Stadt
Luzern
Grosser Stadtrat

Vom Grossen Stadtrat mit Änderungen genehmigt am 28. November 2013

Protokoll Nr. 15

über die Verhandlungen des Grossen Stadtrates von Luzern Donnerstag, 26. September 2013, 10.00–16.45 Uhr im Rathaus am Kornmarkt

Vorsitz:
Ratspräsident Thomas Gmür

Präsenz:
Anwesend sind 43–45 Ratsmitglieder

Entschuldigt:
Sonja Döbeli Stirnemann, Ivo Durrer, Reto Kessler

Stadträtin Ursula Stämmer-Horst kommt um 11 Uhr, ansonsten ist der Stadtrat vollzählig anwesend.

Verhandlungsgegenstände

		Seite
1.	Mitteilungen des Ratspräsidenten	4
2.	Wahl eines Mitgliedes in die Geschäftsprüfungskommission (Nachfolge von Stefanie Wyss)	6
3	Genehmigung des Protokolls 14 vom 5. September 2013	6
4.	**Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern für das Amtsjahr 2012/2013**	6
5.	Bericht und Antrag 14/2013 vom 10. Juli 2013: **Umsetzung der Energie- und Klimastrategie**	7
6.	Bericht und Antrag 15/2013 vom 10. Juli 2013: **Kauf eines Teilgrundstücks im Littauerboden**	20
7.	Bericht und Antrag 10/2013 vom 22. Mai 2013: **Hangsicherung Baselstrasse**	25

Stadt Luzern
Sekretariat Grosser Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 13
Telefax: 041 208 88 77
E-Mail: grstr@stadtluzern.ch
www.stadtluzern.ch

8.	Volksmotion 344, Monique Müller und Mitunterzeichner/innen, vom 27. Juni 2012: **Durchschnittliche Klassengrössen von 18 Kindern und grosszügige Umsetzung der kantonalen Richtlinien**	34
9.	Postulat 86, Marcel Lingg und Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: **Verzicht auf Parkplatzreduktion im Hirschmattquartier**	27
10.	Postulat 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp und András Özvegyi, vom 8. April 2013: **Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtzentrum – für eine nachhaltige städtische Mobilität**	49
11.	Postulat 33, Laura Kopp namens der GLP-Fraktion, Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion sowie Sonja Döbeli Stirnemann, Sandra Felder-Estermann, Franziska Bitzi Staub, Reto Derungs, Stefanie Wyss und Christian Hochstrasser, vom 18. Januar 2013: **„Sauber fahren" – Einstellung des Förderprogramms für E-Scooters**	56
12.	Interpellation 46, Nico van der Heiden und Marcel Budmiger namens der SP/JUSO-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Ali R. Celik namens der G/JG-Fraktion, vom 27. Februar 2013: **Spange Nord – der nächste Autobahnzubringer in die Stadt**	57
13.	Interpellation 41, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 7. Februar 2013: **Erweiterung der Deponie Littauerberg – Nutzen und Lasten für die Stadt Luzern**	61
14.	Interpellation 48, René Peter und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion, vom 7. März 2013: **Sanierungsmassnahmen der Pensionskasse der Stadt Luzern**	61
15.	Postulat 61, Max Bühler und Martina Akermann namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Noëlle Bucher und Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion, vom 8. April 2013: **Keine verfassungswidrige Schliessung von öffentlichem Raum**	62
16.	Postulat 85, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: **Schulraumplanung Würzenbach**	63

17. Interpellation 83, Rieska Dommann und Sandra Felder-Estermann namens der FDP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: **Kellerkinder im Kindergarten der Stadt Luzern?** 62

18. Interpellation 45, Jörg Krähenbühl namens der SVP-Fraktion, vom 26. Februar 2013: **Wohncoaching** 63

19. Motion 21, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 22. November 2012: **Raumpotenziale für Kultur- und Kreativschaffende nicht nur prüfen, sondern auch sichern** 63

20. Interpellation 52, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 21. März 2013: **Baurechtliche Anforderungen Zwischennutzungen** 68

Eingänge

1. Einladung zur 15. Sitzung des Grossen Stadtrates vom 26. September 2013
2. Protokoll 14 Grosser Stadtrat vom 5. September 2013
3. Protokoll 11 Geschäftsprüfungskommission vom 29. August 2013
4. Protokollauszug 14 Baukommission vom 29. August 2013
5. Protokoll 9 Sozialkommission vom 29. August 2013
6. Protokoll 10 Bildungskommission vom 29. August 2013
7. Protokoll 14 Baukommission vom 29. August 2013
8. Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Jahr 2012/2013
9. Motion 114, René Peter und Daniel Wettstein namens der FDP-Fraktion, vom 29. August 2013: „Überdeckelung des Luzerner Bahnhofareals mit einem Bus-Hub“
10. Motion 115, Albert Schwarzenbach namens der CVP-Fraktion, vom 2. September 2013: „Alternativen zur Busanhaltestelle Schwanenplatz“
11. Dringliches Postulat 116, Daniel Wettstein namens der FDP-Fraktion, vom 6. September 2013: „Zeitlich beschränkter Rechtsabbieger Bahnhof“
12. Dringliche Interpellation 117, Christian Hochstrasser, Katharina Hubacher und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, vom 12. September 2013: „Auswirkungen von allfälligen kantonalen Steuererhöhungen auf die Finanzpolitik der Stadt Luzern“
13. Dringliches Postulat 118, Marcel Budmiger namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion sowie András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 16. September 2013: „Anpassung der Buspförtneranlage ‚Halde-Dietschiberg‘ bei grossem Verkehrsaufkommen“
14. Antwort auf die Interpellation 48, René Peter und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion, vom 4. September 2013: „Sanierungsmassnahmen der Pensionskasse der Stadt Luzern“

15. Antwort auf die Interpellation 52, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 21. März 2013: „Baurechtliche Anforderungen Zwischennutzungen“
16. Stellungnahme zum Postulat 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion, Laura Kopp und András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 21. August 2013: „Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtraum – für eine nachhaltige städtische Mobilität“
17. Stellungnahme zum Postulat 61, Max Bühler und Martina Akermann namens der SP/JUSO-Fraktion, Noëlle Bucher und Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion, vom 8. April 2013: „Keine verfassungswidrige Schliessung von öffentlichem Raum“
18. Antwort auf die Interpellation 83, Rieska Dommann und Sandra Felder-Estermann namens der FDP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: „Kellerkinder im Kindergarten der Stadt Luzern?“
19. Stellungnahme zum Postulat 85, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 10. Juli 2013: „Schulraumplanung Würzenbach“
20. Stellungnahme zum Postulat 86, Marcel Lingg und Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: „Verzicht auf Parkplatzreduktion im Hirschmattquartier“

Beratung der Traktanden

1. Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident Thomas Gmür begrüsst die Anwesenden zur 15. Sitzung des Grossen Stadtrates. Vor der Behandlung der Geschäfte wird heute das 48. Ratsmitglied vereidigt. Er bittet Laurin Murer nach vorne und bittet den Rat, sich von den Sitzen zu erheben. Laurin Murer wird das Gelübde ablegen.

Vereidigung von Laurin Murer

„Laurin Murer, Sie geloben, die Rechte und Freiheiten des Volkes zu achten, die Verfassung und die Gesetze zu befolgen und die Pflichten Ihres Amtes gewissenhaft zu erfüllen.“
Bitte sprechen Sie mir folgenden Satz nach: „Das alles gelobe ich.“
Laurin Murer: „Das alles gelobe ich.“

Ratspräsident Thomas Gmür gratuliert Laurin Murer als Mitglied des Grossen Stadtrates und wünscht ihm viel persönliche Genugtuung im Grossen Stadtrat.

Der Rat applaudiert seinem neuen Mitglied mit kräftigem Händeklatschen.

Für die heutige Sitzung haben sich folgende Personen entschuldigt: Sonja Döbeli Stirnemann, Ivo Durrer und Reto Kessler. Agnes Keller-Bucher verlässt die Sitzung um 16 Uhr. Mirjam Fries kommt etwas später, Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst kommt um 11 Uhr, Jules Gut kommt um 11.30 Uhr. Noëlle Bucher wird uns aufgrund ihrer kürzlich erfolgten Mutterschaft je-

weils punktuell begleiten; heute zwischen 13.30 und 15.30 Uhr. Eine herzliche Gratulation an Christian Hochstrasser. Er wurde vor einer Woche Vater des Töchterchens Elise.
Die Eingangsliste liegt bei der Ratsweibelin auf.

Es sind drei Dringliche Vorstösse eingegangen:

Dringliches Postulat 116, Daniel Wettstein namens der FDP-Fraktion, vom 6. September 2013: „Zeitlich beschränkter Rechtsabbieger Bahnhof"
Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit nicht.

Der Rat stimmt der Dringlichkeit zu.

Dringliche Interpellation 117, Christian Hochstrasser, Katharina Hubacher und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, vom 12. September 2013: „Auswirkungen von allfälligen kantonalen Steuererhöhungen auf die Finanzpolitik der Stadt Luzern"
Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit.

Christian Hochstrasser: Die Interpellanten halten aus folgendem Grund an der Dringlichkeit fest: Die Position der Stadt Luzern ist für die kantonale Debatte zur Steuerpolitik wichtig. Wenn man das erst im November behandelt, ist es hinfällig und daher ist die Dringlichkeit aus Sicht der Interpellanten gegeben.

Ratspräsident Thomas Gmür: Opponiert jemand der Dringlichkeit?

Peter With: Die Steuererhöhung ist ja noch keineswegs durch. Es gibt noch viele Diskussionen zu führen. Man weiss auch nicht, wie allfällige Mehr- oder Minderbelastungen von Kantonsseite her aussehen werden. Jetzt eine Finanzdebatte zu führen, sieht die SVP nicht, das ist viel zu frühzeitig. Zudem ist es so, dass eine Antwort wahrscheinlich gar nicht ausführlich genug sein könnte. Im Zuge der kurzen Frist, die gewährt wurde, ist es gar nicht möglich, eine vernünftige Aussage zu machen. Man müsste das klüger zusammen mit der Gesamtplanung – auch vorgängig in der Geschäftsprüfungskommission – behandeln.
Die SVP lehnt die Dringlichkeit ab.

Albert Schwarzenbach: Bis jetzt haben einzig zwei Regierungsräte im geschlossenen, oder vielleicht auch weniger geschlossenen Rahmen angedeutet, dass die Steuererhöhung für den Kanton eine Option wäre, um die Finanzprobleme zu lösen. Mehr ist nicht passiert. Wie hoch allenfalls eine Steuererhöhung wäre, wenn sie je käme, ist mehr als unklar. Auf dieser Basis eine Debatte über die städtische Finanzpolitik zu führen, führt zu vielen Worten, schönen und wichtigen Worten, aber ohne klare Ergebnisse. Aus diesem Grund lehnt die CVP die Dringlichkeit ab.

René Peter: Die FDP ist gegen die Dringlichkeit. Man möchte nicht einen Schnellschuss; das muss detailliert abgeklärt werden. Die FDP kann der Dringlichkeit nicht zustimmen.

Der Rat lehnt die Dringlichkeit ab.

Dringliches Postulat 118, Marcel Budmiger namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion sowie András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 16. September 2013: „Anpassung der Buspförtneranlage ‚Halde-Dietschiberg' bei grossem Verkehrsaufkommen"
Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit.

Marcel Budmiger: Die Postulanten halten an der Dringlichkeit fest. Es ist ihnen bewusst, dass man schon früher auf dieses Anliegen hätte reagieren müssen. Umgekehrt führte die neue Linienführung der Buslinie 73 zu sehr grossen Diskussionen, auch im Rat, obwohl relativ wenige Leute in der Stadt davon betroffen sind. Das Interesse ist gross, dass das vor der Fahrplanänderung diskutiert und angepasst werden kann, bevor das Postauto dann im Stau stecken bleibt. Das öffentliche Interesse ist also genügend gross, um das Anliegen dringend zu behandeln.

Der Rat stimmt der Dringlichkeit mit 21 : 20 Stimmen zu.

Ratspräsident Thomas Gmür: Die Behandlung der Dringlichen Postulate 116 und 118 erfolgt im Anschluss an Traktandum 8, Volksmotion 344.

Die Traktandenliste wird vom Rat kommentarlos genehmigt.

2. Wahl eines Mitgliedes in die Geschäftsprüfungskommission

Ratspräsident Thomas Gmür: Die G/JG-Fraktion schlägt Laurin Murer zum Nachfolger von Stefanie Wyss als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission vor.

Der Rat wählt Laurin Murer einstimmig in die Geschäftsprüfungskommission.

3. Genehmigung des Protokolls 14 vom 5. September 2013

Der Rat genehmigt das Protokoll 14 vom 5. September 2013.

4. Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Amtsjahr 2012/2013

Ratspräsident Thomas Gmür: Wenn das Wort nicht gewünscht wird, wird über den Geschäftsbericht abgestimmt.

Der Rat genehmigt den Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Amtsjahr 2012/2013.

5. Bericht und Antrag 14/2013 vom 10. Juli 2013: Umsetzung der Energie- und Klimastrategie

Kommissionspräsidentin Luzia Vetterli: Die GPK hat die Umsetzung der Energie und Klimastrategie an der Sitzung vom 29. August diskutiert. Der B+A 14/2013 war eine gute Gelegenheit, einen detaillierten Überblick über die Geschäftstätigkeit und die Aktivitäten vor allem im Bereich der erneuerbaren Energien der ewl zu gewinnen. Die GPK diskutierte daher während rund drei Stunden diverse Aspekte mit Herrn Degonda und Herrn Marti von der ewl. Die GPK teilt die Ansicht des Stadtrates grossmehrheitlich, dass die Umsetzung der Energie- und Klimapolitik nicht ohne finanzielle Beteiligung seitens der Stadt geschehen kann, zumal die ewl durch die Energie- und Klimastrategie der Stadt verpflichtet wurde, den Atomausstieg zu bewerkstelligen. Zusammen mit anderen grossen Investitionen, welche bei der ewl anstehen, führt dies die ewl an die Grenze des finanziell Machbaren. Daher beantragt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat eine Übergangsfinanzierung. Die beiden beantragten finanziellen Beiträge erscheinen der GPK sinnvoll. Im Vergleich zu anderen Städten sind diese Investitionen in den Atomausstieg sehr bescheiden. Zum einen musste die GPK über die Gewährung eines Darlehens von maximal 70 Millionen entscheiden. Die Gewährung dieses Darlehens ermöglicht der ewl, das Grossprojekt der Fernwärme Luzern Ibach Rontal zu realisieren. Das Darlehen bietet nach Ansicht der GPK für alle Beteiligten Vorteile. Es wird in Form von einzelnen Tranchen gewährt – gemäss Projektfortschritt – und Dritte müssen sich im gleichen Umfang am Projekt beteiligen wie die Stadt. Das Darlehen läuft maximal 15 Jahre. Die Zinsdifferenz geht zugunsten der Laufenden Rechnung, da die Stadt weniger Zinsen bezahlen muss, als es ewl tun müsste, wenn sie das Darlehen direkt von den Banken bekäme. Die GPK stimmte der Gewährung dieses Darlehens mit 8 zu 0 Stimmen, bei zwei Enthaltungen zu.
Der zweite zu fällende Entscheid betrifft einen A-Fonds-perdu-Betrag von 2,5 Millionen für die Realisierung der Wärmerückgewinnung aus der Stahlproduktion Swiss Steel in Emmen. Das Projekt ist ambitioniert, aber äusserst sinnvoll, da bei der Swiss Steel täglich Energie in die Atmosphäre verpufft, die praktisch ganz Emmen mit Strom und Wärme versorgen könnte. Wenn es gelingen würde, diese Wärme zu nutzen, wäre das ein grosser Gewinn. Die Wärme soll zum Teil als Fernwärme genutzt werden, der Rest wird in Strom umgewandelt. Der Betrag von 2,5 Millionen soll der Überfinanzierung REAL entnommen werden. Die GPK hat die UVS-Direktion beauftragt, die rechtlichen Grundlagen für diese Verwendung der REAL-Gelder noch näher auszuführen. Die Erläuterungen wurden uns nachträglich an der GPK Sitzung in einer Aktennotiz zugestellt. Gemäss der stadtintern erfolgten Rechtsabklärung ist die Verwendung der REAL-Gelder für die Erstellung der Fernwärmeanlage bei der Swiss Steel rechtskonform. Die Ausgangslage, die wir heute haben, ist einmalig und Präjudizen für die Verwendung dieser REAL-Gelder gibt es keine. Eine Rückerstattung an die Verursacher ist praktisch nicht durchführbar, weil beispielsweise nicht mehr dieselben Personen in der Stadt Luzern wohnen, wie damals. Gemäss des externen Rechtsgutachtens Brunner, welches REAL anfertigen liess, sind daher vorwärts gerichtete Massnahmen sinnvoller, als eine Rückzahlung. Den Gemeinden kommt ein Spielraum zu, wie sie diese Finanzmittel entsprechend ihrer spezifischen Situation und der daraus ergebenden Bedürfnisse einsetzen. Die Verwendung von 2,5 Millionen der REAL-Auszahlung für die Wärmeauskoppelung stellt nur ein Teil des Gesamtpakets in der Stadt dar. Daneben ist geplant, einen Teil der Gelder zur befristeten Senkung der REAL-Gelder zu verwenden. Es ist jedoch darauf zu achten, dass die Gebühren trotz der Senkung noch eine Lenkungswirkung entfalten können. Also eine Strei-

chung der Gebühren käme aufgrund der bundesgesetzlichen Ausgangslage nicht in Frage. Die Herabsetzung der Gebühren ist deshalb nur beschränkt möglich. Die Fernwärme Emmen ist ein Folgeprojekt der KVA Ibach, die eingestellt wird. Die Kunden, die bisher Fernwärme von der KVA bezogen, müssen weiterhin versorgt werden. Das Swiss-Steel-Projekt ist hier der Nachfolger. Es besteht also ein direkter Zusammenhang mit der früheren Abfallverbrennungsanlage und somit zu den erhobenen Gebühren. Die Sicherstellung der Nachfolgenutzung der Fernwärmeversorgung am alten KVA-Standort ist ein notwendiger Bestandteil des Rückbauprojekts. Der Rückbau einer Anlage gehört gemäss den Rechtsabklärungen der Stadt klar zu denjenigen notwendigen Investitionen, die durch die Gebührengelder gedeckt werden. Daher besteht zwischen dem Abbau der KVA und der Sicherstellung der Fernwärmeversorgung ein kausaler Zusammenhang. Die GPK stuft daher das Projekt als zukunftsträchtig ein und befürwortet die Verwendung eines Teils der Real-Gelder mit 6 zu 3 Stimmen, bei einer Enthaltung.

EINTRETEN

Franziska Bitzi Staub: Einmal mehr wurde uns ein sehr gut vorbereitetes Geschäft zur Beratung unterbreitet. Die CVP dankt der Verwaltung für die umfassende Aufarbeitung. Der B+A gibt einen Überblick über die Ausgangslage, über den Ausstieg aus der Atomenergie, die entsprechende Anpassung der ewl-Unternehmensstrategie, und über die dafür notwendigen Investitionsprojekte und die Auswirkungen auf die Stadt Luzern als Eigentümern der ewl. Überzeugend sind auch die Vergleiche mit anderen Städten und die Evaluation der Finanzierungsmodelle.
Auch die ewl verdient ein Kompliment. Sie ist ein innovatives und erfolgreiches Unternehmen, übernimmt Verantwortung und hat schon bisher erneuerbare Energie gefördert. Die ewl ist dem Wettbewerb ausgesetzt – mit der Strommarktliberalisierung immer mehr. Wegen des Konkurrenzdrucks sinken die Margen; vor allem die Preise für Strom und Gas sind unter Druck. Gleichzeitig bleibt das regulatorische Umfeld auf Bundes- und kantonaler Ebene in den nächsten Jahren unsicher.

Es muss im Interesse der Stadt als Eigentümerin sein, dass die ewl unternehmerisch handelt und diejenigen ergänzenden Geschäftsfelder ausbaut, mit denen Gewinn erwirtschaftet werden kann. So können wir eine regelmässige Dividende sichern, die für den städtischen Haushalt als Einkommen wichtig ist. Zum Teil hörte man im Vorfeld, die ewl solle sich auf die Stadt als Geschäftsgebiet konzentrieren. Diese Forderung können wir nicht nachvollziehen. Zumindest bei der Stromproduktion leuchtet jedem ein, dass der Energiemarkt wortwörtlich vernetzt ist, überregional und international. Wenn wir von der ewl wirtschaftliches Handeln verlangen, müssen wir ihr – auch im Rahmen der Eignerstrategie – eine gewisse unternehmerische Freiheit gewähren.
Die ewl braucht Geld für die anstehenden Investitionen von zirka 550 Millionen Franken in den nächsten zehn Jahren. Bei steigender Verschuldung sinkt die Eigenkapitalquote und die Fremdkapitalzinsen steigen an. Die privaten Geldgeber – auch Banken – erwarten eine Verteilung des Risikos auf mehrere Partner. Deshalb soll auch die Stadt als „Muttergesellschaft“ Darlehen geben – maximal im gleichen Umfang wie die Privaten. Aus Konzernoptik macht das Sinn. Das Risiko liegt letztlich sowieso bei der Stadt als Eigentümerin; da spielt auch keine Rolle mehr, dass das Darlehen der Stadt nachrangig ist. Die Nettoverschuldung der Stadt steigt dadurch nicht an. Im

Sinn einer Übergangsfinanzierung ist das Darlehen befristet und in Tranchen von mindestens 5 Millionen Franken abrufbar. Die Zinsdifferenz gehört der Stadt – ein weiterer Beitrag in die eher leeren Kassen.
Mehr Vorbehalte hat die CVP-Fraktion gegenüber dem Risikokapital für das Wärmerückgewinnungsprojekt bei Swiss Steel. Es handelt sich um ein eigentliches „Venture Capital" für ein Start-up-Unternehmen. Vertretbar ist diese Ausgabe nur dann, wenn das Geld dafür nicht aus der eigentlichen Stadtkasse kommt und sich wiederum weitere, private Partner am riskanten Projekt beteiligen. Von der Idee her ist es aber absolut bestechend, die vorhandene Abwärme des Stahlwerks nicht in den Himmel verpuffen zu lassen, sondern nutzbar zu machen. Das Projekt verdient eine Chance!
Die Begründung zur Verwendung der zweckgebundenen REAL-Gelder ist uns mit den Ausführungen im B+A nicht ganz klar geworden. Das UVS hat uns in einer ergänzenden Aktennotiz eine ausführlichere rechtliche Herleitung geliefert. Zwischen zulässiger und eindeutig unerlaubter Verwendung der zweckgebundenen Gelder gibt es einen Ermessensspielraum. Wir können die Überlegungen des Stadtrats jetzt nachvollziehen.
Wir verzichten darauf, beim vorliegenden Geschäft eine klimapolitische Debatte zu führen. Unser Rat und die Bevölkerung der Stadt Luzern haben den Atomausstieg beschlossen. Dass dieser Schritt nicht gratis ist, war von Anfang an klar. Es ist jetzt an der ewl, am Stadtrat und am Parlament, diesen Auftrag umzusetzen.

