkierung für die Quartiere Kleinstadt, Hirschmatt und Bruch. Im Sinn von "Neue Modelle propagieren", die teilweise als "Mischzonen" und teilweise als "Flanierzonen" bezeichnet werden, wird der Sprechende in nächster Zeit tätig werden.

Beat Züsli unterstützt, namens der SP-Fraktion, das Anliegen von Louis Baume zur Förderung, bzw. zur Erhaltung eines breiten Warenangebots in der Altstadt. Es ist der Fraktion aber auch ein hohes Anliegen, dass mit der Ausdehnung der Fussgängerzone die Lebensqualität in der Stadt Luzern verbessert werden kann. Zentral sind in diesem Zusammenhang nebst dem Grendel eine Fussgängerzone Mühlenplatz und Bahnhofstrasse. Die vorgeschlagenen Lösungen im Postulat 381 Baume stellen jedoch die Qualitätsverbesserung in Frage und führen zu einer Ungleichbehandlung der Geschäfte. Vereinfacht heisst das: Bezüglich Anlieferung und Güterumschlag gilt heute eine grosszügige Regelung mit Anlieferungszeiten und vielen Ausnahmeregelungen. Diese führen dazu, dass z.T. die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern nicht mehr gewährleistet oder stark eingeschränkt ist. Grundsätzlich sind der Grendel und die Grabenstrasse, wenn sie verkehrsfrei werden, dem bisherigen Regime zu unterstellen und damit ist eigentlich auch die Situation gelöst.

Betreffend die Kundenparkplätze meint der Votant: Wenn ich richtig orientiert bin, sollen Kurzzeitparkplätze für Kundinnen und Kunden innerhalb der Fussgängerzone mit einer entsprechenden Regelung über Ausnahmegewilligungen geschaffen werden. Diese Kurzzeitparkplätze wären für den Einkauf, nicht für den Güterumschlag gedacht. Für die SP-Fraktion ist es jedoch nicht vorstellbar, dass Teilzeitparkplätze innerhalb einer Fussgängerzone eingerichtet werden. Das würde die Qualität und die Fussgängerzone massiv einschränken. Es führte auch zu einer Ungleichbehandlung, wobei noch definiert werden müsste, welche Geschäfte davon betroffen wären. Möglicherweise wäre diese Variante überhaupt nicht kontrollierbar. Es fragt sich nämlich, wo die Grenze gesetzt werden soll. Ist es zumutbar, einen Sack Kartoffeln weiter zu tragen als einen Fernseher oder Skis? Allenfalls könnten im Randbereich der Fussgängerzone einige wenige Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden. Das wäre beispielsweise im Rahmen des Wettbewerbes für den Bereich Löwengraben zu prüfen.

Tempo 15 km/h (Vorschlag Louis Baume) in der Altstadt bedeutet gegenüber dem heute geltenden Schritttempo einen Aufruf zu einer massiven Geschwindigkeitsüberschreitung. Grundsätzlich sind wohl kreativere Lösungen angesagt, als die Probleme mit Parkplätzen lösen zu wollen. Ein Ansatz in die richtige Richtung wäre beispielsweise der Hauslieferdienst. Dieser müsste unbedingt ausgebaut und besser bekanntgemacht werden. Die im nächstfolgenden Traktandum zur Diskussion kommende Möglichkeit eines neuen City-Logistik-Konzepts würde die Chance bieten, auf Kundenbedürfnisse und Bedürfnisse der Fussgänger/innen in der Altstadt gleichzeitig einzugehen und nebst der Anlieferung auch weitere Aspekte, wie beispielsweise Hauslieferdienste, einzubeziehen. Die Fraktion hofft, dass diese Chance genutzt wird und auch auf Entwicklungen in anderen Städten eingegangen und daraus Schlüsse gezogen werden.

Aus den genannten Gründen ist die SP-Fraktion für Ablehnung des Postulats 381 Baume.

Peter Muheim möchte mit Bedacht bezüglich Branchenmix in der Altstadt noch einen anderen Aspekt einbringen. Dadurch, dass immer weniger Autos in die Altstadt geführt werden, hat sich ein etwas anderer Branchenmix ergeben. Der Sprechende ist der Ansicht, dass die Altstadt je länger je mehr eine andere Funktion übernimmt, nämlich gegenüber den Besucherinnen und Besuchern von Luzern. Trotzdem ist eine noch stärkere Entwicklung in diese Richtung, so dass die Altstadt schliesslich nur noch eine Kulisse für Touristen wäre, zu stoppen. In diesem Sinn müssen die Äusserungen des Postulanten ernst genommen werden. Eine schlechte Branchendurchmischung wird es noch verstärkt geben, wenn der Zugang zur Altstadt auch für die Velos eingeschränkt wird. Dadurch würde es in der Altstadt noch mehr Branchen geben, die auf den auswärtigen Gast ausgerichtet sind - sprich Disneyland. Der Votant appelliert an das Gewerbe in der Altstadt, dies zu bedenken, wenn über unordentlich parkierte Velos geklagt wird. Die Velofahrenden sollen nicht auch noch aus der Altstadt vertrieben werden.

Als prüfenswert stuft der Sprechende Louis Baumes Vorschlag, ausserhalb der Fussgängerzone Ladezonen einzurichten, ein. Sicherlich wird dies im Rahmen des laufenden Wettbewerbes Grendel-Löwengraben geprüft. Solche Ladezonen jedoch innerhalb der Fussgängerzonen zu errichten, scheint dem Votanten nicht zweckmässig. Das käme einer Einschränkung gleich; bisher darf von morgens 06.00 Uhr bis um 10.00 Uhr mit dem Auto in die Altstadt gefahren, ein- und ausgeladen werden. Das bedeutet, dass in der Altstadt beispielsweise auch ein Gewerbe, das Fernseher verkauft, existieren kann. Der Kunde kann morgens bis 10.00 Uhr zum Abholen direkt vor die Ladentüre fahren. Das müsste gegenüber den Kunden vermehrt kommuniziert werden.

Ebenso muss über das erlaubte Tempo in der Altstadt wieder einmal informiert werden. Es ist nicht Tempo 50 oder 30, sondern (auch morgens) 5 km/h.

Im Übrigen meint der Sprechende, dass das angesprochene Lieferwägeli dem Altstadtleben durchaus angepasst ist, im Gegensatz zum Sattelschlepper. Dieser ist mit Bestimmtheit das falsche Fahrzeug für die Altstadt. Ob wirklich beide die gleichen Gebühren bezahlen sollen, müsste überprüft werden. Wenn es gelingt, die grossen Fahrzeuge auszuschliessen, ergäben sich eventuell Verbesserungen für jene Branchen, die mit angepassten Fahrzeugen in die Altstadt kommen, was eben mit einem City-Logistik-Konzept gezeigt werden könnte.

Weitere Empfehlungen von Louis Baume können im Rahmen des Wettbewerbes und der Behandlung des Postulats 385 Züsli geprüft und Lösungsansätze diskutiert werden. In diesem Sinn ist es formal richtig, das Postulat 381 Baume abzulehnen.

Laut **Louis L. Schumacher** ist die FDP-Fraktion mit der Antwort des Stadtrates einverstanden, auch mit der Ablehnung des Postulats. Es ist richtig, dass die Branchenstruktur nicht mittels der öffentlichen Hand gelöst werden kann. Es ist jedoch begrüssenswert, dass der Stadtrat punktuelle Unterstützung anbietet und infrastrukturelle Defizite, allenfalls für einen Lebensmittelladen, verkleinern hilft. Es ist auch klar, dass die Regelung der Ausnahmegewilligung, so wie von Louis Baume gewünscht, willkürlich wäre. Betreffend das Schrittempo meint der Votant: Im Rat wurde anlässlich einer früheren Debatte zum Ausdruck

gebracht, dass in der Altstadt in erster Linie die Fussgänger Vortritt haben, was bedeutet, dass auch Velofahrende Schrittempo einhalten müssten. Auch das soll mit Nachdruck kommuniziert werden.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer-Horst erachtet es als wichtig, dass sich vor allem die Betroffenen mit dem Thema auseinandersetzen. Sie würdigt durchaus den Einsatz des Postulanten, der sich nicht speziell für sein eigenes Konsumgut, als viel mehr auch für die anderen Gewerbe in der Luzerner Altstadt einsetzt. Die stadträtliche Sprecherin erachtet die Ablehnung des Postulats jedoch für richtig, da es Sachen enthält, die nicht umgesetzt werden können. Der einzige Diskussionspunkt sind wohl die Lastendepots, die beim Vorstoss von Beat Züsli (Postulat 385) diskutiert werden können.

Bezüglich des Vorschlags einer tonnageabhängigen Gebühr meint die stadträtliche Sprecherin: Die Gebühr von Fr. 5.-- für die polizeiliche Bewilligung, in die Altstadt fahren zu können, ist für die Arbeit, die geleistet wird, um diese Bewilligung auszufertigen.

Louis Baume fragt den Stadtrat, ob man sich der Problematik dieser Spezialfälle auch bei einer Ablehnung des Postulats nicht bloss im Rahmen des Planungsprozesses annimmt. Es gibt noch kleine, selbstständige Detaillisten in der Altstadt, insbesondere zwei Früchte/Gemüse-Läden. Der eine hat zwei Kundenparkplätze, die er jedoch ab 10.00 Uhr nicht mehr frei benützen kann. Für diesen Detaillisten liegt eine gewisse Problematik vor. Wenn der Sprechende nun die Zusicherung bekäme, dass der Stadtrat sich der Problematik annimmt, wäre er bereit, das Postulat zurückzuziehen.

Nach persönlicher Meinung von **Stadträtin Ursula Stämmer-Horst** müssen für die angesprochenen zwei Betriebe wirklich Lösungen gefunden werden. Es kann aber nicht sein, dass die ganze Grendelsperre auf Grund zweier solcher Probleme in Frage gestellt wird. Wie der Stadträtin bekannt ist, geht es um 10 m zwischen den Läden und der Kehrwende. Eventuell müssten sich auch die Ladenbesitzer etwas einfallen lassen, z.B: Ab 10 Kg-Ware wird sie nach Hause geliefert. Allenfalls könnte auch mit dem ALI-Fonds oder der City-Vereinigung Kontakt aufgenommen werden.

Die stadträtliche Sprecherin äussert sich im Übrigen kritisch zum parlamentarischen Vorgehen, wenn nach geführter Diskussion das Postulat zurückgezogen wird.

Der Postulant **Louis Baume** sieht das anders. Er dankt für die Diskussion, die sehr wichtig war, da nicht sicher ist, ob zu Teilen seines Anliegens noch anlässlich der Debatte zum Postulat 385 Züsli diskutiert wird. Dazu müsste Beat Züsli einen Antrag stellen. Nur eine kurze Erklärung hätte nicht genügt. **Der Postulant zieht das Postulat 381 zurück.**

Damit ist Traktandum 7.2 geschlossen.

8. Postulat 385 Beat Züsli namens der SP-Fraktion vom 4. April 2000 Ein neues City-Logistik-Konzept für die Altstadt

Die Anlieferung der Geschäfte in der Altstadt bietet auf Grund der baulichen Situation bereits heute erhebliche Schwierigkeiten. Mit der Zulassung von grösseren Lastwagen (ab 2001 34 Tonnen, ab 2004 40 Tonnen) besteht Handlungsbedarf für die Stadt.

Bereits heute besteht in verschiedener Hinsicht eine unbefriedigende Situation: Die anliefernden Lastwagen behindern sich gegenseitig, eine zeitgerechte und effiziente Versorgung wird immer schwieriger. Es besteht in den engen Gassen eine erhebliche Gefährdung für die FussgängerInnen. Obwohl die Anlieferung zeitlich beschränkt ist, wird auch die Attraktivität der Altstadt für den Tourismus zunehmend beeinträchtigt.

Mit einer Ausdehnung der Anlieferungszeiten (heute 06.00 bis 10.00 Uhr) oder dem vermehrten Erteilen von Spezialbewilligungen kann das Problem nicht gelöst werden.

Die Stadt Thun, mit einer ebenfalls räumlich engen Altstadt in einer vergleichbaren Situation, bietet ab Anfang April 2000 die Möglichkeit eines organisierten Anlieferungsdienstes unter der Bezeichnung "Spedithun" an. Ab einem Anlieferterminal am Stadtrand in Autobahnnähe, werden geeignete Güter in gut ausgelasteten Fahrzeugen in die Innenstadt transportiert. Die Nutzniesser dieser Lösung sind in erster Linie die Spediteure, bei denen die Suche nach dem Empfänger, der zeitliche Stress und das Warten in den engen Gassen wegfällt. Die ersten Reaktionen zeigen, dass das Angebot gute Chancen hat, da die Lieferanten mit dem Zeitgewinn einen ökonomischen Vorteil erwarten.

Daneben können auch die Geschäfte profitieren, da bei einer Anlieferung mit Fahrzeugen welche für die Altstadt geeignet sind, eine Lockerung der Zufahrtszeiten denkbar ist (z. B. eine Anlieferungstour am Nachmittag). Mit einer Reduktion der Fahrten, weniger Lärm und sauberer Luft gewinnt die Altstadt an Attraktivität.

Der Stadtrat wird gebeten, die Möglichkeit eines neuen Anlieferungskonzeptes (City-Logistik-Konzept) für die Altstadt Luzern zu prüfen, unter Berücksichtigung der folgenden Punkte:

- Gemeinsame Anlieferung von geeigneten Gütern ab einem peripheren Standort
- Prüfung der Kombinationsmöglichkeiten von Anlieferdienst mit einem organisierten Hauslieferdienst
- Einbezug der betroffenen Kreise (Geschäfte, Quartierverein, City-Vereinigung, ALI-Fonds, Post, usw.) in die Projektentwicklung
- Prüfung der Möglichkeiten eines Projektes oder Teilprojektes mit Arbeitslosen, bzw. Ausgesteuerten analog dem Veloordnungsdienst

Stellungnahme des Stadtrates:

Der Güterumschlag führt tatsächlich immer wieder zu unbefriedigenden Situationen. Nicht nur die Geschäfte in der Altstadt, sondern auch diejenigen im Hirschmatt-, Bruch- und Weyquartier aber auch entlang den Ausfallsachsen haben häufig keine oder keine für den

Güterumschlag geeigneten Verkehrsflächen auf privatem Grund. Der Güterumschlag findet deshalb oft auf öffentlichem Grund statt, wo er den übrigen Verkehr und in der Altstadt nebst den Fussgängern und Kunden auch den anderen Zulieferverkehr behindert. Entgegen der Befürchtung im Postulat ist aber nicht mit noch grösseren Fahrzeugen zu rechnen, wenn ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen zugelassen sein wird.

Das Problem tritt in praktisch allen historisch gewachsenen Kernstädten in unterschiedlichem Ausmass auf. Unter dem Begriff "Citylogistik" wurden in einzelnen Städten Systeme aufgebaut und betrieben, die über Umladestationen am Cityrand zu einer stadtverträglicheren Güterverteilung führen sollen. Eine Voraussetzung dafür ist die Kooperation von Spediteuren, Transporteuren, Verladern und Empfängern.

Unter dem Titel "Stadtverträglicher Güterverkehr" wird das Thema europaweit erforscht. Bei den schweizerischen City-Logistik-Versuchen zeigte es sich, dass nur ein beschränkter Teil der Güter City-Logistik-tauglich ist. Das liegt vor allem an den branchenspezifischen Bedürfnissen. Im Rahmen von "Energie 2000" wurden in Zürich und Basel City-Logistik Pilotprojekte durchgeführt. "Örlike-Cargo" in Zürich wurde nach einem Jahr wieder abgebrochen, weil es nicht gelungen ist über die Pioniere hinaus zusätzliche Handels- und Gewerbebetriebe für eine Teilnahme zu gewinnen. Zudem waren die Transport- und Umschlagkosten zu hoch. "Örlike-Cargo" hätte subventioniert werden müssen, was vom übrigen Transportgewerbe nicht akzeptiert worden wäre. "Basel City Logistik" existiert heute noch, allerdings mit grosser finanzieller Unterstützung durch Spediteure und den Stadtkanton. Seit April 2000 wird unter dem Namen "Spedithun" in Thun ein City-Logistik-Konzept betrieben. "Spedithun" wird von mehreren Seiten finanziell unterstützt. Resultat über den Erfolg von "Spedithun" sind nach der kurzen Zeit noch keine bekannt. Die Entwicklung des Thuner City-Logistik-Konzeptes wird aber mit Interesse verfolgt.

Da das Sammeln und effiziente verteilen der Güter im Sinne der City-Logistik in der Regel zu einer besseren Wirtschaftlichkeit der Transporte führt, arbeiten verschiedene Transportfirmen auch in der Region Luzern von Fall zu Fall und von sich aus bereits nach den Grundsätzen der City-Logistik. Zur Optimierung der Kosten werden die Anlieferungskonzepte durch das Gewerbe selbst den Bedingungen angepasst. Vielfach verfügen die Lieferanten, insbesondere bei Grossverteilern über eine spezifische, auf die örtlichen Gegebenheiten ausgerichtete Lieferlogistik.

Die Erkenntnisse aus den Forschungsarbeiten und den Pilotprojekten lassen den Schluss zu, dass mit einem beachtlichen finanziellen Aufwand im besten Fall nur ein geringer Nutzen erzielt werden kann. Vor diesem Hintergrund ist in Luzern für die öffentliche Hand kein Handlungsbedarf im Bereich City-Logistik gegeben. Selbstverständlich sollen private Initiativen für einen stadtverträglicheren Güterverkehr mit optimalen Rahmenbedingungen unterstützt werden. Wiederkehrende Betriebsbeiträge an ein City-Logistik-Konzept sind jedoch wenig sinnvoll.

Das Postulat verlangt auch die Prüfung der Kombinationsmöglichkeit von Anlieferdienst mit einem organisierten Hauslieferdienst. Für den Hauslieferdienst existiert seit diesem Sommer ein Angebot, das unter der Federführung der ALI-Kommission entwickelt wurde. Somit ergibt sich auch in diesem Punkt kein Handlungsbedarf.

Obwohl der Stadtrat aufgrund der Ausführungen der Meinung ist, dass sich im Moment keine konkrete Massnahmen aufdrängen, ist er bereit, die Frage des Güterumschlags, der Warenzulieferung und -ablieferung in der Innenstadt zu diskutieren. Dazu eignet sich der "runde Tisch", wie er in der Antwort zum entgegen genommenen Postulat 380 vorgeschlagen wurde. **In diesem Sinn nimmt der Stadtrat das Postulat entgegen.**

Ratspräsident Peter Brauchli fragt die Ratsmitglieder ob ein Ablehnungsantrag gestellt wird.

Die SVP-Fraktion lehnt gemäss **Max Vogel** die Überweisung des Postulats ab. Es kann angenommen werden, dass der Warenumschlag für die Altstadt unbestritten ist. Mit dem Postulat wird die Zugänglichkeit der Altstadt noch erschwert. Somit ist das Postulat "ein logistischer Stumpfsinn". Ein zusätzliches Auf- und Abladen der Waren, die in die Altstadt müssen, würde nebst zeitlichem Mehraufwand auch deutlich mehr Transportkosten verursachen. Man stelle sich einen Weinhändler aus dem Waadtland vor, der am Rand der Stadt seine Ware umladen und mit einem fremden Transportmittel in die Altstadt transportieren lassen müsste. Der finanzielle Mehraufwand müsste entweder vom Geschäft oder von der Kundschaft getragen werden.

Die SVP-Fraktion ist vom Stadtrat enttäuscht, weil dieser ein derart wirtschaftsfeindliches Postulat entgegennimmt.

Beat Züsli wollte erst selber einen Ablehnungsantrag stellen. Verlangt wurde mit dem Postulat, dass ein City-Logistik-Konzept geprüft werde. Der Stadtrat jedoch nimmt im Sinne einer Weiterleitung an den "runden Tisch" das Postulat entgegen. Das ist eine ziemlich starke Strapazierung des ursprünglichen Anliegens.

Es ist jedoch eine Chance, über City-Logistik in einem breiten Kreis diskutieren und Erfahrungen aus anderen Orten auswerten zu können. Es wird im Übrigen nicht verlangt, dass Güter auf alt- oder innenstadttaugliche Fahrzeuge umgeladen werden müssen, um dorthin zu gelangen. Es geht vielmehr darum, zu eruieren, welches geeignete oder weniger geeignete Güter für die Alt-, bzw. Innenstadt sind.

Zum ökonomischen Aspekt: Es sind nicht in erster Linie die Ladenbesitzer, die ein ökonomisches Interesse haben, sondern diejenigen, die die Ware liefern. Sie haben mit geeigneten Fahrzeugen einen einfacheren Zugang zur Altstadt und kommen problemloser durch. Die Transporteure haben in diesem Sinn einen direkten Profit.

Der Postulant bittet das Parlament, der Überweisung zuzustimmen, damit zumindest die Diskussion gemäss Vorschlag des Stadtrates stattfinden kann.

Peter Muheim: Einerseits muss anerkannt werden, dass die bisher angestellten City-Logistik-Konzepte nicht erfolgreich waren. Andererseits ist jedoch das Bedürfnis nach solchen Konzepten gross. Wieso hat es an anderen Orten nicht funktioniert? Wieso funktioniert es nun erstaunlicherweise in Thun? - Es werden einige markante Unterschiede der verschiedenen Konzepte gesehen. Thun ist kein Versuch. In Thun hat ein privater Spediteur die Initiative

ergriffen, die Feinverteilung der Güter zu übernehmen und dies nicht nur in der Thuner Altstadt, sondern in der ganzen Stadt (und im Berner Oberland). Eigentlich ist nämlich die Anlieferung nicht nur in der Altstadt ein Problem, sondern generell in der ganzen Stadt (auch an der Baselstrasse). Entscheidend ist, dass das Verteilen der Ware eine Möglichkeit darstellt. Es besteht kein Zwang dazu. Es ist auch nicht wirtschaftsfeindlich, sondern eine Marktlücke innerhalb der Wirtschaft.

Der Votant ist mit dem SVP-Sprecher einverstanden, als es kein Subventions-Tatbestand sein darf. Das Unternehmen muss privat funktionieren, ohne staatliche Dauersubventionen. Die Antwort des Stadtrates ist nicht ganz korrekt, wenn dieser schreibt: "Spedithun" wird von mehreren Seiten finanziell unterstützt. Der Votant hat recherchiert und es zeigte sich, dass die Fr. 40'000.--, die von der öffentlichen Hand einflossen, für einen Faltprospekt, der an alle Geschäfte verteilt wurde und dort aufgelegt ist, verwendet wurde. Im Weiteren hat die öffentliche Hand nichts mit dem Angebot zu tun. Möglich wäre eine Unterstützung insofern, als dass in der Homepage der oder bei der Erteilung einer Ausnahmegewilligung für einen Transport in die Altstadt zu den Sperrzeiten auf diese andere Transportmöglichkeit hingewiesen würde. In diesem Sinn kann der Vorstoss überwiesen werden.

Gemäss **Louis L. Schumacher** ist es analog zum Postulat 381 folgerichtig, dass für die öffentliche Hand kein Handlungsbedarf im Bereich City-Logistik-Prinzip besteht. Die FDP-Fraktion ist ebenso wie der Stadtrat der Meinung, dass es sich dabei um ein Thema für den "runden Tisch" handelt. Die Fraktion ist auch der Ansicht, dass das Anliegen wirtschaftsfreundlich ist, da mit der neuen LSVA der ganze Transportbereich ohnehin neu gestaltet werden muss. Die Wirtschaft wird eigens daran interessiert sein, neue Konzepte für die Belieferung von Altstädten zu finden. Das Postulat soll überwiesen werden.

Lotti Marti-Schindler: Wie durch Peter Muheim bereits gesagt, ist das Problem der Anlieferung ein Problem der ganzen Stadt, aber für die Innenstadt im Speziellen, da diese nicht für Lastwagen geeignet ist. In der Diskussion am "runden Tisch" sollte auch über die Idee gesprochen werden, ob allenfalls die Feinverteilung in der Luzerner Altstadt auch zu Fuss mit Handkarren nach dem Beispiel der Stadt Venedig wahrgenommen werden könnte. Die Sprechende könnte sich dies im Zusammenhang mit einem Arbeitslosenprojekt durchaus vorstellen.

Für **Bruno Heutschy** sind die Aussagen von Peter Muheim zwar gut nachvollziehbar, können jedoch nur für den Transport von kleinen Gütern gelten. Wenn die Migros einfährt und beispielsweise 20 Paletten ein-, bzw. ausladen muss - wie soll dies mit kleinen Gefährten gehen? Bestimmt nicht ohne, dass die Menge an Mehrfahrten sich auf die Preise der Produkte niederschlägt.

Louis Baume ist um eine gewisse Relativierung der Möglichkeiten durch seinen Vorredner froh. Denn man darf sich in dieser Angelegenheit keiner Illusion hingeben. Für die

Detailgeschäfte bringen solche grossen Lieferungen (Auswahlsendungen) hohe Hindernisse. Umgekehrt versteht der Votant das Positive an den City-Logistik-Modellen. Wenn dies auf freiwilliger Basis beruhen, sind sie sicherlich unterstützenswert. Die Fraktion der CVP/CSP unterstützt das Postulat Züsli.

Laut **Louis L. Schumacher** hat die Migros genau das gemacht, was in der Wirtschaft oft feststellbar ist; sie ging an den Rand der Altstadt, damit sie sich besser und günstiger beliefern kann.

Beat Züsli: Es geht im Postulats-Anliegen nicht darum, ganze Lastwagenlieferungen auf kleinere umzuteilen. Es geht viel mehr darum, eine Effizienzsteigerung heranzubringen, indem gewisse Güter zusammengefasst werden, und es muss auch ökonomisch interessant sein für die Spediteure.

Laut **Peter Muheim** geht es um eine Option, die dem Geschäft, dem Lieferanten zur Verfügung steht. Es ist eine zusätzliche Mobilitäts-Dienstleistung, die ohne Zwang gewählt werden kann.

Baudirektor Kurt Bieder sieht keine Wirtschaftsfeindlichkeit in der stadträtlichen Antwort. In den Ausführungen des Stadtrats heisst es: "Vor diesem Hintergrund ist in Luzern für die öffentliche Hand kein Handlungsbedarf im Bereich City-Logistik gegeben." Das Anliegen der SVP-Fraktion ist also erfüllt. Wenn die Idee jedoch von der öffentlichen Hand unterstützt werden soll, ist der Stadtrat bereit dazu. Das heisst, wenn ein Privater eine entsprechende Initiative ergreift, wird er die notwendige Unterstützung durch die öffentliche Hand erfahren. Der stadträtliche Sprecher bittet die Anwesenden seine Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen. In diesem Sinne wurde die stadträtliche Antwort abgefasst, und in diesem Sinne nimmt der Stadtrat das Postulat entgegen.

Bruno Heutschy antwortet, dass ihm die schriftlich abgefasste Antwort des Stadtrates zu kompliziert war.

Auch für **Marcel Lingg** ist dies jeweils das Problem der stadträtlichen Antworten. Sie sind zu kompliziert, enthalten verschiedene Blickwinkel und keine klaren Aussagen. Im vorliegenden Beispiel wird ein City-Logistik-Konzept gefordert, dieses wiederum fordert gemeinsame Anlieferungen, gleichzeitig wird von einem Hauslieferdienst gesprochen und von einem Arbeitslosenprojekt. So wie dies geschrieben ist, müsste der Staat klar die Vorreiterrolle übernehmen, wenn ein derartiges Konzept vorliegt. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, es brauche dies alles nicht. Darum lehnt sie die Überweisung des Postulats ab. Offenbar war sich der Stadtrat nicht einig. Eigentlich ist er gegen die Forderung des Postulats, überweist es aber doch. Das sind keine klaren Aussagen.

Es folgen keine weiteren Wortmeldungen.

Der Antrag der SVP-Fraktion auf Ablehnung des Postulats 385 unterliegt dem stadträtlichen Antrag. Der Grosse Stadtrat stimmt dem Postulat 385 Beat Züsli namens der SP-Fraktion grossmehrheitlich zu; somit ist das Postulat überwiesen.

9. Postulat 387 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 18. April 2000
Sperrung der Hertensteinstrasse für Velofahrer - Errichtung einer Fussgängerzone

Heute darf die Hertensteinstrasse von Velofahrern vom Falkenplatz aus bis Richtung Museumsplatz befahren werden.

Der Stadtrat wird hiermit ersucht, die Sperrung der Hertensteinstrasse zu verfügen.

Begründung:

Seit Monaten sind uns von vielen verunsicherten Fussgängern Reklamationen zugetragen worden. Viele Fussgänger, darunter auch zahlreiche ältere Mitmenschen, fühlen sich in der Hertensteinstrasse durch Velofahrer bedrängt und belästigt. An Samstagen und während des Abendverkaufs sind Radfahrende an dieser von Fussgängern stark frequentierten Einkaufsstrasse nicht tragbar. Die Attraktivität einer Fussgängerpassage verliert durch den Veloweg quer durch die Altstadt an Bedeutung. Wir sind der Meinung, dass für Velofahrer in der Stadt ein grosszügiges Netz zur Verfügung steht. Es wäre deshalb aus Sicht der SVP-Fraktion verantwortbar, die Hertensteinstrasse inskünftig für Velofahrer zu sperren.

Stellungnahme des Stadtrates:

Seit 1990 darf die Hertensteinstrasse von den Radfahrenden vom Falkenplatz Richtung Museumsplatz befahren werden. Nach der Behandlung des Postulates Nr. 79 Margaretha Reichlin namens der SP-Fraktion / Ursula Moser Vollmeier namens der Fraktion Grünes Bündnis im Grossen Stadtrat wurde 1998 versuchsweise der Radverkehr in der Zeit von 21.00 bis 9.00 Uhr auch in der Gegenrichtung zugelassen. Die gemachten positiven Erfahrungen veranlassten den Stadtrat diese Regelung 1999 als Definitivum einzuführen. Im Übrigen gehört die Hertensteinstrasse zur Fussgängerzone Altstadt und ist als solche signalisiert.

Die Hertensteinstrasse verbindet im Altstadtbereich nördlich der Reuss den Museumsplatz mit dem Falkenplatz. Der Strassenquerschnitt bewegt sich zwischen 6.00 und 7.5 m. Trottoirs sind nicht vorhanden. Es handelt sich um eine typische Einkaufsstrasse in der Fussgängerzone über die auch ein grosser Teil der Anlieferung abgewickelt wird.

Im Zusammenhang mit der Öffnung der Hertensteinstrasse für den Radverkehr vom Falkenplatz in Richtung Museumsplatz wurde die Firma Weber Angehrn Meyer, Planer und Ingenieure in Solothurn, von der Stadt Luzern beauftragt, bezüglich des Radfahrverkehrs an

der Hertensteinstrasse eine Kurzstudie mit einem Vorher-/ Nachher- Vergleich zu erstellen. Diese Studie wurde am 5. Februar 1992 abgeschlossen. Sie kommt zum Schluss, dass gestützt auf die positiven Resultate die Hertensteinstrasse definitiv für den Veloverkehr freizugeben ist.

Die Stadtbehörden verfügen heute über eine mehrjährige Erfahrung mit dem Zweiradverkehr in der verkehrsarmen Altstadt, so sind neben der Hertensteinstrasse seit 1987 auch die Achsen Franziskanerplatz – Krongasse – Reussbrücke – Kramgasse und die Rütligasse – Bahnhofstrasse für den Radverkehr in beiden Richtungen offen.

Die folgenden, in den vergangenen Jahren gewonnen Erkenntnisse auf den Radverkehrsachsen in der verkehrsarmen Altstadt von Luzern bestätigen die Resultate der erwähnten Begleituntersuchungen:

- Es kann keine Gefährdung der Fussgänger durch den Zweiradverkehr festgestellt werden. Seit der Zulassung des Radverkehrs in den genannten Gebieten ist der Stadtpolizei kein einziger Unfall zwischen Zweiradfahrern und Fussgängern gemeldet worden.
- Es wurden keine Verhaltensänderungen bei den Fussgängern beobachtet.
- Abgesehen von den Äusserungen im Postulat liegen den zuständigen Behörden keine Klagen von Fussgängerseite bezüglich Belästigung durch den Fahrradverkehr vor.
- Bei sehr starkem Fussgängeraufkommen, beispielsweise am Samstag nachmittag, ist das Radfahren in der Hertensteinstrasse nicht mehr ohne weiteres möglich. Dann sind die Radfahrer in der Regel bereit vom Fahrrad zu steigen und dieses zu schieben.

Die Hertensteinstrasse verläuft parallel zur Kantonsstrasse entlang dem Schweizerhofquai. Die Kantonsstrasse ist durch den motorisierten Verkehr stark belastet und für auf Sicherheit bedachte Radfahrer nur schlecht geeignet. Für diese Kategorie der Velofahrenden ist die Hertensteinstrasse als Ausweichroute naheliegend.

Mit dem Bau der Migros Hertenstein und dem Hotel Schweizerhof wurden durch die Bauherrschaft für die geplanten Nutzungen Fahrradabstellplätze erstellt. Für die sinnvolle Erschliessung dieser Veloabstellplätze ist die Zulassung der Velos auf der Hertensteinstrasse zweckmässig.

Der Stadtrat ist sich durchaus bewusst, dass der Veloverkehr in der Fussgängerzone nicht zum vornherein bedenkenlos zugelassen werden soll. Die Öffnung für den Zweiradverkehr soll nur dort erfolgen, wo der Nutzen für den Veloverkehr gross und die Nachteile für den Fussverkehr zumutbar sind. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass dies für die Hertensteinstrasse zutrifft.

Aufgrund seiner Ausführungen lehnt der Stadtrat das Postulat ab.

Christoph Portmann hält am Postulat fest. Im Gegensatz zum Stadtrat ist er der Meinung, dass Velofahrer auf der Hertensteinstrasse keine positive Erfahrung bringen. Diese behindern Fussgänger teilweise auf gefährliche Weise. Die Velofahrenden an der Hertensteinstrasse fallen oftmals durch generell verkehrswidriges Verhalten und teilweise extreme Rücksichtslosigkeit auf. Die Mitglieder der SVP-Fraktion haben von diversen Leuten Rückmeldungen in dem Sinne erhalten, dass sie sich über Velofahrende auf dieser Strasse ärgern. Viele Passanten wissen gar nicht, dass Velofahren auf dieser Strasse offiziell erlaubt

ist. Gerade während des Tages ist es absolut unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass der Stadtrat so etwas zulässt, insbesondere in beiden Fahrtrichtungen, und ältere Menschen einem unnötigen Unfallrisiko aussetzt.

An der Hertensteinstrasse handelt es sich nicht um Schüler oder Sportvelofahrer, sondern ausschliesslich um "Velofundis". Der Sprechende gibt seinem Unmut Ausdruck indem er sagt: "Es spielt bald keine Rolle mehr, ob Velofahren auf einer Strasse oder am Quai erlaubt ist oder nicht - die 'Velofundis' machen ohnehin was sie wollen, und die Polizei schaut weg."

Für **Christa Stocker Odermatt** ist das Velo eine geniale Erfindung und das idealste Verkehrsmittel für kurze Distanzen im städtischen Raum: schnell und effizient von A nach B, schadstoff- und lärmfrei. Die Aussage im Postulat, wonach in der Stadt Luzern ein grosszügiges Netz für die Velofahrenden zur Verfügung stehe, teilt die Sprechende nicht. Sie hat per Velo schon einige Städte Europas erlebt und kann darum sagen, dass Luzern bezüglich Velonetz noch einiges aufzuholen hat.

Die Fraktion Grünes Bündnis unterstützt den Antrag des Stadtrats, das Postulat abzulehnen. Die stadträtliche Begründung ist stichhaltig. Die zitierte Studie der Firma Weber Angehrn Meyer kommt zum Schluss, dass es Sinn macht, die Hertensteinstrasse für den Veloverkehr frei zu geben. Die Sprechende weiss aus eigener Praxis, dass sie diese Strasse mit dem Velo stets im Bewusstsein, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt haben, befährt. In "Spitzenzeiten" wählt sie freiwillig die gefährlichere Route am Schweizerhofquai. Die von Christoph Portmann geschilderte Bedrohung der Fussgängerinnen und Fussgänger ist teilweise nachvollziehbar. Unter den Velofahrerinnen und Velofahrern gibt es wie überall Personen, die sich nicht an die Regeln halten. Die Sprechende ist in solchen Fällen einverstanden, dass die Polizei büssend eingreift. Es ist jedoch verwegen, wegen ein paar "Rowdys" die ganze Hertensteinstrasse für Velofahrende zu sperren.

Die Votantin ist überzeugt, Veloförderung zahlt sich aus, auch ökonomisch. Die Hertensteinstrasse drängt sich auf Grund der Verbindungsachsen als Veloroute auf. Eine gute Velo-Infrastruktur bringt Leute aufs Velo und in die Altstadt, zum Einkaufen. Gute Veloverbindungen helfen zudem längerfristig Kosten sparen, da massive Umwelt-Folgekosten im Bereich Strassen-Infrastruktur, -Unterhalt, Luft und Lärm, Sanierungen von Bauten und im Bereich Verkehrssicherheit vermindert werden. Aus der stadträtlichen Stellungnahme geht hervor, dass noch keine Unfallmeldungen von der Hertensteinstrasse eingegangen sind. Es ist also nicht erwiesen, dass diese Route für Fussgängerinnen und Fussgänger als besonders gefährlich anzusehen ist. Hingegen ist die Bedrohung für Velofahrende durch die Autos auf der Strasse um ein Vielfaches grösser.

Peter Henauer: Die allgemeinen Vorteile des Velos wurden durch die Vorrednerin gut zusammengefasst. Zwei Punkte sind besonders erwähnenswert:

- 1) Die halbe Forderung des Postulats ist bereits erfüllt; die Hertensteinstrasse ist bereits Fussgängerzone. Damit ergibt sich auch die Rechtslage, wie man sich in dieser Zone zu verhalten hat.
- 2) Das "grosszügige Velonetz" in der Stadt Luzern, das die SVP-Fraktion sieht, ist zwar ein

Netz aus Knoten und Linien. Jedoch, je weiter diese Knoten auseinander liegen (je mehr Linien also fehlen), desto schlechter ist das Netz. Auf die Hertensteinstrasse angewandt, hiesse das, wenn die Hertensteinstrasse aus dem Velonetz herausgenommen wird, fehlt rechtsufrig ein wesentlicher Teil, was keinen Sinn macht. Die SP-Fraktion ist einverstanden mit der Antwort des Stadtrates und lehnt das Postulat 387 Portmann ab.

Gemäss **Guido Durrer** ist auch die FDP-Fraktion mit der Antwort des Stadtrates einverstanden. Das Konzept hat sich bewährt. Was jedoch die Disziplin der Velofahrenden betrifft, hat der Postulant nicht ganz Unrecht. Das ist aber nicht ein Problem, das sich auf die Hertensteinstrasse beschränkt, sondern sich in der ganzen Stadt zeigt. Auch wurde schon vermehrt auf dieses Problem hingewiesen. Die Stadtpolizei hat in diesem Bereich ebenfalls ihre Pflicht und sollte vermehrt, fehlbare Velofahrende anhalten und büssend einschreiten.

Kopfschütteln erweckte beim Votanten die Aussage in der stadträtlichen Stellungnahme, dass ein Ingenieur-Büro aus Solothurn für die Studie beauftragt wurde. Für diese Vergabep Praxis bringt der Votant kein Verständnis auf.

Ansonsten sind der Sprechende und seine Fraktion einverstanden mit der Antwort des Stadtrates. Das Postulat muss abgelehnt werden.

Markus Mächler: Die Argumente wurden bereits aufgezeigt. Die CVP/CSP-Fraktion steht hinter der Haltung des Stadtrates und wird das Postulat ablehnen. Es besteht die Meinung, dass sich die Fussgänger und die "anständigen" Velofahrer unter dem heutigen Regime gut vertragen. Unkorrekte Verkehrsteilnehmer gibt es leider immer wieder. Dafür gibt es aber einen Strafenkatalog. Die Fraktion ist erst wieder bereit über ein Strassenverbot für Velofahrende an der Hertensteinstrasse zu diskutieren, wenn der Schweizerhofquai velofahrer-tauglich verändert worden ist.

Obwohl das Postulat abgelehnt wird, erachtet **Ruedi Bürgi** es für gut, dass das Thema durch den Postulanten aufgegriffen wurde. Der Diskussion kann entnommen werden, dass die Vernunft walten gelassen werden soll, so dass keine polizeilichen Massnahmen nötig werden. Zum Thema "grosszügige Stadtpolizei" meint der Votant, dass dies wirklich so ist. Der Sprechende hat selber vor Jahren im Zusammenhang mit einem von ihm eingereichten und knapp überwiesenen Postulat vom damaligen Polizeikommandanten erfahren, dass verbotenerweise Velofahrende zwar angehalten, jedoch niemals gebüsst werden. Das zeigt die Grosszügigkeit der Polizei.

Sicherheitsdirektorin Ursula Stämmer-Horst äussert sich zum Thema polizeiliche Bestrafung. Die gerechte Bestrafung ist wohl stets eine Frage, ob man sich in der Situation des oder der Straftäter/in befindet oder ob man sich bedroht fühlt. In ihrer bislang knapp halbjährigen Tätigkeit in der Sicherheitsdirektion kann sie nicht unterstützen, dass die Polizei sehr grosszügig, large oder willkürlich mit Strafen umgeht. Die Polizei hält sich an die Gesetze. Der Vorwurf stimmt einzig in der Hinsicht, dass die Polizei nicht während 24 Stunden in der Hertensteinstrasse präsent ist und das Verhalten der Passanten überprüft. Im Übrigen ist die

stadträtliche Sprecherin überzeugt, dass das Problem nicht mit Polizeipräsenz oder polizeilicher Repression in den Griff bekommen wird. Es hat vielmehr mit Selbstverantwortung und Verkehrserziehung zu tun. Einzelne Fälle von Unkorrektheit können nicht verhindert werden.

Der Rat lehnt die Überweisung des Postulats 387 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion grossmehrheitlich ab.

10. Interpellation 388 Grünenfelder/A. Schmid namens der GB-Fraktion vom 22. Mai 2000

Lärm beschränkt die Luzerner Wohnqualität

Lärm schränkt die Lebens- und Wohnqualität ein. Lärm kann gesundheitliche Auswirkungen haben. So ist ein bedeutender Teil der Schweizer Bevölkerung Strassenlärm-Belastungen ausgesetzt, die das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen um 20 % erhöhen (Quelle: Bundesamt für Umwelt). Die Lärmschutzverordnung des Bundes stützt sich auf das Umweltgesetz ab und gibt Alarm-, Grenz- und Planungswerte für Strassen-, Eisenbahn-, Industrie-, Gewerbe-, Schiess- und Fluglärm vor. Bei Überschreiten der Grenzwerte sind zuerst Massnahmen an der Lärmquelle erforderlich. Die Stadt Luzern hat nach einem Pilotversuch nun an massiv lärmbelasteten Strassen wie der Zürichstrasse nicht an der Quelle, sondern im Bereich von Lärmschutzmassnahmen an den Gebäuden versucht, die Beeinträchtigung zu reduzieren.

- Während längerer Zeit wurden Teile der Quartiere Säli-Bruch und Obergrund an Werktagen während jeweils mehrerer Stunden durch laute Signale der von den SBB errichteten Warntafel aufgrund von massiven Bauarbeiten beeinträchtigt. In der Beantwortung einer Interpellation 1996 wurde bereits in Bezug auf Lärmschutzmassnahmen Fragen gestellt.
- Kürzlich wurden vor dem Grundstück Adligenswilerstrasse 31 neue Parkplätze geschaffen, die ab 19.00 bis 07.00 Uhr benutzbar sind. Dies trägt zu vermehrtem Verkehrsaufkommen und somit auch zu einer höheren Lärmbelastung bei.
- Die Firma Auto Koch AG beabsichtigt, zu den bestehenden 57 Parkplätzen in ihrer Wey-Liegenschaft neu 120 Parkplätze zu bauen. Inskünftig sollen im Weyparkhaus rund 180 Parkplätze angeboten werden. 70 öffentliche Parkplätze sollen vor allem für Besucherinnen und Besucher des Panoramas zur Verfügung gestellt werden. Dies dürfte zu erheblichem Mehrverkehr und somit auch mehr Lärm im Quartier führen.

Wir bitten um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Schritte unternimmt oder wird der Stadtrat unternehmen, um die Lärmbelastung in Luzern generell zu reduzieren, um zu einer verbesserten Wohnqualität beizutragen?

2. Wie informiert der Stadtrat von Luzern bei Bauvorhaben die betroffene Quartierbevölkerung?
3. Wie versucht er, die Lärmbelastung bei eigenen Bauvorhaben, z.B. bei der Schulhausanlage Mariahilf, zu minimieren?
4. Welche Möglichkeiten hat der Stadtrat, bei den SBB auf die Durchsetzung von Lärmschutzmassnahmen einzuwirken? Welche konkreten Auflagen wurden der SBB aufgrund der massiven Beeinträchtigung bei der Terrainabsenkung im Bereich Bahnhofausfahrt bis Tunnel Gütsch gemacht?
5. Kann informiert werden, wie sich die Lärmbelastung nach der Eröffnung des Parkhauses Casino/Palace in den angrenzenden Quartierstrassen, speziell in der Adligenswilerstrasse, entwickelte? Welche Vorkommnisse wurden von den Anwohnerinnen und Anwohnern gerügt?
6. Welche Lärmbelastung entsteht durch die Realisierung des geplanten Parkhauses im Weyquartier? Wie kann diese reduziert werden?