Die CVP-Fraktion steht hinter dem Umsetzungsvorschlag, der uns mit diesem B+A unterbreitet wird. Wir treten auf das Geschäft ein und stimmen dem Darlehen von 70 Millionen Franken für die ewl zu. Auch der Ausgabe von 2,5 Millionen Franken für das Projekt zur Abwärmerückgewinnung stimmen wir aufgrund der Erklärungen des Stadtrates zu, dass dieser Betrag rechtmässig der Spezialfinanzierung Abfallwirtschaft entnommen werden kann.

Katharina Hubacher: Aus Sicht der Grünen und Jungen Grünen hat der B+A drei verschiedene Fragestellungen: Die Energiestrategie, die finanzielle Sicht und die ordnungspolitische Sicht.
Wir Grünen waren uns immer bewusst, dass die Energiewende keine einfache Aufgabe sein wird. Es braucht ein konsequentes Umdenken in vielen Lebensbereichen. Es braucht kreative Lösungen, und es ist eine gesellschaftliche Aufgabe, in den verschiedenen Lebensbereichen den Umstieg im Denken und im Handeln zu vollziehen. Wir haben immer gewusst, dass uns das etwas kosten wird. Darum begrüssen wir, dass die ewl und der Stadtrat uns diesen B+A vorlegen. Dieser zeigt auf, dass sich die ewl in einer Umbruchphase befindet und welche Strategie die ewl verfolgt.
Die ewl ist als kleines Unternehmen besonders gefordert. Es gilt, die Geschäftsfelder zu bewirtschaften, die energiepolitisch aus heutiger Sicht eine Zukunft haben. Wir haben vorhin gehört, dass man noch nicht klar sieht, wie zukünftige Projekte aussehen werden. Das Projekt Fernwärme im Littauerboden ist aus Sicht der G/JG-Fraktion sicher eines davon. Die ewl hat verschiedene Projekte, welche sie umsetzen will und das braucht Kapital. Sie hat sich in den letzten Jahren eigenes Kapital erwirtschaftet, das sie nun einsetzen kann. Aber es genügt nicht für alle diese Projekte. Deshalb liegt dieser B+A vor, den das Parlament heute zu beraten hat. Die ewl hat die Stadt für ein Darlehen angefragt. Als hundertprozentige Tochter der Stadt macht es Sinn, dass das so angeschaut wird. Auch die Sprechende würde zuerst ihre Eltern fragen, wenn sie ein Darlehen benötigen würde, wenn sie wüsste, dass sie einen guten Zugang zu Geld haben. Was nicht

heisst, dass man dafür nichts bezahlt. Aber das sehen wir ja nachher noch. Nun hat aber die Stadt bekanntlich auch kein Eigenkapital. Auch die Stadt muss für das Darlehen, das sie der ewl gibt, Geld aufnehmen. Aber sie hat bessere Bedingungen bei den Banken, als die ewl. So macht der im B+A aufgezeigte Weg durchaus Sinn, dass die Stadt bei den Banken Geld für ihre Tochter ewl aufnimmt, und es dadurch noch Zinsen für die Stadt gibt.
Die ewl investiert in energiepolitisch sinnvolle Projekte, die Stadt stellt dazu einen Teil des Kapitals zur Verfügung, für das sie sogar noch einen Zins bekommt. Die Energiewende kommt einen kleinen Schritt vorwärts, die ewl hat zu günstigen Konditionen Geld und die Stadt Luzern erzielt – wenn so läuft wie es angedacht ist – noch einen kleinen Gewinn daraus. Das Risiko, wie vorher gehört, liegt natürlich bei der Stadt. Die ewl ist eine hundertprozentige Tochter der Stadt und deshalb liegt das Risiko immer bei der Stadt.
Die KVA Ibach wird den Betrieb im Jahr 2015 einstellen. Gleichzeitig bestehen aber Verträge, welche die ewl und die Stadt verpflichten, dem Kantonsspital bis Ende 2017 Wärme zu liefern. Dass angedacht ist, diese Wärme vorübergehend mit Gas zu produzieren, ist keine gute Lösung. Deshalb braucht es schnell andere Lösungen. Einerseits muss das Spital seinen Energieverbrauch drastisch senken. Hier sieht man, dass die billige Energie, welche das Spital bisher hatte, falsche Anreize gemacht hat. Nämlich, dass sie bisher gar nicht sparen mussten. Zum andern müssen nun die ewl und ihre Partner schauen, dass sie neue Lösungen finden und vom Projekt Gas wegkommen. Von daher sieht man, dass das weitreichende Auswirkungen hat, wenn die Stadt das Darlehen jetzt gewährt.

Zur Frage nach der Gewährung des A-Fonds-perdu-Beitrags von 2,5 Millionen Franken für die Realisierung der Wärmerückgewinnung bei Swiss Steel: Wie eingangs erwähnt, fordert die Energiewende ein Umdenken. Swiss Steel braucht fast so viel Energie, wie die ganze Stadt Luzern. Das Schmelzen von Stahl ist sehr energieintensiv. Die Abwärme, welche dort entsteht, wird bisher aber nur zu einem ganz kleinen Teil aufgefangen. Der Rest verpufft in die Luft. Es macht zukünftig keinen Sinn, dass so viel Wärme einfach in der Atmosphäre verdampft.
Die Grünen haben eine schweizerische Initiative eingereicht, die fordert, dass ein solcher Ressourcenverschleiss massiv reduziert wird, dass die Produktion und der Verbrauch in einem Kreislauf sind, und dass die Ressourcen, welche man verbraucht, wieder eingespiesen werden. So gesehen ist das angedachte Projekt ein innovatives Werk für die Zukunft.
Es stellt sich nun noch die ordnungspolitische Frage, ob es rechtens ist. Wie gehört, hat die GPK vom Stadtrat eine Aktennotiz bekommen, welche für die Sprechende sehr klärend war. Es ist Wärme, welche die KVA gebraucht hat, um Energie zu produzieren. Hier nimmt man wieder Wärme und produziert damit wieder Energie. Man macht also das Gleiche: Einmal wird Abfall verbrannt und anderseits wird Stahl erhitzt. Das sind zwar zwei verschiedene Vorgehen, es sind zwei verschiedene Produzenten. Aber grundsätzlich geht es um das gleiche.

Es bleibt noch die unternehmerische Frage: Ist es sinnvoll, in ein Unternehmen zu investieren, dessen Führungsstrategie nicht immer eine transparente Politik verfolgt? Zudem kann man sich fragen, warum Swiss Steel das nicht schon längst selber gemacht hat? Aber wir wissen alle: Die tiefen Energiekosten und die fehlenden gesetzlichen Vorgaben haben bis heute die Unternehmen nicht aufgefordert, sich ökologisch verantwortungsvoll zu verhalten.
Wenn die Rückgewinnungs AG, welche im Verbund mit der ewl gegründet wird, nun die Chance nützt und ein innovatives Projekt startet, verdient es unsere Unterstützung. Andere Städte inves-

tieren in andere Energieressourcen. In letzter Zeit bekam die Stadt St. Gallen mit ihrer Erdwärme etwas Publizität. Auch das ist ein Unterfangen mit unbekanntem Ausgang und mit möglicherweise mehr Gefahren, als wenn wir die Wärmerückgewinnung bei Swiss Steel vorantreiben könnten.

Aus diesen Überlegungen wird die G/JG-Fraktion auch diesem Antrag zustimmen, dass die Stadt dieser Unternehmung die REAL-Gelder zur Verfügung stellt. Wir danken dem Stadtrat für das kreative Denken und hoffen, dass es eine Mehrheit findet.

Daniel Furrer: Wir begrüssen es, dass die Stadt und die ewl des Volkes Stimme ernst nehmen und die nicht ganz einfache Aufgabe des Atomausstiegs bis 2045 angeht. Die SP/JUSO-Fraktion wird deshalb den B + A unterstützen. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung, auch wenn uns bewusst ist, dass damit alleine die Energiewende noch nicht vollbracht ist. Es wird weitere Schritte brauchen. Dass dieses Energieziel nach wie vor ein sehr berechtigtes und auch im Hinblick auf künftige Generationen enorm wichtiges Anliegen ist, zeigen nicht zuletzt die gegenwärtig wieder auftauchenden Probleme rund um Fukushima. Ich will mir ja nicht ausmalen, was ein Unfall wie Fukushima hier in der Schweiz und auch für unsere Stadt und unsere Lebensqualität bedeuten würde. Insofern könnte man fast sagen, wäre kein Preis zu hoch, um uns und unsere Nachfahren vor einem solchen Inferno zu bewahren. Glücklicherweise aber – und das soll hier mit Nachdruck nochmals gesagt werden – kann die Stadt Luzern zurzeit ihre Energie- und Klimaziele zu deutlich geringeren Kosten als andere Schweizer Städte verfolgen. Wir debattieren heute nicht über Millionenbeiträge der Stadt zur Realisierung von Energieprojekten, wie das Städte wie Basel, Zürich oder St. Gallen taten, sondern über ein Darlehen. Auch die jährliche Ausschüttung von Dividenden wird nicht tangiert, im Gegenteil, wir erhalten voraussichtlich sogar noch Geld aus der Zinsdifferenz.
Das Ziel der ewl, soweit möglich mit eigenen Mitteln im Markt zu bestehen und gleichzeitig den Atomausstieg zu schaffen, ist selbstverständlich sehr ambitiös und weder die ewl und schon gar nicht wir, können mit Sicherheit sagen, ob das aufgeht. Aber uns scheint die verfolgte Diversifizierungsstrategie in diesem sehr unsicheren und komplexen Markt zurzeit die richtige. Davon konnten wir uns in intensiven Diskussionen mit den ewl-Verantwortlichen anlässlich der GPK-Sitzung zu diesem Traktandum überzeugen lassen.
Etwas enttäuschend ist natürlich schon, dass nach wie vor nicht alle Energieversorger mit den gleichen Vorgaben arbeiten müssen und sich dadurch die Ausgangslage für die ewl nicht vereinfacht. Die Spiesse sind nicht gleich lang. Allerdings sind wir überzeugt, dass sich mittelfristig die heutigen Wettbewerbsnachteile in Vorteile umwandeln werden und die ewl dadurch langfristig gesehen Marktvorteile gewinnt.
Wie erwähnt, ist der Weg zur Energiewende noch weit und wir erachten es deshalb als klug, nicht bereits am Anfang des Prozesses die finanziellen Spielräume so einzuengen, dass weitere Schritte nur sehr schwer – oder auch zu schlechteren Konditionen für die ewl und auch für die Stadt – angegangen werden können. Eine reine Bankenfinanzierung lehnen wir deshalb – aus den gleichen Gründen wie sie im B+A aufgezeigt werden – ab. Natürlich birgt die gewünschte Lösung mit einem nachrangigen Darlehen auch Risiken für uns. Aber es wäre naiv zu denken, eine reine Bankenfinanzierung wäre ohne Risiko. Dies vor allem deshalb, weil die ewl eine hundertprozentige Tochter der Stadt ist und ein zentraler Grundversorger für die Elektrizität in dieser Stadt ist. Somit tragen wir so oder so ein gewisses Risiko.

Wichtig scheint uns in diesem Zusammenhang aber, dass die Stadt durch die Aufnahme von weiterem Fremdkapital keine Verschlechterung der Bedingungen für die eigene Kreditaufnahme erfährt. Die Gewährung von 70 Millionen Franken in Form eines Darlehens ist deshalb – unter Berücksichtigung der in Aussicht gestellten Gewinne aus der Zinsdifferenz – fast schon als win-win-Geschäft zu bezeichnen.

Wir unterstützen auch den Antrag des Stadtrates, über die Vergabe von Darlehenstranchen in eigener Kompetenz entscheiden zu können, diese aber nur vorzunehmen, wenn Dritte im gleichen Verhältnis mitziehen. Kurz und gut, die SP/JUSO-Fraktion unterstützt den Antrag des Stadtrates zur Gewährung eines nachrangigen, verzinslichen Darlehens in der Höhe von 70 Millionen Franken. Es ermöglicht einen ersten Schritt in die richtige Richtung mit der richtigen Ausrüstung. Der zweite Punkt im vorliegenden B+A behandelt die Gewährung eines A-Fonds-perdu-Beitrags der Stadt für die Realisierung einer Wärmerückgewinnungsanlage bei Swiss Steel. Swiss Steel verbraucht jährlich fast so viel Energie wie die gesamte Stadt Luzern. Die in Aussicht gestellte Produktion von 15 Gigawattstunden Strom und Einsparungen von rund 10 Tonnen Heizöl jährlich aus der Abwärme von Swiss Steel, machen dieses Vorhaben aus Sicht der SP/JUSO tatsächlich zu einem Leuchtturmprojekt. Auch wenn das Projekt mit einigen Risiken verbunden ist, ist es aus energiepolitischer, und vor allem aus ökologischer Sicht, eine nachhaltige Investition. Die Finanzierung durch die REAL-Gelder wurde rechtlich abgeklärt und ist aufgrund der städtischen Finanzlage auch der richtige Ansatz. Die SP/JUSO-Fraktion wird auch diesem Antrag zustimmen.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion dankt für den übersichtlichen B+A. Das Geschäft ist gut vorbereitet und dokumentiert. Es gibt keine grundsätzlichen Einwände gegen das Projekt Fernwärme. Auch das Finanzierungsmodell ist aus unserer Sicht in Ordnung. Trotzdem, so ganz glücklich sind wir nicht – noch nicht! Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Strommarkt immer härter umkämpft ist, was aber keine wirkliche Neuigkeit ist. Im Bericht wird aufgezeigt, dass die ewl nun das Heil in anderen Märkten sucht, unter anderem in der Fernwärme. Im Grundsatz ist dagegen nichts einzuwenden, aber aus unserer Optik ist das Vorgehen noch etwas unkoordiniert. Im Rontal, zum Beispiel in der Gemeinde Ebikon, gibt es ein bestehendes ewl-Gasnetz. Was passiert mit dem Netz, wenn nun die Fernwärme kommt? Gibt es eine Abstimmung unter den zukünftigen Energieträgern, gibt es eine vorausschauende Koordination? Gibt es eine kommunale Wärmenetzplanung? Wie wird sichergestellt, dass die Gebäude im Rontal dann auch tatsächlich an die Fernwärme angeschlossen werden?

Alles Fragen, bzw. Hausaufgaben, welche eigentlich vor der Erstellung eines neuen Netzes gemacht werden müssten. Wir denken dabei auch noch an andere Gebiete, zum Beispiel Luzern Süd, wo man die Chance hätte, das anzugehen und nicht erst im Nachhinein. Sie sehen also, aus unserer Optik als einfache Parlamentarier, gibt es noch ganz viele offene Fragen zu diesem Investment.

Auf der anderen Seite sind Investitionen in lokale Wärme immer auch mit Aufträgen und Arbeit für die lokalen KMU verbunden – und somit sind die geplanten Ausgaben von rund 550 Millionen Franken in den nächsten zehn Jahren gut investiertes Geld. Sozusagen „aus der Region, für die Region".

Betreffend der beantragten 2,5 Millionen Franken für die Abwärme von Swiss Steel, sind wir uns nicht ganz sicher, ob dies tatsächlich ein Beitrag für die Realisation des Projektes ist, oder eher eine direkte Subvention an die städtische ewl AG. Es bleibt uns unklar, ob es nicht auch einen dritten Partner (zum Beispiel eine IWB aus Basel, oder eine EKZ aus Zürich) gegeben hätte, welcher das Projekt auch ohne Staatsmittel umgesetzt hätte. Trotzdem, aus gesamtwirtschaftlicher Sicht macht es Sinn, heute mit dem Projekt Abwärme Swiss Steel attraktive Rahmenbedingungen für den langfristigen Erhalt der Industrie zu schaffen. Es macht auch Sinn – wie man vorher gehört hat –, die Abwärme möglichst schnell auch zu nutzen.

Die GLP-Fraktion begrüsst den vorgeschlagenen Weg zur Verwendung der zweckgebundenen REAL-Gelder. Umso erfreulicher ist, dass man heute erfahren hat, dass es aus rechtlicher Sicht auch zulässig ist. Zum Schluss ist zu erwähnen, dass sich an diesem Mehrgenerationen-Projekt auch die Privatwirtschaft beteiligt, womit das Risiko auf mehrere Schultern verteilt ist.
Die GLP-Fraktion tritt auf den B+A ein und wird den Anträgen zustimmen.

René Peter: Was die FDP-Fraktion zuerst irritiert, ist der Titel dieses B+A. Es geht hier inhaltlich primär nicht um die Energie- und Klimastrategie, sondern um ein reines Finanzgeschäft. Es ist richtig, dass die Stadt zu ihrem Betrieb, zur ewl, schauen soll, denn er wirft für die Stadt jedes Jahr eine ansehnliche Dividende ab. Was uns aber erstaunt, ist der Umstand, dass die ewl derartige Summen in Projekte investiert, die ausserhalb der Stadt liegen, die mit dem Versorgungsauftrag der Stadt Luzern keinen Zusammenhang haben. Nach unserer Auffassung könnten diese auch problemlos von Dritten realisiert werden. Da ist an erster Stelle die Investition für das Projekt Fernwärme Luzern Ibach Rontal, mit 40 Millionen, und das Projekt Erdgaserschliessung Sursee, mit 5 Millionen. Für uns stellt sich also die Frage, ob wir der ewl ein Darlehen von 70 Millionen Franken zur Verfügung stellen wollen, damit diese die Stadt Sursee mit Erdgas versorgen kann und im Rontal ein Fernwärmenetz gebaut wird? Einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Stadt Luzern leisten auf jeden Fall beide Projekte nicht. Leider erkennt man die Geschäftsstrategie der ewl aus dem B+A nicht. Nach ausführlicher Erklärung in der GPK konnte festgestellt werden, dass die Margen bei der Stromproduktion rückläufig sind und dass die Margen im Bereich der Fernwärme in Zukunft steigen werden. Die ewl hat den Markt sehr detailliert analysiert und der Verwaltungsrat der ewl steht hinter dieser Investition. Die Strategie der ewl beinhaltet die Sicherstellung des öffentlichen Auftrags, der im Rahmen der Eigentümerstrategie übertragenen Sparten. Man will die heute schon regionale Verankerung stärken. In den Bereichen Strom und Gas wird der Preisdruck bestehen bleiben und es ist nicht absehbar, wohin das genau führen wird. In den Bereichen Telekommunikation und Wärme hingegen, wo die ewl eigene Netzleistungen erbringen kann, ist der Markt stärker reguliert und die Risiken sind somit geringer, wohingegen die Chancen langfristig umso grösser sind. Das Marktgebiet der ewl in den Bereichen Gas und Wärme ist seit längerer Zeit überregional. Das Geschäft wird als betriebswirtschaftliche Chance betrachtet. Man hat versucht, das in der Strategie darzustellen. Wenn die ewl bei Strom und Gas laufend an Margen verliert, dann muss sie versuchen, dieses Defizit in anderen Geschäftsfeldern aufzufangen.

Als grosses Risiko betrachten wir den A-Fonds-perdu-Beitrag von 2,5 Millionen Franken für die Rückgewinnung von Abwärme bei Swiss Steel. Perdu heisst, verloren. Wir sind der Meinung, dass Energie- und Klimastrategie bekanntlich nichts mit Abfallgebühren zu tun hat.

Da wir uns jedoch für einen starken Wirtschaftsstandort Luzern einsetzen, stimmen wir trotzdem diesem Beitrag zu. Die FDP-Fraktion tritt auf den B+A ein und wird den 70 Millionen und den 2,5 Millionen zustimmen.

Peter With: Die ewl agiert in einem sehr schwierigen Umfeld. Es ist ein kleines Unternehmen, und wie schon gehört, stehen sehr grosse Investitionen an. Auch der Druck aus dem Ausland ist sehr hoch, nicht zuletzt zum Beispiel auch durch die massiven Subventionen, welche Deutschland für Solar- und Windenergie ausrichtet. Der Strompreis ist im Moment sehr tief, was eigentlich komisch ist, da ja massive Ausbauten in den ökologischen Strom stattgefunden haben. Aber diese sind im Ausland zu einem grossen Teil auch von Steuergeldern finanziert worden und sorgen dafür, dass wir uns halt mit dem Strompreis entsprechend anpassen müssen. Auch in der Stadt Luzern hat es politische Entscheide gegeben. Einerseits der frühzeitige Atomausstieg, der beschlossen wurde, anderseits aber auch, dass die auslaufenden Atomstromlieferverträge nicht verlängert werden können. Das setzt natürlich die ewl auch zusätzlich unter Druck. Sie steht zwar im Moment sehr gut da, muss aber einiges tun, um die Position halten zu können. Da macht es Sinn, dass die Stadt Luzern Hand bietet zum Ausgleich zu den politischen Korsetts, welche der ewl gegeben wurden. Sie kann halt doch nicht so unabhängig handeln, wie sie das vielleicht möchte und würde, wenn sie nicht der Stadt gehören würde. Eine Schwächung der ewl würde ein grosses Risiko für die Stadt bergen, sie gehört ja zu hundert Prozent der Stadt. Klar sind auch die Darlehen ein gewisses Risiko. Aber das Risiko ist überschaubar. Es ist nicht davon auszugehen, dass man befürchten muss, dass das Geld nicht zurückkommt. Die Stärke der ewl ist für die SVP nicht zuletzt auch darum ein Anliegen, weil sie ja mit 12,5 Millionen Franken Dividende die Stadtkasse doch erheblich entlastet. Zusätzlich zu den Beiträgen, welche sie bisher gesprochen hat für die Pensionskasse von rund 3 Millionen Franken pro Jahr bedeutet das ein Steuerzehntel, welche sie der Stadt abnimmt. Und gerade darum ist es sicher wichtig, dass man zur ewl Sorge trägt. Die SVP stört etwas, dass die Stadtluzerner beschlossen haben, dass die ewl-Kunden eine bessere Stromqualität bekommen, aber gleichzeitig für die daraus entstehenden Mehrkosten nichts bezahlen müssen. Das heisst, der Strompreis bleibt der gleiche, und irgendwo muss die Differenz dann wieder gesucht werden. Das ist auch deshalb störend, weil ein grosser Teil in der Stadt Luzern gar keinen Strom von der ewl bezieht. Die ganze Stadt ist am Wechsel zum Atomausstieg mitbeteiligt, aber auf der anderen Seite kann nur ein Teil der Stadtluzerner davon profitieren. Andere überhaupt nicht, nicht einmal, wenn sie das möchten. Die SVP wird aber den 70 Millionen sicher zustimmen, nicht zuletzt, weil dadurch die ewl gestärkt wird und sie die künftigen Investitionen, welche dringend anstehen, verwirklichen kann.