Antwort des Stadtrates:

Die Interpellanten führen auf, dass die Wohnqualität durch Lärm eingeschränkt werde und fragen an, wie die Stadt Luzern mit den Lärmproblemen, namentlich im Weyquartier/Haldenstrasse, entlang der SBB- Einfahrtsachse und bei eigenen Bauvorhaben vorgehe. Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Mit verkehrsplanerischen Massnahmen wird versucht, den Verkehr auf die Hauptachsen zu kanalisieren. Damit soll das Verkehrsaufkommen und die Lärmbelastung ausserhalb diesen Achsen klein gehalten werden. Entlang der Hauptachsen gilt es die Auswirkungen des Verkehrslärms möglichst gering zu halten. Dort nimmt der Stadtrat im Auftrag des Kantons die Pflichten der Strasseneigentümerin gemäss Lärmschutzverordnung wahr und erstellt Strassensanierungsprogramme, welche die erforderlichen Massnahmen aufzeigen und setzt sie um (bis anhin Einbau von Schallschutzfenstern). Gemäss kantonalem Leitfaden werden in erster Priorität Strassenzüge mit Alarmwertüberschreitungen saniert. Aus städtebaulichen Gründen sind Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände) nicht möglich. Als Massnahme an der Quelle werden geräuscharme Strassenbeläge eingebaut. Bis jetzt wurden in Liegenschaften an der Baselstrasse (1. Teil) und der Zürichstrasse Schallschutzfenster eingebaut. Zurzeit sind die folgenden Strassenabschnitte in Bearbeitung: Schweizerhofquai, Schädritstrasse, Basel- und Bernstrasse vom Kreuzstutz bis jeweils an die Stadtgrenze sowie Hirschengraben vom Pilatusplatz bis zum Kasernenplatz. Im Jahr 2001 werden die Strassensanierungsprogramme folgender Strassen gestartet (Alarmwertüberschreitungen): Baselstrasse 3. Teil (Kaserneplatz bis Gütschbahn, A2 - Zubringer, Gütschstrasse und Militärstrasse), Alpen- /Löwenstrasse, Bundestrasse, Obergrundstrasse (Pilatusplatz bis Stadtgrenze). Bei den Gemeindestrassen ausschliesslich mit nur Immissionsgrenzwertüberschreitungen werden im Verlauf des Jahres 2001 die Prioritätenplanung erstellt und die entsprechenden Massnahmen (Antrag Aufnahme ins Mehrjahresprogramm des Bundes) eingeleitet.

2. Die Stadt informiert die betroffene Quartierbevölkerung nur bei eigenen, immissionsverdächtigen Bauvorhaben. Die Information ist grundsätzlich Sache der Bauherrschaft. Direkt angrenzende Grundeigentümer werden durch die Stadtplanung auf die Publikation von Bauanzeigen im Anzeiger hingewiesen.
Zur Vermeidung von Lärmbelästigungen werden die Bauherrschaften mit den Allgemeinen Bedingungen für Baubewilligungen Ziff. 3 auf die zeitliche Beschränkung von Arbeiten (Lärm verursachende Arbeiten sind auf die Zeiten von 07.00 - 12.00 und von 13.30 - 18.30 Uhr zu beschränken) aufmerksam gemacht. Diese sind integrierender Bestandteil jeder Baubewilligung ist.
3. Bei eigenen Bauvorhaben gelten die gleichen Anforderungen, wie bei Bauvorhaben Dritter.
4. Bei grossen Bauvorhaben, wie der Trasseabsenkung der SBB im Bereich Bahnhofausfahrt bis Tunnel Gütsch, muss der Baulärm von Fall zu Fall untersucht werden. Je nach "Störgrad" sind bei der Bauausführung Lärmschutzmassnahmen vorzukehren. Damit die Massnahmen gezielt getroffen werden können, gibt es seit dem Februar 2000 vom BUWAL eine Baulärm- Richtlinie. Die Anwendung dieser Richtlinie bezieht sich allerdings nur auf grössere Bauvorhaben.
Die Lärmsanierung der Eisenbahnen erfolgt nach einem gesamtschweizerischem Konzept mit netzweiten Kriterien. Für übergeordnete konzeptionelle Fragen ist daher das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig. Zum Zeitpunkt der projektspezifischen Planungsarbeiten erhält die Stadt Luzern im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (öffentliche Planaufgabe / Einigungsverhandlung) die Möglichkeit zu den allfälligen vorgesehenen baulichen Lärmschutzmassnahmen Stellung zu nehmen und allenfalls weitergehende Massnahmen zu beantragen. Das Lärmsanierungskonzept sieht vor, die Emissionen vor allem durch Rollmaterialsanierung zu reduzieren. Sollte diese Massnahme nicht ausreichen, sind zusätzlich bautechnische Massnahmen wie Lärmschutzwände, absorbierende Wandverkleidungen, Schallschutzfenster etc. erforderlich. Nach dem Terminplan des BAV erfolgt der Planungsbeginn für allfällige bauliche Lärmschutzmassnahmen im Stadtgebiet Luzern (Einfahrt Bahnhof Luzern Richtung Olten) im Jahr 2003.
5. Seit der Eröffnung des Parkhauses Casino wurden keine besonderen Vorkommnisse seitens der Anwohnerinnen und Anwohnern gemeldet. Das Parkhaus Casino hat sich auf die Lärmbelastung nicht negativ ausgewirkt. Dank dem Nachtfahrverbot (21.00 - 05.00 Uhr) auf der Zinggendorstrasse, der Gesegnetmattstrasse und der Rigistrasse konnte der Parkplatz-Suchverkehr in diesen Strassen eliminiert werden. Auf der Adligenswilerstrasse wird kein zusätzlicher Verkehr festgestellt. Aufgrund einer umwelttechnischen Beurteilung wurden beim Parkhaus selber lärmreduzierende bauliche Massnahmen getroffen, die sich bewähren.
6. Die Lärmbelastung beim geplanten Parkhaus im Weyquartier muss durch die Bauherrschaft in einem Gutachten aufgezeigt werden. Damit das Bauvorhaben bewilligt werden kann, müssen die entsprechenden Grenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten werden. Fachinstanz für die Beurteilung ist das kantonale Amt für Umweltschutz.

Cony Grünenfelder bezieht sich auf die Interpellation 388 wie auch auf die Interpellation 389, Geplantes Parkhaus Wey - Neue Parkplätze an der Adligenswilerstrasse, und beantragt Diskussion.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag auf Diskussion grossmehrheitlich zu.

Gemäss **Cony Grünenfelder** decken die beiden Interpellationen 388 und 389 ein gemeinsames Feld ab. Es geht um Ursachen von Lärm und deren Auswirkungen. Die Ursachen von Lärm sind äusserst vielseitig. Die Auswirkungen schränken die Lebens- und Wohnqualität ein.

Wohnqualität ist jedoch ein wichtiger Faktor beim Entscheid in dieser Stadt zu wohnen, wohnen zu bleiben oder neu hier wohnen zu wollen. In den Augen der Fraktion Grünes Bündnis ist dies ein Faktum, zu dem Sorge getragen werden muss. Die Massnahmenpalette im Bereich Lärmbekämpfung ist breit. Die Sprechende verweist auf die zahlreichen Publikationen des Kantonalen Amtes für Umweltschutz zum Thema, wie aktive Lärmbekämpfung betrieben werden kann. Von den Antworten des Stadtrates ist die GB-Fraktion enttäuscht. Sie sind etwas mager ausgefallen.

In Bezug auf die zwei Themenbereiche Parkierung im Wey und an der Adligenswilerstrasse stellen sich insbesondere auch nach den Antworten des Stadtrates noch Fragen.

Zum geplanten Parkhaus Wey: In der stadträtlichen Antwort wird bestätigt, dass ein Baugesuch der Firma Auto Koch AG für ein Parkhaus im Wey-Quartier (mit rund 177 Parkplätzen) vorliegt. Das Baugesuch ist seit letzten Februar hängig und noch nicht entschieden. Bei diesen 177 Parkplätzen, die im neu zu erstellenden Parkhaus untergebracht werden sollen, geht es um 120 neue Parkplätze, die zur Anzahl der heute bestehenden dazu zu rechnen sind. Es soll demnach ein Parkhaus realisiert werden, von dem 70 Parkplätze öffentlich sein werden, rund 54 Parkplätze der Nutzung der Hotel Union und Kolping zugeordnet werden, 28 für den Eigenbedarf der Garage Koch benötigt werden und 25 Parkplätze an Quartierbewohner vermietet werden könnten. Aus der Antwort des Stadtrates wird jedoch ersichtlich, dass die bereits heute bestehende Nutzung der Firma Koch AG ein beachtliches Verkehrsaufkommen verursacht. Die Fraktion Grünes Bündnis geht zudem davon aus, dass die Kundschaft der Garage nicht dieselbe Frequenz und Umwälzung hat wie ein Parkhaus mit zusätzlichen 120 Parkplätzen. Ebenso wird davon ausgegangen, dass das Quartier die Mehrbelastung durch den Mehrverkehr nicht tragen kann, ausser 120 bestehende Parkplätze im Quartier würden aufgehoben. Eine stadträtliche Aussage in diese Richtung fehlt bislang. Es wird lediglich auf das laufende Verfahren hingewiesen.

Zur Parkierung an der Adligenswilerstrasse: Der Antwort des Stadtrates ist zu entnehmen, dass sich seit der Eröffnung des Parkhauses Casino und der Einführung eines Nachtfahrverbots an der Gesegnetmattstrasse der Suchverkehr massiv reduziert und die Verkehrsbelastung an der Adligenswilerstrasse nicht zugenommen habe. Tagsüber mag das stimmen. Nachts jedoch hat nach Aussagen von Bewohnerinnen und Bewohnern der Verkehr zugenommen, nicht zuletzt auf Grund der neugeschaffenen Parkplätze an der Adligenswilerstrasse. In diesem Zusammenhang stellen sich zahlreiche Fragen:

– Wer hat die Schaffung neuer Parkplätze an der Adligenswilerstrasse beim Stadtrat

angeregt?

- Wer aus dem Quartier hat gegen ein Nachtfahrverbot an der Adligenswilerstrasse opponiert?
- Die "Interessengemeinschaft Adligenswilerstrasse" wurde leider mit diesen Fragen nie konfrontiert. Mit wem wurden also Gespräche geführt, ausser mit dem Direktor des Hotels Montana?

Die Fraktion Grünes Bündnis geht davon aus, dass selbst bei einem Nachtfahrverbot auf der Adligenswilerstrasse das Hotel/Restaurant Montana keine Probleme haben wird, denn es konnte zur Kenntnis genommen werden, dass das Hotel bei seinen Kunden vermehrt propagiert, das Parkhaus Casino und den Zugang von der Haldenstrasse zum Hotel zu benützen.

Die neu eingerichteten Parkplätze an der Adligenswilerstrasse haben also sicherlich keine Probleme gelöst, weder zu einer Reduzierung des Lärms geführt, noch das "wilde Parkieren" aufgehoben.

Die Votantin der GB-Fraktion regt beim Stadtrat an, eine Neuordnung des Verkehrsregimes an der Adligenswilerstrasse zu prüfen und die Diskussion mit *allen* Involvierten in diesem Quartier zu führen.

Auf Anfrage von **Ratspräsident Peter Brauchli** beschliesst der Rat stillschweigend gemeinsame Behandlung von Traktandum 10 und 11, d.h. die Diskussion ist zur Interpellationen 388 Grünenfelder/A. Schmid namens der Fraktion Grünes Bündnis, lautend: Lärm beschränkt die Luzerner Wohnqualität, wie auch zur Interpellation 389 Grünenfelder/A. Schmid namens der Fraktion Grünes Bündnis, lautend: Geplantes Parkhaus Wey - Neue Parkplätze an der Adligenswilerstrasse, gegeben.

11. Interpellation 389 Cony Grünenfelder/Adrian Schmid namens der GB-Fraktion vom 22. Mai 2000
Geplantes Parkhaus Wey - Neue Parkplätze an der Adligenswilerstrasse

- Die Firma Auto Koch AG beabsichtigt, ihren Betrieb an neue Standorte in Ebikon und Kriens zu verlegen. Lediglich das Ersatzteillager und der diesbezügliche Verkauf sollen weiterhin an der Luzerner Weyrstrasse verbleiben. Das vorhandene Gebäudevolumen auf den Parzellen 845, 919, 920 und 921 im Weyquartier soll inskünftig als Parkhaus genutzt werden. Insgesamt sollen zu den bestehenden 57 Parkplätzen in der Liegenschaft neu 120 Parkplätze gebaut werden, womit das zukünftige Weyparkhaus rund 180 Parkplätze aufweisen soll. 70 öffentliche Parkplätze sollen vor allem für Besucherinnen und Besucher des Panoramas zur Verfügung gestellt werden. Dies dürfte zu erheblichem Mehrverkehr im Quartier führen.

- Kürzlich wurden vor dem Grundstück Adligenswilerstrasse 31 neue Parkplätze geschaffen, die ab 19.00 bis 07.00 Uhr benutzbar sind. Dies legalisiert teilweise das bisher wilde Parkieren und trägt zu einer vermehrten Attraktivität bei, da noch mehr Automobilisten an der Adligenswilerstrasse Parkplätze suchen und, wenn sie keine finden, in verbotenen Zonen und über die Markierungen hinaus parkieren. Damit werden grosse Teile der Adligenswilerstrasse nur, mehr einspurig passierbar. Zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger wurden deshalb vor dem Versicherungsgericht Pfosten installiert. Konsequenz wäre demnach auch, die ganze Adligenswilerstrasse zur Einbahnstrasse zu erklären. Im Zusammenhang mit der Abstimmungsvorlage Parkhaus Casino/Palace an der Haldenstrasse sollte - neben der Zinggenterstrasse - auch die Adligenswilerstrasse verkehrsberuhigt werden. Jetzt wurden sogar zusätzliche Parkplätze auf öffentlichem Grund bereitgestellt.

Wir bitten um die Beantwortung der folgenden Fragen.

1. Welche Verkehrsbelastung entsteht durch die Realisierung des geplanten Parkhauses im Weyquartier? Wie kann diese reduziert werden? Welche öffentlichen Parkplätze im Strassenbereich Wey sollen aufgehoben werden? Wie kann die betroffene Anwohnerschaft geschützt werden? Welche Verkehrserschliessung ist geplant?
2. Kann informiert werden, wie sich die Verkehrsbelastung nach der Eröffnung des Parkhauses Casino/Palace in den angrenzenden Quartierstrassen, speziell in der Adligenswilerstrasse, entwickelte? Welche Vorkommnisse wurden von den Anwohnerinnen und Anwohnern gerügt? Warum wurden diese neuen Parkplätze realisiert? Auf welcher Rechtsgrundlage basieren diese?

Antwort des Stadtrates:

Zum Parkhaus Wey

Es ist richtig, dass die Firma Auto Koch AG ein Baugesuch eingereicht hat und zusätzliche Parkplätze im Weyquartier erstellen will. Die Planaufgabe hat stattgefunden. Die Baubewilligung ist noch nicht erteilt. Wie bei jedem Baugesuch für Parkplätze, ist auch in diesem Fall zu prüfen, ob die Parkplätze gemäss Parkplatzreglement bewilligungsfähig sind. Das ist der Fall, wenn sie einer Gebäudenutzung zugeordnet werden können oder wenn eine entsprechende Anzahl gleichwertiger Parkplätze aufgehoben wird.

Die Auswirkungen der Parkplätze auf das Verkehrsaufkommen und die Umwelt wird in einem Baubewilligungsverfahren von Amtes wegen durch das kantonale Amt für Umweltschutz (AfU) geprüft. Dabei gilt es insbesondere abzuklären, ob durch die neue Nutzung überhaupt mehr Verkehr entsteht, erzeugt doch die bestehende Nutzung als Autowerkstatt bereits ein beachtliches Verkehrsaufkommen. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen, was einer der Gründe ist, weshalb die Baubewilligung noch nicht erteilt werden konnte. Damit nicht unnötiger Verkehr im Wey-Quartier entsteht, hat sich die Bauherrschaft bereit erklärt, das Parkhaus ans Parkleitsystem anzuschliessen. Ein- und Ausfahrt der Parkieranlage werden an der Weystrasse liegen. Zur besseren Abwicklung des Verkehrs ist es vorgesehen an der Weystrasse einige Parkplätze aufzuheben. Das Verkehrsregime im Weyquartier wird beibehalten.

Zu: Neue Parkplätze an der Adligenswilerstrasse

Die Einführung des Nachtfahrverbotes in der Zinggenterstrasse, der Gesegnetmatt- und Rigistrasse sowie die Aufhebung der öffentlichen Parkplätze entlang der Zinggenterstrasse haben offensichtlich zu einer Reduktion des Verkehrs und des verkehrsbedingten Lärms in diesen Strassen geführt. Gegen das vorgesehene Nachtfahrverbot in der Adligenswilerstrasse entstand Opposition im Quartier, weshalb der Stadtrat vorerst auf die Anordnung verzichtete. Anwohner der Adligenswilerstrasse beschwerten sich im Frühjahr 1999 über Lärm und wildes Parkieren in der Umgebung des Hotels Montana. Die Stadtpolizei hat in der Folge mit diesen und der Hoteldirektion Gespräche geführt. Das hat zu diversen Massnahmen der Hoteldirektion geführt; unter anderem auch zu solchen, die zu einer vermehrten Benützung des Parkhauses Casino-Palace durch Gäste des Hotels beitrugen. Die erwähnten neuen Parkplätze wurden auf Anregungen von Quartierbewohnern hin realisiert, nicht zuletzt zur Reduktion des wilden Parkierens. Die Publikation der Parkplätze erfolgte im Kantonsblatt Nr. 47 vom 27. November 1999.

Gemäss **René Maire** anerkennt die FDP-Fraktion die Bedeutung des Themas "Lärm und Wohnen". Es wird daher begrüsst, dass die Thematik mit der Interpellation 388 zur Sprache gebracht wird. Die FDP-Fraktion ist mit der Antwort des Stadtrates zufrieden. Es wird darin aufgezeigt, dass die Lärmproblematik für die verantwortlichen Stellen unserer Stadt ein ständiges Thema ist und mit klaren Konzepten gearbeitet wird, z.B. mit dem Verkehrskonzept Hauptachsen Luzern.

Zu den Parkplätzen, die vor allem abends und nachts Lärm verursachen: In der Antwort auf die Frage 5 schreibt der Stadtrat, dass seit der Eröffnung des Parkhauses Casino keine besonderen Vorkommnisse seitens der Anwohnerinnen und Anwohner gemeldet wurden. Offensichtlich wurden jedoch die entsprechenden Personen nicht angeschrieben. Das wäre aber eine Möglichkeit gewesen, das Stimmungsbild der betroffenen Personen genauer zu erfassen.

Zum Wortlaut der Interpellation: Die Interpellanten zitieren als Beispiel für die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm das erhöhte Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen (um 20%) und als Quelle wird das Bundesamt für Umwelt angegeben. Die Lärmauswirkung auf die Gesundheit ist tatsächlich eine bekannte Sache. Sie kann in drei Kategorien eingeteilt werden: Hörschädigung, Beeinträchtigung des Schlafs und der Stressfaktor Lärm, der sich vor allem auf der psychischen Seite auswirkt, auf das vegetative Nervensystem. Als praktizierender Kardiologe kann der Sprechende die Anwesenden insofern beruhigen, als dass der psychische Stress einen sehr geringen Risikofaktor für Kreislauferkrankungen bedeutet. In den erwähnten Publikationen (Bundesamt für Umwelt) wird zwar tatsächlich von einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen gesprochen. Die 20 % müssen jedoch in Frage gestellt werden. Leider wurde durch die Interpellanten nur ein Beispiel an Auswirkungen von Lärmbelastung zitiert, womit eigentlich die Lärmauswirkung falsch charakterisiert wird.

Peter Henauer spricht zur Interpellation 389, insbesondere zum geplanten Parkhaus Wey. Jedes weitere Parkhaus bringt Mehrverkehr. Bei einer eventuellen Bewilligung dieses Baugesuches soll dies bedacht werden. Der Sprechende möchte auf Folgendes hinweisen: Auf

der Zürichstrasse talwärtsfahrende Velofahrerinnen oder -fahrer werden oft durch Autofahrende übersehen, besonders von jenen, die aus der Gegerichtung ins Parkhaus Löwen-Center einbiegen wollen. So geschahen schon verschiedentlich Unfälle. Vorausgesetzt das Wey-Parkhaus würde bewilligt, müsste gleichzeitig der Linksabbieger ins Parkhaus Löwen-Center aufgehoben werden. Damit könnte die Unfallgefahr, respektive die Autofalle aufgehoben werden. Diese Massnahme könnte aber selbstverständlich auch ohne das Wey-Parkhaus realisiert werden.

Lotti Marti-Schindler äussert sich zur Lärmbelastung der Bewohnerinnen und Bewohner von Luzern. Wer sich für das Leben in der Stadt entscheidet, nimmt einen gewissen Geräuschpegel in Kauf. Das unterscheidet sich vom Leben am Waldrand. Trotzdem ist es störend oder gar ein Gesundheitsrisiko, wenn sich der Wohnsitz an einer Strasse befindet, an der die Grenzwerte oder Alarmwerte in Sachen Lärm überschritten sind. Aus der stadträtlichen Antwort gehen zwei Handlungsspielräume hervor: Einerseits, wo immer möglich Schallschutzfenster, Lärmschutzwände oder geräuscharme Strassenbeläge anbringen und andererseits den Verkehr auf die Hauptachsen kanalisieren. Die Votantin sähe aber gerne, wenn der Stadtrat auch aktiv Massnahmen ergreife, die die Ursachen und nicht nur die Symptome bekämpfen. An den Hauptverkehrsachsen sind auch Menschen wohnhaft, sei das an der Obergrund-, Zürich-, Halden- oder Baselstrasse. Die Wohnqualität dieser Gebiete verschlechtert sich zusehends. Es muss aufgepasst werden, dass gerade diese Quartiere nicht verslumen. Die Bevölkerung, die sich dort ansiedelt, hat schlechte Lebensbedingungen. Sie würde es auch verdienen, dass beispielsweise das Quartier an der Baselstrasse aufgewertet würde. Ursachenbekämpfung heisst, es müssen Massnahmen zur Vermeidung von Individualverkehr ergriffen werden. Es muss dort angesetzt werden, wo die Lärmquellen entstehen. Tempo 30 innerorts, die Förderung des öV und die Förderung von Velo- und Fussgänger/innen-Verbindungen sind ebenfalls solche Massnahmen. Es müsste nochmals grundsätzlich, intensiv überlegt werden, ob wirklich noch mehr zusätzliche Parkplätze in Luzern erstellt werden sollen.

Markus Mächler erscheint eine Umnutzung der Liegenschaft Auto Koch AG völlig ungeeignet, um eine Reduktion der Parkplätze im Innenstadtbereich durchzusetzen. Betrachtet man das Quartier heute und mit den Nutzungen in naher Zukunft, wird unschwer klar, dass das geplante Parkhaus mit Anbindung an das Verkehrsleitsystem eine Optimierung und niemals eine Verschlechterung der Situation darstellt, denn:

- die Hotelgäste im neuen "Tulip-Hotelkomplex" werden ihre Autos irgendwo abstellen wollen. Dafür entsteht mit dem Parkhaus Wey ein Angebot;
- die Vorfahrt der Autocars bei diesen beiden Hotels könnte besser als heute gelöst werden, wenn das Parkplatzregime etwas geändert würde;
- die Frage der ungenügenden Fahrrad- und Mofa-Abstellplätze im Bereich des Bourbaki-Panoramas könnte auf Kosten heutiger Aussen-Parkplätze gelöst werden;
- wenn Autofahrer wissen, dass sie einen Parkplatz in einem Parkhaus "auf sicher haben", werden sie nicht mehr als Suchverkehr im Quartier herumfahren und damit weniger Lärm

und Abgase produzieren.

Die CVP/CSP-Fraktion kann die Haltung des Stadtrates unterstützen. Mit der Zulassung des Parkhaus Wey wird auch aktive Wirtschaftspolitik zu Gunsten der Innenstadt betrieben. Gleichzeitig tut der Stadtrat Gutes für die Anwohner. Das begrüsst die CVP/CSP-Fraktion.

Louis L. Schumacher bezeugt Mühe mit der stadträtlichen Antwort betreffend die neuen Parkplätze an der Adligenswilerstrasse. Der Sprechende wohnt zwar an dieser Strasse, weiss jedoch nicht, wer gegen ein vorgesehenes Nachtfahrverbot opponiert hätte. Er wurde deswegen auch nie angefragt. Vom Existieren einer IG-Adligenswilerstrasse hört er heute zumerste Mal.

Marcel Lingg namens der SVP-Fraktion, möchte das Lärmproblem nicht als derart bedeutend einstufen. Trotzdem ist sich die Fraktion bewusst, dass der Verkehrslärm vor allem an Autobahnen und Hauptstrassen nicht zur Steigerung der Wohnattraktivität beiträgt. Wenig Verständnis hat die Fraktion aber gegenüber der von der Fraktion Grünes Bündnis vorgebrachten Überdehnung der objektiven Lärmbelastung. Wenn an der Adligenswilerstrasse für Anwohner und Besucher einige wenige zusätzliche Parkplätze erstellt werden, kann nicht gleich von einer neuen Lärmquelle, bzw. Lärmbelästigung gesprochen werden.

Die SVP-Fraktion begrüsst den Bau eines weiteren Parkhauses in Luzern und hofft, dass die Baubewilligung unlängst erteilt und der Bau des Parkhaus Wey nicht mit "Kampfmassnahmen" verzögert wird. Es ist doch einleuchtend: Ein Automobilist, der möglichst schnell und möglichst nah am Ziel ohne langen Suchverkehr einen Parkplatz finden kann, produziert weniger Lärm.

Lotti Marti-Schindler erinnert an die Versprechungen, als das Parkhaus Casino gebaut werden sollte. Die damaligen Versprechungen, dass damit die Cars von der Strasse verschwinden und die Durchfahrt für die Velofahrenden sicherer würde, haben sich bei weitem nicht erfüllt. An das Votum von Markus Mächler angeknüpft, heisst das, dass die Cars mit einem Parkhaus nicht von der Strasse weggebracht werden.

Baudirektor Kurt Bieder: Der Stadtrat kennt die Problematik der Lärmsituation in der Stadt. Allerdings sind die Einflussmöglichkeiten einer kommunalen Behörde verhältnismässig gering. Es beginnt bei der Nutzungsplanung. Beim Bau- und Zonenplan ist konsequent darauf geachtet worden, dass entlang der Hauptachsen in erster Linie Arbeitsräume und nur wenig Wohnraum realisiert werden können. In der Verkehrspolitik galt u.a. das Ziel, den Hauptverkehr auf den Hauptachsen stattfinden zu lassen, in den Wohnquartieren den Verkehr zu reduzieren und wo es geht, den Durchgangsverkehr gänzlich zu untersagen sowie Tempo 30 einzuführen. Diese Massnahmen wurden alle bereits ausgelöst. Gemäss Lärmschutzverordnung muss dort, wo Alarm- und Grenzwerte überschritten sind, entsprechend reagiert werden. Dazu bieten sich drei Möglichkeiten: 1) an der Quelle unterbinden, 2) auf dem Weg des Lärms oder 3) dort, wo der Lärm ankommt. Häufig ist es leider so, dass nur am Ende des ganzen Weges etwas unternommen werden kann (z.B. der

Schutzfenstereinbau). Auf den Kantonsstrassen sind bereits diverse Etappen durchgeführt, als nächstes werden diesbezüglich an den Gemeindestrassen Vorkehrungen getroffen. Es sind viele Zielkonflikte vorhanden. Dass ein striktes Verbot des Individualverkehrs in der Stadt nicht durchsetzbar ist, dazu besteht wohl Einigkeit. Luzern ist nicht nur Wohnstadt, sondern auch Wirtschaftsmetropole. In einer umfassenden Weise sind Arbeitsplätze in Luzern angesiedelt. Es ist nun abzuwägen, wo die Wohnlichkeit Einschränkungen auf sich nehmen muss.

Betreffend das Parkhaus Wey verhält es sich so, dass, wenn ein Eigentümer ein Gesuch einreicht, ein Bewilligungsverfahren auslöst, dies selbstverständlich behandelt werden muss. Das Gesuch muss auf jeden Fall entgegengenommen werden. Die gesetzlichen Vorgaben müssen aber klar erfüllt werden, z.T. sind dafür kantonale Amtsstellen zuständig. Da das Wey-Quartier bereits ein lärmbelastetes Gebiet ist, sind die Regeln klar, d.h. dass in etwa ein ähnliches Szenario für die Bewilligung ablaufen wird wie beim Parkhaus Schweizerhof. Eine entsprechende Kompensation muss gefunden werden, also müssten allenfalls Parkplätze im Aussenbereich aufgehoben werden. Gemäss Aussagen des stadträtlichen Sprechers wurde eine eben solche Entwicklung durch das Parkhaus Schweizerhof eingeleitet, indem die Idee der Grendelsperre in Diskussion kam. Heute ist man sich weitgehend einig, dass diese Entwicklung gar nicht so schlecht ist. Auch mit dem Parkhaus Wey, in dem eine Anzahl Parkplätze realisiert würde, ist eine ähnlich positive Wirkung für das Quartier denkbar. Ob das Ergebnis tatsächlich so ausfallen wird, kann heute noch nicht prognostiziert werden. Der Sprechende bittet, auch diese Seite zu betrachten.

Betreffend die Adligenswilerstrasse, ist es dem stadträtliche Sprecher nicht möglich, genau zu sagen, von wem tatsächlich Widerstand gegen ein Nachtfahrverbot angemeldet wurde. Es soll jedoch beachtet werden, dass es in der stadträtlichen Antwort heisst: "...weshalb der Stadtrat vorerst auf diese Anordnung verzichtete." Es ist ein längerer Prozess in Gang. Bei der Zinggendorstrasse konnten diese Massnahme in Kompensation für das Parkhaus Casino sehr schnell umgesetzt werden.

Dass die Antwort des Stadtrates nicht überall als befriedigend empfunden wurde, bedauert der stadträtliche Sprecher.

Max Vogel wehrt sich gegen den Ausdruck, dass die Baselstrasse am Verslumen sei.

Peter Muheim schliesst sich dem Votum an. Die Baselstrasse ist von aussen gesehen wohl schwierig, aber sie hat Cachet. Es sind Sachen angesiedelt, die sonst nirgends mehr anzutreffen sind. Das ist auch liebenswert.

Auch **Ruedi Schmidig** unterstützt in dieser Hinsicht den SVP-Sprecher. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass an der Baselstrasse eine Abnahme der Wohnqualität stattfindet. Wahrscheinlich meinte Ratsmitglied Lotti Marti-Schindler mit ihrer Aussage eher das. Gegen die Bezeichnung "Verslumung" der Baselstrasse wehrt sich der Sprechende auch. Er ist der Ansicht, dass dieses Quartier ansonsten qualitätsmässig zugelegt hat, im Sinne der äusserst farbigen Lebensräume und Treffpunkte, die entstanden sind.

Keine weiteren Wortmeldungen; **damit sind die Interpellationen 388 Grünenfelder/A. Schmid namens der GB-Fraktion und 389 Grünenfelder/A. Schmid namens der GB-Fraktion erledigt.**

Die Traktanden 12.1, 12.2 und 12.3 werden auf Antrag von Peter Muheim gemeinsam behandelt.

**12.1 Postulat 390 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion und
Peter Muheim namens der GB-Fraktion vom 8. Juni 2000
Sofortmassnahmen am Schweizerhofquai**

Das Luzerner Stimmvolk hat das Projekt Schweizerhofquai mit der geplanten Seeaufschüttung und der neuen Verkehrsführung knapp abgelehnt. Für die Velofahrenden bleibt somit eine der wichtigsten Verbindungen des kantonalen Radroutenkonzeptes weiterhin ungelöst und gefährlich. Wir fordern den Stadtrat auf, zur Verbesserung der Sicherheit Sofortmassnahmen einzuleiten.

Zu prüfen sind insbesondere:

- Seeseitig ein Veloweg oder Mischverkehr zwischen den Baumreihen auf dem Quai
- Eine Veloquerung parallel zum Fussgängerstreifen anfangs Haldenstrasse am Luzernerhof für die linksabbiegenden VelofahrerInnen in Richtung Zürichstrasse
- Öffnung der Hertensteinstrasse für Velos in beide Richtungen.

Stellungnahme des Stadtrates:

Die Stimmberechtigten in der Stadt Luzern lehnten am 21. Mai 2000 den Kreditantrag für den städtischen Anteil von Fr. 2'300'000.-- an die Gesamtkosten von Fr. 4'620'000.-- für die Sanierung des Schweizerhofquais ab und verweigerten damit die Zustimmung zum Projekt.

Das von Kanton und Stadt gemeinsam erarbeitete Projekt hatte folgende Zielsetzungen:

- Verbesserung der Sicherheit für die Radfahrenden durch Erstellung von Radverkehrsanlagen.
- Verbesserung der Aus- und Einstiegsverhältnisse für die Busse des öffentlichen Verkehrs am Schwanenplatz stadtauswärts, und damit die Schaffung der Anhaltemöglichkeit auch für Vorortbusse.
- Verbesserung der Standortbedingung für die Quaibäume und damit Schaffung der

Voraussetzung für die Erhaltung und Erneuerung der Baumreihen auf lange Sicht.

- Ergänzung der heute im Bereich des Schwanenplatzes knappen Fussgängerflächen auf der Seeseite auf das Mass der übrigen Fussgängerflächen am Schweizerhofquai.
- Abdecken des dringenden Sanierungsbedarfes an der Strasse wie an den Anlagen der VBL und der Städtischen Werke.
- bei möglichst geringen Eingriffen in die Quaianlage.

Die Gegner des Projektes setzten sich aus verschiedenen Lagern zusammen; dabei wurden unterschiedliche Argumente ins Feld geführt, wie

- es sei eine städtebauliche Gesamtlösung zu suchen
- es sei auf bauliche Massnahmen für den Ausbau des ÖV zu verzichten, dafür seien betriebliche Varianten zu prüfen
- es seien die Bäume, die übrigens gar nicht krank und geschädigt wären, unberührt zu lassen
- es seien die Velos auf dem Quai zuzulassen

Die Notwendigkeit der Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrer wurde von keiner Seite bestritten.

Die geforderten Sofortmassnahmen für die Velofahrenden liegen in der Kompetenz des Stadtrates und werden wie folgt beurteilt:

- Die uneingeschränkte Zulassung von Fahrradverkehr auf dem Quai seeseits der strassenseitigen Baumreihe liegt in der Kompetenz der Stadt und wurde bisher vom Stadtrat abgelehnt. Der Quai ist zu schmal, als dass in diesem Bereich Velofahrende zu jeder Zeit ohne Gefährdung der Fussgänger zirkulieren könnten, ganz abgesehen davon, dass die Attraktivität als Flanierzone erheblich geschmälert würde. Es wäre allerdings zu prüfen, ob die Zulassung von Velofahrenden auf dem Quai wenigstens in einer Richtung, allenfalls zeitlich beschränkt, möglich wäre.
- Eine Veloquerung an der vorgeschlagenen Stelle unmittelbar nach der Bushaltestelle liegt in der Kompetenz des Kantons und bedingte bauliche Massnahmen zur Bereitstellung eines sicheren Warteraumes, welche aus Platzgründen kaum möglich sind. Den Velofahrenden am Schweizerhof können heute leider in keiner Spur separate Radstreifen angeboten werden. Beide Spuren stadtauswärts sind mit 3.50 m Breite, allerdings knapp, genügend für so wohl Velofahrer wie Autofahrer. Von der linken Spur bietet der bestehende Radstreifen ab Luzernerhof eine sichere Zufahrt in die Löwenstrasse. Eine Querung an der vorgeschlagenen Stelle in Kombination mit der Zulassung des Veloverkehrs auf dem Quai wäre allerdings prüfenswert.
- Die Öffnung der Hertensteinstrasse für Velofahrende in beide Richtungen, während des ganzen Tages, liegt in der Kompetenz der Stadt. Seit 1990 darf die Hertensteinstrasse von den Radfahrenden vom Falkenplatz Richtung Museumsplatz während des ganzen Tages befahren werden. Seit 1998 darf sie in der Zeit von 21.00 Uhr bis 9.00 Uhr auch in der Gegenrichtung von Velofahrenden befahren werden. Entsprechend beantragt der Stadtrat die Ablehnung des Postulates 387, Christoph Portmann, welches eine totale Sperrung der

Hertensteinstrasse für Velofahrende verlangt. Der Stadtrat führt in seiner Stellungnahme aus, dass die Hertensteinstrasse eigentlich für eine generelle Öffnung für die Zweiradfahrenden geeignet wäre. Entsprechend hatte der Stadtrat 1992 die Zulassung des Veloverkehrs auf der Hertensteinstrasse verfügt, was dann allerdings aufgrund einer 1995 vom Regierungsrat gestützten Beschwerde wieder rückgängig gemacht werden musste.

Das abgelehnte Projekt für die Sanierung des Schweizerhofquais hätte den Radfahrenden stadteinwärts einen sicheren Radstreifen angeboten. Die Bereitstellung einer sicheren Radverkehrsbeziehung stadteinwärts wird zweifellos eine der im vorgesehenen Wettbewerb für die Umgestaltung des Schweizerhofquais zu lösenden Aufgaben sein. In diesem Zusammenhang kann auch die zeitlich unbeschränkte Zulassung des Veloverkehrs in beiden Richtungen in der Hertensteinstrasse neu geprüft werden.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die mit einem Wettbewerb angestrebte verkehrlich und städtebaulich gesamthaft überzeugende Lösung nicht vor Ende 2001 erarbeitet ist, und dann noch ein langer Weg bis zur Realisierung besteht. Er ist deshalb bereit, nicht nur die im Postulat angeregten, sondern auch weitere Sofortmassnahmen zu prüfen. Dabei sollen alle interessierten Kreise wie IG-Velo, Quartiervereine, Senioren-Rat und weitere einbezogen werden.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

— — — — —

12.2 Postulat 402 Helen Haas-Peter namens der CVP/CSP-Fraktion vom 4. Juli 2000 Städtebaulicher Ideenwettbewerb über die Quaianlagen von Luzernerhof bis Inseli

Die 1898 durch den bekannten Luzerner Architekten Armin Meili-Wapf geplanten Quaianlagen rund ums Luzerner Seebecken, beidseits der Seebrücke bilden ein ganzheitliches, städtebauliches Konzept von nationaler Bedeutung.

In diesem für Luzern so wichtigen und städtebaulich höchst sensiblen Bereich stehen seit einiger Zeit verschiedene öffentliche Anliegen in der politischen Diskussion, die bauliche Eingriffe und städtebauliche Veränderungen zur Folge haben:

- | | |
|------------------|--|
| Schweizerhofquai | - Ufergestaltung |
| | - Erneuerung der Schiffstege |
| | - Ersatz der kranken Alleeabäume |
| | - Ergänzung des kant. Radroutenkonzeptes mit durchgehenden Radspuren |
| Schwanenplatz | - Optimierung der Bushaltestellen |

- Platzgestaltung
 - Ufergestaltung bis zum Inseli
 - zusätzliche Schiffstege (u.a. für KKL-Besucher)
 - Ersatz für den SGV-Billlett-Container
 - etc.
- Europaplatz und
Vorgelände KKL

Bei allen diesen Einzelproblemen besteht - trotz unterschiedlichem Gewicht und unterschiedlicher Dringlichkeit - politischer Handlungsbedarf.

Die Diskussion und das Resultat der "Schweizerhof-Abstimmung" haben jedoch gezeigt, dass in diesem städtebaulich heiklen Bereich isolierte, zusammenhangslose Einzellösungen sicher falsch sind und nicht zum Ziel führen.

Die Probleme sind vielmehr im Gesamtzusammenhang zu erfassen und in einem qualitätsvollen, der See- und Kulturstadt Luzern angemessenen städtebaulichen Gesamtkonzept zu lösen.

Wir fordern deshalb den Stadtrat auf, gemeinsam mit dem Kanton, möglichst rasch einen öffentlichen Ideenwettbewerb über das Gebiet der Quaianlagen von Luzernerhof bis Inseli auszuschreiben, welcher alle in diesem Gebiet anstehenden Bau- und Verkehrsprobleme einschliesst und zu einer städtebaulich ganzheitlichen Lösung führt.

Stellungnahme des Stadtrates:

Die Stimmberechtigten in der Stadt Luzern lehnten am 21. Mai 2000 den Kreditantrag für den städtischen Anteil von Fr. 2'300'000.-- an die Gesamtkosten von Fr. 4'620'000.-- für die Sanierung des Schweizerhofquais ab und verweigerten damit die Zustimmung zum Projekt.

Das von Kanton und Stadt gemeinsam erarbeitete Projekt hatte folgende Zielsetzungen:

- Verbesserung der Sicherheit für die Radfahrenden durch Erstellung von Radverkehrsanlagen.
- Verbesserung der Aus- und Einstiegsverhältnisse für die Busse des öffentlichen Verkehrs am Schwanenplatz stadtauswärts, und damit die Schaffung der Anhaltemöglichkeit auch für Vorortbusse.
- Verbesserung der Standortbedingung für die Quaibäume und damit Schaffung der Voraussetzung für die Erhaltung und Erneuerung der Baumreihen auf lange Sicht.
- Ergänzung der heute im Bereich des Schwanenplatzes knappen Fussgängerflächen auf der Seeseite auf das Mass der übrigen Fussgängerflächen am Schweizerhofquai.
- Abdecken des dringenden Sanierungsbedarfes an der Strasse wie an den Anlagen der VBL und der Städtischen Werke.
- bei möglichst geringen Eingriffen in die Quaianlage.

Die Gegner des Projektes setzten sich aus verschiedenen Lagern zusammen; dabei wurden unterschiedliche Argumente ins Feld geführt, wie

- es sei eine städtebauliche Gesamtlösung zu suchen.
- es sei auf bauliche Massnahmen für den Ausbau des ÖV zu verzichten dafür seien betriebliche Varianten zu prüfen.

- es seien die Bäume, die übrigens gar nicht krank und geschädigt seien, unberührt zu lassen.
- es seien die Velos auf dem Quai zuzulassen.

Die Notwendigkeit der Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrer wurde von keiner Seite bestritten.

Dass die Planung weitergehen muss, ist unbestritten, denn die Problemfelder müssen einer Lösung zugeführt werden. Die verkehrlichen Belange auf der Kantonsstrasse sind grundsätzlich Sache des Kantons, während die städtebaulichen Aspekte ausschliesslich im Interesse der Stadt sind. Da aber beide Anliegen in enger Abhängigkeit stehen, können sie nicht unabhängig voneinander erfüllt werden. So wie das abgelehnte Projekt gemeinsam erarbeitet wurde, muss auch das weitere Vorgehen gemeinsam erfolgen.

Nachdem der Vorschlag des Stadtrates mit dem wohlgemerkt unter Beizug von Vertretern aller betroffenen Interessengruppen ausgearbeiteten Projekt, keine Zustimmung fand, drängt es sich auf, für die weitere Bearbeitung kompetentes externes Know How beizuziehen.

Die Erweiterung des Projektperimeters bis zum Inseli ist jedoch unzweckmässig. Das Verkehrsproblem beschränkt sich auf den Abschnitt Seebrücke - Schwanenplatz - Luzernerhof, und damit auch der städtebaulich betroffene Bereich. Gestalterisch sind die Bereiche Seebrücke und Nationalquai jedoch als wichtige Randbedingungen einzubeziehen. Der Bereich Europaplatz - Inseli wird in einem anderen Zusammenhang bearbeitet.

Der Kanton ist bereit, an der weiteren Lösungsfindung mitzuarbeiten und sich an den entsprechenden Kosten hälftig zu beteiligen. Das Verfahren für die Planung wird im Rahmen der zu schaffenden Projektorganisation evaluiert. Im Vordergrund steht der Wettbewerb. Bei allen Verfahren ist für die Ausarbeitung der notwendigen Grundlagen für die eigentliche Projektierung mit Kosten von rund Fr. 400 000.-- zu rechnen. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass dieses Verfahren bis Ende 2001 abgeschlossen werden kann. **Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.**

— — — — —

12.3 Postulat 14 Bruno Heutschy namens der SVP-Fraktion vom 3. Oktober 2000 "Massvoller Ausbau Schweizerhofquai"

In der Volksabstimmung vom 21. Mai 2000 haben die Stimmbürger der Stadt Luzern die Aufschüttung des Quais, das Fällen von Bäumen, den Bau von 3 Radspuren und die Verlängerung der Bushaltestelle Schwanenplatz abgelehnt. Damit das Rad- und Sicherheitskonzept kostengünstig und so schnell wie möglich umgesetzt werden kann, bittet die SVP-Fraktion den Stadtrat, sich beim Kanton Luzern für die Realisierung folgender Massnahmen

einzusetzen:

Zwischen Seebrücke und Luzernerhof sind in Randlage je 1 Radstreifen von 1.2 m Breite zu markieren.

Zwischen Seebrücke und Luzernerhof sind in jeder Richtung je 2 Fahrspuren für den Individualverkehr mit einer Mindestbreite von 3.0 m zu markieren.

Sofern im Querschnitt die Platzverhältnisse für 2 Radstreifen à 1.2 m und 4 Fahrspuren à 3.0 m nicht genügen, so ist das Trottoir auf Seite Hotel Schweizerhof entsprechend anzupassen.

Mit der Erstellung dieses Ausbaus sind gleichzeitig die Beläge zu sanieren, um die Befahrbarkeit der Strasse für alle Benützer zu verbessern.

Die rechte Fahrspur stadtauswärts hat im Bereich der Haltestelle Schwanenplatz eine Mindestbreite von 3.5 m aufzuweisen.

Gleichzeitig hat der Stadtrat mit der VBL oder dem Zweckverband Öffentlicher Agglomerations-Verkehr abzuklären, ob es möglich ist, die Wegfahrt der Busse so zu koordinieren, dass nicht mehr als 2 Busse gleichzeitig an der Haltestelle Schwanenplatz (seeseitig) anhalten.

Stellungnahme des Stadtrates:

Das Postulat schlägt vor, dass auf der bestehenden Verkehrsfläche, eventuell mit kleiner Anpassung am Trottoir Seite Schweizerhofquai, je ein minimaler Radstreifen von 1.20 m Breite in Randlage markiert wird, dass die Haltestelle Schwanenplatz soweit korrigiert werde, dass die Spur längs der Bushaltestelle eine Breite von mindestens 3.50 m aufweist und dass die Beläge ganzheitlich saniert werden; der Stadtrat solle sich beim Kanton entsprechend einsetzen. Im übrigen sei abzuklären, ob die Wegfahrt der Busse am Bahnhofplatz so koordiniert werden könne, dass am Schwanenplatz nicht mehr als zwei Busse gleichzeitig anhalten.