Ablehnen wird die SVP die eigentliche Schenkung an das Fernwärmeprojekt. Es macht den Anschein, dass nun ein Kässeli entsteht und man nach Möglichkeiten sucht, das plötzliche und ziemlich unerwartete Geld in Form der zu viel bezahlten REAL-Gebühren für ambitiöse Leuchtturmprojekte – wie es im B+A steht – auszugeben. Das sieht die SVP gar nicht. Die 2,5 Millionen Franken aus den REAL-Gebühren müssen zweckgebunden ausgeschüttet werden, insgesamt sind es aber 12 Millionen Franken. Die SVP sieht die Verwendung für das Fernwärmeprojekt keineswegs kausal, wie man vorhin gehört hat. Das ist äusserst fragwürdig. Mit solchen Argumentationen könnte man die 12 Millionen Franken für praktisch jedes Projekt ausgeben, man muss nur lange genug nach einem Weg suchen. Dass die Stadt Luzern, welche das Geld auf diese Art und Weise ausgeben will, der Meinung ist, es sei rechtlich korrekt, kann der Sprechende nachvollziehen. Ob

es dann wirklich so ist, müsste allenfalls eine andere Instanz entscheiden. Die SVP stört auch, dass zu dem Projekt kaum Details bekannt sind – auch das wurde heute schon erwähnt. Man sollte also einen Beitrag sprechen für ein Projekt, von dem man nicht genau weiss, wie es dann umgesetzt werden soll – wer mitbezahlt – und wie die Beteiligungen insgesamt sind.
Die SVP hatte schon früher einen Vorstoss eingereicht, dass die 12 Millionen Franken aus den REAL-Geldern an die Gebührenzahler zurückerstattet werden sollten. Und zwar so, wie es die meisten umliegenden Gemeinden auch machen, indem die Grundgebühren für die Abfallbewirtschaftung halbiert werden. Das ist eine sinnvolle Massnahme. Klar bekommt nicht jeder, der aus der Stadt weggezogen ist, das Geld zurück. Aber ein grosser Teil der Leute, welche hier sind, könnte von den Gebührenreduktionen profitieren. Es wäre vielleicht auch die richtige Zeit. Dieses Jahr haben wir eine Steuererhöhung, also wäre es nicht schlecht, wenn man den Stadtluzernern auf der anderen Seite eine kleine Gebührenreduktion bieten könnte. Grundsätzlich ist die SVP der Meinung, dass ein solch wichtiger Entscheid über einen derart grossen Betrag, den man schenken will – angesichts der knappen Kasse und der schwierigen finanziellen Situation, in der sich die Stadt befindet –, von der Stadtluzerner Bevölkerung beschlossen werden sollte.

Die SVP stellt den Antrag, dass die 2,5 Millionen dem obligatorischen Referendum zu unterstellen sind. Das würde dann unabhängig vom 70-Millionen-Beitrag zur Abstimmung kommen.
Die SVP der Stadt Luzern beantragt, dass man den 70 Millionen Franken für die ewl zustimmt, die 2,5 Millionen aus REAL-Gebühren ablehnt und dem obligatorischen Referendum unterstellt werden.

Franziska Bitzi Staub möchte etwas klarstellen, zu den Voten von Seiten der GLP, FDP und SVP: Der Titel des B+A ist tatsächlich missverständlich, wenn steht „Umsetzung der Energie- und Klimastrategie". Aber letztlich geht es aber doch um das. Es geht darum, dass wir unsere Tochtergesellschaft, die ewl, befähigen, sich am Markt zu behaupten. Und damit den Auftrag, den die Stimmbevölkerung mit dem Ausstieg aus der Atomenergie erteilt hat, überhaupt umsetzen zu können. Es geht auch darum, dass die ewl rentable Geschäftsfelder auch weiter verfolgen kann. Mit dem Ziel, dass die Stadt weiterhin eine Dividende erhält, welche sie dringend nötig hat. Es geht nicht darum, wie gehört, irgendwo ein Fernwärmeprojekt konkret zu unterstützen. Das ist nicht das Thema; es ist eine Frage der Unternehmensstrategie der ewl, welche Projekte sie verfolgen möchte. Uns geht es darum, unser Unternehmen, die Tochtergesellschaft zu stärken. Wenn man hört, man hätte den freien Markt spielen lassen, das BKZ könnte ein solches Wärmeprojekt realisieren, ist das völlig klar. EKZ, CKW und ewl befinden sich in einem Wettbewerb in den Bereichen, wo es zum Beispiel um Fernwärme, um Contracting geht. Das EKZ gehört dem Kanton Zürich, da sind Väter, Mütter, andere Gesellschaften dahinter. Die CKW gehört der Axpo. Also sind überall weitere Unternehmungen dahinter, welche diese Unternehmen stützen. Warum soll nicht die Stadt die ewl als ihre Tochter stützen? Aber es geht nicht darum, mit diesen 70 Millionen konkret ein Fernwärmeprojekt im Rontal zu finanzieren.

Joseph Schärli wird dem Projekt, beziehungsweise dem Antrag für 70 Millionen aus Überzeugung zustimmen. Der Sprechende hat aber seine persönliche Meinung ausserhalb der Fraktion und vertritt klar die Meinung, dass die Rückgewinnung ebenfalls realisiert werden soll. Man kann mit der Gemeinde Emmen, welche ebenfalls in diesem Projekt angeschlossen ist, etwas machen, das dringend notwendig ist und die Abwärme erfassen. Dann kann man nachher ein Fern-

wärmeprojekt, wie es bereits im Staffelnhof in Betrieb ist, realisieren. Auf Ruopigen, wo die Stadt gedenkt, weitere Bauten zu erstellen. Deshalb ist es notwendig, dass die nötige Versorgung gewährleistet ist, und zwar aus Abwärme der Swiss Steel.
Fernwärmeprojekte sind nicht einfach, sind relativ kompliziert, aber in Anbetracht dessen, dass man beschlossen hat, aus der Atomenergie auszusteigen, ist das richtig. Ob das dann möglich ist, wird sich zeigen. Genau deswegen müssen wir jede Chance nützen, wo die Möglichkeit besteht, etwas in diese Richtung zu tun, um die Abhängigkeit zu vermindern. Deshalb ist der Sprechende – entgegen der Fraktionsmeinung – persönlich dafür, dass man dem Kredit von 2,5 Millionen Franken zustimmen soll.

Stadtpräsident Stefan Roth: Der Stadtrat dankt für die grösstenteils positive Aufnahme des B+A. Die ewl stellt für die Luzerner Bevölkerung die Energie bereit. Ab 2045, wie gehört, ohne Atomstrom. So wollen das auch unsere Bürgerinnen und Bürger. Und damit die ewl das auch tatsächlich kann, plant sie heute und auch künftig, enorm grosse Investitionen. Dazu gehört das neue Heizkraftwerk im Littauerboden, auch das Projekt Fernwärme in Perlen. Beide Vorhaben stehen im Zusammenhang mit der Schliessung der KVA Ibach und der Verlagerung zu der Renergia nach Perlen. Das heute bestehende Fernwärmenetz in Luzern wird künftig keine Abwärme mehr aus der KVA Ibach beziehen können. Jetzt muss Ersatz beschafft werden und deshalb ist das neue Heizkraftwerk im Littauerboden geplant. Sehr viel Abwärme wird auch in der neuen, sehr modernen KVA-Renergia in Perlen entstehen. Um das zu nutzen, baut die ewl zusammen mit Partnern ein neues, grossflächiges Fernwärmenetz im Rontal. Zudem wird aus der Abwärme dieser neuen KVA auch Strom produziert. Die Frage ist natürlich, wie die ewl all diese Investitionen finanzieren soll. Da gibt es für die ewl finanzpolitisch zwei Ansätze: Einerseits erwirtschaftet sie das durch eigens erarbeitete Mittel, also durch den Cashflow, auf der anderen Seite mit Darlehen. Die ewl rechnet, zu den bereits aufgenommenen 60 Millionen Franken weitere 140 Millionen Franken Darlehen aufnehmen zu müssen, um die Investitionen stemmen zu können. Würde die ewl diese Darlehen alleine bei einer Bank aufnehmen, wären die Konditionen sehr ungünstig. Wenn die ewl aber einen Teil dieser Darlehen durch die Stadt Luzern bekommt und aufnimmt, gilt der Teil des städtischen Darlehens als Eigenkapital. Mit diesem Vorgehen gewähren jetzt auch die Banken der ewl Vorzugskonditionen. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat deshalb, ein befristet rückzahlbares – das ist dem Stadtrat wichtig, ein befristet rückzahlbares – und verzinsliches Darlehen in der Höhe von maximal 70 Millionen Franken.
Es taucht natürlich jetzt die Frage auf, wie sich das die Stadt Luzern in Anbetracht der eigenen finanzpolitisch schwierigen Zeit, überhaupt leisten kann? Die Stadt hat diese 70 Millionen tatsächlich nicht. Auch die Stadt muss die 70 Millionen bei den Banken aufnehmen, aber zu günstigeren Konditionen, als das die ewl müsste. Das heisst, die Differenz zwischen dem Darlehen, das die Stadt aufnimmt, und dem Darlehen, das die ewl verzinsen muss, ist ein Gewinn für die Stadt Luzern. Die Stadt gewinnt damit eigentlich zweifach: Erstens, in einem Energiemarkt, der sich in grossem Umbruch befindet, und zweitens investiert die ewl heute schon in eine Zukunft – notabene in eine ökologische Zukunft. Die ewl ist jetzt frühzeitig daran, sich in eine gute Ausgangslage am Markt zu bringen. Wie man gehört hat, ist die ewl einem schwierigen Wettbewerb ausgesetzt. Da gilt es, Akzente rechtzeitig zu setzen.
Wir, die Stadt Luzern, zusammen mit dem Parlament, können jetzt die ewl unterstützen, sich auf diese Weise einen Marktvorteil zu verschaffen. Unser Tochterunternehmen wird mit dem Darlehen von 70 Millionen Franken wirtschaftlich gestärkt. Zweitens macht die Stadt Luzern bis zur

vollständigen Rückzahlung des Darlehens, wie erwähnt, einen Zinsgewinn. Es ist noch einmal nötig, explizit darauf hinzuweisen: Die Stadt gibt der ewl ein befristetes, rückzahlbares und verzinsliches Darlehen.
Der B+A Umsetzung der Energie- und Klimastrategie enthält einen weiteren Apparat: Das neue Heizkraftwerk im Littauerboden soll auch künftig mit Abwärme gespiesen werden. Mit Abwärme aus der Stahlproduktion von Swiss Steel, welche in unmittelbarer Nachbarschaft liegt. Die Rückgewinnung dieser Abwärme ist technisch sehr anspruchsvoll und deshalb auch sehr kostenintensiv. Genutzt werden soll sie einerseits, um das angesprochene Fernwärmenetz zu speisen und die Versorgung der Stadt mit Strom weiterhin sicherzustellen und Strom zu produzieren. Der Stadtrat beantragt deshalb einen A-Fonds-perdu-Beitrag von 2,5 Millionen Franken. Dem Stadtpräsidenten ist es wichtig, zu sagen, dass die 2,5 Millionen nicht eine Subventionierung der ewl ist – nicht die ewl bekommt das Geld –, sondern eine neu zu gründende Gesellschaft, welche die Wärme an die Fernwärme AG Emmen verkauft. Das ist der Ansatz. Dem Stadtrat ist bewusst, dass das energiepolitisch und ökologisch ein sinnvolles Vorhaben ist. Denn die Swiss Steel verbraucht eine enorme Menge an Strom, den sie heute in Wärme umwandelt, und wenn ein Teil dieser entstehenden Abwärme anders genutzt werden kann, ist das für die Umwelt und den Menschen sehr sinnvoll.
Dass es ein gewisses Risiko ist, wurde vorher schon angesprochen. Wichtig ist, dass der Stadtrat eine vollumfängliche Beurteilung vornimmt, wenn das Projekt dann tatsächlich auf einem Stand ist, dass es vorwärts kommt. Es braucht einen substanziellen Beitrag von Dritten. Der Beitrag der Stadt ist bewusst auf 2,5 Millionen begrenzt. Die Stadt will nicht eine Aktienmehrheit dieses Genossenschaftskapitals, sondern eine namhafte Beteiligung als Anschub leisten, dass die anderen Partner, welche zwingend mitmachen müssen – Bund, Kanton, die Gemeinde Emmen – sehen, dass die Stadt Luzern die Mitverantwortung für eine ökologische Zukunftsstrategie übernimmt. Der Stadtpräsident bittet das Parlament, auf den B+A einzutreten und den Antrag des SVP abzulehnen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass damit der ewl ermöglicht wird, neue Energieträger zu erschliessen, damit die Stadt auch in Zukunft sicher mit Wärme und Strom versorgt ist.

UVS-Direktor Adrian Borgula ergänzend zum Teilprojekt der Wärmeauskoppelung, an dem sich die Stadt mit 2,5 Millionen beteiligen will. Wie gehört, ist die Mehrheit im Rat für diese Beteiligung. Es wurde richtig gesagt, dass das Projekt Risiken in sich birgt. Der Sprechende hat die Arbeitsgruppe mit Vertretern von Swiss Steel, der Gemeinde Emmen, der ewl, vom Kanton und der Stadt Luzern während langer Zeit geleitet. Das Feld der Förderungsgelder ist hoch komplex. Ob die KEV (kostendeckende Einspeisevergütung) des Bundes umgesetzt wird, weiss man noch nicht. Immerhin stammt im Projekt Abwärme bei Swiss Steel zwei Drittel der Energie aus der Verarbeitung von Recycling-Material. Es besteht also durchaus die Chance, dass die KEV einmal kommt. Das kann noch nicht genau geplant werden. Auch die Entwicklung im Energiemarkt kann man nicht voraus sehen. Es muss offen gesagt werden, dass ein gewisses Risiko besteht. Ganz klar wird festgehalten, dass der Stadtbeitrag zur Wärmerückgewinnung nur fällig wird, wenn die Finanzierung des gesamten Projekts gesichert ist. Im anderen Fall wird der Betrag im möglichen Rahmen der Verwendung aus den Einnahmen aus der Überfinanzierung REAL eingesetzt. Wichtig ist, hier ein Zeichen zu setzen und dem Projekt Schub zu verleihen. Alle Partner befinden sich im Moment in einer eigentlichen Warteposition. Wenn die Stadt vorangeht und Bereitschaft zeigt, das Projekt mit 2,5 Millionen Franken zu unterstützen, ist denkbar, dass die anderen Beteiligten auch nachziehen. Aus umweltpolitischer Sicht macht dieses Projekt absolut

Sinn. Die Abwärme ist der erneuerbaren Energie überlegen. Die Wärme verpufft sonst ohnehin, es sind gewaltige Dimensionen. Die Stadt St. Gallen macht ein Geothermik-Projekt für 77 Millionen Franken. Produziert werden 7 bis 10 Gigawatt Strom und 60 bis 80 Gigawatt Wärme. Mit dem Abwärmeprojekt Swiss Steel könnten rund 15 Gigawatt Strom und rund 62 Gigawatt Abwärme produziert werden. Das sind Dimensionen – und das erst noch ohne Erdbeben.
Zu den Ausführungen an Peter With, der sagte, dass man die REAL-Gelder für praktisch jedes Projekt einsetzen könnte: Dem ist nicht so. Das vorgeschlagene Projekt ist eine korrekte Verwendung, weil es eine umweltpolitisch ebenbürtige Ersatzlösung für die KVA Ibach ist. Es geht nicht nur um den reinen Ersatz, sie muss umweltpolitisch identisch sein.
Der Sprechende spürt eine grossmehrheitliche Unterstützung aus dem Rat, welche den Überlegungen des Stadtrates folgen kann. Die Details der Rückerstattung der REAL-Gelder werden im Rahmen der Beantwortung der eingereichten Vorstösse in nächster Zeit publik gemacht und im Rat diskutiert. Für den Stadtrat ist klar, dass ein beachtlicher Teil auch für eine Gebührenreduktion eingesetzt wird. Verschiedene Verwendungszwecke wurden sorgfältig geprüft. Andere Gemeinden machen das ähnlich, ein Teil wird im Zweck der Abfallwirtschaft eingesetzt, ein Teil wird für Gebührenreduktionen verwendet.

Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass der Rat auf den B+A eingetreten ist.

DETAIL

Kapitel 6, Seite 30: Gewährung eines A-Fonds-perdu-Beitrags

Pirmin Müller gibt offen zu, dass ihm der 2,5-Millionen-Beitrag zur Rückgewinnung von Abwärme Swiss Steel gewisse Bauchschmerzen bereitet. Die Frage ist, ob man die 2,5 Millionen Franken besser investieren soll. Es ist aber, wie Stadtrat Adrian Borgula ausgeführt hat, ein sinnvolles Projekt. Swiss Steel ist eine Tochterfirma von Schmolz + Bickenbach. Diese Firma ist in letzter Zeit in negative Schlagzeilen geraten. Das Gericht wird sich damit beschäftigen müssen. Die Unternehmung ist sehr stark überschuldet, was der Sprechende als Aktionär zu seinem eigenen Leidwesen weiss. Erst vor kurzem ist Viktor Vekselberg als Investor eingestiegen. Man kann davon ausgehen, dass es bei Schmolz + Bickenbach eine gewisse Strategieänderung geben wird, also auch bei Swiss Steel, um die Unternehmung rentabler zu machen. Da der Standort Schweiz nicht gerade ein günstiger Produktionsstandort ist, stellt sich die Frage, inwiefern die Stahlproduktion in Luzern überhaupt noch weitergeführt wird? Den Sprechenden interessiert, wie der Stadtrat diese Situation einschätzt. Je nachdem, wie der Sprechende mit der Antwort zufrieden ist, kann er dem Projekt zustimmen oder wird es ablehnen müssen.

GPK-Präsidentin Luzia Vetterli ergänzt, dass die Frage auch in der GPK diskutiert wurde. Die Details können im Protokoll nachgelesen werden. Der GPK wurde glaubwürdig erklärt, dass die Swiss Steel als Teilbereich dieses Unternehmens ein lukrativer Bereich ist. Also ein Bereich, der nicht zu dieser desolaten Finanzlage des ganzen Konzerns beiträgt. Man geht auch nicht davon aus, dass der Teil ausgelagert werden sollte. Das hängt vor allem damit zusammen, dass anderswo die Arbeitskräfte zwar billiger wären, aber die Investitionen so riesig wären, ein solches Unternehmen mit derartigen Maschinen, Schmelztiegeln, Giessformen und allem anderem aufzubauen, dass es zu teuer würde.

Stadtpräsident Stefan Roth: Nach Medienberichten beträgt die Verschuldung beim gesamten Konzern Schmolz + Bickenbach rund eine Milliarde. Die Beteiligung von Viktor Vekselbergs Beteiligungsfirma Renova zeigt auf, dass das Unternehmen durchaus Potenzial hat. Das Potenzial liegt vor allem im industriellen Bereich. Obwohl zum heutigen Zeitpunkt keine Zahlen vorhanden sind, kann man davon ausgehen, dass Swiss Steel auch in Anbetracht der Marktschwankungen ein rentables Unternehmen ist. Von Viktor Vekselberg weiss man aufgrund seiner Aktivitäten in der Schweizer Industrie, dass er Unternehmen oft in Teile aufgliedert, aber grundsätzlich Interesse hat an den rentablen Bereichen. Es ist also anzunehmen, dass Swiss Steel weiterhin rentabel bleibt. Auch deshalb, weil man erfahren hat, dass Erneuerungsinvestitionen in Millionenhöhe im Fokus stehen. Dem Stadtrat ist klar, dass alle Partner in diesem Projekt sich zum gegebenen Zeitpunkt auch mit dieser Frage sehr intensiv auseinandersetzen müssen. Wie nachhaltig ist die Investition, einerseits in Anbetracht der Eigentümerverhältnisse und anderseits, was die industrielle Entwicklung bei Swiss Steel betrifft.

Antrag, Seite 34

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Antrag der SVP wird unter III behandelt.

Ziffer I: Antrag zuhanden der Stimmberechtigten

Ratspräsident Thomas Gmür bittet die Stimmenzählerinnen nach vorne, die Stimmen müssen ausgezählt werden.

Der Rat stimmt Ziffer I mit 42 : 0, bei null Enthaltungen zu.

Ziffer II: A-Fonds-perdu-Beitrag

Der Rat stimmt Ziffer II mit 37 : 5, bei null Enthaltungen zu.

Ziffer III: Referendum

Ratspräsident Thomas Gmür: Das obligatorische Referendum zu Ziffer I ist gegeben. Der SVP-Antrag fordert, dass auch Ziffer II dem obligatorischen Referendum unterstellt wird.

Der Rat lehnt den Antrag der SVP ab. Somit untersteht Ziffer II dem fakultativen Referendum.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 14 vom 10. Juli 2013 betreffend

Umsetzung der Energie- und Klimastrategie

Finanzielle Unterstützung durch:

- **Darlehen an die ewl Energie Wasser Luzern Holding AG**
- **Beitrag zur Rückgewinnung von Abwärme bei Swiss Steel,**

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 67 lit. b Ziff. 7, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 und lit. b Ziff. 10 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Der Aufnahme von Mitteln zur Gewährung eines nachrangigen, verzinslichen Darlehens von maximal 70 Mio. Franken und einer Laufzeit von 15 Jahren an die ewl Energie Wasser Luzern Holding AG wird zugestimmt. Der Stadtrat wird zur Regelung der detaillierten Vertragsbedingungen mit der ewl Holding AG ermächtigt.

II. Für den Beitrag an die zu gründende Gesellschaft zur Wärmerückgewinnung aus der Stahlproduktion von Swiss Steel wird ein Kredit von 2,5 Mio. Franken bewilligt. Die Gewährung des Beitrags erfolgt unter der Voraussetzung, dass für die Finanzierung des Projekts feste Zusagen bestehen. Die Finanzierung erfolgt durch eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung für die Abfallwirtschaft.

III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem obligatorischen Referendum, derjenige gemäss Ziffer II dem fakultativen Referendum.

6. Bericht und Antrag 15/2013 vom 10. Juli 2013: Kauf eines Teilgrundstücks im Littauerboden

Kommissionspräsidentin Luzia Vetterli: Das Geschäft hat die GPK ebenfalls am 29. August behandelt. Es gab wesentlich weniger zu reden, als das vorhergehende Geschäft. Zu beachten ist, dass als Entscheidungsgrundlage nicht nur der B+A 15/2013 gilt, sondern auch der StB 615, welcher die Beschlüsse im B+A konkretisiert. Die GPK hat zur Kenntnis genommen, dass sich die Fläche des Grundstücks entsprechend verringert hat und auch der Kredit von 9 auf 7,7 Millionen. Die GPK sah darin auch nicht einen derartigen Skandal, wie ihn die Presse vermutet hat und konnte die Gründe für diese Änderungen nachvollziehen. Das heisst, der Beschluss im B+A wird konkretisiert, er heisst neu: „Für den Kauf einer Teilfläche von 15'688 ab Parzelle 235, Littauerboden, wird ein Kredit von 7,7 Millionen Franken bewilligt." Die GPK findet den Kauf dieses Grundstücks beziehungsweise Teilgrundstücks zum vorgeschlagenen Preis sehr sinnvoll. Der Kauf soll gemäss Ausführungen des Stadtrates Auftakt zu einer aktiveren Immobilienstrategie bilden, gemäss der nun in Zukunft mehr Grundstücke erworben werden sollen, die sich zu strategischen

Nutzungen eignen. Das besagte Grundstück im Littauerboden könnte in Zukunft zur Um- oder Neuansiedlung von Unternehmen dienen. Die GPK findet den Kauf sinnvoll und stimmte ihm einstimmig zu.

EINTRETEN

René Peter: FDP-Fraktion steht für die Stärkung der Wirtschaft in der Stadt Luzern ein. Es ist zwar auch in der Innenstadt bereits Potenzial in Form von Land vorhanden, das man möglicherweise zuerst auftun sollte, bevor man weiteres Brachland erwirbt. Trotzdem bietet das Land im Littauerboden offensichtlich eine gute Möglichkeit. Der Anschluss des öffentlichen Verkehrs, so heisst es, soll verbessert werden, der Bahnhof Littau ist in der Nähe. Die Erschliessung auf Strassenseite ist jedoch nicht ideal. Der FDP-Fraktion ist es ein Anliegen, dass man das gekaufte Stück Land auch wiederverkauft und damit eine wirtschaftliche Entwicklung vorantreibt. Es soll ein Wachstum in der Wirtschaft angestrebt werden und nicht ein Schrauben am Steuerfuss.
Die FDP wird auf das Geschäft eintreten und dem Kauf zustimmen.