Radverkehrsanlagen

Das Postulat geht offensichtlich und richtigerweise davon aus, dass auf dem Quai selber keine Radverkehrsanlagen erstellt werden sollen. Obschon noch nicht definitiv entschieden, ob wenigstens teilweise und zu bestimmten (verkehrsarmen) Zeiten Radfahrer auf dem Quai zugelassen werden könnten, ist unbestritten, dass eine unbeschränkte und obligatorische Führung des Radverkehrs stadtauswärts auf der bestehenden Anlage am Schweizerhofquai weder den Fussgängern noch den Radfahrern zugemutet werden kann und deshalb kein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Velofahrer darstellt.

Die heute zur Verfügung stehende Verkehrsfläche in der Geraden zwischen Schwanenplatz und Luzernerhof weist eine Breite von 14.20 bis 14.70 m auf. Die Fahrstreifen messen von Seite Schweizerhof bis Randstein Seite See folgende minimale Breiten auf: 4.00 m, 3.00 m, 3.60 m. Damit steht den Velofahrenden stadteinwärts auf der rechten Spur verhältnismässig viel Platz zur Verfügung, der allerdings durch die häufigen Rechtsabbiegemanöver von Fahrzeugen relativiert wird. Die mittlere Spur ist für ein Nebeneinander von Velo und Auto zu schmal, also nicht geeignet, weshalb hier auch beobachtet werden kann, wie Autos hinter Velofahrern herfahren und nicht überholen können. Stadtauswärts entsprechen beide Fahrstreifen den minimalen Normen für Gemischtverkehr, d.h. Fahrstreifen ohne spezielle

Radstreifen. Die bestehenden Verhältnisse widersprechen also den Normen nicht, ermöglichen den Velofahrenden alle erlaubten Verkehrsbeziehungen, auch das Abbiegen Richtung Löwenstrasse, allerdings in Anbetracht der sehr hohen Verkehrsbelastungen in punkto Sicherheit unbefriedigender Form.

Radstreifen von 1.20 m Breite in Randlage wären sicher eine Verbesserung für die Beziehungen stadteinwärts und Richtung Halde. Gemäss Postulat sollten hierfür alle Spuren auf 3.00 m verschmälert werden, die Breite also für Motorfahrzeuge allein. Damit könnte dem Velofahrer, der von der Seebrücke her auf den mittleren Radstreifen Richtung Löwenplatz möchte, auf dem Schweizerhof der entsprechende minimal erforderliche Platz nicht angeboten werden. Es müsste also zwingend, wie auch von Postulanten in Erwägung gezogen, der Randstein Seite Schweizerhof soweit korrigiert werden, dass folgende Fahrstreifen von Seite Schweizerhof bis Randstein Seite See markiert werden könnten: Radstreifen 1.20 m, zwei Spuren à 3.00 m, ein Fahrstreifen (Richtung Löwenplatz) 3.50 m, ein Fahrstreifen Richtung Halde 3.00 m, ein Radstreifen 1.20 m. Die Gesamtbreite betrüge damit 14.90 m, das Verschiebungsmass des Randsteins Seite Schweizerhof 0.20 bis 0.70 m, 20 cm mehr als im abgelehnten Projekt vorgesehen war.

Bushaltestelle

Die Bushaltestelle am Schwanenplatz ist unbestritternormen zu kurz und zu schmal. Haltende Busse bedeuten eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Velofahrer, und stören den Verkehrsfluss.

Im abgelehnten Projekt war für die Haltestelle eine Verlängerung um ca. 10 m und eine Normbreite von 3.00 m vorgesehen. Unter Berücksichtigung eines durchgehenden Radstreifens in Mittellage von der Seebrücke Richtung Löwenstrasse und eine Verbreiterung der beiden Fahrspuren in Randlage um nominell 0.50 m (unter Verzicht von Radstreifen) bedingte dies eine Verschiebung des Randabschlusses längs der Haltestelle um bis zu 6.00 m Richtung See. Unter Annahme des Verzichtes auf den durchgehenden Radstreifen und die Verbreiterung der Fahrstreifen in Randlage, d.h. Realisierung von vier Streifen à nominell 3.50 m inkl. Kurvenverbreiterung ca. 4.10 m, müsste der Randstein bei der Haltestelle noch um ca. 3.00 m seewärts verschoben werden. Dies wäre aus Sicht der Fussgänger ohne Seeaufschüttung provisorisch tolerierbar, wenn auf die strassenseitigen Bäume hier vorderhand verzichtet würde. Die so korrigierte verbesserte Haltestelle würde aber weiterhin keine Halte weiterer Vorortbusse ermöglichen.

Beläge

Die Beläge sind auf dem ganzen Abschnitt erneuerungsbedürftig; eine Gesamterneuerung würde sich angesichts der doch umfangreichen Randsteinkorrekturen aufdrängen und wäre zweckmässig.

Koordination der Wegfahrten

Bei den bestehenden Anordnungen der Perrons am Bahnhof, den installierten und bewährten Phasenabläufen und den bestehenden Fahrplanangeboten ist dieses Anliegen, übrigens schon mehrfach geprüft, nicht erfüllbar.

Fazit

Der vorgeschlagene massvolle Ausbau wäre eine Verbesserung gegenüber der heutigen

Situation. Mit den in den nächsten Jahren zu erwartenden Baumfällungen und einem Ersatz im Abstand von 2 m vom Randstein gemäss den entsprechenden Normen wäre er ein Schritt in Richtung des abgelehnten Projektes. Die Kosten wären mit rund Fr. 800'000.-- bedeutend geringer als die abgelehnten Projektkosten von 4.6 Mio. Franken, allerdings ohne Erneuerung der Quaianlage, der VBL-Anlagen, der Beleuchtung und der Anlagen der städtischen Werke.

Mit dem angeregten "massvollen Ausbau" würde den städtebaulichen Anliegen nur teilweise entsprochen. Wohl könnte im Moment auf eine Aufschüttung verzichtet werden, aber ohne Vision einer ganzheitlichen Gestaltung. In Anbetracht der doch beträchtlichen Kosten und Bearbeitungsaufwändungen auch für den "massvollen Ausbau" würden die Anliegen des Städtebaues wohl für längere Zeit vom Tisch sein, was sicher nicht dem Willen eines Grossteils der Nein-Stimmenden entsprechen würde. Aber auch die wenigstens mittelfristigen Verkehrsbedürfnisse, insbesondere Bedeutung und Umfang der Bushaltestelle Schwanenplatz, wären nicht mit genügender Tiefe analysiert. Der Stadtrat ist deshalb zusammen mit dem Kantonalen Baudepartement der Ansicht, dass für den Schweizerhofquai eine verkehrlich und städtebaulich überzeugende Lösung gesucht werden muss, und dass hierfür ein Wettbewerb durchgeführt werden müsse.

Bis zum Vorliegen der Ergebnisse dieses Wettbewerbes sollen auf dem Schweizerhofquai nur die für die Verkehrssicherheit unbedingt notwendigen Unterhaltsmassnahmen ausgeführt werden. Auf Randsteinkorrekturen und grossflächige Belagssanierungen wird deshalb ebenso verzichtet wie auf Ersatzpflanzungen für aus Sicherheitsgründen zu fällende Bäume.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Peter Muheim: In Erinnerung an die Volksabstimmung zum Thema Schweizerhof-Quai kann gesagt werden, dass hüben und drüben anerkannt wurde, dass der Veloverkehr an dieser Stelle ein Problem hat. In diesem Sinn versteht der Sprechende auch den Vorstoss von Bruno Heutschy, der mithelfen soll, das Problem zu lösen. Mit einem Postulat wird nichts Konkretes, sondern lediglich das Prüfen konkreter Sachen verlangt. In diesem Sinn haben alle drei Postulate ihre Berechtigung; es kann allen drei Vorstössen zugestimmt werden.

Die knapp ausgefallene Volksabstimmung zeigte, dass die Vorlage nicht wirklich überzeugend war. Das Volks-Nein muss eine Konsequenz haben. In diesem Sinn ist es richtig, dass die geäusserten Vorbehalte (städtebaulicher Natur) ernst genommen werden und ein Wettbewerb durchgeführt wird. Die Chance, dass eine bessere Lösung gefunden wird, muss gegeben werden. Ein solches Verfahren und die Umsetzung werden jedoch nicht so schnell gehen. Es wird mit dem heutigen Schweizerhof-Quai noch ein paar Jahre gelebt werden müssen, vielleicht 4 Jahre.

Die akuten Probleme für die Velofahrerinnen und Velofahrer müssen aber jetzt gelöst werden. Wie die Lösung dafür sein wird, dazu gehen die Meinungen noch auseinander.

Der Sprechende beschreibt ausführlich, wie sich das Problem für die Velofahrenden heute zeigt: Heute wird der Velofahrer, der vom Bahnhof her kommt, auf die mittlere Spur auf die Seebrücke geleitet. Insbesondere der Velofahrer, der aus der Bahnhofstrasse kommt, muss die mittlere Spur nehmen, erst in der Fortsetzung könnte ganz nach rechts gefahren werden. Diejenigen, die in die Löwenstrasse möchten, können auf dieser Spur bleiben. Problematisch,

bzw. unverantwortlich ist, dass die Velofahrenden in die Mitte geleitet werden und danach der mittlere Radstreifen am Schwanenplatz abrupt endet. Eine Sofortmassnahme ist also insofern nötig, dass der mittlere Radstreifen bis zur Löwenstrasse durchgeführt wird. Wenn dies ausgeführt wird, kann vorerst mit dem Schweizerhof-Quai gelebt werden, d.h. alle anderen Massnahmen haben zweite Priorität. Jedoch um dies ausführen zu können, reichen die 14 m 20 cm an der engsten Stelle des Schweizerhof-Quais nicht. Darum muss entweder ein Teil der Velofahrenden (diejenigen, die vom Bahnhofplatz kommend in die Haldenstrasse weiterfahren möchten) auf den Quai gelassen (und dies zeitlich unbegrenzt) oder der Randstein auf der Hotelseite begradigt werden, so dass 14 m 70 cm für das Strassentrassee zur Verfügung stehen. Persönlich argumentiert der Sprechende für die Ausführung von Beidem. So hätten die einen, die vom Bahnhofplatz kommen und in die Löwenstrasse wollen den mittleren Streifen zur Benützung und jene, die vom Bahnhofplatz kommen und nach der Haldenstrasse weiterfahren wollen, könnten auf dem für sie vorgesehenen Streifen auf dem Quai weiterfahren. Das bedeutete eine wirklich gute Übergangslösung. Wenn die Randsteinverschiebung auch ausgeführt würde, hätte es sogar Platz für den Radstreifen in der Gegenrichtung, der durch das Postulat Heutschy rechts, am Rand entlang des Schweizerhofs, gefordert wird. In der Gegenrichtung zeigt sich die Situation grundsätzlich anders. Es gibt hier keinen zwingenden Grund für die Velofahrenden, die mittlere Spur zu wählen. Velofahrende, die aus der Haldenstrasse oder der Alpenstrasse kommen, sind rechts geführt bis zum Schwanenplatz. Dort auf die mittlere Spur zu wechseln, um nachher gegen den Bahnhof fahren zu können, ist heute nicht gut gelöst. Es müsste eine Lösung gefunden werden, indem der Haltebalken für die Autos etwas zurückverschoben würde. Das lässt sich ganz bestimmt einrichten. Damit wären die "Velo-Probleme" eigentlich gelöst.

In diesem Sinn ist die Antwort des Stadtrates auf das Postulat 14 Heutschy nicht ganz richtig. Eine Lösung wie vom Votanten soeben skizziert, kostet nicht Fr. 800'000.--. Nach neuester Erkundigung auf dem Tiefbauamt kostete die Randsteinverschiebung maximal Fr. 150'000.--. Das ist eine gute Investition für ein Provisorium von rund 4 Jahren - gut investiertes Geld für die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer.

Felicitas Zopfi-Gassner: Es war wohl richtig, dass Peter Muheim die Situation am Quai nochmals eindrücklich und ausführlich geschildert hat. Auch für die SP-Fraktion hat das Fortführen des Mittelstreifens stadtauswärts erste Priorität, was wahrscheinlich die Verlegung des seeseitigen Radstreifens auf den Quai zur Folge hat. Auch dafür wird es gute Lösungen geben ohne dass damit die Fussgänger tangiert werden. Es muss aber eine Lösung sein, die den ganzen Tag und die ganze Woche gilt.

Die SP-Fraktion ist ebenfalls der Meinung, dass alle drei Vorstösse entgegengenommen werden sollen. Wenn das Postulat 402 mit der Forderung nach einem städtebaulichen Ideenwettbewerb entgegen genommen wird, kann sicher auch das Anliegen des Postulats 14 Heutschy eingebaut werden. Eine Lösung mit einer Randsteinverschiebung, wie von Peter Muheim geschildert für Fr. 150'000.--, wäre eine sehr gute Übergangslösung.

Guido Durrer: Die FDP-Fraktion ist einverstanden mit der Überweisung des Postulats 390. Für

die Fraktion ist aber klar, es werden keine Velofahrenden auf dem Quai gewünscht. Dafür wird sich die FDP-Fraktion einsetzen.

Bruno Heutschy zitiert verschiedene Aussagen aus der Stellungnahme des Stadtrates zum Postulat 14. Die Antworten sind eigentlich erfreulich, jedoch kann die Folgerung, die der Stadtrat daraus zieht, nur einen Verschieb sein, umso mehr das Begehren auch seitens der SP- und GB-Fraktion gutgeheissen wird. Die Folgerung des Stadtrates ist für den Sprechenden in keiner Weise nachvollziehbar.

Die SVP-Fraktion ist der Ansicht, dass Velofahrer nicht auf den Quai gehören. Der Quai dient von seiner historischen Funktion her in erster Linie dem Flanieren und Verweilen der Fussgänger, Bewohner und Touristen, im Besonderen auch der älteren Menschen. Der Fussgänger soll sich auf dem Quai jederzeit sicher fühlen.

Der Strassenverkehr ist dann am sichersten, wenn jeder Verkehrsteilnehmer seine zugewiesene Verkehrsfläche hat. Der heutige Zustand mit den verschiedenen breiten Fahrstreifen ist unbefriedigend und hat in der Vergangenheit schon zu Unfällen geführt.

Der Sprechende ist der Meinung, dass ein Velofahrer, der stadtauswärts auf dem Radstreifen Richtung Löwenstrasse fährt, den Spurenwechsel vor der bestehenden Signalanlage bei der Einmündung zur Haldenstrasse problemlos vornehmen kann. Die mittlere Radspur von der Seebrücke in Richtung Schwanenplatz dient heute schon den Velofahrenden, deren Ziel die Altstadt ist und die für die Querung den Fussgängerstreifen am Schwanenplatz benützen. Die bestehende Spur von der Seebrücke muss nicht unbedingt auf dem Quai weitergeführt werden. Den Randstein beim Hotel Schweizerhof etwas zurückzusetzen, ist sicherlich kein Problem (er verläuft sowieso nicht durchgehend in einer Geraden), und das Trottoir wäre an seiner schmalsten Stelle immer noch 3 m 50 cm breit.

Der Vorschlag der SVP-Fraktion sieht bei der Bushaltestelle keine Veränderungen vor. Die Mindestbreite soll weiterhin 3 m 50 cm betragen. An dieser Stelle ist der Schweizerhofquai 21 m 50 cm breit. Mit 3-4 Fahrbahnen zu 3 m 60 cm (inkl. Verbreiterung) und je einer Bushaltestelle von 3 m 50 cm entspricht dies genau der vorgegebenen Situation. Im Bereich der Bushaltestelle sind die beiden Radstreifen unterbrochen, so wie dies auch bei zahlreichen anderen Bushaltestellen in der Stadt praktiziert wird. Durch eine modifizierte Signalisation bei den Bushaltestellen und das Zurücksetzen des Haltebalkens wird die Situation klar verbessert.

Wie der Stadtrat behaupten kann, ein koordiniertes Wegfahren der verschiedenen Buslinien vom Bahnhof sei unmöglich und lasse sich nicht arrangieren, ist unverständlich. Es fehlt dabei wohl am guten Willen.

Der Schweizerhofquai ist Bestandteil des eidgenössischen Hauptstrassennetzes und gleichzeitig der innerstädtischen Kantonsstrasse zugeordnet. Belags- und Signalisationsarbeiten, die notwendig sind, können im Rahmen des jährlichen Unterhaltsbudgets vom Kanton übernommen werden. Die Befahrbarkeit des Schweizerhofquais ist heute schon derart schlecht, dass in nächster Zeit so oder so Belagssanierungen vorgenommen werden müssen. Selbst die Trottoiranpassung auf der Seite des Schweizerhofs könnte der Kanton als so genannte kleine Massnahme im Zusammenhang

mit den baulichen Arbeiten übernehmen. Die Kosten belaufen sich auf zirka Fr. 100'000.--, oder 150'000.--, wie Peter Muheim berechnete.

Der Stadtrat erwähnt in seiner Stellungnahme u.a. die Erneuerung der VBL-Anlagen und der Anlagen der Städtischen Werke, was aber bestimmt nicht Aufgabe der Strassenbaubehörde ist oder allenfalls auf deren Rechnung gemacht werden könnte.

Mit dem Postulat 14 hat die SVP eine Sofortlösung für eine verbesserte Sicherheit der Radfahrer am Schweizerhofquai aufgezeigt und gefordert. Die vorgeschlagene Lösung verhindert nicht, dass sich zu einem späteren Zeitpunkt für die gesamte Anlage ein ausgereiftes Projekt (aus dem Wettbewerb) realisieren lässt. Der Vorstoss gibt allen Beteiligten die Möglichkeit in Ruhe Lösungen für den Verkehr und den Quai zu finden.

Die Ablehnung des Postulats durch den Stadtrat ist absolut unverständlich. Die SVP-Fraktion hält am Postulat fest.

Markus Boyer: Die CVP/CSP-Fraktion hat Verständnis für die Ausführungen von Peter Muheim. Es gibt jedoch in diesem Fall verschiedene Arten, Politik zu betreiben: entweder Management by Einzelmassnahmen oder Management by Gesamtlösungen. Der Votant äussert Bedenken, wenn die Situation am Schweizerhofquai einmal mehr auf das Problem der Velofahrer und auf einzelne Massnahmen reduziert wird. Das ist der Grund, wieso die CVP/CSP-Fraktion eine ganzheitliche Lösung mit dem Ideenwettbewerb anstrebt. Es ist auch nicht so, dass alle drei Postulate dasselbe anstreben. Das Postulat der SVP-Fraktion steht gegenteilig zum fraktionseigenen Postulat. Es strebt eine Minimallösung an, womit wohl die Verkehrsprobleme vorläufig oder auf Jahre hinaus gelöst wären. Dadurch wäre der von der CVP/CSP-Fraktion angeregte Wettbewerb gefährdet.

Die Fraktion der CVP/CSP ist deshalb für Sofortmassnahmen im Sinn des SP-Postulats, aber gegen den massvollen Ausbau analog dem SVP-Vorschlag.

Gemäss **Andreas Moser** erklärt die FDP-Fraktion auf Grund der Diskussion, dass es wertvoll ist, alle drei Vorstösse zu prüfen. Gerade weil am Schluss eine gesamtheitliche Lösung angestrebt wird, ist es notwendig, in der jetzigen Ausgangslage einen möglichst breiten Konsens und damit eine gute Ausgangslage zu erhalten.

Das Votum von Guido Durrer relativierend meint er, dass sich die FDP-Fraktion nicht grundsätzlich einer Lösung mit Velofahrenden auf dem Quai verschliesst, allerdings nur, wenn eine klare Trennung zwischen Fussgänger und Velofahrer möglich ist.

Felicitas Zopfi-Gassner beteuert, dass das klar eine Voraussetzung ist; alle Beteiligten müssen ihre klar zugewiesene Fläche haben. Nur so ist die Sicherheit jedes einzelnen gewährleistet. Die Sprechende fände es falsch, im Wissen einer nachfolgenden ganzheitlichen Lösung nun keine Sofortmassnahmen zu realisieren. Der Druck auf die ganzheitliche Lösung wird damit nicht geschmälert, denn alle im Parlament wollen eine solche.

Rita Meyer-Facius fügt an, dass der Seniorenrat am 30. Juni 2000 nach der Volksabstimmung dem Stadtpräsidenten von Luzern unter anderem Folgendes geschrieben hat: „Es ist selbst-

verständlich, dass all die Rollenden ihren Platz beanspruchen wollen auf dem Quai - aber jedem ihren Platz in Form eines roten Fahrstreifens, wo sie fahren dürfen und vor allem nur dort fahren dürfen, damit für die Fussgänger mehr Sicherheit entsteht. Ein offizieller roter Fahrstreifen würde auch die gesetzliche Grundlage schaffen, um Kontrollen durchzuführen und uneinsichtige, ausserhalb der zugewiesenen Fläche Rollende zu büssen." Das zeigt, dass ältere Menschen nicht grundsätzlich gegen Rollende auf dem Quai sind. Es muss aber eine klare Regelung gelten, allenfalls auch nur für eine Übergangsphase, bis eine definitive Planung vorliegt.

Christa Stocker Odermatt weist darauf hin, dass damals die Gegner/innen der Abstimmungsvorlage, die das Referendum ergriffen haben, vehement vertreten haben, dass das Velo auf dem Quai geführt werden kann, wenn es eine klar gekennzeichnete Fahrspur zugeteilt bekommt.

Im Übrigen sind Querungen stets grosse Gefahrenpunkte. Dies zeigt auch ein Blick auf die kantonale Unfallstatistik. Darum sind eine eindeutige Spurzuweisung und möglichst wenig Querungen wichtig.

Der Wettbewerb kann eine Möglichkeit sein, kreative Ideen zu sammeln. Es ist jedoch nicht klar wie gross der Spielraum ist, da für den Schweizerhofquai als Strasse von nationaler Bedeutung und Kantonsstrasse viele Vorgaben bestehen. Die Hoffnung auf eine gute Lösung ist aber durchaus vorhanden.

Peter Muheim entgegnet den Befürchtungen von Markus Boyer: Der politische Wille, diesen Wettbewerb durchzuführen ist im Parlament zum Ausdruck gekommen. Das ist entscheidend. Das öV-Problem wird mit den Sofortmassnahmen nicht gelöst. Es bleibt eine Knacknuss für das Wettbewerbsteam. Auch ist das gestalterische Problem (Bäume, Städtebauliches) bei weitem noch nicht gelöst und also ebenso Teil des Ideen-Wettbewerbes.

Louis L. Schumacher: Wenn der Zweiradverkehr auf den Quai geführt wird, hat man zwar eine wunderschöne Radroute, aber das Problem mit der Querung der Velofahrenden am Schwanenplatz ist damit nicht behoben.

Helen Haas-Peter wendet ein, dass der Stadtrat gebeten ist, sich auch das Problem des Platzmangels auf dem Quai vor Augen zu halten, wenn nun eine Lösung mit Velofahrenden auf demselben Quai zur Diskussion steht.