Albert Schwarzenbach: Es gibt Vorlagen, bei denen es eine Freude ist, sie zu vertreten. Der Landkauf im Littauerboden gehört dazu. Wir erwerben zu einem fairen Preis ein Terrain an guter Lage, das uns in der Wirtschaftspolitik mehr Spielraum gibt. Betriebe, welche sich heute im Kerngebiet befinden, könnten umgesiedelt werden, wenn sie einen neuen Flächenbedarf haben. Wir verfügen über ein Terrain für Unternehmen, die sich neu auf Stadtgebiet niederlassen wollen, oder das Land könnte auch ganz anders genützt werden. Als Businesspark für Start-up-Unternehmen, ähnlich wie wir es vom D4-Center in Root kennen. Unsere Hochschulen boomen, doch viele Studenten wandern nach der Ausbildung ab, weil es hierzulande zu wenig qualifizierte Arbeitsplätze hat. Der Landkauf gehört auch in die Erfolgsbilanz der Fusion Littau-Luzern. Wenn wir sehen, wie aufwendig und kostenintensiv es ist, mit den selbstständigen Vorortsgemeinden wirtschaftliche Projekte vorwärtszubringen, wissen wir die kurzen Wege, die in unsere neuen Stadtteile führen, sehr zu schätzen.
Die CVP dankt dem Stadtrat, dass er diese Chance ergriffen hat und trotz leerer Kassen den Landkauf an die Hand genommen hat. Würde er es nicht tun, so wäre das Land rasch weg. An einer solchen Lage lassen die Investoren nicht lange auf sich warten, zumal wenn der Preis stimmt. Gerne möchten wir nun wissen, welches die nächsten Schritte des Stadtrates sind, wenn wir heute dem Landkauf zustimmen. Bei den Schlüsselarealen haben wir gesehen, dass es lange dauern kann, bis etwas geschieht. Das müsste hier nicht sein. Weiter interessiert es uns, ob weitere Terrains in dieser Zone zugekauft werden sollen. Ebenfalls möchten wir Detailinformationen zur Erschliessung.
Die CVP tritt auf den B+A ein und wird ihm überzeugt zustimmen.

Katharina Hubacher: Das Geschäft, das da vor uns liegt, zeigt auf, dass sich da etwas verändert hat: Dieses Mal will der Stadtrat nicht ein Landstück verkaufen, sondern eines kaufen. Das ist ein neuer Wind, den auch die Grünen und Jungen Grünen begrüssen. Die Frage ist nur: Wie geht es weiter? Was wird daraus gemacht? Geht es darum, mit diesem Grundstück die Betriebe aus der Innenstadt wegzudrücken? So im Stil: „Seht her! Im Littauerboden haben wir Land für euch! Gebt uns dafür eure Parzellen in der Innenstadt frei, damit wir dort teure Wohnungen und Geschäftshäuser errichten können!“

Oder geht es vielmehr darum, diesen Handlungsspielraum zu nutzen, um der neuen Wohnbaupolitik mit der Förderung von gemeinnützigem Wohnungsbau Auftrieb zu geben? Wir sind sehr gespannt, wie die Geschichte weiter geht. Sie beginnt aus unserer Sicht sehr gut und wir hoffen auf eine spannende Weiterführung mit einem Happy End, wenn es heisst: Wir haben preisgünstige Wohnungen für die Stadt Luzern, für die Bevölkerung gewonnen.

András Özvegyi: Die Grünliberale Fraktion steht zum Kauf dieses Teilgrundstücks. Wir sind erfreut, dass mit der Korrektur des B+A die Ausgaben um 1,3 Mio. Franken tiefer sind. Es freut uns auch, dass es relativ schnell kommuniziert wurde. Das ist gute Fehlerkultur! Einige interessanten Fragen beschäftigten die GLP-Fraktion dennoch: Steht bei diesem Kauf eine Strategie dahinter? Oder ist es Zufall, dass die Stadt die Gelegenheit gehabt hat bei einem Grundstück? Oder fängt man jetzt generell an, Grundstücke zu suchen und vermehrt zu kaufen? Vielleicht erhalten wir vom Stadtrat eine schlüssige Antwort.
Die GLP-Fraktion wird auf den B+A eintreten und ihm zustimmen.

Joseph Schärli: Der Kauf von 15'688 m^2 wird von der SVP-Fraktion positiv beurteilt – trotz der gegenwärtigen Finanzlage. Das Grundstück liegt in einer Arbeitszone, was heisst, dass Ansiedlungen von Betrieben möglich sind. Ebenfalls die Schaffung von Arbeitsplätzen. Das ist das, was die Stadt braucht. Es ist auch ein Zeichen des Stadtrates, dass man eine aktive Wirtschaftsförderung tatsächlich umsetzt. Negativ in diesem Geschäft ist, dass nicht einmal eine klare Vermessung stattgefunden hat, bevor man über das Grundstück einen Kaufvertrag abgeschlossen hat. Das hinterlässt einen sauren Geschmack. Die SVP hofft, dass das bei anderen Landkäufen oder Landverkäufen nicht wieder passiert. Diese Parzelle in Littau liegt an einer idealen Lage und ist gut erschlossen. Man sieht also, Littau hat auch Vorteile. Wenn dann die S-Bahn kommt, ist das geradezu eine Toplage, einerseits mit der S-Bahn und anderseits der Autobahnanschluss nach wenigen Metern. Der Kaufpreis von 480 Franken ist relativ günstig, wenn man weiss, welche Preise in diesem Gebiet verlangt – und bezahlt worden sind. Die SVP will aber in erster Linie nicht eine Verlagerung von Firmen aus der Stadt, sondern Neuansiedlungen.
Das ist Wirtschaftspolitik; und nicht eine Verlagerung. Damit werden auch neue Arbeitsplatze geschaffen. Aus dieser Optik befürwortet die SVP den Landkauf und stimmt den Anträgen des Stadtrates zu.

Daniel Furrer: Auch die SP/JUSO-Fraktion begrüsst den neuen „Approach" des Stadtrates hinsichtlich der Liegenschaftsstrategie der Stadt. Nachdem in der Vergangenheit vor allem Grundstücke und Liegenschaften zur Stopfung des Finanzloches verkauft wurden, hat sich der neue Stadtrat jetzt entschieden, wieder eine aktive und umfassende Liegenschaftspolitik zu betreiben und auch in strategische Landreserven zu investieren. Er nimmt damit die Aufgabe wahr, welche sich der alte Stadtrat eigentlich bereits mit dem B+A 35 aus dem Jahre 2005 gegeben hat, nämlich eine aktive Liegenschaftspolitik zu betreiben. Diese umfasst die vier Teilstrategien „Halten", „Entwickeln", „Verkaufen" und eben auch „Kaufen".
Den Kauf des Teilgrundstücks im Littauerboden erachten wir als strategisch richtig. Gibt er doch der Stadt zusätzlichen Handlungsspielraum zur Umsetzung seiner Wohnraumpolitik. Es geht hier nicht nur um Wirtschaftspolitik, sondern es geht auch um Wohnraumpolitik. Wir nehmen den Stadtrat dabei beim Wort, dass durch den Kauf wirklich ein Mehrnutzen für die Luzerner Bevölkerung entstehen soll. Dieser Mehrnutzen wäre nicht erreicht und ist nicht Sinn der Sache, wenn

man im Littauerboden einfach – isoliert betrachtet – Gewerbe ansiedeln würde. Das Ziel muss sein, mit Hilfe dieser Fläche, zum Beispiel durch Landabtausch, in der Kernstadt Freiraum zu schaffen, um zusätzlichen Wohnraum im Sinne der Wohnraumpolitik zu erhalten.
Auch aus unternehmerischer Sicht erachten wir den Kauf des Grundstücks als sinnvolle Investition. Der Quadratmeter-Preis ist, wie schon gesagt wurde, in Ordnung. Der Littauerboden hat Entwicklungspotenzial und das Land wird mit den Jahren zweifellos an Wert gewinnen. Man könnte sich in diesem Zusammenhang sogar die Frage stellen, ob es sich nicht lohnt, auch die umliegenden Parzellen ebenfalls zu erwerben.
Die SP/JUSO-Fraktion tritt auf den B + A ein und wird ihm zustimmen.

Stadtpräsident Stefan Roth: Als erstes entschuldigt sich der Stadtrat für den Fehler und die daraus entstandenen nachfolgenden Irritationen. Und zweitens: In welchem Gesamtkontext steht der Landkauf eigentlich? Das war eine ebenfalls wesentliche Frage. Der Stadtrat will in erster Linie bestehende Unternehmungen und deren Arbeitsplätze erhalten. Er will aber auch ermöglichen, dass die Unternehmungen, welche heute schon in der Stadt Luzern angesiedelt sind, ihre Entwicklungen positiv angehen können und ihre Ausgangslage verbessern können. Bestandespflege heisst für den Stadtrat, dass man die Marktfähigkeit der hiesigen Unternehmen unterstützen will.
Neuansiedlungen sollen die bestehenden Wirtschaftsstrukturen und Branchen der Stadt stärken und ergänzen. Die bestehenden Unternehmen sind auch die Grundlage und die Basis zur Gründung von neuen Unternehmen. Also auch Neugründungen von Start-up-Unternehmen sind im Fokus der Stadt Luzern. Das ist auch ein kantonales Anliegen, man hat die fehlende Innovationskraft erkannt. Dazu möchte auch die Stadt Luzern beitragen. Die Entwicklungsmöglichkeiten – das ist die klare Absicht des Stadtrates – müssen konsequent genutzt werden, nicht nur im Wohnen, sondern auch im Bereich von Arbeiten. Hier liegt die Priorisierung in der Rösslimatt, am Pilatusplatz, und jetzt auch im Littauerboden. Es ist also nicht einfach ein Zufall, der hier passiert. Einerseits ist es die Stärkung des Littauerbodens, denn die Stadt besitzt dort schon heute eine der wenigen auf Stadtgebiet vorhandenen Arbeitsflächen. Zweitens will der Stadtrat dadurch auch Handlungsspielraum gewinnen. Es ist nicht so, wie Katharina Hubacher gesagt hat, dass der Stadtrat eindimensional auf Unternehmungen in der Kernstadt zugeht und sie zum Verlassen des Zentrums auffordert. Es ist gerade umgekehrt. Es gibt zunehmend Firmen, welche aufgrund einer langjährigen Entwicklung vor dreissig Jahren noch am richtigen Ort waren. Heute aber möchten sie vielleicht gewisse Produktionsbereiche oder Dienstleistungen auslagern, damit sie besser erreichbar sind. Damit sie auch nicht zu Mehrverkehr beitragen, was Zulieferungen und Abholungen betreffen. Es ist ein klares und konsequentes strategisches Vorgehen. Der Stadtrat ist zurzeit auch in Gesprächen mit anderen Grundeigentümern, um im Bereich Arbeitsplätze weitere Akzente setzen zu können. Versucht wird auch mit der Politik, Wohnen und Arbeiten im Gleichgewicht zu halten. Das ist dem Stadtrat wichtig und zentral. Mit dem Kauf des Grundstücks im Littauerboden wird ein erster Schritt zur Schaffung von Arbeitsflächen gemacht, welcher in den letzten Jahren zugegebenermassen vernachlässigt wurde. Es ist aber auch festzuhalten, dass es ein Glücksfall ist, dass der Grundeigentümer das Land nicht ausgeschrieben hat und es nicht an den Meistbietenden verkauft hat. Also ist es, wie auch Joseph Schärli gesagt hat, vielleicht ein Fusionsgewinn. Ein Zeichen, dass der Grundeigentümer auch in die neue Stadt Vertrauen hat und sich für einen ausschliesslichen Verkauf an die Stadt entschieden hat.

Der Stadtpräsident ist überzeugt, dass der Stadtrat zusammen mit dem Parlament sicherstellen wird, eine zukunftsgerichtete Entwicklung im Littauerboden möglich zu machen. Der Stadtpräsident bedankt sich beim Parlament für die Zustimmung zum Landkauf.

Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass der Rat auf den B+A eingetreten ist.

DETAIL

Ratspräsident Thomas Gmür: Beim Antrag auf Seite 9 wird über die im StB 615 erläuterten Korrekturen der Fläche und des Kaufpreises abgestimmt.

Der Rat stimmt dem B+A 15/2013 mit 42 : 0 Stimmen, bei null Enthaltungen zu.

Der Rat stimmt Punkt II zu.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern

Zu B+A 15 vom 10. Juli 2013: Kauf eines Teilgrundstücks im Littauerboden (unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen).

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 15 vom 10. Juli 2013 betreffend

Kauf eines Teilgrundstücks im Littauerboden,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 58 Abs. 3 Ziff. 1, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 12 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Für den Kauf einer Teilfläche von 15‘688 m^2 ab Parzelle 235, Littauerboden, wird ein Kredit von 7,7 Mio. Franken bewilligt.

II. Das Kaufgrundstück wird zum Erwerbspreis (inkl. Kaufnebenkosten) in der Bilanz als Finanzvermögen eingereiht.

III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

7. Bericht und Antrag 10/2013 vom 22. Mai 2013: Hangsicherung Baselstrasse

Ratspräsident Thomas Gmür: Das Geschäft wurde in der Baukommission behandelt. Kommissionspräsident Reto Kessler ist abwesend, er wird durch die Vizepräsidentin, Korintha Bärtsch, vertreten.

Korintha Bärtsch: Am 29. August 2013 hat die Baukommission den B+A Hangsicherung Baselstrasse behandelt. Der B+A wurde gerühmt für seine Kürze und seine Schlüssigkeit. Die verschiedenen Varianten sind detailliert beschrieben und auch die Wahl der Bestvariante ist nachvollziehbar. Die Baukommission ist einstimmig der Meinung, dass die Stadt die Verantwortung für den rutschigen Hang wahrnehmen muss und es keine Alternativen zu den geplanten Massnahmen gibt. Es geht um Naturgefahren, wo Personen und Infrastrukturen gefährdet sind – es ist kein politischer Spielball. So waren auch die Diskussionen relativ kurz. Einige Detailfragen wurden gestellt, welche die Verwaltung kompetent beantworten konnte. Die Baukommission hat dem Kredit von 2,19 Mio. Franken mit 9 : 0 zugestimmt und empfiehlt den B+A somit einstimmig zur Annahme.

EINTRETEN

Rieska Dommann: Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für den vorliegenden, sehr detaillierten B+A über die notwendigen Hangsicherungen an der Baselstrasse. Im B+A wird sehr eindrücklich geschildert, was für dramatische Folgen Naturgefahren für die unmittelbar betroffenen Menschen haben können. Nach einem Hangrutsch im Herbst 2008 durften die Wohnungen an der Baselstrasse von einem Moment auf den anderen nicht mehr bewohnt werden. Die jetzt notwendigen baulichen Massnahmen sind im B+A ausführlich beschrieben und sind sorgfältig erarbeitet worden. Das Vorgehen der Stadt seit Bekanntwerden der vorhandenen Gefahren ist plausibel. Etwas weniger informativ ist der B+A, wenn es darum geht, wer den Schutzwald in der Vergangenheit hätte pflegen sollen und somit auch für den mangelhaften Unterhalt verantwortlich ist. Im Rahmen der Beratung des B+A in der Baukommission sind alle gestellten Fragen, auch die nach der Verteilung der Kosten, verständlich und umfassend beantwortet worden. Die Hangsicherungsmassnahmen sind notwendig und zum Teil schon ausgeführt worden. Aus Sicht der FDP-Fraktion gibt es keine Alternativen zu den geplanten Massnahmen. Das weitere Vorgehen ist plausibel aufgezeigt und richtig. Ein dauerhaftes Nutzungsverbot für einen Teil der betroffenen Liegenschaften erachtet die FDP als nicht zweckmässig und ist undenkbar.
Die FDP-Fraktion tritt auf den B+A ein und wird ihm zustimmen.

Markus Mächler: Aus Sicht der CVP-Fraktion gibt es zum B+A 10/2013, das heisst, zum Projekt der Hangsicherung an der Baselstrasse nicht mehr viel zu kommentieren. Die Fraktion kann dem B+A zustimmen und den Ausführungskredit bewilligen. Die Stadt muss ihre Verantwortung mit Bezug auf die Hangrutschgefahren am Gütschhang wahrnehmen. Trotz der bereits ergriffenen Sofortmassnahmen ist nun dazu unverzügliches Handeln angesagt. Die Vorrednerin und der Vorredner haben das bereits auch betont. Anlässlich der Baukommissionssitzung haben wir uns

überzeugen lassen, dass sowohl das Projekt, als auch der Projektperimeter und auch der geplante Kostenteiler optimiert sind. So finden wir es richtig und wichtig, dass nun sofort mit der Umsetzung begonnen werden kann.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion tritt auf den B+A ein und wird ihm auch zustimmen. Das Geschäft ist gut vorbereitet und dokumentiert. Der vorliegende B+A wurde in der Baukommission behandelt und die offenen Fragen zum aufgeführten Kostenteiler und dem unzureichenden Unterhalt in der Vergangenheit wurden kompetent und für uns nachvollziehbar vom Stadtrat beantwortet. Der Schutz der Bevölkerung vor den Naturgefahren lässt keinen grossen Handlungsspielraum offen – die Sicherheit der Bevölkerung hat erste Priorität. Die Massnahmen sind notwendig und teilweise auch bereits umgesetzt. Auch gibt es offensichtlich keine wirklichen Alternativen, weshalb die GLP für den B+A und auch für den Kredit ist.

Urs Zimmermann: Die Notwendigkeit der Hangsicherung an der Baselstrasse ist absolut gegeben. Sofortmassnahmen mussten ergriffen werden, zum Schutz von Infrastruktur und Personen. Im B+A ist in einer Variantenstudie aufgezeigt, welche Möglichkeiten es gibt. Das erachtet die SVP als sehr sinnvoll. Die gewählte Lösung überzeugt – andere Alternativen sind nicht zweckmässig. Zu hoffen ist nun, dass die Beträge vom Bund und vom Kanton denn auch definitiv gesprochen werden.
Die SVP tritt somit auf den B+A ein und wird auch dem Kredit zustimmen.

Katharina Hubacher: Wo Naturgefahren Menschen und Infrastrukturen bedrohen, gilt es, sofort zu handeln. Es muss alles unternommen werden, was aus menschlicher Sicht notwendig ist, damit die Gefahr eingedämmt werden kann. Im B+A ist aufgezeigt, was der Stadtrat oberhalb der Baselstrasse zur Hangsicherung machen will. Die G/JG-Fraktion sieht die Notwendigkeit und kann das Vorgehen nachvollziehen. Wir stimmen dem B+A zu und sind froh, wenn die notwendigen Massnahmen umgesetzt werden.

Nico van der Heiden: Als Laie ist es tatsächlich interessant zu sehen, welche Rolle Naturgefahren auch in der Stadt heute noch spielen können. Der B+A ist sehr kurz und doch sehr informativ. Die verschiedenen Optionen zur Sicherung von diesem Hang sind transparent dargelegt, die Begründung für das gewählte Vorgehen ist plausibel. Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist gut. Dass man etwas machen muss und die aktuelle Situation unhaltbar ist, ist für alle klar. Konsequenterweise tritt auch die SP/JUSO Fraktion auf den B+A ein und stimmt ihm zu.

UVS-Direktor Adrian Borgula dankt für die positive Aufnahme und für die lobenden Worte zum B+A. Es ist klar, es ist in der Verantwortung der Stadt, die Naturgefahren anzugehen. Der Sprechende ist froh, dass man dank diesem B+A in der Bevölkerung und im Parlament sieht, dass es auch in der Stadt noch Naturgefahrenprobleme gibt, nicht nur im Bereich des Hochwassers. Die Stadt ist aber daran, diese Probleme zu lösen. Das Vorgehen wurde sorgfältig vorbereitet, eine gute Lösung kann vorgeschlagen werden. Eine Alternative wäre einzig ein Nutzungsverbot für diese Wohnungen, was für den Stadtrat keine wirkliche Alternative ist. Der Sprechende dankt dem Parlament für die positive Aufnahme. Das Projekt wird nun schnellstens umgesetzt.

Ratspräsident Thomas Gmür stellt fest, dass der Rat auf den B+A eingetreten ist.

DETAIL

Antrag, Seite 20

Der Rat stimmt dem B+A 10/2013 mit 42 : 0, bei null Enthaltungen zu.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 10 vom 22. Mai 2013 betreffend

Hangsicherung Baselstrasse,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

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

beschliesst:

I. Zur Sicherung des Rutschhangs Baselstrasse wird ein Kredit von Fr. 2'190'000.– bewilligt.

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

Ratspräsident Thomas Gmür: Wir sind im Zeitplan schneller als geplant. Die Volksmotion 344 wird nach der Mittagspause behandelt, wenn möglicherweise mehr Gäste anwesend sind. Vorgezogen wird nun Traktandum 9, Postulat 86, Marcel Lingg und Urs Zimmermann: „Verzicht auf Parkplatzreduktion im Hirschmattquartier".

9. Postulat 86, Marcel Lingg und Urs Zimmermann namens der SVP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: Verzicht auf Parkplatzreduktion im Hirschmattquartier

Marcel Lingg nimmt vorneweg, dass es wichtig ist für das Protokoll: Die SVP hält an der vollständigen Überweisung des Postulats fest. Verzichtet wird also auf eine Diskussion über eine teilweise Überweisung. Warum wollen wir an der vollständigen Überweisung festhalten? Mit dem Risiko natürlich, dass das ganze Postulat letztendlich bachab geht, weil vielleicht jemand einer teilweisen Überweisung hätte zustimmen wollen.
Eine teilweise Überweisung ist aber nicht im Sinne unseres Postulats. Es geht wirklich darum, dass man dann mit dem B+A zur Umgestaltung, Neugestaltung des Hirschmattquartiers klar und verbindlich weiss, über was man abstimmen kann. Dass alle Alternativen aufgezeigt werden, wie die Renovation umgesetzt werden kann – ohne, oder mit einer stark reduzierten Aufhebung der

Parkplätze. Der Sprechende hätte sich gewünscht, dass das aufzeigt wird. Dass man zum Beispiel sagen würde, auf die Umgestaltung dieser Schrägparkplätze in Längsparkplätze werde verzichtet. Man hätte hier die Möglichkeit gehabt, ganz klar aufzuzeigen und darüber abstimmen lassen, ob man auf die 60 Parkplatzaufhebungen verzichten wolle.
Bei einer teilweisen Überweisung des Postulats, kommt der Stadtrat mit etwas weichen Faktoren. Diese kann er sich dann auch noch überlegen und dem Parlament letztendlich vorbringen; zum Beispiel die Verkürzung der Parkzeiten. In diesem Sinne bleibt die SVP bei ihrem Postulat. Inhaltlich muss sich der Sprechende nicht mehr gross äussern. Es ist für die SVP nicht verständlich, dass man einen solchen Parkplatz-Kahlschlag in der Innenstadt vornimmt. Das ist einerseits für das Gewerbe ein riesiger Verlust und entsprechend sind auch die Reaktionen ausgefallen, dass man sich da gar nicht einverstanden erklären kann. Es ist auch für die Bewohner nicht angenehm, weil dann über Nacht die Anwohnerparkplätze auch fehlen. Es fehlen auch die Besucherparkplätze für die Bewohner. Wir wünschen, dass man in der Stadt Luzern eine andere politische Richtung eingeht, und man nicht einfach in einer „Nacht- und Nebel-Aktion" mit Parkplatzabbau-Ideen kommt. Das ist auch der Grund, weshalb die SVP ganz aktuell ein eigenes Postulat eingereicht hat, welches jetzt wirklich wünscht, dass man in der Stadt Luzern grundsätzlich auf jegliche Anordnungen, Verkehrsmassnahmen-Anordnungen und auf Kreditsprechungen für Verkehrsinfrastrukturprojekte verzichtet, bis man endlich im Rat über das Gesamtverkehrskonzept diskutiert und entschieden hat. Denn das ist ein typisches Beispiel: Unter Umgehung des Parlaments – wenn dann der neue B+A anfangs Jahr kommen würde – würde man einfach vor vollendete Tatsachen gestellt. Man könnte nicht mehr über Varianten abstimmen, sondern nur noch Ja- oder Nein sagen, ob man die Parkplatzaufhebung oder die Neugestaltung des Quartiers wolle oder nicht. Wenn man also die Parkplatzreduktion hätte ablehnen wollen, hätte man auch die ganze Neugestaltung ablehnen müssen. Die SVP möchte aber gerne einen Mittelweg. Im Sinne des Erhalts der Parkplätze bleibt die SVP bei der Überweisung des Postulats und hofft auf ein paar andere Stimmen aus dem Parlament.