Markus Boyer meint klärend, dass er mit seinem vorgängigen Votum ausdrücken wollte, dass die CVP/CSP-Fraktion gegen ein *Zementieren* der Massnahmen nach dem Vorschlag der SVP-Fraktion ist. Sie widersetzt sich aber nicht den Sofortmassnahmen für die Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Peter Muheim meint an Louis L. Schumacher gerichtet, dass das Abstimmungs-Nein des Volkes Konsequenzen hat, auch in Bezug auf die nun nicht gelöste Querung der Velos nach der

Bushaltestelle am Schwanenplatz. Das Problem kann nicht sofort ideal gelöst werden. Spuren für die Velofahrenden auf dem Quai sind daher ganz klar eine Übergangslösung. Ideal wären schliesslich gleichviele Velospuren wie die 3-4 Auto-Fahrspuren von der Seebrücke. Auf Zeit ist klar eine "schönere" Lösung anzustreben. Mit Hilfe des von der CVP/CSP-Fraktion verlangten Wettbewerbes wird dies hoffentlich möglich.

Christoph Portmann zeigt sich überrascht über das Votum von Markus Boyer. Anlässlich der Budget-Debatte war es die CVP-Fraktion, die die Investitionen zurückfahren wollte. Wo aber will sie dies bewerkstelligen, wenn sie nun zum Vorschlag einer kostengünstigen Variante Nein sagt? Nachdem der SVP nach dem Ergreifen des Referendums zum Abstimmungsprojekt der Vorwurf gemacht wurde, sie habe keine eigenen Vorschläge und Ideen zur Lösung, ist es ebenso unverständlich, dass nun diese massvollen Vorschläge für den Ausbau des Schweizerhof-Quais völlig verkannt werden. Der Stadtrat nimmt das Postulat nicht einmal entgegen (!).

Baudirektor Kurt Bieder: Der Ausgangspunkt für die ganze „Schweizerhof-Diskussion“ ist wirklich, dass die Verkehrsteilnehmer, vor allem die Velofahrer, zu wenig Platz haben. Das Problem ist seit Langem erkannt. Der Stadtrat hat bereits 1995 eine Vorlage ausgearbeitet, die in etwa der Lösung, die Bruno Heutschy in seinem Postulat vorschlägt, entspricht. Es gab dazu verschiedentlich Widerstände. Vor allem kam der Vorwurf, dass auch städtebauliche- und Probleme des öffentlichen Verkehrs zu lösen seien. Diese Hinweise waren wohl richtig, da an einem städtebaulich derart heiklen Ort nicht partiell Eingriffe gemacht werden können. Das führte dazu, dass der Stadtrat ein Projekt ausarbeiten liess, das danach strebte, sämtlichen Zielkonflikten gerecht zu werden: städtebauliche- und ökologische Aspekte, eine Lösung für den öV für die Haltestelle Schwanenplatz und insbesondere das Einräumen von Platz für die Radfahrenden. Bei derart vielen Zielkonflikten eine Lösung zu präsentieren, die alle überzeugt, ist schwierig. Es war aber möglich, dass überall eine mittlere Zufriedenheit, aber eben wie sich zeigte auch eine mittlere Unzufriedenheit, entstand. Letzteres hat obsiegt und war der Grund für die Ablehnung des Projektes im Juni 2000.

Das Problem ist damit aber immer noch nicht gelöst. Es muss erneut angegangen werden. Der Vorschlag Heutschy hat also eine Vergangenheit. Wenn nun eine Einigung in dem Sinne möglich würde, dass *die Vorschläge zur Prüfung als Sofortmassnahmen an den Stadtrat gegeben werden*, also als vorsorgliche Massnahmen, ist der Stadtrat gerne bereit, diese Vorschläge als Postulat entgegenzunehmen. Der stadträtliche Sprecher hat das vorliegende Postulat 14 jedoch so interpretiert, dass der Vorschlag eine definitive Lösung sein soll und das Thema Schweizerhof-Quai damit ausser Traktandum wäre. An der heutigen Diskussion wurde dies anders erleutert. Es soll nochmals zuhänden des Protokolls erklärt werden, damit der Sprechende im Namen des Stadtrates das Postulat 14 entgegen nehmen kann.

In der Tat sind in der Höhe von rund Fr. 500'000.-- unabdingbare Unterhaltsarbeiten notwendig. Das wurde im Betrag von Fr. 800'000.-- einberechnet. Gemäss Stadtingenieur Peder Largiadèr wäre es möglich, die Unterhaltsarbeiten (die Belagsanierung) so zu bewerkstelligen, dass diese Arbeiten (wie auch immer das Wettbewerbs-Ergebnis aussehen

wird) im Sinne einer Sofortmassnahme gemäss Vorschlag ausgeführt und danach genutzt werden könnte. - Darin zeigt sich im Grossen Stadtrat weitgehend Einigkeit, und der Stadtrat kann alle drei Vorstösse entgegennehmen und prüfen.

Bruno Heutschy erklärt namens der SVP-Fraktion nochmals: Das Postulat 14 gibt allen Beteiligten die Möglichkeit in Ruhe Lösungen für den Verkehr und für den Quai zu finden.

Markus Boyer: In der Art, wie von Baudirektor Kurt Bieder ausgeführt, kann sich auch die CVP/CSP-Fraktion für die Überweisung des Postulats 14 aussprechen.

Der Votant nimmt im Weiteren Bezug auf die Stellungnahme des Stadtrates betreffend den städtebaulichen Ideenwettbewerb. Die Fraktion bedankt sich beim Stadtrat für die Antwort. Einzig die stadträtliche Aussage, wonach die Erweiterung des Projektperimeters bis zum Inseli unzumutbar sei, wird nicht verstanden. Die Begründung liegt beim Verkehr. Es geht zwar um einen städtebaulichen Wettbewerb, jedoch wird der Wettbewerbsperimeter offenbar vom Verkehr und nicht von der Stadt, nicht vom Stadtbild, festgelegt. Wenn die stadträtlichen Antworten zu den Interpellationen 398 Henauer und 9 Mächler/Boyer/Haas betrachtet werden, wird ersichtlich, dass das frühere Postulat 195 von Ratsmitglied Cony Grünenfelder, das einen Ideenwettbewerb für die Gestaltung des linken Ufers zwischen KKL und Aufschüttele verlangte, nicht mehr länger hinaus gezögert wird, sondern die Rahmenbedingungen für die Ausschreibung dieses Wettbewerbs bis im Frühling 2001 bekannt sind. Die CVP/CSP-Fraktion ist damit einverstanden. Warum aber wird für den Europaplatz gemäss der Antwort auf das Postulat 402 Haas-Peter ein städtebauliches Fragezeichen gemacht? Die Seebucht ist ein zusammenhängender Stadtraum. Die Fraktion ist der Meinung, dass es nicht sinnvoll ist, wenn zwei Gestaltungswettbewerbe fast gleichzeitig für die gleiche Region laufen, jedoch die Seebucht in zwei Teile aufgeteilt wird, nämlich Alpenquai und Europaplatz.

Der Stadtrat wird gebeten, dies nochmals zu überdenken. Wenn der Wettbewerb ausgeschrieben wird, soll nach Ansicht der CVP/CSP-Fraktion die Seebucht als Gesamtraum betrachtet werden.

Laut **Baudirektor Kurt Bieder** ist der Stadtrat sehr realitätsbezogen geworden. Vom Präsidenten der Stadtbaukommission wurde dem Stadtrat signalisiert, dass es städtebaulich sinnvoll sei, für die Reuss, die Seebücke und das Seebecken zwei verschiedene Wettbewerbe zu veranlassen. Bis alle Rahmen- und Randbedingungen bekannt sind, die beispielsweise auf dem linken Ufer (inklusive das Seeclubhaus) gelten, müsste sehr, sehr lange gewartet werden. In einer Stadt mit derart vielen Nutzungs- und Konfliktherden kann nicht alles ganzheitlich angegangen werden. Darum hat sich der Stadtrat darauf eingestimmt, dass bezüglich Postulat 402 ein Wettbewerb für den Bereich Seebücke bis Musikpavillon National ausgeschrieben werden soll. Das ist eine realistische Betrachtungsweise, um wirklich etwas umsetzen zu können.

Ratspräsident Peter Brauchli stellt fest: Die Diskussion ist erschöpft.

Nachdem der Stadtrat alle drei Postulate entgegennimmt und kein Ablehnungsantrag gestellt wird, werden die Postulate 390 Felicitas Zopfi-Gassner/Peter Muheim, 402 Helen Haas-Peter und 14 Bruno Heutschy vom Grossen Stadtrat einhellig überwiesen.

13. Postulat 391 Christoph Portmann namens der SVP-Fraktion vom 8. Juni 2000 Internet als Dienstleistung der öffentlichen Verwaltung

Erfreulicherweise verfügt die Stadt Luzern über einen guten Internetauftritt. Dieser bedeutet nebst Werbung in eigener Sache auch ein Werbeauftritt für die Stadt Luzern im Allgemeinen. Ein erster wichtiger Schritt im Internet-Zeitalter ist somit getan. Dass ein solcher Auftritt aktuell sein muss und weiter ausgebaut werden sollte, versteht sich von selbst. Ein unmittelbarer Nutzen für die Bevölkerung aber auch für die Verwaltung ist damit jedoch nicht verbunden.

Der Stadtrat soll prüfen inwieweit ein Zusatznutzen im interaktiven Verkehr im Netz erreicht werden kann. Der Postulant geht vom Ansatz des E-Governments aus. Es gilt dabei Möglichkeiten im Bereiche der Steuerverwaltung - Einreichung der Steuererklärung im Netz zu prüfen. Ausserdem soll der Bericht Auskunft geben wo der Stadtrat desweiteren E-Government einführen könnte.

Als Musterbeispiele auf dem Gebiet des E-Governments gelten die Zürcher Gemeinden Adliswil und Winterthur. Dort gibt es bereits Online-Schalter. Möglichkeiten einer Wohnsitzbestätigung, Bestellung Identitätskarte, Betreuungsauskünfte und ähnliches können übers Netz abgewickelt werden. Die elektronische Bezahlung mit der Kreditkarte gehört selbstverständlich dazu. Ausserdem müssen Oeffnungszeiten nicht mehr beachtet werden.

Die Prüfung sollte im Bereich des virtuellen Marktplatzes gemacht werden. Hier sollten Möglichkeiten des stark zukunftssträchtigen Geschäftes B2B (Business-to-Business - Handel zwischen Unternehmen) und B2C (Business-to-Consumer - Handel zwischen Unternehmen und Konsumenten) betrachtet werden. Gegebenenfalls können dort Optimierungen im Bestellwesen innerhalb und ausserhalb der Verwaltung oder im Tagesgeschäft mit anderen Verwaltungen erreicht werden.

Möglicherweise ergäben sich in der Zusammenarbeit mit dem Kanton Synergien. Der Postulant regt an diese ebenfalls zu prüfen um allenfalls für schweizerische Verhältnisse eine Schlüsselstellung im E-Government zu erreichen

Stellungnahme des Stadtrates:

Der Stadtluzerner Internetauftritt erfreut sich grosser Beliebtheit. Täglich wird die Homepage unter WWW.StadtLuzern.ch von rund 1'000 Interessierten aufgerufen, welche

durchschnittlich während 7 Minuten eine oder mehrere Seiten der offiziellen Stadt Luzern besuchen. Reaktionen im Gästebuch, Meinungsäusserungen im Online-Beurteilungsformular sowie Vergleiche mit anderen Städten belegen den benutzerfreundlichen Internetauftritt der Stadt Luzern. Zudem hat die Studie "Die Leistungsfähigkeit interaktiver Websites der öffentlichen Verwaltung" (Vergleich von Online-Auftritten Schweizer Städte) gezeigt, dass der Stadtluzerner Internetauftritt als einer der besten klassiert ist.

Der heutige Internetauftritt der Stadt Luzern ist als ein erster Schritt zu sehen, das Internet für die Erbringung der Dienstleistungen durch die Stadtverwaltung zu nutzen. Um die Nutzung dieser Technologie für die Zwecke der Stadt voranzutreiben, wurde durch den Stadtrat eine entsprechende Projektgruppe eingesetzt. Die Gruppe hat den Auftrag, die notwendigen Grundlagen für den zielgerichteten Einsatz der Internettechnologie in Richtung "E-Government" zu erarbeiten. In einem ersten Schritt werden die notwendigen Grundlagen für das Stadtratsseminar im Sommer 2001 erarbeitet. Ziel des durchzuführenden Seminars ist es, die generelle Strategie und die notwendigen Schritte für deren Umsetzung einzuleiten. Das formierte Team wird bis zum Projektstart die diversen anlaufenden "E-Government"-Aktivitäten koordinieren.

Beim Thema E-Government wird darauf hingewiesen, dass mit diesem Begriff nicht nur die Nutzung des Internets als Kommunikationsplattform verbunden ist. Der Stadtrat ist sich im Klaren, dass die Umsetzung dieses Ansatzes einen Umbau der Art und Weise, aber auch des Inhalts der heute erbrachten Dienstleistungserbringung mit sich bringen wird. Das heisst konkret, dass in einer umfassenden Form die Prozesse und Informatikhilfsmittel an die neu zu gestaltenden Prozesse anzupassen sind. Dies wird als ein länger andauernder Prozess in mehreren Realisierungsstufen zu vollziehen sein.

Bis zur generellen Freigabe des E-Government-Projektes durch den Stadtrat werden diverse Aktivitäten weiter vorangetrieben. Als eine solche wird die Vorbereitung der Möglichkeit gesehen, dass die Bürger via Internet mit den Dienstabteilungen Bevölkerungsdienste (= Einwohnerdienste sowie Zivilstandsamt und Bürgerrechtswesen) und Steueramt kommunizieren können. Dabei gibt es natürlich einige technische und organisatorische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, damit der volle Datenschutz sichergestellt ist. Zudem hat die sich in der Ausarbeitung befindliche Gesetzgebung zur elektronischen Signatur direkten Einfluss auf das Realisierungstempo bei den genannten Projekten.

Die Aktivitäten der Stadt Luzern sind jedoch nicht losgelöst von denjenigen auf Kantons- und Bundesebene. Auf Bundesebene werden zurzeit die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen für das elektronische Wählen und Abstimmen (E-Voting) abgeklärt. Eine weitere Projektgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern von Kanton und Bund befasst sich mit dem Thema eines gemeinde- und kantonsübergreifenden virtuellen Amtsschalters. Erste Resultate dieser Arbeitsgruppen sind in der ersten Jahreshälfte 2001 zu erwarten. Die Stadt Luzern verfolgt diese und weitere Entwicklungen laufend und wird dafür besorgt sein, dass ihr Internetauftritt auch in Zukunft eine hohe Beachtung finden wird.

Aufgrund dieser Ausführungen nimmt der Stadtrat das Postulat entgegen.

Ratspräsident Peter Brauchli: Es wird kein Ablehnungsantrag gestellt; somit ist das Postulat

391 Ch. Portmann namens der SVP-Fraktion vom Grossen Stadtrat überwiesen.

**14. Postulat 394 Cony Grünenfelder namens der Fraktion Grünes Bündnis vom 19. Juni 2000
Für einen Kindergarten und einen Kinderhort in der Überbauung Tribschen**

Die Überbauung „Wohnen im Tribschen“ rückt ihrer Realisierung näher. Die Umsetzung des Projektes „Die fernen Inseln“, das als Siegerprojekt aus einem Projektwettbewerb hervorgegangen ist, verspricht eine Überbauung von hoher architektonischer- und städtebaulicher Qualität. Ein neues städtisches Quartier an zentraler Lage und in der Nähe zahlreicher Arbeitsplätze, mit zahlbaren familienfreundlichen Wohnungen, guten Kinderbetreuungsmöglichkeiten, und einem attraktiven Wohnumfeld, kann vor allem für Familien attraktiv sein.

Für die erste Etappe sind Kauf- und Baurechtsverträge mit den Investoren unterschrieben. Auf den fünf abgegebenen Baufeldern werden rund 350 Wohnungen entstehen. Im Endausbau wird die Überbauung „Wohnen im Tribschen“ ungefähr 600 Wohnungen umfassen.

Im Programm zum Projektwettbewerb formulierten Stadtrat und Investoren die Bedeutung der notwendigen Infrastruktur für das Gelingen einer Wohnüberbauung mit lebendigem und vielfältigem Quartierleben. Der Zuzug von Familien mit Kindern lässt sich mit einer Überbauung nicht erzwingen, hingegen können günstige Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Um tatsächlich Familien als künftige Bewohnerinnen des neuen Quartiers anzusprechen gehört eine entsprechende Quartierinfrastruktur zu diesen günstigen Voraussetzungen.

Die Realisierung der 350 Wohnung auf den fünf Baufeldern der ersten Etappe erfolgt gestaffelt bis ins Jahr 2007. Diese Staffelung wird den Zeitpunkt für die Einrichtung eines Kindergartens und eines Kinderhortes aufzeigen.

Der Stadtrat wird gebeten, spätestens für die Überbauung des Baufeldes 3 die Einrichtung eines Kindergartens und eines Kinderhortes vorzusehen.

Stellungnahme des Stadtrates:

Für einen Kindergarten und einen Kinderhort in der Überbauung Tribschen

Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten, im Rahmen der Überbauung des Tribschenareals spätestens für die Überbauung des Baufeldes 3 die Einrichtung eines Kindergartens und eines Kinderhortes vorzusehen.

Am 26. November 2000 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern mit grossem Mehr dem Bericht und Antrag 28/2000 „Wohnen im Tribschen“ zugestimmt. Damit ist der Weg für die Realisierung dieses für Luzern siedlungspolitisch und volkswirtschaftlich wichtigen Projektes frei. Der Stadtrat ist sich dabei bewusst, dass eine gute Quartierinfrastruktur die Attraktivität der Überbauung steigert.

Für die Bereitstellung eines ausreichenden Angebotes an Kindergartenplätzen hat die Stadt nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Volksschulbildung vom 22. März 1999 auf

jeden Fall zu sorgen. Dabei ist es sinnvoll, ein notwendig werdendes zusätzliches Kindergartenlokal im Gebiet der neuen Überbauung einzurichten, wie dies im Bericht und Antrag „Wohnen im Tribtschen“ denn auch in Aussicht gestellt wird.

Die derzeit in Luzern geführten acht Horte stellen ein freiwilliges Betreuungsangebot der Stadt dar. Da eine familienfreundliche Wohnsiedlung erstellt wird, dürfte der Bedarf nach einem ausserschulischen Betreuungsangebot im Gebiet Tribtschen gegeben sein, umso mehr als die nächst gelegenen Horte keine freien Kapazitäten aufweisen.

In Bezug auf die weitere Entwicklung der vorschulischen Bildung ist zu beachten, dass beim Kanton Bestrebungen bestehen, den Kindergarten und die 1./2. Primarklasse durch eine sogenannte Basisstufe abzulösen. Dies würde allenfalls die Führung dezentraler Kindergärten einschränken. Der Zeitplan für diese Reform ist jedoch noch offen. Auch bei der auserschulischen Betreuung sind neue Modelle denkbar, die langfristig die Funktion von Horten übernehmen oder mindestens ergänzen könnten.

Unter Berücksichtigung der genannten Vorbehalte in Bezug auf neue Entwicklungen in der Vor und Unterstufe der Primarschule sowie der ausserschulischen Betreuung ist der Stadtrat bereit, spätestens für den Zeitpunkt der Überbauung des Baufeldes 3 die Einrichtung eines Kindergartens und eines Kinderhortes vorzusehen.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Es liegt kein Ablehnungsantrag vor; somit ist das Postulat 394 Grünenfelder namens der Fraktion Grünes Bündnis vom Grossen Stadtrat einhellig überwiesen.

— — — — —

15. Interpellation 396 Felicitas Zopfi-Gassner namens der SP-Fraktion vom 18. Juni 2000

Neue Stadt Luzern. Werden alle Versprechungen eingehalten?

Die Zusammenführung von Einwohner- und Bürgergemeinde läuft in der grossen Linie gut. Soweit ist alles für den Start der neuen Stadt Luzern am 1. September bereit.

Es gibt aber nicht nur die grosse Linie. Viele verschiedene Aufgaben, die als Teilbereich einer 100% Stelle bewältigt wurden, müssen neu den Dienststellen der Einwohnergemeinde zugeteilt und dort zusätzlich geleistet werden.

Dem Personal der Einwohnergemeinde wurde zugesichert, dass die Übernahme von Aufgaben in Zusammenhang mit der Zusammenführung von Einwohner- und Bürgergemeinde mit zusätzlichen Stellenprozenten abgegolten wird. Die Unsicherheit in diesem sensiblen Bereich ist beim Personal nach wie vor gross.

In diesem Zusammenhang interessieren uns folgende Fragen:

1. Bei der Bürgergemeinde wurde die Archivtätigkeit bis anhin vom Bürgerratsschreiber wahrgenommen. Ab dem 1. September übernimmt das Stadtarchiv alle diese Aufgaben.

Beim Stadtarchiv ist seit langem, ohne die zusätzlichen Aufgaben der Bürgergemeinde, ein erheblicher Nachholbedarf bekannt und ausgewiesen. Eine zusätzliche 100% Stelle wurde von der Stellenplankommission genehmigt. Allein der unbestrittene Mehrbedarf auf Grund der NSL (Neue Stadt Luzern) wurde mit 55% beziffert. Neu soll jetzt aber nur eine befristete 50% Stelle und dies erst ab dem Jahr 2001 geschaffen werden.

Wieso wurde der Entscheid der Stellenplankommission wieder rückgängig gemacht?

Ist der Stadtrat tatsächlich der Meinung, dass die zusätzlichen Aufgaben aus der Bürgergemeinde sowie der ausgewiesene Nachholbedarf beim Stadtarchiv durch diesen Entscheid in der erforderlichen Qualität geleistet werden kann?

2. Bei welchen anderen Dienststellen der Stadt, die Aufgaben der Bürgergemeinde übernehmen, wurden Zusicherungen bezüglich zusätzlicher Stellenprozente wieder rückgängig gemacht?
3. Ursprünglich war eine Stellenbörse geplant, damit die zusätzlich anfallenden Aufgaben bei einzelnen Dienststellen der Stadt abgegolten werden können. Wie und in welcher Form wurde diese Stellenbörse durchgeführt?
4. Ist eine Tendenz auszumachen, dass bereits erfolgte oder bekannte Personalabgänge nicht ersetzt werden? Mit welcher Begründung werden diese Stellen nicht wieder besetzt?
5. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die teilweise grosse Unsicherheit und die Angst vor verschlechterten Arbeitsbedingungen beim Personal, verbunden mit einem zusehends attraktiveren Stellenangebot in der Privatwirtschaft, die Marktfähigkeit der Stadt als Arbeitgeberin schwächt? Was gedenkt er dagegen zu tun?