Ratspräsident Thomas Gmür: Die SVP hält an der vollständigen Überweisung fest, die teilweise Überweisung ist in diesem Fall obsolet.

Laura Kopp: Es ist wohl unbestritten, dass die Werkleitungen im Hirschmattquartier endlich saniert werden müssen. Genauso unbestritten ist aus Sicht der Grünliberalen Fraktion, dass bei einem solchen Projekt auch Aspekte wie Lebens- und Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit berücksichtigt werden sollen. Wir unterstützen darum den vom Stadtrat eingeschlagenen Weg. Besonders begrüssenswert ist, dass die betroffenen Kreise regelmässig einbezogen und informiert werden. Die GLP sieht das etwas anders, als es die SVP vorher geschildert hat. Damit zeigt der Stadtrat, dass er die Anliegen der ansässigen Unternehmen und der Quartierbewohnerinnen und -bewohner ernst nimmt und versucht, eine gangbare Lösung zu finden. Das vor allem auch aufgrund gemachter Erfahrungen. In seiner Antwort auf das Postulat nimmt der Stadtrat auch die Bedenken der Postulanten ernst. Er will dem Grossen Stadtrat zwar keine Alternativen zur Auswahl vorlegen, aber er plant im vorgesehenen B+A eine differenzierte Auslegeordnung bezüglich der Oberflächengestaltung und auch zum Parkplatzangebot.
Aus diesem Grund, und weil eine teilweise Überweisung nicht mehr möglich ist, lehnt die GLP-Fraktion das Postulat ab.

Ratspräsident Thomas Gmür: Wird hiermit ein Antrag auf Ablehnung gestellt?

Laura Kopp: Ja.

Christian Hochstrasser: Die G/JG-Fraktion unterstützt die Haltung, wie sie Laura Kopp soeben dargelegt hat. Die SVP darf selbstverständlich einzelne Parkplätze zählen, wenn sie das will. Man darf auch Varianten fordern, das ist legitim. Es ist aber nicht sinnvoll, bei allen B+A immer vorgängig alle Varianten zu haben. Das würde wahrscheinlich die Aufgaben des Rates stark ausweiten. Informiert wurden alle Fraktionen – alle Fraktionen sind in der Verkehrskommission vertreten. Dort wurde schon länger über das Projekt informiert. Man hätte auch Rückmeldungen geben können. Daher ist es nicht so, dass das jetzt eine „Nacht- und Nebel-Aktion" ist. Bei diesem Projekt geht es um die Sicherheit im Quartier, unter anderem auch beim Wegfahren aus diesen Schrägparkplätzen, um Fussgänger und Velofahrer. Es geht um Kreuzungen, bei denen man teilweise nicht um die Ecke sehen kann, weil dort Parkplätze sind, welche sehr schlecht angeordnet sind. Also geht es nicht nur um die einzelnen Parkplätze, sondern um Sicherheit im Quartier. Das Hirschmattquartier ist zum Lebensqualitätszentrum der Stadt geworden. Es ist das Aushängeschild für Luzern. Das ist man sich vielleicht gar nicht bewusst, aber sehr viele Leute, welche einmal die Stadt etwas kennengelernt haben, kommen schnell auf das Quartier zu reden. Der Sprechende möchte noch etwas sagen, das vielleicht in die Richtung geht, für das vielleicht auch die SVP Verständnis aufbringen kann: Auch für die G/JG-Fraktion ist es wichtig, dass das Hirschmattquartier auch für den MIV erreichbar bleibt. Wir wollen kein zweites Shopping-Center Altstadt im Hirschmattquartier. Es ist wichtig, dass man auch dorthin fahren kann, wenn man muss. Das ist heute auch gewährleistet. Es gibt ein Einbahnregime, wer will, kann an die Orte kommen. Sichergestellt werden muss auch, dass die, welche wirklich dorthin müssen, auch Parkplätze finden. Deshalb ist die verkürzte Parkzeit vielleicht eine Option.
Die G/JG-Fraktion ist grundsätzlich mit den Überlegungen des Stadtrates einverstanden und wird aufgrund der Situation des Antrages das Postulat ablehnen.

Luzia Vetterli: Die SP/JUSO-Fraktion hätte auch einen Ablehnungsantrag gestellt, wenn die SVP nur mit der teilweisen Überweisung zufrieden wäre. Es ist aber konsequent, dass die SVP jetzt die vollständige Überweisung verlangt. Die SP/JUSO hingegen ist auch konsequent und verlangt die Ablehnung des Postulats. Die Sprechende kann sich überhaupt nicht mit dem Vorgehen einverstanden erklären. Es ist nun mal Sinn und Zweck der Politik, dass man einen B+A bekommt, über den man nachher diskutieren kann. Auch im B+A kann man Anträge stellen und dann in diesem Rahmen annehmen oder ablehnen, mit Protokollbemerkungen usw. Das wäre nach Ansicht der Sprechenden der richtige Weg gewesen. Das Postulat wurde ja ursprünglich Dringlich eingereicht. Auch das ist völlig unangemessen. Wie Christian Hochstrasser gesagt hat, wurde die Verkehrskommission frühzeitig informiert, die SVP hat also Kenntnis gehabt davon. Ebenfalls ist die Baukommission über das Projekt informiert worden. Soviel zum strategischen Vorgehen und zum Ablauf bei den Ratsgeschäften. Die Motivation hinter diesem Vorstoss ist klar. Es geht nicht nur um Prüfung, ob man allenfalls mit weniger Parkplatzreduktionen auch durchkommt. Es geht ganz klar darum, dass die SVP dort keine Parkplatzreduktion will. Da ist die SP/JUSO ganz anderer Ansicht. Im Gegensatz zu Marcel Lingg wohnt die Sprechende im Quartier und kann versichern, dass die Bewohnerinnen und Bewohner dort nicht mehr Parkplätze wollen – im Gegenteil. Sie möchten ein möglichst verkehrsarmes Quartier mit möglichst wenigen Lärmimmissionen. Sie

wollen ein schönes Quartier, das nicht ständig verstopft ist mit Autos oder Staus. Und sie wollen auch genügend breite und sichere Trottoirs. Auch sichere Velowege, wo man nicht Angst haben muss, dass ein Auto rückwärts aus einem Schrägparkplatz fährt und man umgefahren wird. Das ist klar, man sieht es in allen Abstimmungsresultaten: Das Hirschmatt- und Neustadtquartier will eine starke Förderung von Fussgängern und Velofahrern und eine Reduktion des MIV. Zudem hat man schon verschiedentlich diskutiert über den Sinn und Zweck des Verkehrsregimes, dass man die Leute dazu bringt, dass sie im Parkhaus parkieren und nicht oberirdisch, wo es die Stadt verschandelt. Auch hier muss die Sprechende Marcel Lingg widersprechen – es hat genügend Parkplätze in diesem Quartier. Die meisten Parkplätze sind halt einfach in den Parkhäusern, und diese sind nicht vollständig ausgelastet. Das Neustadtquartier will nicht ein grosser Parkplatz sein für alle Bewohner aus der Agglomeration. Wie Christian Hochstrasser gesagt hat, wenn man wirklich mit dem Auto kommen muss, weil man etwas Grosses abholen muss, kann man auch das Parkhaus benützen.

Daher sind wir klar für die Aufwertung des Quartiers gemäss den Plänen des Stadtrates und begrüssen auch, dass es lebenswerter gemacht wird und lehnen das Postulat ab.

Laura Grüter Bachmann: Die Sanierung ist unbestritten. Zum Unbehagen, das Marcel Lingg am Anfang geäussert hat, wie das mit dem Einbezug in diesem Fall gelaufen sei, hat die FDP etwas anderes gehört. Es hat offenbar wirklich gut funktioniert. Aber das Unbehagen, wie es im Moment in der Verkehrspolitik abläuft, teilt die FDP auch. Darauf wird später noch zurückgekommen. Wir sind auch grundsätzlich für Verschönerungsmassnahmen, aber bezüglich der Aufhebung der Parkplätze sind wir sehr kritisch. Mit der Bahnhofstrasse haben wir gerade wieder 33 Parkplätze aufgehoben. Die dauernde Reduktion von Parkplätzen ohne Ersatzlösung lehnt die FDP klar ab. Angesprochen wurden auch die Sicherheitsthemen. Wenn die Schrägparkplätze auf der linken Strassenseite sind, die Velofahrer auf der rechten Strassenseite fahren, sollte es also möglich sein, dass man ein Auto beim Rückwärtsfahren wahrnimmt. Diese Sicherheitssituation sieht die Sprechende nicht so drastisch, wie das andere offenbar sehen. Es wurde auch erwähnt: Es ist ein lebendiges Wohn-, aber auch ein lebendiges Geschäftsquartier. Es muss attraktiv sein für die Geschäfte, es ist wirklich so. In der Altstadt sind vorwiegend Modehaus-Ketten, welche ihre Shops haben, die alle fast ähnlich aussehen. Die Neustadt ist wirklich ein attraktives, vielseitiges Geschäftsgebiet. Das soll sie auch bleiben – auch für die Geschäfte und für ihre Kunden. Dass es im Parkhaus genügend Parkplätze habe, kann die Sprechende nicht glauben. In den Zeiten, wo es sich summiert, hat man die Parkplätze dann einfach nicht, aber Parkplätze sind wichtig.

Aus diesem Grund unterstützt die FDP die vollumfängliche Überweisung des Postulats der SVP und bittet den Stadtrat, die geforderte Prüfung vorzunehmen. Alles daranzusetzen und im Vorfeld des B+A auch wirklich schauen, wie man die Zahl der abzubauenden Parkplätze so klein wie möglich halten kann.

Markus Mächler: Die Fraktion der CVP hat ein gewisses Verständnis für die Forderungen der Postulanten. Die Anwohner – mindestens ein Teil davon – reklamieren wegen zu wenig Parkplätzen. Markus Mächler muss hier der Sprecherin der SP gegenhalten. Es werden offenkundig mehr Parkkarten ausgegeben, als tatsächlich Plätze zur Verfügung stehen – auch in diesem Quartier.

Da wird oft reklamiert. Auch das Gewerbe verlangt nach wie vor die automobile Erreichbarkeit. Das wurde von den Vorrednerinnen und Vorrednern auch dargelegt. Dafür hat die CVP grosses Verständnis. Wenn man dann sogar mit allenfalls kürzeren Parkzeiten leben muss, werden die Leute das vermutlich erdulden.
Umgekehrt aber wissen wir auch, dass die Verkehrssicherheit mit dem Abbau der Querparkierung erhöht werden kann. Und zudem kann auch der allgemeine städtische Raum verbessert werden mit dem Projekt. Nämlich dann, wenn die Trottoirs breiter werden und mehr Bäume im Strassenraum Platz finden werden. Das ist uns eben auch sehr wichtig. Da entsteht der klassische Zielkonflikt. Luzern will die Stadt der kurzen Wege sein und sie will dies ja auch leben. Also müssen hauptsächlich die Fussgänger von den geplanten Verbesserungen profitieren können. Davon ist die CVP überzeugt. Im Übrigen werden die Autofahrerinnen ja auch zu Fussgängerinnen, sobald sie ihren Wagen irgendwo parkiert haben.
Wir fordern also von den Planenden und vom Stadtrat eine ausgewogene Planung und den Verzicht auf eine dogmatische Verhinderungspolitik. In diesem Falle heisst das für uns: So wenig Parkplätze abbauen wie möglich – aber so viele wie notwendig. Darum hätten wir eigentlich die teilweise Entgegennahme des Postulats unterstützen können. Jetzt warten wir halt auf den B+A und erwarten dabei die konkrete Auslegeordnung und gute Begründungen, warum der eine oder andere Parkplatz dann eben nicht ersetzt werden kann.
Die CVP wird in diesem Sinn das Postulat ablehnen. Der Sprechende möchte etwas aufnehmen, was Luzia Vetterli auch schon erwähnt hat. Nämlich der Umgang mit den Parkhäusern und den verfügbaren Plätzen. Der Sprechende versteht immer noch nicht, und hat das schon mehrmals an verschiedenen Orten betont, warum nicht mehr Engagement darauf verwendet wird, die Parkhäuser zu füllen. Nach wie vor findet Mann und Frau im Umfeld des Hirschmattquartiers in der Regel freie Plätze in Parkhäusern. Das ist wohl statistisch beweisbar und wurde auch schon mehrmals erwähnt heute. Es müsste doch das Ziel aller sein, dass der Suchverkehr eingedämmt wird, ohne dem Gewerbe zu schaden. Diesem Anspruch könnten die Parkhäuser tatsächlich gerecht werden.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Ausgangspunkt dieses Projektes ist der dringende Sanierungsbedarf bei den Werkleitungen. Das ist unbestritten. Im Jahr 2008 gab es ein Moratorium, weil man auf die ansässige Bevölkerung und das Gewerbe zu wenig Rücksicht genommen hat. Das Projekt ist jetzt neu aufgegleist. Der Sprechende ist froh, dass auch Laura Grüter Bachmann realisiert hat, dass alle Betroffenen in den Quartieren sehr gut einbezogen sind. Besser kann man es nicht machen. Man ist sehr frühzeitig mit den Verbänden, mit den Anspruchsgruppen und mit der Quartierbevölkerung zusammengekommen. Die Meinungen wurden ausgetauscht, es wurden Absichten gehört und die Rückmeldungen hat man seriös aufgenommen. Dieser Prozess hat wirklich sehr gut funktioniert – hat aber auch etwas gekostet. Mit diesem offenen, frühzeitigen Einbezug eröffnet sich natürlich auch die Möglichkeit, im Rahmen des parlamentarischen Prozesses mit Postulaten in den Planungsprozess einzugreifen. Das Anliegen des eingereichten Vorstosses wird im B+A detailliert beantwortet werden. In der Antwort wird eine Auslegeordnung vorgenommen, es wird aufgezeigt, wie viele Parkplätze aufzuheben sind und das wird auch entsprechend begründet werden. Geprüft wird, ob es Lösungen zu einer Teilkompensation geben könnte. Das Projekt ist im Moment in einer sehr intensiven Planungsphase. Die Darlegung der Begründungen wird dann im Parlament diskutiert werden.

Zu den Vorwürfen und Bemerkungen bezüglich „Nacht- und Nebel-Aktion" muss gesagt sein, dass die Bevölkerung und die Anspruchsgruppen sehr gut informiert waren. Die Verkehrskommission, in der auch die SVP und alle Interessenverbände vertreten sind, wurde regelmässig und frühzeitig informiert. Diese Informationen sollen und dürfen in die Verbände hineingetragen werden. Man redet gar von Umgehung des Parlaments. Es ist ein ganz normaler Prozess, dass man einen B+A zu einem Projekt bringt. Bei ganz grossen Projekten kann man vielleicht einen Planungsbericht zum Vorsondieren bringen, was hier aber nicht der Fall ist. Dieser Vorwurf ist also nicht angebracht. Auch der Vorwurf zum Parkplatz-Kahlschlag – man redet von dauernden Reduktionen der Parkplätze ohne Ersatzlösung – kann so nicht stehen bleiben. Es wurde geprüft, wie die Bilanz der öffentlich zugänglichen Parkplätze ist. Seit 1996 gibt es mehr öffentlich zugängliche Parkplätze in der Stadt Luzern, selbst im Innenstadtbereich. Es gibt weniger an der Oberfläche, aber es gibt mehr in den Parkhäusern. Die Baukommission wurde an der letzten Sitzung über diese Zahlen entsprechend informiert. Der Sprechende ist froh, wenn man dann diese Diskussion im Rahmen des B+A gut und ausführlich führen kann. Dann hat das Parlament die Möglichkeit, sich einzubringen. Der Sprechende kann die Ansicht nicht teilen, dass der Stadtrat hier eine dogmatische Verhinderungspolitik betreibt. Der Stadtrat nimmt die ganze Bevölkerung ernst. Wir haben unsere Grundsätze, unsere verkehrspolitischen Grundsätze. Im ersten Quartal 2014 wird die Mobilitätsstrategie mit dem Parlament diskutiert. Wir befinden uns in einem kontinuierlichen Austausch, die zahlreichen Vorstösse im Bereich Verkehr werden immer beantwortet und mit dem Parlament diskutiert. Also ist der Vorwurf dogmatischer Verhinderungspolitik nicht angebracht. In diesem sehr spannenden Projekt geht man Schritt für Schritt voran.
Ganz wichtig ist in diesem Projekt die Verkehrssicherheit. Es ist nicht einfach so, dass der Stadtrat sagt, Schrägparkplätze gleich Sicherheitsgefahr. Der Bund hat ein elektronisches Werkzeug entwickelt, mit dem man analysieren kann, wo die Unfallschwerpunkte liegen. Und die Unfallschwerpunkte liegen notabene genau im Bereich dieser Schrägparkplätze. Es ist also nicht einfach gefühlt oder gedacht, es könnte dort Gefahren geben. Das kann mit Fakten und Zahlen belegt werden. Diese Zahlen liegen vor, also zieht der Stadtrat die Konsequenzen daraus und diskutiert mit dem Parlament dann die Lösungen.

Daniel Wettstein beschäftigt noch etwas ganz anderes. Es ist zwar keine parlamentarische Fragestunde. Der Sprechende hätte auch eine Interpellation einreichen können. Der UVS-Direktor wird dazu sicher etwas sagen können. Wenn man zuhört, ist es klar. Es gibt scheinbar auch unterschiedliche Ansichten, was das Quartier soll. Ist es ein Wohnquartier, oder ein gemischtes Quartier? Man hat es gehört und man liest es auch hier, es wird auf einen B+A verwiesen. Aber alle wissen, wie das mit den B+A ist – das ist der Prozess. Wenn dann der B+A einmal steht, steht er. Wie der Stadtrat schreibt, gibt es dann keine Auswahlsendung.
Jetzt wird über die Parkplätze geredet, aber den Sprechenden beschäftigt noch etwas ganz anderes: das Verkehrsregime. Davon ist hier nichts zu lesen, das werde man dann im B+A sehen. Der Sprechende hat das Gefühl, dass es dann rote Köpfe geben wird. Jetzt gibt es ein Verkehrsregime: Man kann dort abbiegen, man kann hier abbiegen, dort ist eine Einbahnstrasse, hier hat es eine Einbahnstrasse. Das ist einfach ein bestehendes Verkehrsregime. Der Sprechende hat eine Vermutung, und er wäre nicht überrascht, wenn das Verkehrsregime nachher ganz anders aussehen würde. Wenn man sieht, was rundum sonst läuft, kann er sich vorstellen, in welche Richtung es gehen wird. Man kann ja auch warten, dann gibt es die roten Köpfe beim B+A, oder wird das jetzt hier diskutiert? Der Sprechende hat schon verschiedentlich indirekt nachgefragt

nach einem Plan über das Quartier. Der UVS-Direktor sagt heute, er sei in Ausarbeitung. Es wäre gut, auch in der Öffentlichkeit und in den Diskussionen, wenn man vor der Abstimmung zum B+A wüsste, wie das Verkehrsregime aussehen wird. Der UVS-Direktor kann ja sagen, er wolle es heute noch nicht sagen, aber vor dem B+A sollte schon etwas auf den Tisch gelegt werden.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Das Projekt wurde ja wirklich öffentlich diskutiert. Die Mitglieder der Baukommission und der Verkehrskommission haben diese Pläne gesehen. Im Bereich Verkehrsregime in den beiden Quartieren wird das Velonetz im Einbahnverkehr durchgängig gemacht. Am Autoverkehrsregime wird nichts wesentlich geändert.

Luzia Vetterli möchte etwas zuhanden der FDP ergänzen. Die Sprechende ist sehr froh über die Erklärung von Adrian Borgula, dass die Parkplätze seit 1996 nicht abgebaut, sondern eher ausgebaut wurden. Auch die Klärung der CVP, dass es statistisch belegt durchaus genügend Parkplätze in den Parkhäusern hätte. Das müsste die FDP ihren Leuten vielleicht auch einmal beibringen, und vor allem auch dem Gewerbe, das quasi auf Vorrat jammert. Das ist etwas anstrengend. Und noch zum Gewerbe. Wenn man sich überlegt, welche Läden es im Quartier gibt: Es gibt mehrere Copy-Shops, mehrere KIeider- und Schuhgeschäfte, es hat Lebensmittelgeschäfte, Buchläden. Das sind alles Geschäfte, zu denen man nicht mit dem Auto gehen muss, man kann mit dem Bus oder mit dem Velo dahin gehen. Es ist verständlich, dass man zu den wenigen Möbelgeschäften, die es noch gibt, mit dem Auto hinfahren muss – aber für diese hat es definitiv genügend Parkplätze.

Joseph Schärli: Es stimmt ganz einfach nicht, was jetzt wegen der Parkplätze wieder gesagt wurde. Wenn man im Kantonalbank-Parkhaus parkieren will, ist Rot. Im Kesselturm-Parkhaus ist Rot. Im Hirzenmatt- und im Bahnhofparking ist meistens auch Rot. Das Resultat wird sein, dass die Leute nicht mehr in die Stadt gehen, sie gehen nach Emmen zum Einkaufen. Dann wird wieder geschrien, dass man mehr in der Stadt einkaufen solle. Es stimmt schlicht und einfach nicht mit den Parkplätzen, weshalb die SVP diesen Vorstoss auch eingereicht hat.

Ratspräsident Thomas Gmür: Die SVP hält an der vollständigen Überweisung fest, die GLP-Fraktion beantragt Ablehnung des Postulats.

Der Rat lehnt das Postulat 86 ab.

- Mittagspause -

8. Volksmotion 344, Monique Müller und Mitunterzeichner/innen, vom 27. Juni 2012: Durchschnittliche Klassengrössen von 18 Kindern und grosszügige Umsetzung der kantonalen Richtlinien

Ratspräsident Thomas Gmür begrüsst die Anwesenden zur Fortsetzung der Geschäfte. Der Vorsitzende gratuliert Noëlle Bucher, sie wurde am 13. August Mutter von Leanne. Das war der Grund, weshalb sie heute Morgen gefehlt hat und warum sie an den nächsten Sitzungen nur

punktuell dabei sein wird. Begrüsst werden ebenfalls die Volksmotionärinnen und Volksmotionäre der Volksmotion 344: „Durchschnittliche Klassengrössen von 18 Kindern und grosszügige Umsetzung der kantonalen Richtlinien." Der Stadtrat lehnt die Volksmotion ab.

Kommissionspräsidentin Lisa Zanolla-Kronenberg: Die Motionäre haben an der Sitzung der Bildungskommission vom 29. August 2013 ihre Anliegen vorbringen können. Nebst der generellen Diskussion – wie weit, und ob kleinere Klassen sich nicht besser auf die Klassenführung und den Lernerfolg auswirken – haben die Motionäre auch die Befürchtung, dass höhere Klassenbestände sich auf den Bestand von Quartierschulen auswirken könnten. Im Sinne eines Entgegenkommens haben die Motionäre den Vorschlag gebracht, die durchschnittliche Klassengrösse nicht bei 18, sondern bei 18,5 bis 19 Kindern anzusetzen.
Die Mehrheit der Bildungskommission sieht jedoch keinen Zusammenhang zwischen der durchschnittlichen Klassengrösse und dem Bestand von Quartierschulen. Die Kommission lehnt die Volksmotion 344 mit 5 : 2, bei zwei Enthaltungen ab. Mehrheitlich war die Kommission der Ansicht, dass die Thematik der Klassengrössen bereits ausführlich mit dem B+A 29/2013 beraten und beschlossen wurde, dass aber auch aus finanzieller Sicht kein Spielraum besteht. Abgelehnt wurde auch ein Antrag, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ratspräsident Thomas Gmür: Hält jemand an der Überweisung der Motion fest?

Sandra Felder-Estermann: Wir sind mit dem Stadtrat einig und lehnen die Volksmotion ebenfalls ab. Auch die FDP steht zu den Quartierschulhäusern und hat dem B+A 29/2012 vor einem Jahr ebenfalls zugestimmt und einen Teil der Forderung dieser Volksmotion damals bereits erfüllt.
Wir geben zu, die durchschnittliche Klassengrösse in der Stadt Luzern von 19,5 bis 20 Kinder pro Primarschulklasse wurde 2007 im Rahmen einer Sparmassnahme eingeführt, womit die Folgekosten ebenfalls kleiner wurden. Und trotzdem, die Bildungskosten steigen von Jahr zu Jahr an. Zum Beispiel alleine schon bei der Leistungsgruppe Primarschule ist es ein Plus von einer Million von 2011 zu 2012. Budgetiert ist sogar die Gesamtentwicklung der wiederkehrenden Kosten der Bildungsdirektion mit einem Plus von 4 Millionen Franken in den nächsten drei Jahren.
Das ist sehr viel Geld. Auch die demografische Entwicklung der Schülerzahlen zeigt nach oben. Es braucht mehr Schulklassen. Der Investitionsbedarf für die Bereitstellung geeigneter Schulräume beträgt insgesamt für die nächsten fünf Jahre 2013–2017 fast 95 Millionen Franken und für die vier weiteren Folgejahre 2018 bis 2021 sind es nochmals rund 66 Millionen Franken. In der Antwort des Stadtrates redet man von Vollkosten des Betriebs, ohne die weiteren Räume, welche zusätzlich durch diese Motion entstehen müssten, einzurechnen. Es ist nicht wirklich sehr unternehmerisch, in der jetzigen Finanzsituation eher fahrlässig, wenn man nicht alle Kosten mit einberechnet.
Von Sparen im Bildungsbereich kann echt nicht die Rede sein, wenn man diese Zahlen vor Augen hat. Ebenfalls werden durch diese Volksmotion für die zusätzlich entstandenen Klassen auch weitere Lehrpersonen benötigt, und diese sind bekanntlich ja knapp. Ob man diese überhaupt finden würde, bleibt offen.
Wir streben eine Schule für alle an – die sogenannte Integrative Schule –, aber das bitte mit Mass. Es darf nicht sein, wenn die IS und die IF an die Grenzen kommen, so dass die Schulen immer mehr für Einzelne werden. Grössere Klassen heisst nicht gleich automatisch schlechtere Schulen! Wir haben wirklich gute Schulen in der Stadt Luzern, und oft auch gute Lehrpersonen.

Aber Anzeichen von Überbelastung bei den Lehrpersonen müssen erst genommen werden, gezielte Unterstützung ist notwendig und wird individuell auch gegeben. Wenn ich die zu Hause aufgehängten Stundenpläne vergleiche, sieht man, dass der Vergleich der verschiedenen Schulpläne sehr unterschiedlich ist. Die eine Klasse hat 9 IF-Lektionen, plus 6 Lektionen für DAZ (Deutsch als Zweitsprache), die andere Klasse hat 5 IF-Lektionen plus 5 Stunden DAZ. Ganz nach dem Grundsatz, es braucht nicht jeder gleich viel.
Gemäss EDK liegt die Richtgrösse der Primarklassen in den Schweizer Kantonen bis 25 Lernende pro Klasse. Die Zahlen der Dienststelle für Volksschulbildung des Kantons Luzern widerspiegeln das: So haben 24 Prozent aller Primarschulklassen (das sind immerhin 286 Klassen von total 1187 Klassen) im Kanton Luzern eine Klassengrösse von 21 bis 25 Lernende. So schlecht ist der Durchschnitt, den man in der Stadt mit 19,5 bis 20, im Maximum 22 Kinder, vorgegeben hat, wirklich nicht.
Wir sind der Meinung, dass diese Forderung zu früh kommt. Wir müssen mit IF und IS noch Erfahrungen sammeln, bevor wir schon wieder anpassen und nur an einem Faktor „schrübeled"! Wir haben das Geld ebenfalls nicht, um die weiteren Wünsche dieser Volksmotion erfüllen zu können.
Die FDP-Fraktion lehnt die Volksmotion klar ab. Auch die Volksmotion jetzt als Postulat zu überweisen, erachten wir als den falschen Zeitpunkt.

René Meier: „Wir streben eine qualitativ hochstehende, zukunftsgerichtete und quartiernahe Volksschule an." So steht es in den eigenen Bildungszielen der aktuell gültigen Gesamtplanung der Stadt Luzern. Um dieses Ziel erreichen zu können, müssen wir in die Volksschule investieren. Das tun wir, wie vorhin gehört, in vielen Bereichen. Zum Beispiel werden schrittweise die Schulhäuser renoviert oder das Betreuungsangebot wird ausgebaut.
Das alleine reicht aber nicht, um eine qualitativ hochstehende Volksschule zu führen. Wir müssen auch in den Unterricht investieren – in die Qualität des Schulbetriebes. Darum müssen wir auch in eine Senkung der durchschnittlichen Klassengrössen investieren. Die Klassengrösse ist natürlich nicht das einzige Kriterium einer guten Schulqualität, aber es ist eine wichtige Rahmenbedingung. Das ist genau das Anliegen der Volksmotion „Klassengrösse 18" – eine Zielklassengrösse, die eine sehr gute Schulqualität zulässt und unterstützt.
Die SP-/JUSO-Fraktion ist sich bewusst, dass das Anliegen der Motionäre kurzfristig nicht umsetzbar ist, wenn man die aktuelle Finanzsituation der Stadt Luzern anschaut. Dass aber die inhaltliche Stossrichtung stimmt, hat auch der Stadtrat in seiner Antwort bestätigt. Vor allem auf der Stufe Primarschule.
Darum ist es wichtig, dass man dieses berechtigte Anliegen nicht einfach mit einer Ablehnung der Motion ad acta legt, sondern, dass man Verbesserungen anstrebt und Lösungen sucht. Diese müssen halt in kleinen, verkraftbaren Schritten etappiert über mehrere Jahre passieren. Deshalb stellt die SP/JUSO den Antrag, die Volksmotion als Postulat zu überweisen. So erhält der Stadtrat die Gelegenheit, noch einmal vertieft ein etappiertes Vorgehen zu prüfen.
Qualitativ hochstehende Schulen sind nicht nur für die Erreichung der Bildungsziele wichtig, sondern auch für die Erreichung anderer zentraler Ziele, welche wir uns gesetzt haben. Wenn man zum Beispiel in der Wohnraumpolitik den Anteil der Familien mit Kindern in der Stadt erhöhen will, damit die Stadt nicht überaltert, so sind neben bezahlbarem Wohnraum, quartierverträglichem Verkehr und genügend Grün- und Spielflächen, vor allem auch gute Schulen ein zentrales Argument für Familien.

Wenn Eltern dann lesen, dass unser Ziel-Klassenschnitt weit über dem kantonalen Durchschnitt liegt, und dass etwa ein Sechstel der Klassen Überbestände aufweist, so ist das sicher nicht das, was sich die Eltern unter einer qualitativ hochstehenden Schule vorstellen.
Darum können wir dem Stadtrat mit einer Überweisung der Volksmotion als Postulat die Gelegenheit geben, neue, finanzierbare Lösungen zu prüfen, um die aktuelle Situation mittelfristig zu verbessern. Auch, um unsere eigenen Ziele überhaupt zu erreichen.
Eine Überweisung dokumentiert auch den Respekt vor den vielen Eltern, welche dieses Anliegen unterstützt haben. Wir beweisen, dass wir ihr inhaltlich berechtigtes Anliegen ernst nehmen und Umsetzungsvarianten prüfen, auch wenn wir ihr Anliegen, die Motion so umzusetzen, nicht sofort verwirklichen können.

Ratspräsident Thomas Gmür: Diskutiert wird nur noch, ob die Volksmotion als Postulat überwiesen werden soll.

Mirjam Fries: In der Volksmotion geht es ja einerseits darum, dass die Quartierschulhäuser erhalten bleiben sollen. Anderseits geht es darum, das Schulmodell IF erfolgreich umzusetzen und langfristig gute Stadtschulen zu sichern. Das sind Ziele, welche die CVP in jedem Fall auch unterstützt. Wir sind uns aber anderseits auch bewusst, dass wir aktuell noch immer in einer schwierigen finanziellen Situation sind, und wir uns keine Mehrausgaben leisten können. Sandra Felder-Estermann hat vorhin aufgezeigt, dass die Kosten in der Bildung in den nächsten Jahren überproportional steigen.
Was das erste Ziel, den Erhalt der Quartierschulen betrifft, hat der Stadtrat schon mehrfach bestätigt, dass er auch an den kleineren Quartierschulen festhalten will. Dies unter anderem im B+A 29/2012: „Volksschule: Entwicklungen und Konsequenzen". Das haben auch die Vertreter der Volksmotion so anerkennt. Die Stadt hat den Tatbeweis angetreten, indem sie im Schulhaus Steinhof die Basisstufe eingeführt hat.

Was das Thema erfolgreiche Umsetzung von IF betrifft, scheint es uns verfrüht, jetzt schon eine Reduktion der Klassengrösse zu fordern. IF und insbesondere IS sind in der Stadt Luzern noch in der Einführungsphase. Die Volksschule ist mitten in einem Umstellungs- und Lernprozess. Teilweise fehlt es noch an ausgebildeten Lehrpersonen oder auch an genügend Schulräumen. Die Schule muss noch das richtige Mittel finden, zwischen Anzahl Pensen für eine Klasse, oder die Anzahl der verschiedenen Personen, welche eine Klasse betreuen. Man sucht durch die Abstimmung der involvierten Lehrpersonen, den Aufwand zu reduzieren.
Es ist nicht nur die Klassengrösse, welche über den Erfolg von IF oder IS entscheidet. Es ist auch die Anzahl der Lehrpersonen, respektive die Anzahl Stunden, welche einer Klasse zur Verfügung stehen. Es ist die Begleitung und Unterstützung der Lehrpersonen bei der Umstellung. Es sind die auch die Schulräume. Und es ist auch die Ganztages-Betreuung an der Schule, welche im weiteren Sinne eine unterstützende Massnahme für IF ist. Auch in diesem Bereich sind wir in der Stadt Luzern jetzt noch in einer Aufbauphase.
Eine Schwierigkeit beim aktuellen Schnitt von 19,5 bis 20 Schülern, bei einem Maximum von 22 Schülern, ist sicher der kleine Spielraum bei der Planung. Erschwerend kommt jetzt das neue Maximum von 18 Kindern bei der IS dazu. Wenn möglich sollte man versuchen, die Klassen möglichst lange zusammenzuhalten, idealerweise von der ersten bis zur sechsten Klasse. Das spricht nicht unbedingt nur für kleinere Klassen, aber für mehr Flexibilität. Es darf halt auch einmal

mehr Kinder in einer Klasse haben, natürlich mit der entsprechenden Anzahl Lehrerpensen. Dafür darf vielleicht eine andere Klasse kleiner sein. Eine grössere Flexibilität wäre in jedem Fall hilfreich.
Die CVP anerkennt, dass IF und IS anspruchsvolle Modelle sind und grosse Anforderungen an die Schule und vor allem an die Lehrpersonen stellen. Deshalb müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen. Wir sind aber überzeugt, dass es verfrüht ist, jetzt eine Reduktion der Klassengrössen zu fordern. Die Motionäre haben zwar ihre Forderung auf 18,5 bis 19 reduziert. Sie zeigen damit Kompromissbereitschaft, das ist bei uns positiv angekommen. Trotzdem teilen wir im Moment die Haltung des Stadtrates und lehnen die Volksmotion ab. Konsequenterweise lehnen wir auch das Postulat ab.

Monika Senn: Wir sehen, das Anliegen ist brennend, anhand der vielen anwesenden Leute. Auch daran, dass die Volksmotionärinnen und Volksmotionäre innert kürzester Zeit bei den Elternräten der ganzen Stadt gegen 900 Unterschriften zusammengebracht haben. Wie man vorher gehört hat, haben die Volksmotionäre Verständnis für die finanzielle Situation der Stadt und wären auch zu einem Kompromiss bereit. Die Stadt strebt eine qualitativ hochstehende Volksschule an. Der Erfolg, das haben auch schon andere gesagt, der Erfolg von IF ist von Rahmenbedingungen abhängig. Die G/JG-Fraktion ist nach wie vor der Meinung, dass die Klassengrösse einen grossen Einfluss hat, ob das gelingt. Es hat sich gezeigt, dass es mit der Einführung von IF noch schwieriger wird, die vorgesehene Klassengrösse von 19,5 bis 20 Kindern an Primarschulen einzuhalten. Es kommt zu Überbeständen, oder Klassen müssen neu zusammengesetzt oder zusammengelegt werden.
Nebst dem grossen organisatorischen Aufwand ist es aus pädagogischer Sicht nicht sinnvoll, die Klassengrössen zu behalten. Zudem sind die Lehrpersonen mit Beschwichtigungen unzufriedener Eltern herausgefordert und können, wie man auch schon gehört hat, noch nicht auf ausgebildete IF-Lehrpersonen mit Erfahrung zurückgreifen. Genau das ist für uns der richtige Zeitpunkt, die Situation zu überdenken und die damals gefassten EÜP-Massnahmen zu hinterfragen. In der Wirtschaft ist es auch üblich, dass es am Anfang Investitionen braucht, um ein Geschäft zum Erfolg zu führen. Hier haben wir es aber nicht mit Sachen zu tun, sondern mit Kindern – wie wir hier sehen –, für die jedes Jahr zählt. Ihre Primarschuljahre stehen nicht einfach still, während dem wir unseren Finanzhaushalt in Ordnung bringen oder Erfahrungen sammeln.
Deshalb stellt die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen das pädagogisch Sinnvolle in den Vordergrund; finanzielle Engpässe gilt es zu überwinden. Wir unterstützen den Antrag der SP/JUSO, die Volksmotion 344 als Postulat zu überweisen.

Pirmin Müller: Wie der Stadtrat in der Stellungnahme zur Volksmotion schreibt, haben wir uns im Grossen Stadtrat am 27. Dezember 2012 mit dem B+A 29/2012: „Volksschule: Entwicklungen und Konsequenzen" bereits intensiv mit dieser Thematik auseinandergesetzt. Jetzt aufgrund einer anderen Grundlage nochmals einen zusätzlichen Planungsbericht zu erstellen, ist nicht zweckdienlich. Nicht nur das, es ist auch gefährlich. Denn wenn wir uns von der seriösen Planung entfernen und stattdessen wegen Bedenken, bereits gefällte Entscheide hinterfragen, sorgt das nur für Verwirrung und gefährdet auch eine erfolgreiche Umsetzung. Das Anliegen der Volksmotionäre ist nachvollziehbar. Sie sorgen sich auch um eine erfolgreiche Umsetzung der Integrativen Förderung und verlangen deshalb präventiv kleinere Klassengrössen. Der Sprechende teilt diese Sorge, dass die Integrative Förderung nicht erfolgreich umgesetzt werden könnte. Es stellt

sich aber die Frage, welche Kriterien über Erfolg oder Misserfolg der IF entscheiden. Persönlich sieht der Sprechende die Klassengrösse aber nicht als Killerkriterium. In erster Linie kommt es darauf an, wie die Kinder in der Klasse betreut werden und wie viele Personen dafür zur Verfügung stehen. Und, last but not least: Ob das durch das Gemeinwesen überhaupt finanzierbar ist. Jedes Projekt kann man zu irgendeinem Erfolg führen, wenn genügend Geld zur Verfügung steht. Zuerst müssen wir aber Erfahrungen sammeln, bevor wir Manöverkritik üben und dann allenfalls Korrekturen in der Umsetzung vornehmen. Was für den Sprechenden aber nicht nachvollziehbar ist, wie kleinere Klassengrössen Quartierschulhäuser langfristig sichern sollten. Denn es sind ja nicht kleine Klassen, und gerade die Möglichkeit zu grösseren Klassen sichert den Erhalt von Quartierschulhäusern. Ausserdem hat der Stadtrat sich klar für die Erhaltung der Quartierschulhäuser ausgesprochen. Sogar die SVP als einzige kritische Oppositionspartei im Stadtparlament nimmt dem Stadtrat ab, dass er es damit ernst meint.
Aus diesen Gründen teilt die SVP-Fraktion die Haltung des Stadtrates und lehnt die Volksmotion ab. Genauso lehnt die SVP die Umwandlung in ein Postulat ab.

Myriam Barsuglia: Die Fraktion der Grünliberalen versteht die Bedenken und das Anliegen der Motionäre in Bezug auf die durchschnittlichen Klassengrössen in den Primarschulen, speziell im Zusammenhang mit der Integrativen Förderung, die in der Stadt Luzern noch in den Kinderschuhen steckt und darum für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung darstellt.
Wir sind jedoch zuversichtlich, dass mit der konkreten Unterstützung, die das Rektorat den einzelnen Schulen anbietet, und mit genügend qualifizierten IF-Lehrpersonen, wo vor allem der Kanton mit der Ausbildung gefordert ist, eine erfolgreiche Umsetzung der IF durchaus möglich ist. Auch unabhängig von der Klassengrösse. Zudem ist zu erwarten, dass mit der zunehmenden Erfahrung auch die Umsetzung immer einfacher und besser gelingt. Die geforderte Reduktion der durchschnittlichen Klassengrösse in der Primarschule auf 18 bzw. 19 Lernende wäre jedoch mit sehr hohen Kosten verbunden, wie der Stadtrat in seiner Antwort aufzeigt. Kosten, die sich die Stadt zurzeit nicht leisten kann.
Die Fraktion der Grünliberalen lehnt daher die vorliegende Volksmotion ab, ist jedoch durchaus bereit, eine mittel- bis längerfristige Umsetzung in kleinen, finanziell verkraftbaren Schritten in Form eines Postulats zu prüfen und unterstützt somit den entsprechenden Antrag der SP/JUSO mehrheitlich.

Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst: Eine Sache ist geklärt. Der Stadtrat und das Stadtparlament stehen hinter den Quartierschulen. Es gibt absolut keine Pläne, Quartierschulen abzubauen. Mirjam Fries hat es gesagt, die Stadt hat den Tatbeweis im vergangenen Jahr angetreten, dass man wirklich geschaut hat, im Steinhofschulhaus die Schule erhalten zu können. Es erfolgte die Einführung der Basisstufe, vielleicht nicht zur Freude aller Lehrpersonen. Was aber teilweise unterschiedlich beurteilt wird.
Das Thema der Klassengrössen wurde immer wieder im Parlament diskutiert. Es ist nur ein Teil, aber ein wichtiger Mosaikstein der Schule – eines qualitativ hochstehenden Unterrichts. Dieser ist aber auch abhängig von guten Räumen, die zur Verfügung stehen und von guten und motivierten Lehrpersonen. Das hängt auch zusammen mit Familien, mit Eltern, welche sich von der Politik ernst genommen fühlen. Alle diese Sachen sind wichtig und auf diese müssen wir achten. Die Volksmotion wurde im vergangenen Juni eingereicht. In der Zwischenzeit hatte das Parlament den Entwicklungsbericht behandelt. Man hat aufgezeigt, was es bedeutet und welche Varianten

möglich sind. Der Bericht wurde entsprechend vom Parlament verabschiedet. Man hat entschieden, stabil zu bleiben, aber eine permanente Überprüfung ist unumgänglich, dass die Qualität hoch bleibt. Der Stadtrat hat die Volksmotion vor allem abgelehnt, weil er sieht, dass es zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn macht, schon wieder einen Planungsbericht zu erarbeiten. Man geht davon aus, dass im Moment keine andere Lösung präsentiert werden könnte. Was ist, wenn die Volksmotion als Postulat überwiesen wird? Ein Postulat verlangt, dass etwas überprüft werden muss, aber das heisst noch nicht, dass etwas umgesetzt werden muss. Die Sprechende hat die Debatte so verstanden, dass es ein Auftrag ist, dem Parlament einen Bericht zu unterbreiten, der aufzeigt, was es bedeutet und was für ein Preisschild die Folge wäre. Das wäre sicher ein Weg, das zu machen. Es wird sicher nicht ein riesiger Bericht werden, sondern eher ein Zwischenstand, wie er im letzten Planungsbericht dem Parlament unterbreitet wurde.
Sandra Felder-Estermann hat gesagt, die Stadt habe oft gute Lehrpersonen. Die Sprechende sagt dazu: „Wir haben fast nur gute Lehrpersonen in der Stadt Luzern."

Ratspräsident Thomas Gmür: Es steht ein Antrag der SP, die Volksmotion als Postulat zu überweisen. Der Antrag des Stadtrates respektive der Bildungskommission ist für die Ablehnung der Volksmotion. Die Stimmen müssen ausgezählt werden.

Der Grosse Stadtrat überweist die Volksmotion als Postulat mit 22 : 21 Stimmen, bei einer Enthaltung.

Ratspräsident Thomas Gmür begrüsst die Schüler der 3. Sekundarklasse aus dem Sekundarschulhaus Tribschen. Ihr Lehrer, René Schaber, kommt regelmässig mit seiner Klasse in den Rat. Es ist also nicht ganz unlehrreich, was im Ratsbetrieb so abläuft.

Dringliches Postulat 116, Daniel Wettstein namens der FDP-Fraktion, vom 6. September 2013: Zeitlich beschränkter Rechtsabbieger Bahnhof

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat lehnt das Postulat ab. Daniel Wettstein hält am Postulat fest.