Antwort des Stadtrates:

Allgemeines

Eine Anzahl von Aufgaben, die bisher im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Bürgergemeinde geleistet wurden, wurde per 1. 9. 2000 in die Stadt Luzern integriert. Als typisches Beispiel sei die Sachbearbeitung im Bürgerrechtswesen genannt. Die hierfür bei der Bürgergemeinde zuständige Mitarbeiterin migrierte zur Einwohnergemeinde und erledigt in der neu geschaffenen Dienstabteilung, die die bisherige Einwohnerkontrolle und das Zivilstandsamt zusammenfasst, die Aufgabe. Andere Aufgaben wurden von der Reorganisation vollends erfasst und in den bisherigen Strukturen der EG oder in neuen Strukturen aufgefangen. In diesem Bereich sind am ehesten Synergien möglich, da die gleiche oder fast gleiche Aufgabe bisher an zwei Orten bzw. von zwei Leistungserbringern geleistet werden musste und dies nun auf einen Ort oder Leistungserbringer reduziert werden konnte. Ein Beispiel dafür ist das Archiv der bisherigen Bürgergemeinde. Da es keine eigene Rechtskörperschaft Bürgergemeinde mehr gibt, gibt es auch deren Archiv nicht mehr. Für die Archivierung des städtischen Schriftgutes ist weiterhin das Stadtarchiv zuständig, das auch das Archiv der bisherigen Bürgergemeinde übernahm.

Die Aussage, wonach dem Personal der Einwohnergemeinde zugesichert worden sei, dass die Uebernahme von Aufgaben mit zusätzlichen Stellenprozents abgegolten werde, ist in dieser absoluten Formulierung nicht richtig. Vielmehr ging es zunächst darum, mögliche Synergien abzuklären. In diesem Zusammenhang haben einzelne Verantwortliche bzw. Dienstchefinnen

oder Dienstchefs von sich aus trotz Uebernahme von Aufgaben der vormaligen Bürgergemeinde auf zusätzliche Pensen verzichtet. Unsicherheit in Bezug auf ihre berufliche Zukunft oder den künftigen Arbeitsplatz dürfte gleichwohl bei einzelnen Personen bestanden haben, generell liess sie sich jedoch nicht ausmachen.

Die Projektleitung Neue Stadt Luzern hat zusammen mit den beiden Personalchefs versucht, den Prozess der Pensen- und Personalmigration zu steuern und ihm einen Ablauf zu geben, der alle verantwortlichen Personen einbezog. Die Pensenbörse war ein Element dieses Konzeptes, dem eine Erhebung des Bedarfs durch die einzelnen Verantwortlichen vorausging. Von Anfang an war vorgesehen, dass das Ergebnis dieser Pensenbörse an die Stellenplankommission weitergeleitet würde. Angesichts der Tatsache, dass die Stellenplankommission nur für die EG zuständig ist und der konsolidierte Stellenplan erst noch geschaffen werden musste, entschied man sich dafür, die Stellenplankommission zwar einzubeziehen, für dieses Mal aber vor allem auf den Entscheid des Stadtrates abzustellen, der im Rahmen der Budgetverhandlungen Mitte Juni gefällt worden war. Die Steuerungsgruppe des Projektes Neue Stadt Luzern war über dieses Vorgehen orientiert.

Insgesamt ist festzuhalten, dass mit dem Fusionsprozess – insbesondere was die Pensenmigration betrifft – sehr unterschiedliche Erwartungen verbunden waren. Stadtrat und Steuerungsgruppe haben den Prozess nicht so interpretiert, dass ein Personaleinsparungsziel zu erreichen war, haben aber Synergien zu realisieren versucht, wo dies möglich erschien.

Zu den Fragen im Einzelnen

1. Von einer Genehmigung der Stellenplankommission kann - wie oben dargelegt - nicht die Rede sein, es wurde also auch kein Entscheid rückgängig gemacht. Die erwähnten 55 Prozent basieren auf Schätzungen der Bürgergemeinde, wo für diese Aufgabe kein eigentliches Pensum bestand. Mit der Schaffung einer befristeten 50-Prozent-Stelle wurde den entsprechenden Schätzungen der Bürgergemeinde Rechnung getragen. Im Rahmen eines Projektes soll nun eruiert werden, ob die Archivaufgaben nicht durch eine andere vorarchivische Aktenbewirtschaftung und vor dem Hintergrund zunehmender elektronischer Datenflüsse reduziert werden können. Ferner ist abzuklären, ob und wie in einzelnen Direktionen bestehende Pensen für die vorarchivische Tätigkeit besser nutzbar gemacht werden können. Erweist sich dies als unmöglich, wird die Situation neu zu beurteilen sein.
2. Die Frage kann so nicht beantwortet werden. Es ist aber so, dass einzelnen Pensenbegehren im Rahmen der Pensenbörse nicht im geforderten Umfang stattgegeben werden konnte. In verschiedenen Fällen hat man auch entschieden, die Sache nach erfolgter Fusion neu zu beurteilen, um erste Erfahrungen abzuwarten und die neue Direktionsvorsteherin und den neuen Direktionsvorsteher einzubeziehen.
3. Die Antwort auf diese Frage findet sich in den obigen Ausführungen zu Frage 2. Es handelte sich um ein Verfahren, das die Projektleitung zusammen mit den Stabschefs der Direktionen und den Personalchefs für diesen speziellen Fall entwickelt hat. Das koordinierte Vorgehen hat innert der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit zu Lösungen geführt und bewirkt, dass rechtzeitig alle Personen wieder eine Stelle hatten und wussten,

was ihr Aufgabenfeld ist.

4. Nein. Hingegen werden bei jeder Neubesetzung von Stellen mögliche Synergien überprüft.
5. Der Stadtrat ist sich der Problematik der Marktfähigkeit der Stadt als Arbeitgeberin in Zeiten guter Konjunktur durchaus bewusst. Es geht ihm auch künftig darum, die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit als Arbeitgeberin zu erhalten. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die personalpolitische Standortbestimmung und Strategie im Gesamtplanungsbericht 2001 bis 2004, S. 29 und 30. Elemente dieser Absichten konnten mit den sozialpartnerschaftlichen Zielsetzungen 2001-2004, über die sich Stadtrat und Personalverbände geeinigt haben und die den Mitgliedern der GPK mit Stadtratsbeschluss Nr. 1246 vom 25.10.2000 zugestellt wurden, konkretisiert werden.

Felicitas Zopfi-Gassner verdankt die stadträtliche Antwort. Da die Situation bezüglich des Stadtarchivs nun gründlich evaluiert wird, bittet die Interpellantin den Stadtrat, nach Abschluss der Evaluation den Grossen Stadtrat im Rahmen des Gesamtberichtes zu informieren.

— — — — —

Die Traktanden 16.1 und 16.2 werden gemeinsam behandelt.

16.1 Interpellation 398 Peter Henauer namens der SP-Fraktion vom 23. Juni 2000 Altes Seeclubhaus. Wann wird es abgerissen? - oder bleibt es stehen?

Die Diskussionen um das alte Seeclubhaus werfen einige Fragen auf. Wir fordern den Stadtrat auf, zu den folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- Nachdem der Seeclub im Alpenquai den Neubau realisieren konnte, sollte das alte Seeclubhaus entfernt werden, warum fand dies nicht statt?
- Wie wird der heutige Zustand des alten Seeclubhauses beurteilt? Kann es ohne bauliche Massnahmen genutzt werden?
- Wieviel kostet das alte Seeclubhaus im heutigen Zustand die Stadt?
- Besteht die Möglichkeit eines Neubaus? Wie sind die Rahmenbedingungen?
- Welche Nutzung wäre am gleichen Standort möglich?
- Gibt es Interessenten für das alte Seeclubhaus?
- Welche Meinung vertritt der Stadtrat: entfernen, sanieren oder neu bauen?

Antwort des Stadtrates:

Zu Frage 1: Nach dem Neubau des Club- und Bootshauses am Alpenquai des Seeclubs Luzern (Entscheid des Baudepartementes vom 10. März 1982) bekundeten die am Bauvorhaben Bahnhofgebiet beteiligten Körperschaften (Kanton, Stadt Luzern, SBB und PTT) Interesse, während der rund 10-jährigen Bauzeit im alten Seeclubgebäude am Inseliquai ihr Baubüro

und den Informationsraum einrichten zu können. Ein entsprechendes Gesuch wurde am 28. Oktober 1982 vom Baudepartement des Kantons Luzern befristet bis zum 28. Februar 1993 bewilligt. Im Mai 1991 stellte der Stadtrat ein Gesuch an das kantonale Baudepartement um Verlängerung der Bewilligung um weitere 10 Jahre, wiederum zur Nutzung als Baubüro und Informationsraum für den Neubau des Kultur- und Kongresszentrums. Auf ein entsprechendes Gesuch der Stadt Luzern teilte das kantonale Baudepartement im Dezember 1991 mit, dass das Bootshaus vorderhand nicht abgebrochen werden müsse und im bisherigen Rahmen weiter unterhalten und genutzt werden könne. Am 23. Dezember 1991 genehmigte der Stadtrat den Kauf des Bootshauses rückwirkend auf den 1. Dezember 1991. Seither befindet sich dasselbe im Eigentum der Stadt.

Zu Frage 2: Das Gebäude weist einen grossen Sanierungsbedarf auf. Die Pfahlfundation ist morsch. Die Standsicherheit ist stark beeinträchtigt. Die Gebäudehülle ist stark geschädigt (auch undicht, Wandverkleidungen verfault). Die Gebäudeisolation ist nicht vorhanden (Fenster teilweise sehr alt). Die gesamten Installationen (Elektrisch/Sanitär/Heizung) sind nicht mehr brauchbar bzw. nicht mehr vorhanden. Die Stabilität des Gebäudes ist nicht mehr gewährleistet. Eine Nutzung ist zurzeit nicht möglich.

Zu Frage 3: Bereits beim Erwerb des Gebäudes durch die Stadt ging man noch von einer max. Nachnutzungsdauer von ca. 10 Jahren aus (ca. 2002). Die Erwerbs-, Bereitstellungs- und Sicherungskosten mussten deshalb entsprechend abgeschrieben werden. Durch die Vermietung des Gebäudes an die Trägerstiftung KKL blieben die Kosten für die Stadt minim.

Zu Frage 4: Ein Neubau des Gebäudes (Ersatzbau) ist aus rechtlichen Gründen (Raumplanungsgesetz, Wasserbaugesetz) nur für sogenannte standortgebundene Bauten möglich. Zudem dürften keine überwiegende öffentliche oder private Interessen dagegensprechen.

Zu Frage 5: Die Nutzungsmöglichkeiten im bestehenden Gebäude unterliegen ebenfalls den Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes und des Wasserbaugesetzes. Dies bedeutet, dass auch bei einer Umnutzung eine zumindest teilweise standortgebundene Nutzung gegeben sein muss. Sollte das ehemalige Seeclubgebäude unter Denkmalschutz gestellt werden (ein entsprechender Antrag des kantonalen Erziehungsdepartementes liegt vor), so müssten allfällige Nutzungen diesen Aspekt mit berücksichtigen. Es liegt primär im Ermessen des Kantons, die erforderlichen Rahmenbedingungen zu bestimmen. Entsprechende Abklärungen sind im Gange.

Zu Frage 6: Es gibt verschiedene Anfragen von privater Seite für eine weitere Nutzung des Gebäudes. Diese sehen überwiegend gastronomische und kulturelle Nutzungen vor.

Zu Frage 7: Der städtebauliche und architektonische Stellenwert des 1929 von den Architekten Möri & Krebs erstellten Gebäudes wird von Fachkreisen hoch eingeschätzt. So wird die Erhaltung des Gebäudes vom Schweizerischen Heimatschutz, den Architektur-Fachverbänden und der Stadtbaukommission beantragt bzw. unterstützt.

Im Inventar der Hotel- und Tourismusbauten 1800 - 1960 wird das Bootshaus als wichtiges bauliches Element des Leistes in der Luzerner Bucht beschrieben. Es fügt sich als bedeutender Bestandteil in das seit dem 19. Jh. durch Bauten der Kultur, des Tourismus und der Freizeit geprägte Seeufer. Neben dem modernen KKL-Bau repräsentiert das alte Bootshaus

symbolhaft das Spannungsverhältnis der Geschichte zur Gegenwart. Mit seiner heutigen hellen Erscheinung wirkt es als wichtiger optischer Kontrapunkt zum dunkel gestalteten neuen KKL. Als einfacher, aber mit einigen gestalterischen Feinheiten ausgestatteter Zweckbau gehört es zum bedeutenden Werk der bekannten Luzerner Architekten Möri & Krebs. Besonders elegant wirkt die mit drei weiten Öffnungen gestaltete Seeseite sowie die schiffsbugartig ausgeführte Landseite zum Leist hin.

Der Stadtrat ist daher bereit, für eine weitere Nutzung des Gebäudes Hand zu bieten und das Objekt zu einem symbolischen Preis abzugeben. Er ist jedoch nicht bereit sich finanziell zu engagieren. Konkrete Verhandlungen mit möglichen Interessenten sind jedoch erst möglich, wenn die Rahmenbedingungen vom Kanton klar formuliert sind.

Sollte eine weitere Nutzung bzw. Sanierung des Gebäudes aus rechtlichen, finanziellen oder technischen Gründen nicht möglich sein, dann soll das Gebäude ersatzlos abgebrochen werden. Ein Neubau kommt nicht in Frage. Es ist beabsichtigt, die grundsätzlichen Fragen bis Frühjahr 2001 zu klären, damit die Rahmenbedingungen für den vorgesehenen Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Uferabschnittes KKL-Inseli geklärt werden können (Postulat 195 Grünenfelder Ideenwettbewerb für eine Ufergestaltung zwischen KKL und Aufschütte vom 20.10.1998/Antwort des Stadtrates vom 19. Mai 1999).

— — — — —

16.2 Interpellation 9 Markus Mächler/Markus Boyer/Helen Haas-Peter namens der CVP/CSP-Fraktion vom 26. September 2000 Bootshaus Seeclub

Vorbemerkungen:

- a) Das von den Luzerner Architekten Möri und Krebs 1929 erbaute, ehemalige Seeclub-Gebäude gilt in architektonischer und denkmalpflegerischer Hinsicht als wertvoller Zeuge der Holzbauarchitektur am Wasser und als dessen ältester Zeuge in der Schweiz.
- b) Die kantonale Denkmalpflege hat bekanntlich beim Regierungsrat die Unterschutzstellung des Seeclub-Bootshauses beantragt. Zur Zeit läuft das Vernehmlassungsverfahren, in welchem der Stadtrat vom Regierungsrat aufgefordert wird, sich zur beantragten Unterschutzstellung zu äussern.
- c) Im unmittelbaren Umfeld des Seeclub-Bootshauses stehen seit einiger Zeit verschiedene öffentliche Anliegen und städtebauliche Probleme zur Diskussion, die einer Lösung bedürfen:
 - Die Notwendigkeit von zusätzlichen Anlegemöglichkeiten für private Betreiber von Gesellschaftsbooten (vor allem für Besucherinnen und Besucher des KKL).
 - Die Forderung nach zusätzlichen öffentlichen Schiffsstegen in Zentrumslage, beim Bahnhof.
 - Die Forderung, den in breiten Kreisen als hässlich empfundenen „Billett-Container“ der

SGV durch eine andere, dem Vorgelände des KKL angepasste Lösung zu ersetzen.

- d) Der Stadtrat verlangt in seiner Gesamtplanung 2001-2004 (Bericht und Antrag 36/2000) Sparmassnahmen zur Reduzierung der zu hohen Pro-Kopf-Belastung, einen vorrangigen Schuldenabbau und mittelfristig eine Reduktion des Steuerfusses. Im StB 1100 setzt er sich einen Investitionsplafond mit wenig Investitionsspielraum.

Wir bitten nun den Stadtrat, **vor** seiner Stellungnahme an den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Stadtrat zu einer denkmalpflegerischen Unterschutzstellung des Seeclub- Bootshauses?
Falls er ihr zustimmt,
2. Lassen sich die Forderungen nach zusätzlichen Schiffsanlegestellen mit öffentlichem Zugang erfüllen?
3. Lässt sich die Forderung nach einem Ersatz für den SGV- "Billette Container" realisieren?
4. Welcher maximale Aufwand würde durch die Unterschutzstellung für den Steuerzahler entstehen?
5. Lässt sich eine Unterschutzstellung mit den finanzpolitischen Zielsetzungen des Stadtrates vereinbaren?

Antwort des Stadtrates:

Zu Frage 1: Der städtebauliche und architektonische Stellenwert des 1929 von den Architekten Möri & Krebs erstellten Gebäudes wird von Fachkreisen hoch eingeschätzt. So wird die Erhaltung des Gebäudes vom Schweizerischen Heimatschutz, den Architektur-Fachverbänden und der Stadtbaukommission beantragt bzw. unterstützt. Im Inventar der Hotel- und Tourismusbauten 1800 - 1960 wird das Bootshaus als wichtiges bauliches Element des Leistes in der Luzerner Bucht beschrieben. Es fügt sich als bedeutender Bestandteil in das seit dem 19. Jh. durch Bauten der Kultur, des Tourismus und der Freizeit geprägte Seeufer. Neben dem modernen KKL-Bau repräsentiert das alte Bootshaus symbolhaft das Spannungsverhältnis der Geschichte zur Gegenwart. Mit seiner heutigen hellen Erscheinung wirkt es als wichtiger optischer Kontrapunkt zum dunkel gestalteten neuen KKL. Als einfacher, aber mit einigen gestalterischen Feinessen ausgestatteter Zweckbau gehört es zum bedeutenden Werk der bekannten Luzerner Architekten Möri & Krebs. Besonders elegant wirkt die mit drei weiten Öffnungen gestaltete Seeseite sowie die schiffsbugartig ausgeführte Landseite zum Leist hin.

Eine denkmalpflegerische Unterschutzstellung des alten Seeclubgebäudes macht nur Sinn, wenn auch sichergestellt ist, dass das eigentliche Schutzziel - die integrale Erhaltung des Gebäudes - realisierbar ist. Unter dieser Voraussetzung ist der Stadtrat bereit, für eine weitere Nutzung des Gebäudes Hand zu bieten und das Objekt zu einem symbolischen Preis abzugeben. Er ist jedoch nicht bereit, sich finanziell an der Sanierung zu engagieren.

Sollte eine weitere Nutzung bzw. Sanierung des Gebäudes aus rechtlichen, finanziellen oder technischen Gründen nicht möglich sein, dann soll das Gebäude ersatzlos abgebrochen werden. Ein Neubau kommt nicht in Frage. Es ist beabsichtigt, die grundsätzlichen Fragen bis

Frühjahr 2001 zu klären, damit die Rahmenbedingungen für den vorgesehenen Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Uferabschnittes KKL-Inseli geklärt werden können (Postulat 195 Grünenfelder Ideenwettbewerb für eine Ufergestaltung zwischen KKL und Aufschütte vom 20.10.1998/Antwort des Stadtrates vom 19. Mai 1999).

Zu Frage 2: Eine Sanierung und Neunutzung des alten Seeclubhauses schliesst eine verbesserte Anlegestelle für die Schiffe der Motorbootunternehmer nicht aus. Der bestehende Steg neben dem Seeclubhaus entspricht nicht mehr den Anforderungen des Motorbootunternehmerverbandes und wird provisorisch verlängert.

Zu Frage 3: Der SGV-„Billet-Container“ wurde als Ersatz bzw. Wiederaufbau des ursprünglichen Billethäuschens vom Bund gemäss den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes genehmigt. Eine an sich wünschbare Integration des Gebäudes in das alte Seeclubhaus setzt die Zustimmung der SGV voraus. Entsprechende Verhandlungen können jedoch erst geführt werden, wenn die Rahmenbedingungen für die weitere Nutzung des Seeclubhauses von den hierfür zuständigen kantonalen Stellen klar definiert sind.

Zu Frage 4: Wie bereits dargelegt, ist der Stadtrat nur bereit, einer Unterschutzstellung zuzustimmen, wenn dies u.a. keine finanziellen Forderungen an die Stadt Luzern zur Folge hat. (Mit Ausnahme der allfälligen projektabhängigen ordentlichen Denkmalpflege-subventionen).

Zu Frage 5: Nachdem der Stadtrat davon ausgeht, dass bei einer allfälligen Unterschutzstellung keine finanzielle Belastung für die Stadt Luzern entsteht, ist kein Widerspruch mit den finanzpolitischen Zielsetzungen des Stadtrates gegeben.

Interpellant Peter Henauer beantragt Diskussion, womit sich der Rat mehrheitlich einverstanden erklärt.

Peter Henauer: Beide Interpellationen werfen Fragen auf, viele davon wurden beantwortet. In fachlichen Bereichen ist man sich einig, dass es sich beim alten Seeclubhaus um einen architektonischen Qualitätsbau handelt. Gleichzeitig ist jedoch klar, dass eine Nutzung im heutigen Zustand nicht möglich ist. Für den Stadtrat ist zudem klar, dass die öffentliche Hand nicht bereit ist, sich finanziell zu engagieren. Das unterstützt die SP-Fraktion. Offen ist noch die grundsätzliche Frage über eine integrale Unterschutzstellung oder einen Abbruch des Gebäudes. Eine Unterschutzstellung macht nur dann Sinn, wenn sichergestellt ist, dass das eigentliche Schutzziel, die integrale Erhaltung des Gebäudes, sichergestellt ist. Für den Sprechenden heisst dies, dass wieder Ruderboote aufgehängt werden können, die Fassade erhalten bleibt und das Gebäudeinneren nicht verändert wird. Eine Umnutzung, beispielsweise in einen Gastro-Betrieb, ist im Sinne einer integralen Erhaltung wohl kaum rechtskonform. Der Interpellant möchte daher vom Stadtrat wissen, welche Informationen noch ausstehend sind, um den Entscheid fällen zu können. Gleichzeitig interessiert, wann dieser Entscheid gefällt wird.

Der Interpellant ist auch überzeugt, dass es richtig ist, diesen Entscheid zu fällen bevor mit dem Ideenwettbewerb begonnen wird. Dafür muss eine klare Ausgangslage geschaffen werden.

Hans Stutz ist wie sein Vorredner der Meinung, dass viele Fragen aufgeworfen und die meisten befriedigend beantwortet sind. Auch ist klar, dass eine Nutzung im heutigen Zustand nicht möglich ist. Es scheint auch einhellig die Meinung zu sein, dass das Gebäude erhalten werden soll. Die GB-Fraktion ist jedoch der Meinung, dass die Erhaltung des Gebäudes etwas kosten darf. Die Haltung des Stadtrates scheint aber so, als ob er das „Weggli“ zwar möchte, aber nicht bereit ist, den „Fünfer“ oder auch ein wenig mehr dafür hinzulegen. Der Votant erinnert an einen Brief von Jean Nouvel (Juni 1998), an den Stadtpräsidenten, worin der Architekt verlangt, dass das ehemalige Seclubhaus erhalten werden soll. Es ist klar, dass dies etwas kosten wird.

Laut **Markus Mächler** wird es offenbar kompliziert, wenn eine politische Entscheidung zu treffen ist, die niemand treffen will, analog dem Bild von der heissen Kartoffel, die niemand anrührt.

Auf Grund seiner noch bescheidenen politischen Erfahrung hat er verstanden, dass

- das Gebäude einen gewissen städtebaulichen und architektonischen Wert hat,
- das Gebäude kaputt ist,
- ohne aufwendige Instandstellung keine Nutzung möglich ist und
- Anfragen für weitere Nutzungen vorliegen.

Unmissverständlich ist auch, dass der Stadtrat nicht bereit ist, sich finanziell für eine weitere Nutzung zu engagieren, aber bereit wäre, das Gebäude günstig für eine weitere Nutzung abzugeben.