Daniel Wettstein: Die Ablehnung des Stadtrates überrascht den Sprechenden nicht. In der Antwort ist einmal mehr ärgerlich, dass man auf vorhandene Konzepte hinweist, auf Konzepte, die kommuniziert worden seien. Als Parlamentarier geht man bei solchen Angelegenheiten eher von einer Bringschuld der Verwaltung aus. In diesem Sinne liegen dem Sprechenden gewisse Sachen gar nicht vor. Insbesondere ist es aus Sicht der FDP für das Parlament sehr schwierig, was wo genau diskutiert wird, und was wo beschlossen werden sollte. Es wird zwar darauf hingewiesen, dass alles angeschaut und behandelt worden sei. Schmunzeln muss Daniel Wettstein zur Argumentation der finanziellen Erwägungen, wenn man weiss, wie viel ins Aggloprogramm investiert werden soll. Insgesamt redet man von Hunderten von Millionen. Wenn man weiss, wie schwierig oder gar zum Teil unmöglich solche technische Massnahmen umsetzbar sind, müssten wir eigentlich froh sein, dass man nach kreativen, elektronischen und einfacheren Mittel suchen würde.

Wenn der Sprechende das Ganze liest, stellt er fest: Wenn man etwas nicht will, dann will man es auch nicht. Festzuhalten ist, dass nicht alles miteinander vermischt werden kann – mit der Busspur bis zum Bahnhof. Es wird nicht um 150 Meter gestritten. Es geht einzig darum, dass die Stadt in Zukunft noch gewaltiges vor sich hat. Also müssen wir kreative Lösungen finden. Es ist schade, die FDP versucht immer wieder, Beiträge einzubringen. Natürlich haben wir eine andere Brille, als andere. Die einen möchten das Auto möglichst nicht in der Stadt; da ist die FDP anderer Meinung. Wir sind eher für eine ausgewogene Verkehrspolitik und versuchen, einzelne Massnahmen vorzuschlagen, welche man aber wirklich seriös anschauen muss. Es gibt nicht Alles oder Nichts, es gibt kein Hau-Ruck, oder wie man es bezeichnen will. Es braucht kreative Lösungen.

Der Sprechende möchte noch einen Schritt weiter gehen: Was ist, wenn dereinst der Bahnhof umgebaut werden muss? Wenn das Parkhaus wegkommt und der ganze Bahnhofplatz umgebaut werden muss, werden wir vielleicht auf ganz spezielle Ideen kommen müssen.
Deshalb unser Aufruf, dass man solche Sachen anschauen soll. Der ganze Knatsch ist noch nicht ausgestanden, wenn dann der ganze Verkehr über die Moosstrasse abgewickelt werden soll. Das ist der Beitrag der FDP, und deshalb wird am Postulat festgehalten. Man würde erwarten, dass sich Spezialisten ernsthaft mit solchen elektronischen Mitteln auseinandersetzen und versuchen, die Situation vor allem in Stosszeiten zu entschärfen. Es kann doch nicht sein, dass man während drei, vier Stunden ein Problem hat, und dadurch während den anderen zwanzig Stunden ein anderes Problem kreiert wird.

Christian Hochstrasser: Als erstes die Einschätzung zur Rolle der Parlamentarierinnen und Parlamentarier bei Geschäften, welche die Verwaltung in Diskussion hat. Selbstverständlich hat das Parlament die Oberaufsicht und die strategische Kompetenz, bei den vom Stadtrat vorgelegten Geschäften mitzureden. Wenn man aber über jedes Geschäft, das eine solche Dimension hätte, wie eine Umsignalisierung eines Stücks Strasse von zirka 150 Metern, im Rat diskutieren würde, hätten wir noch ein paar Geschäfte mehr. Man muss nicht meinen, dass jede Ummarkierung, welche übrigens seit Jahrzehnten im Amtsblatt von diversen Gemeinden immer wieder veröffentlicht werden, je in einem Parlament beschlossen wurde und dass das Parlament jedes Mal vorinformiert werden sollte. In diesem Projekt einbezogen ist unter anderem das VIF, die kantonale Stelle für Infrastruktur und Verkehr, welche nicht unbedingt im Ruf steht, links-ideologisch unterwandert zu sein. Bevor nun diese Massnahme zum Vorschlag gemacht wurde, hat es sicher eine genaue Prüfung gebraucht. Man kann wahrscheinlich dem Stadtrat – der übrigens bürgerlich ist und mit relativ grossem Aufwand nicht zuletzt von der Partei von Daniel Wettstein beworben wurde – den Vorwurf nicht machen, es wäre eine einseitige oder ideologische Politik.
Der Sprechende stellt verkehrspolitische Rundumschläge fest, gerade von Seiten der FDP. Aber wir haben ein vom Volk angenommenes Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Der Stadtrat hat den Auftrag von der Bevölkerung – nicht nur vom Parlament –, das auch umzusetzen. Eine Moderierung zum Verkehrsfluss wurde verschiedentlich vorgestellt, es wurde aufgezeigt, wohin sich die Autos und Busse, welche auf dieser Achse verkehren, verschieben würden. Notabene ohne zu berücksichtigen, dass gewisse Verkehrsteilnehmer auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen könnten. Das wurde noch nicht genau angeschaut. Die Moderation wurde unter anderem auch in der schon einmal erwähnten Verkehrskommission vorgestellt. Dort hat man gesehen, dass das System funktioniert und nicht zu einer massiven Überlastung führt.

Die Quartierbetroffenheit, die Überlastung im Quartier, falls die auftreten würde, wenn dann nur noch die Busse durchfahren dürfen, ist natürlich nur in den Stosszeiten. In den anderen zwanzig Stunden hat auch das Quartier kein Problem. Darum gibt es aus Sicht der G/JG keinen Grund, eine zeitlich beschränkte Massnahme einzuführen. Das Ziel ist, dass ein Verkehrsmittel vorankommt. Da haben wir uns ziemlich klar dazu durchgerungen, dass das im Stadtzentrum der öffentliche Verkehr sein muss. Die Stadt bleibt aber trotzdem erreichbar. Wenn zum Beispiel ältere Leute mit einem Auto zum KKL hingefahren werden müssen, kommen sie problemlos da hin. Man muss halt einfach den Umweg über die Zentralstrasse nehmen. Die Überlegungen des Stadtrates sind für die G/JG-Fraktion nachvollziehbar; sie erachtet daher die Ablehnung des Postulates als richtig.

Nico van der Heiden kann bei diesem Projekt beim besten Willen keinerlei Hau-Ruck-Übungen erkennen. Im Gegenteil, es hätte sogar noch mehr Hau-Ruck haben können. Die Busspur dürfte schon längst signalisiert sein. Das Projekt ist sauber ausgearbeitet in Zusammenarbeit mit allen wichtigen Partnern, insbesondere mit dem Kanton und auch mit dem Parlament. Die SP/JUSO hatte einmal einen viel weitergehenden Vorstoss eingereicht für eine viel längere Busspur, dann kam der Gegenvorschlag des Stadtrates, jetzt einmal diesen Teil zu realisieren. Darüber wurde im Parlament schon ausführlich diskutiert und eine Mehrheit des Parlaments hat sich hinter diese Massnahme gestellt. Die SP/JUSO-Fraktion steht selbstverständlich weiterhin voll und ganz hinter diesem Projekt.
Zum konkreten Vorschlag der FDP: Wie der Stadtrat richtig sagt, ist dieser faktisch nicht ganz undurchführbar, aber fast undurchführbar. Deshalb finden wir auch, dass der Aufwand für eine Prüfung der relativen komplizierten Lösung nicht gerechtfertigt ist. Der Sprechende unterstreicht, was auch Christian Hochstrasser gesagt hat. Wenn man das Problem in der Hauptverkehrszeit während drei Stunden hat, wie Daniel Wettstein gesagt hat, dann muss man auch sagen, dass in den anderen 21 Stunden der Umweg für den Automobilisten über die Moos- und Zentralstrasse eine Minute, vielleicht eineinhalb Minuten dauert. Also ist der Umweg nur in diesen drei Stunden ein Problem. Insofern bringt die zeitliche Entlastung in den Hauptzeiten den Automobilisten relativ wenig. Die Frage, was ist eine ausgewogene Verkehrspolitik? Man kennt ja die Vergleichszahlen. Neu wird jetzt an der Pilatusstrasse eine Spur für den ÖV, eine Spur für den MIV. Nun fragt sich, ob das ausgewogen ist? Für den Sprechenden ist das bei weitem nicht ausgewogen. Auf der rechten Spur werden, wenn es dann umgesetzt ist, dreissig-, vierzig-, fünfzigmal her Leute befördert werden können, als auf der linken Spur. Als Automobilist hat man also immer noch den deutlich grösseren Anteil am Kuchen, als einem eigentlich zusteht.
Die SP/JUSO-Fraktion lehnt das Postulat ab und freut sich auf einen flüssigen ÖV an der Pilatusstrasse.

András Özvegyi: Die Grünliberale Fraktion staunt über dieses Postulat. Wir staunen über die Vorwürfe der FDP. Die Massnahme war schon lange bekannt und wurde in den Kommissionen mehrere Male vorgestellt und diskutiert. Und jetzt, wo endlich einmal etwas für den Busverkehr gemacht werden soll, kommt ein Aufschrei. Es ist logisch, das Verkehrs-System ist heikel. Wenn man etwas verändert, ist nie ganz klar, wie die Menschen, welche hinter den Steuerrädern sitzen, darauf reagieren. Es wird meistens irgendeinen Betroffenen geben. Ausser, unsere Gesellschaft einigt sich endlich auf das Prinzip „Vermeiden - Verlagern - Verträglich machen". Dann müsste man nicht mehr über solche technische Massnahmen diskutieren, wie man den Verkehr

verträglich machen könnte. Die Massnahme Rechtsabbiegeverbot wird von der GLP unterstützt. Sie ist aber noch kein Garant für freie Fahrt für den Bus an der Pilatusstrasse. Denn – das hat der Sprechende schon in der Verkehrskommission gesagt – der Rückstau vom KKL her wird entscheiden, beim Fussgängerstreifen mit der Ampel vor dem Bahnhof. Wenn dort zu viel MIV zum Bahnhof fahren will, wird die Kreuzung davor blockiert und damit auch die Busse. Abhilfe könnt dort eine elektronische Rückstau-Überwachung der Kreuzung schaffen. Der MIV auf der Zentralstrasse wird angehalten, bis die Kreuzung von den Bussen wieder frei ist.

Zum Anliegen des Postulats: Wie soll die Busspur temporär markiert werden? Für Rechtsabbieger braucht es Stauraum. Dieser liegt heute auf dem Platz der fehlenden Busspur. Die Massnahme verlegt diesen nun auf die Zentralstrasse, das ist ideal. Wenn aber die FDP die einspurige Pilatusstrasse dazu verwenden will, dann ok! Dann haben wir bald auch keinen Durchgangsverkehr mehr zu der Seebrücke, weil sich zu viel MIV gegenseitig im Weg steht. Die Antwort des Stadtrates hat das schon geprüft. Nur schon der Schluss genügt eigentlich, um das Postulat abzulehnen, denn es ist einfach gar nicht möglich, dass man einen Rechtsabbieger temporär markieren kann. Die GLP-Fraktion findet das Anliegen unsinnig und lehnt es ab.

Markus Mächler: Die drei Vorredner haben viele Argumente vorgebracht, die eigentlich darauf zielen, dieses System mit dem Rechtsabbiegeverbot einzuführen und implizieren damit, dass das Postulat dieses verhindern will. Wenn aber der Sprechende das Postulat richtig gelesen hat, glaubt er nicht, dass der Postulant das verhindern will. Er will nämlich etwas ganz anderes. Im Grundsatz ist doch die Philosophie zu unterstützen, die genau dann und gezielt in die gewachsenen Verkehrsströme hineingreift, wenn die konkrete Situation das erfordert. Wenn Konflikte entstehen oder wenn das System an einem Ort überläuft. Die Idee scheint dem Sprechenden bestechend zu sein, verkehrslenkende Massnahmen zu den Zeiten zu ergreifen, wenn sie tatsächlich nötig sind. Die Verlustzeiten der Busse auf der Pilatusstrasse sind tatsächlich klar zuzuordnen. Es sind doch unbestritten die Hauptverkehrszeiten, nämlich morgens und abends, also von 24 Stunden etwa drei, oder allenfalls vier Stunden. Und das meist auch nur an Werktagen. Die ganze andere Zeit genügt nämlich die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsknotens in der Regel. Es wird also sicher richtig sein, den Vorstoss der FDP einlässlich zu prüfen. Es ist doch vorstellbar, dass ein nur zeitweises Eingreifen in die direkte Verkehrsbeziehung vom Pilatusplatz zum Bahnhof bzw. zur Robert-Zünd-Strasse erfolgreich sein könnte. Damit wären nämlich mindestens die Argumente der Gegner der Verkehrslenkung, die so oder so eingeführt wird, teilweise vom Tisch. Nämlich die Argumente, dass Umwegfahrten mehr Lärm und eine neue Stausituation bewirken würden. Diese hätte man dann mindestens 20 oder 21 Stunden vom Tisch. Mit der Antwort des Stadtrates werden nun die Gründe mitgeliefert, warum aus seiner Sicht das nur zeitweise Abbiegeverbot nicht eingeführt werden soll. Diese Argumentation kommt beim Sprechenden gar nicht an. Das Argument der allfälligen Missachtung einer Verkehrsregel kann nicht ziehen. Genau dasselbe Argument kann man einbringen bei grundsätzlicher Einführung dieser Massnahme. Der Sprechende glaubt auch nicht daran, dass Auswärtige, welche an die Musikfestwochen fahren und dort abbiegen wollen, dort nicht abbiegen. Die werden nicht über die Seebrücke fahren, weil sie befürchten müssen, dass sie nie mehr das KKL rechtzeitig finden werden. Sie werden abbiegen und werden diese Sicherheitslinie mit Sicherheit überfahren. Das ist also kein Grund.

Die Angabe der mutmasslichen Kosten steht als zweites Hauptargument hier. Der Sprechende glaubt nicht, dass man in zwanzig Tagen diese Kosten seriös errechnen kann. Die angegebene Grösse kann eine erste grobe Abschätzung sein, das ist zu akzeptieren. Sie wird aber zum Beispiel keine Synergien-Effekte in der Investition berücksichtigen.
Aus diesem Grund empfiehlt der Sprechende dringend, dem Postulat zuzustimmen.

Marcel Lingg: Das Postulat geht in die ähnliche Richtung, wie der vom Sprechenden eingereichte Vorstoss, der vor dem Mittag behandelt wurde. Es ist auch wieder ein Projekt zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. Das Projekt wurde der Verkehrskommission einmal kurz präsentiert. Jetzt hat der Stadtrat das Gefühl, mit einer Präsentation in der Verkehrskommission könne man das dann einfach umsetzen und ist dann fast ein wenig überrascht, wenn es in der Bevölkerung einen Aufschrei gibt und auch im Parlament Skepsis aufkommt. Wie schon am Vormittag gesagt, ist das der Grund, dass die SVP einen eigenen Vorstoss eingereicht hat. Man will nicht mehr, dass Verkehrsanordnungen und Infrastruktur-Projekte aufgegleist werden, ohne dass das Parlament abgeholt wird. Und vor allem, dass das Parlament jetzt endlich ein Gesamtverkehrskonzept beschliessen kann.
Konkret zum aktuellen Projekt, zum Rechtsabbiegeverbot. Der Sprechende hat politisch nichts dagegen, wenn Menschen rechts abbiegen, aber hier in diesem speziellen Fall mit dieser Verkehrsanordnung nicht. Aus Sicht der vbl mag das die hervorragende, ideale Lösung sein. Es wäre aber zu erwarten, dass die vbl vielleicht das Gesamte betrachtet und nicht nur ihre Sparte. Man muss sich bewusst sein, es gibt viele Automobilisten, Zweiradfahrer und Reisecars, welche über die Pilatusstrasse in Richtung Bahnhof fahren, mit der klaren Absicht, Richtung See zu fahren. Sie müssen entweder jemanden zum Bahnhof bringen oder jemanden abholen oder man geht ins Parkhaus. Auch die Vorfahrt zum KKL wird wahrscheinlich am meisten genützt. Man darf auch nicht vergessen, dass das Metro-Projekt noch nicht realisiert ist. Offiziell ist der Carparkplatz für die nächsten Jahre immer noch am Inseli. Also kommen auch die Reisecars via Pilatusstrasse und wollen im Inseli parkieren. Wie kommt es nun heraus, wenn man ein Abbiegeverbot signalisiert oder ausspricht? Dann stehen viele Automobilisten und Reisecars an der Pilatusstrasse vor einem Abbiegeverbot, dann ist Ende, aus. Diese wissen nicht mehr, was machen. Es wurde schon erwähnt, es sind vielleicht Auswärtige, welche nicht einmal mehr wissen wohin fahren, damit sie an den See kommen. Das Navigationsgerät sagt: „Bitte biegen Sie rechts ab". Sie müssten also über die Seebrücke via Schweizerhofquai, bei der Hofkirche kehren und die ganze Strecke wieder zurückfahren, damit sie dann über die andere Seite – dann halt als Linksabbieger – zurückzukommen. Das gibt ein grosses Verkehrschaos, und was man nicht umgehen kann – auch sehr viele Missachtungen der Verkehrsregeln.

Das Problem ist also nicht gelöst, indem man das nur temporär macht, wie es die FDP fordert. Das macht das Chaos noch grösser. Wie will ein auswärtiger Automobilist oder ein Navigationsgerät wissen, dass zwischen 16.30 und 19.30 Uhr halt dieser Weg gefahren werden muss? „Wie sag' ichs meinem Navi?" Das Fräulein im Navi kann nicht unterscheiden, welche Zeit es ist. Aus diesem Grund wird die Massnahme generell abgelehnt. Wir sehen den Wunsch der vbl, aber die realistische Umsetzung nicht. Deshalb wird die SVP auch den Vorstoss der FDP für eine temporäre Beschränkung ablehnen. Die SVP verleiht jedes Jahr einen Preis für den skurrilsten Vorstoss; mit diesem Vorstoss hat die FDP eine gute Favoritenrolle eingenommen.

Christian Hochstrasser kann die Überlegungen von Markus Mächler grundsätzlich teilen. Es stellt sich aber trotzdem eine Frage. In der Antwort auf das Postulat steht, dass die Massnahme jetzt nach relativ langem Prozess so weit sei, dass sie im Frühling 2014 eingeführt werden könnte. Die Geschichte ist schon einige Jahre alt. Man redet schon seit fünf, zehn Jahren davon, dass die Probleme immer an der Pilatusstrasse bestehen. Jetzt gibt es eine Lösung. Nun müssten neue Lösungen gesucht werden, wie das temporär gemacht werden könnte. Markus Mächler sagt, es hätte dann vielleicht gar nicht so grosse Kostenfolgen. Man müsste allenfalls temporäre Anlagen installieren, mit wahrscheinlich eher grösserer Kostenfolge. Wenn nun das Postulat überwiesen wird, ist die Chance sehr klein, dass im nächsten Frühling die Busspur schon markiert ist, denn der Stadtrat hat wieder den Auftrag, das nochmals zu prüfen. Ob man das wirklich will, in diesem Fall noch einmal eine Schlaufe zu machen, muss man sich schon überlegen.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Es gibt fünf Grundsätze, welche die Vorläufer für dieses Projekt bildeten. Einerseits der Grundsatz, dass das Stadtzentrum jederzeit zuverlässig erreichbar sein muss. Mit dem Fuss- und Veloverkehr ist es das. Und mit einer der anderen grossen Verkehrsarten muss es auch sicher zuverlässig zu den Hauptverkehrszeiten erreichbar sein. Das kann nach Ansicht des Stadtrates nur der ÖV sein. Dazu gehört, dass der übrige, wirtschaftlich notwendige Verkehr funktionieren kann. Selbstverständlich gehört der motorisierte Individualverkehr mit seinen Stärken, zum Beispiel mit dem gewerblichen Transport, auch dazu. Zweitens muss die Stadt deutlich vorwärts machen in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Im Städtevergleich ist die Stadt Luzern schlecht aufgestellt. Als dritten Punkt gibt es ein städtisches Reglement für nachhaltige Mobilität. Das verlangt eine Plafonierung des MIV auf Stand 2010. Das Energiereglement gibt einen Absenkpfad für den Energieverbrauch vor. Dieser gilt auch für die Mobilität. Viertens ist die Massnahme, welche man jetzt diskutiert, ein Bestandteil des Agglomerationsprogramms zweite Generation. Diese Verkehrsplanung erfolgt überkommunal, zusammen mit dem Kanton, dem Verkehrsverbund und LuzernPlus. Fünftens postuliert der kantonale Richtplan die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationszentrum. So in der Luft hängt also diese Massnahme nach dem Dafürhalten des Stadtrates nicht.
Zum Postulat: Die Spezialisten und Fachleute der Stadt sind gut, die Spezialisten des Kantons sind es auch. Bei der Auslegeordnung wurden die Möglichkeiten evaluiert, auch eine temporäre Lösung wurde geprüft. Man ist aber zum Schluss gekommen, dass die Lösung nicht praktikabel ist. Es gäbe vier Umstellungen pro Tag, es gäbe den Bedarf einer wechselnden Signalisation. Am Kasernenplatz müsste man den Verkehr mit wechselnder Signalisation über die Pilatusstrasse oder über die Moosstrasse lenken. Das müsste wahrscheinlich am Paulusplatz auch gemacht werden. Das ist nicht erwähnt, aber von dort kommen immerhin 60 Fahrzeuge, welche in Richtung Bahnhofplatz fahren. Rund 120 Fahrzeuge kommen vom Norden her. Man geht davon aus – und deshalb bezieht der Stadtrat in der Beantwortung die klare Position –, dass die Verunsicherung in der Übergangszeit viel zu gross wäre und an den Knotenpunkten dadurch wieder Probleme entstehen würden. In diesem Sinne ist der Sprechende mit Marcel Lingg einig, dass die temporäre Lösung nicht praktikabel ist. Die zweite Schlussfolgerung kann er aber mit Marcel Lingg allerdings nicht teilen.
Der Postulant verlangt nach kreativen Lösungen. Das ist eine kreative Lösung. Die 500'000 Franken holt man wahrscheinlich in einem halben Jahr mit dem Produktionsgewinn im ÖV wieder herein. Zwei bis drei Minuten, welche der Bus in den Hauptverkehrszeiten gewinnt, bedeuten für viele Busbenutzer, dass sie nicht mehr bei der Kantonalbank aussteigen müssen, um den Zug

sicher zu erreichen. Zwei, drei Minuten tönt nach wenig, aber es ist sehr viel in Bezug auf die Produktionskosten der vbl. Sie müssen unter Umständen mehr Busse einsetzen, um den Fahrplan in der Hauptverkehrszeit stabil zu halten.
Diese Lösung ist also sicher billiger, als eine temporäre Lösung. Die temporäre Lösung ist im Betrieb teurer, sie braucht mehr Steuerung mit den temporär wechselnden Signalisationen, spätestens am Kasernenplatz und wahrscheinlich auch am Paulusplatz. Der Stadtrat glaubt, dass das tatsächlich nicht praktikabel ist.
Daniel Wettstein beschwert sich, dass die Unterlagen nicht vorliegen. Es gibt sehr viele Verkehrsanordnungen in kleineren Dimensionen, welche direkt aufgelegt werden. Es müsste also definiert werden, wo der Stadtrat in der Pflicht wäre, das im Parlament zu besprechen. Im vorliegenden Fall muss gesagt sein, dass es eine Kantonsstrasse betrifft. Der Kanton könnte die Signalisation von sich aus machen, ohne sie auszulegen. Die Stadt informiert aber trotzdem und bekommt nun den Vorwurf, es sei konzeptlos, es werde nicht informiert. Das Thema wurde zweimal in der Verkehrskommission diskutiert. Wenn von dort die Informationen zu den Anspruchsgruppen nicht funktionieren, ist es nicht primär ein Problem der Stadt. Man hat zwar über die Problematik diskutiert und es wird sicher versucht, das zu verbessern. Es kommt auch der Vorwurf, wenn man etwas wolle, dann wolle man es. Oder wenn man etwas nicht wolle, wolle man es eben nicht. Es ist eine klare Linie. Die klare Linie teilt die Stadt mit dem Verkehrsverbund, mit LuzernPlus und vor allem auch mit dem Kanton. Der Kanton ist in verkehrspolitischen Fragen nicht unbedingt im Verdacht, dass er dogmatische grün-linke Politik betreiben würde. Es waren schwierige und ausführliche Diskussionen mit den vier Planungspartnern. Gemeinsam ist man zum Schluss gekommen, dass das die beste Lösung ist. Aber auch die beste Lösung hat ihren Preis. Das sind die Umwegfahrten, es gibt eine gewisse Mehrbelastung auf der Moosstrasse. Auf die lange Frist hoffen wir, dass die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs so wirkt, dass sie einen gewissen Umlagerungseffekt erzielt. Der Sprechende kann versichern, dass die Spezialisten, die jetzt etwas im Vorwurf liegen, sie hätten das nicht ernsthaft geprüft, alles angeschaut haben. Kreative Ideen sind willkommen und werden entgegengenommen. Aber wir sagen unsere Meinung dazu. Die Meinung, in diesem Fall die Beantwortung, auch wenn sie kurzfristig war, wurde mit den anderen Partnern in der Verkehrsplanung abgesprochen.
Ein Detail, das András Özvegyi angesprochen hat, ist der Rückstau vor dem Fussgängerstreifen beim Bahnhof. Die ganzen Verkehrsflüsse wurden modelliert. An diesem Modell kann man die Situation simulieren, indem man mehr Verkehr erzeugt und schauen kann, ob es funktioniert. So wie das Modell gezeigt hat, funktioniert es. Weil man beim Knoten Bahnhofplatz von der Zentralstrasse her mehr Grünzeit haben wird, ist nicht einmal gesagt, dass die Autofahrer mehr Zeit benötigen für die Fahrt zum Bahnhofplatz. Bei der Umstellung wird es aber sicher Verunsicherungen geben. Aber es gibt mehr Zeit an der Zentralstrasse, es gibt keinen Bus-Rückstau mehr. Es gibt eine Phase, welche keinen Verkehr zum Bahnhofplatz durchlässt. Nur die Busse, welche zur Haltestelle fahren. Das sind nie mehr als drei hintereinander, so dass der Knoten nicht verstopft wird. Während die Einfahrt von der Pilatusstrasse läuft, ist der Fussgängerstreifen offen. Das heisst, die Rückstauproblematik gibt es gar nicht. Das wurde ebenfalls angeschaut.
Der Sprechende ist nicht ganz gleicher Meinung mit Markus Mächler, der sagte, die Gründe seien nicht geliefert worden. Diese wurden jetzt erwähnt. Es ist die fehlende Akzeptanz, die fehlende Praktikabilität. Und nicht zuletzt auch die höheren Kosten. Das sind die wichtigsten Gründe, die den Stadtrat dazu bewogen haben, das Postulat abzulehnen. Der Sprechende dankt den Parlamentarierinnen und Parlamentariern, wenn sie es auch ablehnen.