Die CVP/CSP-Fraktion ist dem Stadtrat für diese Aussagen dankbar. Sie teilt diese Meinung. Es kann nicht Sache der öffentlichen Hand sein, das Gebäude ohne öffentlichen Nutzen in Stand zu stellen und zu unterhalten.

Da die Unterschutzstellung des Gebäudes beantragt ist, lädt der Regierungsrat als Verfügungsbehörde die Stadt als Standortgemeinde zu einer Stellungnahme ein. Die Stadt könnte so ihre Sicht der Dinge darlegen und Stellung beziehen. Die Stadt aber gibt „die heisse Kartoffel“ dem Kanton zurück. Dieser soll die rechtlichen Möglichkeiten klären. Aus der stadträtlichen Antwort auf die Interpellation Henauer kann entnommen werden, dass dies bereits geschehen ist. Der Stadtrat könnte also das Gebäude öffentlich ausschreiben. Dazu müsste er bekannt geben, was ein Käufer an Subventionen zu erwarten hätte. Das ist dem Stadtrat offenbar aber nicht möglich, denn die entsprechende Frage im Vorstoss der CVP/CSP-Fraktion blieb unbeantwortet.

Die Rahmenbedingungen für den vorgesehenen Ideenwettbewerb können also gespannt abgewartet werden. Bis dann könnte vielleicht eine Klärung erfolgt sein.

Ob „die heisse Kartoffel“ dann kalt besser schmeckt, und ob sie überhaupt abkühlen wird, kann bezweifelt werden.

Christoph Brun: Die FDP-Fraktion begrüsst die Antwort des Stadtrates. Selbstverständlich müssen die raumplanerischen- und die Bauvorschriften eingehalten werden. Die Fraktion vertritt auch die Meinung, dass sich die Stadt hier nicht finanziell engagieren muss. Es ist im

Übrigen unüblich, dass Architekten dem Stadtrat Vorschriften machen, was dieser zu tun hat.

Rolf Hermetschweiler bezeugt Mühe mit dem Gedanken, das alte Seeclubhaus, welches eine Ruine ist, zu sanieren. Es ist nicht Aufgabe der Stadt, hier Geld „zu verlochen“. Es ist wohl auch kaum möglich einen Privaten zu finden, der rund 3 Mio. Franken investieren würde. Das Haus muss abgebrochen werden. Es passt nicht mehr an diesen Ort. Für einmal könnten vielleicht auch die Bedürfnisse der privaten Bootsanleger und der privatwirtschaftlichen Schiffsgesellschaften bezüglich neuer Anlegestellen berücksichtigt werden.

Peter Henauer möchte die Aussagen seines Votums richtigstellen, auch klärend gegenüber der Aussage von Hans Stutz: Die SP-Fraktion ist nicht für die Erhaltung des Gebäudes, wenn dieses nicht ohne finanzielle Hilfe der öffentlichen Hand und nicht integral erhalten werden kann.

Markus Boyer stellt fest, dass es offensichtlich schwierig ist, richtig zu lesen und einander richtig zu verstehen. Aus diesem Grund bittet er den Baudirektor das Folgende nochmals zu erklären: Auf seine Aussage, dass wohl zwei Wettbewerbe fast gleichzeitig laufen werden, wurde ihm geantwortet, dass dies aus zeitlichen Gründen nicht möglich sei. In den stadträtlichen Antworten auf beide Interpellationen heisst es jedoch, dass beabsichtigt ist, bis Frühjahr 2001 die Grundlagen für den vorgesehenen Ideenwettbewerb für den Bereich Uferabschnitt KKL - Inseli zu klären. Die vorherige Antwort ist demnach nicht verständlich.

Baudirektor Kurt Bieder erläutert: Noch vor 6 Jahren hat niemand von der Schutzwürdigkeit des Seeclubhauses gesprochen. Die Diskussion kam auf, als Jean Nouvel zum Ausdruck brachte, dass dieses Seeclubhaus ausserordentlich gut geeignet sei, die Massstäblichkeit des KKL aufzuzeigen. Diese Aussage hat etliche Leute veranlasst, das Ganze nochmals zu studieren und evtl. die vorherige Meinung zu ändern. Der Stadtrat hat sich folgendermassen positioniert: Wenn eine vernünftige Nutzung im Seeclubhaus stattfinden kann, wird die Unterschutzstellung (die Schutzwürdigkeit) bejaht - wenn dies jedoch nicht möglich ist, wird dagegen opponiert. Der Stadtrat hat auch klar zum Ausdruck gebracht, mit Ausnahme des „Anteils der Stadt für allfällige Denkmalschutzbeiträge“ gedenke er nicht, sich an der Erneuerung des Seeclubhauses zu beteiligen. Das ist die gefestigte Meinung des Stadtrates. Der stadträtliche Sprecher ist persönlich der Meinung, dass zum Schutzziel auch eine adäquate Nutzung in diesem Gebäude gehört. Zurzeit ist genau diese mögliche Nutzung umstritten. Nach dem Raumplanungsgesetz und dem Wasserbaugesetz sind im Seeclubhaus, da dieses im Wasser steht, nur sogenannte standortgebundene Nutzungen möglich. Diese sind sehr eingeschränkt: die Lagerung von Ruderbooten, allenfalls der Verkauf von Billetten für die Schifffahrt. Bei einer gastronomischen Nutzung kann nicht von standortgebundener Nutzung gesprochen werden.

Nun hat sich folgende Möglichkeit aufgetan: wenn es im öffentlichen Interesse ist, dass das Seeclubhaus bestehen bleibt, kann allenfalls eine Ausnahmegewilligung bezüglich der Standortgebundenheit gewährt werden. Die Verantwortlichen für die Anwendung der

Wasserbaugesetzgebung beim Kanton können zurzeit nicht sagen, was tatsächlich im Rahmen einer Ausnahmegewilligung in diesem Seeclubhaus stattfinden kann. Bevor jedoch die Vernehmlassung des Stadtrates abgegeben und Stellung bezogen wird, ob der Antrag auf Unterschutzstellung befürwortet wird oder nicht, will der Stadtrat eine abschliessende Auskunft vom Kanton. Der Prozess ist im Gang. Das weitere Vorgehen hängt davon ab, welche Nutzung im ehemaligen Seeclubhaus möglich ist. Sodann kann die Stadt mit allfälligen Investoren verhandeln. Den möglichen Investoren muss jedoch auch Zeit eingeräumt werden, zu berechnen und zu kalkulieren (z.B. neue Pfählung).

Markus Mächler versteht zwar den Teufelskreis, der Stadtrat hat jedoch klar erklärt, dass die öffentliche Hand die Instandstellung nicht übernimmt. Darüber herrscht, wie die Diskussion zeigt, Konsens im Parlament. Somit kann den Interessenten klar gesagt werden: Das sind die Bedingungen, ihr könnt das Haus besichtigen und jeder kann die Investitionen selber berechnen. Das ist absolut möglich. Ökonomisch werden sich danach 1 - 2 Nutzungen herausstellen, die bezahlbar sind. Danach kann wenn nötig über den Kanton noch sichergestellt werden, ob dies möglich ist. Wenn die Verantwortlichen des Kantons jedoch pauschal irgendwelche Nutzungen vorschlagen sollen, wird verständlich, dass sie es nicht können. Der Sprechende versteht nicht, warum das dargelegte Vorgehen nicht stattfindet.

Gemäss **Baudirektor Kurt Bieder** ist das Problem u.a. wieviel Fläche des Bootshauses standortgebunden sein muss. Dazu ist die Antwort des Kantons auch noch ausstehend. Mögliche Investoren gehen jedoch davon aus, dass die gesamte Fläche zur Verfügung steht. Eine derartige Zusage an Interessenten kann der Stadtrat zurzeit in keiner Weise geben. Das ist so keine Verhandlungsbasis.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Die Interpellation 398 Henauer namens der SP-Fraktion, Altes Seeclubhaus. Wann wird es abgerissen? - oder bleibt es stehen? sowie die Interpellation 9 Mächler/Boyer/Haas-Peter namens der CVP/CSP-Fraktion, Bootshaus Seeclub, sind damit beantwortet.

17. Postulat 399 Peter Henauer namens der SP-Fraktion vom 23. Juni 2000 Zunahme der Reiseautos, Parkierungsmassnahmen

Wir fordern den Stadtrat auf zu prüfen, ob mit einer Signalisation des Strassenabschnittes Inseliquai - Werftstrasse als Einbahnstrasse mit erlaubter Fahrtrichtung Bahnhof - Alpenquai sowie Velogegeverkehr, die gewonnene Strassenfläche für die vorübergehende Parkierung von Reiseautos bereitgestellt werden könnte.

Begründung:

Da gemäss Tourismusexperten das Reisecarvolumen stark zunehmen wird, sind Sofortmassnahmen zwingend. Um ein Parkierungschaos - das vor allem den FussgängerInnen, dem öffentlichen Verkehr, den VelofahrerInnen und dem Berufsverkehr schadet, indem die jeweiligen Strassen-/Trottoirbereiche blockiert sind, zu mildern oder sogar zu verhindern, ist die vorgeschlagene Variante eine einfache, schnell und kostengünstig zu realisierende Massnahme. Zudem besteht im Inseli die notwendige Infrastruktur.

Stellungnahme des Stadtrates:

Das Postulat greift drei Themenbereiche auf:

- Die Bereitstellung genügender Parkplätze für Reisecars
- Ein drohendes Parkierungschaos
- Die Beschränkung einer Fahrriichtung am Inseli quai

1. Die Bereitstellung genügender Parkplätze für Reisecars

Der Postulant befürchtet eine starke Zunahme des Reisecarvolumens. Trotz Oberammergauer Festspielen im Sommer 2000, die erfahrungsgemäss auch der Stadt Luzern zusätzliche Gäste bringen, haben die Parkplätze für Reisebusse ausgereicht. Der vor wenigen Jahren gebaute Parkplatz Landenbergstrasse hilft den Spitzenbedarf zu decken und mit den höheren Parkierungsgebühren in der Innenstadt werden die Parkplätze im Bereich Lido/Verkehrshaus besser ausgelastet. Aufgrund der stärkeren Ausrichtung auf Kultur- und Kongresstourismus in Luzern muss hier nicht mit einer weiteren markanten Zunahme der Reisebusse gerechnet werden. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass zurzeit kein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen für Reisebusse besteht.

2. Ein drohendes Parkierungschaos

Der Postulant befürchtet ein Parkierungschaos, falls nicht genügend Abstellplätze für Reisebusse bereitgestellt werden. Wie unter 1. dargelegt, scheint die Befürchtung unbegründet. Dagegen kommt es immer wieder vor, dass Reisebusfahrer Verkehrsregeln verletzen, sei es durch Missachten von Abbiege- oder Anhalte- und Parkierverboten, was oft zu Verkehrsbehinderungen führt. Die Stadtpolizei begegnet dem mit Information und wenn nötig mit Bussen und Verzeigungen.

3. Die Beschränkung einer Fahrriichtung am Inseli quai

Der Postulant möchte am Inseli quai die Fahrriichtung Werftestrasse-Frohburgstrasse verbieten und den gewonnenen Platz in Parkplätze für Reisebusse umwandeln. Im September 1998 wurde diese Fahrriichtung werktags von 17.00 Uhr bis 18.30 Uhr für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr gesperrt, um damit den Bahnhofplatz zu entlasten. Die extremen Verkehrsverhältnisse von 1997, die Anlass für die Massnahme waren, haben sich 1999 (Bahnhofparking geschlossen) und 2000 nicht wiederholt, weshalb auf die Wiederholung der Massnahme verzichtet wurde. Auch wenn die Sperrung wieder signalisiert werden müsste, sollte das nur temporär erfolgen und einzelne berechnigte Fahrzeuge müssten in beiden Fahrriichtungen verkehren können, sodass auch bei einer Sperrung kein Platz für Parkplätze gewonnen werden kann.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Peter Henauer: Die zwei ersten Stellenbereiche scheinen für den Stadtrat keine Probleme zu sein. Es ist beruhigend zu hören, dass keine weiteren Carparkplätze erstellt werden müssen und das bestehende Angebot auch in Spitzenzeiten genügt. Bezüglich des Parkierungschaos stellt der Postulant jedoch immer wieder fest, dass am Löwenplatz, beim Schwanenplatz und bei verschiedenen Hotels durch abgestellte Busse die Fussgänger/innen, Velofahrer/innen und auch der Motorfahrzeugverkehr stark behindert wird. Der Stadtrat ist gebeten, die Wirksamkeit der von der Stadtpolizei abgegebenen Informationen zu überprüfen. Das Problem war übrigens in den letzten Jahren oft im Parlament. Die Fussgänger/innen und die Velofahrer/innen haben das Recht zumindest auf den ihnen zugeordneten, bescheidenen Strassenflächen gefahrlos zirkulieren zu können.

Den „beruhigenden“ Worten im Zusammenhang mit den Verletzungen der Verkehrsregeln durch Cars kann der Sprechende nichts abgewinnen. Fruchtet die von der Stadtpolizei erbrachte Information nach Jahren immer noch nicht und werden Verkehrsregeln regelmässig an denselben Orten nicht eingehalten, müssen härtere Massnahmen ergriffen werden. Resultate der Informationsbemühungen müssen letztlich auf den Strassen sichtbar werden.

Der 3. Punkt betrifft die Beschränkung einer Fahrriichtung am Inseliquai. Der Postulant versteht, dass es nicht sinnvoll ist, eine Fahrspur für Carparkplätze zu nützen, wenn kein Bedarf an Carparkplätzen besteht. Gleichzeitig ist es aber auf Grund des Platzangebots immer schwieriger neue Carparkplätze zu erstellen. Darum ist der Sprechende überzeugt, dass eine Einbahnsignalisation im heutigen Zeitpunkt sinnvoll wäre. Die Bedeutung dieses Strassenabschnittes wird mit der zukünftigen Entwicklung im Tribtschengebiet und dem ehemaligen Firma-Schätzle-Areal im Gebiet der Güterstrasse zunehmen. Die Auswirkungen auf den Bahnhofplatz werden schwerwiegend sein, was bereits 1997 erlebt wurde. Es würde daher Sinn machen, den Inseliquai heute schon zu entlasten, indem Buslinien geführt und den berechtigten Fahrzeugen die Zirkulation ermöglicht würde.

Der Sprechende opponiert der Ablehnung des Postulats nicht, da dieses inhaltlich hauptsächlich auf die Bereitstellung von Carparkplätzen ausgerichtet war.

Für **Ruedi Schmidig** und die Fraktion Grünes Bündnis ist die Antwort des Stadtrates verständlich. Nach dem Schlusssatz des Postulanten erübrigt sich eine Diskussion.

Gemäss **Rolf Hilber** lehnt auch die CVP/CSP-Fraktion das Postulat ab. Trotzdem liegen ein paar Probleme offen. Es ist richtig, im Jahr 2001 wird kaum dasselbe Reisebussvolumen zu verzeichnen sein wie letztes Jahr. Dass die höheren Parkierungsgebühren zu einer besseren Auslastung in der Innenstadt geführt haben stimmt ebenfalls. Allerdings darf nicht vergessen werden, dass dadurch auch unsinniges Abstellen von Bussen gefördert wird.

Die Folgerung, dass auf Grund einer stärkeren Ausrichtung auf Kultur- und Kongresstourismus nicht mit einer weiteren markanten Zunahme von Reisebussen gerechnet werden muss, vergisst den ständig zunehmenden Tagestourismus, welcher ein langfristiges Zunehmen der Reisebusse zeigen wird.

Die CVP/CSP-Fraktion ist der Auffassung, dass das Problem im Rahmen eines gesamten Konzeptes gelöst werden muss.

Betreffend die Gestaltung Inseli bedauert auch der Sprechende, dass die beiden vorgesehenen Ideen-Wettbewerbe nicht kombiniert werden. In diesen Wettbewerb gehört auch der Inseli-Parkplatz. Der Sprechende vertritt persönlich die Meinung, dass die Idee von Peter Henauer zumindest als letzte Möglichkeit im Notfalle eingesetzt werden könnte.

Ratspräsident Peter Brauchli stellt fest: Es hat niemand am Postulat festgehalten; **damit ist die Ablehnung des Postulats 399 Peter Henauer namens der SP-Fraktion stillschweigend beschlossen.**

— — — — —

18. Motion 4 Bissig-Kenel/Portmann-de Simoni/Durrer namens der FDP-Fraktion vom 13. September 2000
Wesemlin 2: Renovation Schulanlage Felsberg vorantreiben

Der Stadtrat wird beauftragt, die Sanierung und Renovation des Felsbergschulhauses umgehend in die Finanzplanung aufzunehmen und dem Grossen Stadtrat baldmöglichst einen Bericht und Antrag für einen Planungskredit vorzulegen.

Begründung:

Die Schulhausanlage Felsberg ist in äusserst renovationsbedürftigem Zustand. Die umfassende Renovation wird seit über 12 Jahren versprochen, wurde jedoch aus teilweise verständlichen Gründen der Finanzierung immer wieder zurückgestellt. Im Zusammenhang mit der Schulraumplanung für die Gebiete Oberlöchlí und Unterlöchlí drängt sich die Sanierung, mit eventueller Erweiterung, in absehbarer Zeit aber auf.

Stellungnahme des Stadtrates:

Die 1948 durch den Luzerner Architekten Emil Jauch - in Zusammenarbeit mit Erwin Bürgi - erstellte Schulanlage Felsberg gehört zu einer der attraktivsten Primarschulanlagen der Stadt Luzern. Erfreulicherweise bewährt sich die damals angewandte Bautechnik noch heute. Die Qualität der Bausubstanz ist gemessen an derjenigen von jüngeren Anlagen gut. Trotzdem waren in den vergangenen Jahren zusätzlich zu den ordentlichen Unterhaltsaufwándungen auch ausserordentliche Aufwándungen für Betrieb und Bau erforderlich. So wurden während den letzten 10 Jahren nebst den ordentlichen auch ausserordentliche Aufwándungen in der Höhe von Fr. 800'000.-- getätigt. Im kommenden Jahr steht nun der Ersatz aller Holzfenster an. Aufgrund des baulichen Allgemeinzustandes der Anlage wäre eine Gesamt-sanierung wünschbar, aber nicht zwingend erforderlich. Kleinere Arbeiten können auch in den nächsten Jahren über das Budget finanziert werden. Eine sofortige Erarbeitung eines B+A Planungskredites ist daher verfrúht.

Hingegen wurde im Hinblick auf die Überbauungen Oberlöchlí und Unterlöchlí die eventuelle Notwendigkeit an zusätzlichem Schulraum erkannt. Im Finanzplan 2001 - 2004 ist hierfür eine Position vorgesehen.

Der Stadtrat lehnt aus diesen Gründen die Motion ab.

Trudi Bissig-Kenel: Mit der Motion verlangt die FDP-Fraktion, dass die Renovation des Felsbergschulhauses umgehend in die Finanzplanung aufgenommen wird und dem Grossen Stadtrat baldmöglichst einen Bericht und Antrag für den Planungskredit vorzulegen ist. Nach Auskunft der Lehrerschaft des Felsbergschulhauses, die letztlich den Anstoss zur vorliegenden Motion gegeben hat, ist eine umfassende Renovation dieses Schulhauses notwendig, auch weil die sanitären Anlagen unzumutbar seien. Im Zeitpunkt der Eingabe war noch nicht bekannt, dass für die kommenden Osterferien die totale Fenster-Renovation vorgesehen ist. Nach einem Augenschein mit Roger Lapierre von der Baudirektion konnten sich die Motionärinnen und der Motionär davon überzeugen, dass sich eine umfassende Renovation noch nicht aufdrängt, der bauliche Zustand der Schulanlage Felsberg noch funktionstüchtig ist und eine Gesamtanierung also nicht zwingend ist. Es stellt sich aber einmal mehr die Frage: Wie lange lässt man eine Bausubstanz „dahinmodern“ bis an eine Renovation gedacht wird? Der Gesamtplanungsbericht über die städtischen Liegenschaften wird in dieser Hinsicht hoffentlich wegweisend sein.

Die Motionärinnen und der Motionär bitten nun den Stadtrat die totale Renovation vorzusehen und den Planungskredit in die Gesamtplanung 2002-2005 aufzunehmen. Aus diesen Gründen kann der Ablehnung der Motion 4 zugestimmt werden.

Rita Meyer-Facius schliesst sich ihrer Vorrednerin an, hat jedoch noch ergänzende Bemerkungen: Es wird doch davon ausgegangen, dass im angrenzenden Gebiet Oberlöchlí Familien angesiedelt werden sollen. Es besteht auch die Meinung, dass bereits Ende 2001 die ersten Familien einziehen können. Dazu interessiert, wo diese Kinder den Kindergarten, bzw. die Schule besuchen werden, denn in der Schulanlage Felsberg gibt es nicht nur renovationsbedürftige Toiletten, sondern es fehlt auch massiv an Raum.

Stadtpräsident und Bildungsdirektor Urs W. Studer wurde diese Frage anlässlich eines Besuches im Felsbergschulhaus auch gestellt. Bezüglich kinderreicher Familien, die die Wohnungen auf Oberlöchlí beziehen sollen, zirkulieren etwas unrichtige Vorstellungen. Der heutzutage geltende Koeffizient, der für ein derartiges Wohnungsangebot gerechnet wird, liegt bei 0,7. Selbst wenn die Familien schulpflichtige Kinder haben, sind es nicht nur Kindergärtlerinnen und Kindergärtler oder Primarschulpflichtige. Es ist auch denkbar, dass Familien die Wohnungen beziehen, deren Kinder beispielsweise in der Berufsausbildung sind, z.B. die gewerbliche Berufsschule besuchen und weiteres mehr. Zudem wurde in früheren Zeiten auch Primarschulunterricht in der Schulanlage Utenberg gegeben. Das ist geographisch gesehen die nächstgelegene Schulanlage. Vis-à-vis der Schulanlage Utenberg befindet sich auch nach wie vor ein so genannter Kindergarten-Pavillon, der heute nicht für derartige Zwecke genutzt wird. Die Stadt hat unmittelbar vis-à-vis der Liegenschaft Oberlöchlí an der

Adligenswilerstrasse in Richtung Ebikon eine Landreserve, um gegebenenfalls eine Klein-Schulanlage errichten zu können. Es ist aber klar, dass eine solche Klein-Schulanlage nicht innerhalb weniger Monate bezugsbereit sein kann. Es ist also eventuell übergangsmässig mit gewissen Provisorien zu rechnen. Dabei handelt es sich um Provisorien auf diesem Landanteil im Bereich der Liegenschaft Unterlöchli, der der Stadt bereits gehört, oder auf der Schulanlage Felsberg.

Ratspräsident Peter Brauchli: Da niemand an der Motion festhält, ist die **Motion 4 Bissig-Kenel /Portmann-de Simoni /Durrer namens der FDP-Fraktion stillschweigend abgelehnt.**

In Anbetracht der bereits fortgeschrittenen Zeit werden die für die heutige Sitzung ebenfalls traktandierten zwei letzten Geschäfte auf die nächste Ratssitzung verschoben. Eine rektifizierte Einladung wird verschickt.

Schluss der Sitzung: 18.30 Uhr

Eingesehen von:

Der Stadtschreiber

Toni Göpfert

Die Protokollführerin:

Anita Weingartner