Marcel Lingg möchte das Verkehrsmittel wechseln und vom Auto auf das Velo zu sprechen kommen. Es muss hier erwähnt werden, dass es auch wirklich klar wird. Mit einer Folienpräsentation wurde es in der Baukommission kurz erwähnt. Das Abbiegeverbot gilt auch für die Zweiradfahrer. Ob dann der Zweiradfahrer mit diesem Umweg auch gleich lang hat, als wenn er direkt durch die Pilatusstrasse fahren würde, ist zu bezweifeln. Es kann sein, dass es irgendeinmal eine unheilige Allianz IG Velo/SVP geben wird, wenn es gegen dieses Abbiegeverbot gehen wird.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Die Pilatusstrasse wird praktisch von keinem Velo befahren. Weil man nämlich über die Bahnhofstrasse geht, oder die Zentralstrasse benützt. Jede Verkehrslösung, welche in der Stadt getroffen wird, hat irgendwo ihren Preis, auch gegenüber den Velofahrern. Das kann aber sicher nicht der Hauptgrund sein, diese zweckmässige und gute Lösung für die ÖV-Förderung zu verhindern.

Ratspräsident Thomas Gmür: Die Diskussion hat sich erschöpft, es wird abgestimmt.

Der Rat lehnt die Überweisung des Postulats 116 ab.

Dringliches Postulat 118, Marcel Budmiger namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion sowie András Özvegyi namens der GLP-Fraktion, vom 16. September 2013: Anpassung der Buspförtneranlage Halde-Dietschiberg bei grossem Verkehrsaufkommen

UVS-Direktor Adrian Borgula liest die Stellungnahme der UVS-Direktion vor. Der Stadtrat hat der Dringlichkeit opponiert, weshalb vorerst die direktionale Antwort vorliegt. Der Stadtrat hat dazu noch nicht Stellung bezogen, es ist aber davon auszugehen, dass der Stadtrat die Meinung der UVS-Direktion teilt.
Der Verbundrat hat am 30. August 2013 das ÖV-Angebot für 2014 beschlossen. Die Postautolinie 73 von Adligenswil fährt ab 15. Dezember 2013 neu über die Schädrüti- und die Haldenstrasse und nicht mehr via Stuben–Löchli–Utenberg nach Luzern. Die Haldenstrasse ist bereits heute eine hochfrequentierte ÖV-Achse mit den Linien 6/8 und 24. Auf dem neuralgischen Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Europe und Luzernerhof lag 2012 die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in der Hauptverkehrszeit von 17:00 bis 18:00 Uhr bei 13,6 km/h. Im Vergleich zu 2011 hat sich die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit um 2,1 km/h gesteigert. Bei grossem Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum können aber stadteinwärts vor der Lichtsignalanlage Luzernerhof Verlustzeiten für die Busse von mehreren Minuten entstehen.

Im Postulat wird nun gefordert, dass der Stadtrat im Hinblick auf die zusätzliche Linie 73 in der Haldenstrasse ab 15. Dezember 2013 die Einstellungen der Pförtneranlage Dietschiberg prüft und so anpasst, dass die Dosierung auch bei hohem Verkehrsaufkommen funktioniert und die Verlustzeiten des ÖV minimiert werden.

Beim Dietschiberg besteht eine Pförtneranlage, die verkehrsabhängig den Verkehrsfluss Richtung Stadtzentrum reguliert. Ziel ist es, nur so viel Verkehr in das Stadtzentrum zu führen, wie die Lichtsignalanlage Luzernerhof verarbeiten kann. Aufgrund der Rückstaulängen vor dem Luzernerhof werden bei der Lichtsignalanlage Dietschiberg zwei Dosierprogramme geschaltet. Reicht die Fahrzeugkolonne bis in den Bereich der einstreifigen Fahrbahn (Reisebüro Bucher), so schaltet die Lichtsignalanlage Dietschiberg auf das Programm der Dosierstufe 1. In diesem Programm wird ein Umlauf von 90 Sekunden aktiv und die Grünphase in der Haldenstrasse wird auf 24 Sekunden reduziert. Der Zufluss aus der Kreuzbuchstrasse wird in beiden Programmen massiv verkürzt (Wartezeiten von vier Minuten). Erreicht die Fahrzeugkolonne die Höhe der Parkhausausfahrt National tritt das Programm der Dosierstufe 2 in Kraft und verringert die Grünphase in der Haldenstrasse von 24 Sekunden auf 10 Sekunden. Die Pförtneranlage funktioniert im Normalfall sehr gut und kann die gewünschte Wirkung erzielen. Die Lichtsignalanlage Dietschiberg ist seit 17 Jahren im Betrieb und wird altersbedingt im dritten Quartal 2014 ersetzt. In Zusammenhang mit dem Ersatz der Lichtsignalanlage wird auch die Steuerung der Pförtneranlage überprüft und optimiert.
Besondere Ereignisse, wie grosses Verkehrsaufkommen oder überstellte Knoten, haben Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt Luzern, die von der Pförtneranlage Dietschiberg nicht beeinflusst werden können. Dauern solche Vorfälle länger, kann die Pförtneranlage nur beschränkt darauf reagieren. Die Grünphasen für den Individualverkehr können nicht weiter reduziert werden. Noch längere Wartezeiten für den Individualverkehr werden von diesem als Defekt der Anlage interpretiert, was zu deren Missachtung führt. Zudem können die Zufahrten auf das Hauptverkehrsnetz, welche ohne Lichtsignal-Regelung bestehen, nicht beeinflusst werden. Auch dies führt teilweise zu Störungen im Verkehrsfluss.
Die von den Postulanten geforderte Optimierung der Buspförtneranlage Dietschiberg wird das Tiefbauamt der Stadt Luzern prüfen. Das Tiefbauamt wird mögliche Verbesserungen der Buspförtneranlage bis zum Fahrplanwechsel ab 15. Dezember 2013 und im Rahmen des Ersatzes der Buspförtneranlage im dritten Quartal 2014 umsetzen.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen, stellt jemand einen Ablehnungsantrag?

Markus Mächler will das Postulat nicht ablehnen, er verlangt Diskussion.

Der Rat stimmt der Diskussion zu.

Markus Mächler: Das ist ein Dauerproblem, die Spezialisten des Tiefbauamtes sind dauernd am Optimieren dieser Anlage. Deswegen stellt der Sprechende den Antrag, das Postulat abzuschreiben, weil die Arbeit so oder so gemacht ist.

Marcel Lingg: Das Problem ist vielleicht nicht alltäglich, aber mindestens wöchentlich vorhanden. Etwas hat Stadtrat Adrian Borgula nicht gesagt, aber es muss auch gesagt werden, wenn schon optimiert werden soll. Wenn es beim Dietschiberg eine längere Rotphase gibt, geht vorne weniger weg, aber hinten kommt theoretisch immer noch gleich viel Verkehr vom Kreisel bei der Ga-

rage Schättin dazu. Dann verschiebt sich das Problem, der Stau geht Richtung Seeburgstrasse, wo keine Busspur ist. Auch vor allem unter dem Bahndamm Richtung Schädrütistrasse oder Richtung Würzenbach. Wenn dort Stau ist, kommt auch der Bus gar nicht mehr vorwärts bis zur Buslinie. Der Stau wird ins Quartier hinein verlegt, die Automobilisten, aber auch der ÖV, stehen im Würzenbachquartier. Ob das dann die Lösung ist, muss man vielleicht politisch entscheiden, ob man den Stau im Quartier oder im vorderen Teil an der Haldenstrasse haben will. Wenn man von den beiden schlechten Varianten wählen muss, wäre vermutlich der vordere Teil immer noch der weniger schlechte.

Marcel Budmiger: Zuerst ein Wort an Marcel Lingg: Wenn es so viele Autos hat, steht ohnehin alles still. Dann kommt es nicht mehr darauf an. Vorne kann vielleicht der Bus noch fahren und die Leute, die im Bus sitzen kommen noch durch. So kommen bedeutend mehr Leute durch, als wenn das ganze Quartier blockiert wird.
Eine kurze Äusserung zum Abstimmungsantrag von Markus Mächler: Gestern hat die Pförtneranlage auch funktioniert. Der Stau war am Schweizerhofquai, bis zum Bahnübergang beim Dietschiberg. Es konnten wirklich nur so viele Autos durchfahren, wie vorne beim Rotlicht passieren konnten. So funktioniert es auch, aber es waren mindestens vier Busse der Linien 6/8 am Stehen und mehrere auch von der 24er-Linie. Auch für den ÖV ging gar nichts mehr. Es muss nun geprüft werden, wie man das auf den Fahrplanwechsel hin verbessern kann. Und, wenn es nächstes Jahr eine neue Anlage gibt, kann man zum Beispiel mehr Fahrten einbauen. Es besteht Optimierungsbedarf, also kann man das Postulat erst nächstes Jahr abschreiben.

Daniel Wettstein versteht es nicht ganz. Adrian Borgula hat es zwar erklärt, aber es liegt nicht vor. Was will man optimieren? Hier besteht ein Widerspruch. Man redet von zehn Sekunden, tiefer gehen könne man nicht. Sind es dann neun Sekunden? Was damit gemeint ist, kann der Sprechende nicht nachvollziehen. Der Sprechende wehrt sich dagegen, dass man ein Postulat überweist und nachher nicht weiss, was wirklich geprüft werden soll.
Vorher hat Christian Hochstrasser der FDP vorgeworfen, sie würde den Stadtrat mit Details aufhalten. Jetzt ist man eigentlich in der gleichen Diskussion. Mit diesem Vorstoss wird der Stadtrat auch beschäftigt. Das ist legitim, es beschäftigt schliesslich alle, also muss man auch hier darüber reden können. Der Sprechende hat aber Mühe, ein Postulat zu überweisen, wenn man nicht weiss, was dann am Schluss herauskommt. Das ist nach wie vor unklar.

Ratspräsident Thomas Gmür: Das Postulat ist überwiesen. Es geht jetzt darum, das Postulat allenfalls abzuschreiben.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Es wurde ja Diskussion verlangt. Wenn der Stadtrat nun das Postulat entgegennimmt, wird überprüft, ob es Optimierungsmöglichkeiten gibt, wie es verlangt ist. Das könnte eine feinere Justierung sein. Es gibt eine Untergrenze der Grünphase, welche man nicht unterschreiten kann. Das wird hiermit signalisiert, indem man darauf hinweist, dass kein Potenzial mehr besteht. Wenn die Phase auf acht Sekunden eingestellt ist, sind es noch vier Autos, bei zehn Sekunden sind es rund fünf Autos. Das ist die bisher niedrigste Dosierungsstufe. Es ist davon auszugehen, dass die Spezialisten das mit dem Verkehrsmodell nochmals prüfen werden. Auch vor allem, weil eine zusätzliche Busverbindung dazukommt. Das Ziel dieser Optimie-

rung muss sein, den Stau in der Haldenstrasse zu reduzieren, denn dort stehen der ÖV und die anderen Fahrzeuge auch. Das ist der Auftrag des Postulats.

Ratspräsident Thomas Gmür: Es wird über den Antrag von Markus Mächler abgestimmt, das Postulat abzuschreiben.

Der Rat lehnt die Abschreibung des Postulats 118 ab; das Postulat wird überwiesen.

10. Postulat 60, Max Bühler und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp und András Özvegyi, vom 8. April 2013: Kein Gratis-Parken für Motorräder und Motorroller mehr im Stadtzentrum – für eine nachhaltige städtische Mobilität

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt?

Laura Grüter Bachmann: Die FDP stellt den Antrag auf Ablehnung des Postulats. Die ganze Diskussion um die Verkehrspolitik wird mit Unbehagen wahrgenommen. Es herrscht bezüglich Verkehrspolitik eine ungute Stimmung.
Die FDP lehnt das Postulat folgenden Gründen klar ab: Das Reglement über die nachhaltige städtische Mobilität wurde angenommen, das wird auch respektiert. Es ist aber nicht die Meinung, dass wir deswegen Musterknaben sein müssen. Wir sind auch nicht der Meinung, dass Luzern als erste Stadt, oder vielleicht als zweite, mit solchen gebührenpflichtigen Parkplätzen vorausgehen müsse. Zumal ja auch die Praktikabilität völlig offen ist, wie es dann tatsächlich funktionieren sollte. Hier machen wir ein Fragezeichen. Es gibt in der Stadt genügend andere Baustellen im Verkehrsbereich, welche eine höhere Priorität haben – strategisch wichtige Projekte. Zum Beispiel das Gesamtverkehrskonzept – es wurde heute auch schon mehrfach erwähnt –, zu dem der Stadtrat in sehr vielen Antworten zu Postulaten oder Vorstössen verweist. Die Sprechende hat sie nicht gezählt, aber es sind einige, in denen immer wieder auf das ominöse Gesamtverkehrskonzept verwiesen wird. Wir sind nicht bereit, eine neue Nebenbaustelle zum heutigen Zeitpunkt zu eröffnen.
Eine generelle Bemerkung im Zusammenhang mit der Debatte, wie sie sich jetzt vorher zugespitzt hat: Die FDP hat ein wirkliches Unbehagen, das sie hier gerne ausdrücken möchte. Und zwar ein Unbehagen, wie es mit dem Verkehr zurzeit läuft. Es werden, wie gesagt, viele Hinweise auf das Gesamtverkehrskonzept gemacht. Im Moment ist das vor allem der Begriff, es ist ein Name. René Peter hat es heute schon in einem anderen Zusammenhang erwähnt, es ist schon fast ein Unwort für uns. Der Inhalt ist nicht bekannt, der detaillierte Zeitpunkt, wann es kommen soll, ist auch nicht bekannt. Man weiss es nicht. Es heisst einfach Ende 2014, vielleicht 2015, aber man weiss es nicht so genau. Aber was man hingegen hat, sind in hoher Kadenz Ankündigungen von sogenannten kleineren Verkehrsentscheidungen, Verkehrsmassnahmen, welche der Stadtrat oder die Verwaltung macht und dann darüber informiert. Das ist dann aber meistens schon mehr oder weniger Tatsache. Alle die kleinen Verkehrsentscheidungen, alle schaffen Tatsachen im

Hinblick auf das Gesamtverkehrskonzept. Man weiss aber noch nicht, was einmal alles dort drin sein wird. Das ist wahrscheinlich auch der Grund, weshalb wir jetzt auch auf sogenannte kleine Massnahmen, welche als Geschäft klar nicht ins Parlament gehören, so reagieren. Als Gesamtheit haben sie sehr wohl Einfluss auf unsere Verkehrspolitik. So wie es jetzt läuft, empfinden wir als Salamipolitik. Es ist für die FDP höchst unbefriedigend. Auch wenn von UVS-Direktor Adrian Borgula und von verschiedener Seite immer wieder ausgeführt wird, zu welchem Projekt es gehöre und in welcher Runde oder in welchem Kreis darüber informiert worden sei. Aber irgendwo hat das eine Zusammenwirkung, welche für uns unbefriedigend ist. Wir wären sehr froh, dass das Gesamtverkehrskonzept so schnell wie möglich kommt. Wir haben zwar zugegebenermassen nur eine kleine Hoffnung. Aber das Anliegen ist, etwas Druck zu erzeugen, dass es wirklich vorwärts geht – endlich vorwärts geht. Darum wird die FDP ab jetzt alle Anliegen ablehnen, wo es möglich ist, dass die einen Einfluss auf das Gesamtverkehrskonzept haben können. Einfach, um möglichst bald zu einem Gesamtverkehrskonzept zu kommen.

Max Bühler: Folgendes sind Fakten. Der Sprechende glaubt, dass es gut ist, sich diese nochmals – ein weiteres Mal – zu vergegenwärtigen. Auf den Tag genau vor drei Jahren hat das Stadtluzerner Stimmvolk das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität mit 63 Prozent in unmissverständlicher Deutlichkeit angenommen. Das Reglement sieht unter anderem vor, dass der Mehrverkehr in erster Linie über den ÖV und über den Velo- und Fussverkehr abgewickelt werden soll und nicht über den motorisierten Individualverkehr. Mit der Annahme hat die Stimmbevölkerung der Stadtregierung und in einem gewissen Sinn auch dem Parlament einen klaren Auftrag erteilt. Im Übrigen hat die Bevölkerung auch am letzten Sonntag wiederum gezeigt, dass sie das Zentrum vom Verkehr entlasten will.

Das zweite Faktum ist, dass Töffs und Roller aufgrund von deutlich lascheren Emissionsgrenzwerten als bei Autos signifikant mehr Abgas und Lärm emissieren. Das heisst konkret, dass sie im Durchschnitt dreimal so viele schädliche Abgase produzieren wie ein Auto. Dazu kommt, dass Töffs und Roller häufig auf relativ kurzen Strecken verwendet werden, vor allem im urbanen Gebiet. Auf Strecken also, welche genauso gut, wenn nicht sogar noch besser, mit dem ÖV, mit dem Velo oder zu Fuss zurückzulegen wären. Die Konsequenz davon ist, dass ein Viertel der Ozon bildenden Abgase in der Schweiz von Töffs und Rollern ausgestossen werden, sie aber nur für ungefähr fünf Prozent der gefahrenen Pesonenkilometer verantwortlich sind. Diese Fakten reden eine deutliche Sprache und zeigen auf, dass es nötig ist, Massnahmen zur Umsetzung des Reglements zu prüfen. Das vorliegende Postulat ist als eine solche Massnahme zu verstehen. Laut dem Bund wird der Töff- und Rollerverkehr in den nächsten Jahren noch deutlich steigen. Mit einer Lenkungsabgabe in Form einer Parkgebühr an zentrumsnahen Lagen sollen Anreize geschaffen werden, vor allem auf kurzen Strecken von den motorisierten Zweirädern auf das Velo oder auf den ÖV zu wechseln. Oder wo sinnvoll, eben zu Fuss zu gehen. Der Sprechende möchte die Anwesenden im Saal daran erinnern, dass Lenkungsabgaben in dieser Art, sprich Regulierung über den Preis, ein bewährtes – es sollte für alle liberal denkenden Leute in diesem Raum von Interesse sein –, ein liberales Mittel sind.
Darum empfiehlt die SP/JUSO-Fraktion dem Grossen Stadtrat die Überweisung des Postulats. Und wie immer an dieser Stelle, liebe Kolleginnen und Kollegen: Es geht darum zu prüfen, und nicht darum, das bereits morgen einzuführen.

Laurin Murer: Die Fraktion der Grünen/Jungen Grünen dankt dem Stadtrat für die Stellungnahme zum Postulat 60. Wir begrüssen es, dass der Stadtrat gebührenpflichtige Parkplätze für Motorräder und Motorroller prüfen und sich für eine praxistaugliche Lösung einsetzen möchte. Der motorisierte Individualverkehr ist hauptverantwortlich für die Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern. Nicht nur Autos, sondern auch Motorräder und Motorroller stinken, machen Lärm und schaden unserer Umwelt. Die Parkplatzbewirtschaftung beeinflusst den MIV in der Stadt nachweislich. Mit der Einführung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Roller und Töffs erfüllt der Stadtrat nicht nur seinen Auftrag, die Vorgaben des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität mit konkreten Massahmen zu erfüllen. In erster Linie wird dadurch für die Töfffahrer ein Anreiz geschaffen, auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen und so letztendlich die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern.
Die G/JG-Fraktion folgt dem Stadtrat und ist für die Entgegennahme des Postulats.

Laura Kopp: Die beiden Vorredner haben vieles schon erwähnt, das die Sprechende auch hätte anbringen wollen. Sie kann sich kurz halten und bei einem Votum anschliessen, was Max Bühler gesagt hat: Nämlich, dass man mit einer Parkgebühr lenken kann. Es ist ein finanzielles Anreizsystem, welches dafür sorgen soll, dass die Leute nicht mit dem Töff oder mit dem Roller in die Stadt kommen, sondern vielleicht zu Fuss oder mit dem Bus. Es ist eine Massnahme im Bereich Parkraumbewirtschaftung, welche nach Ansicht der Grünen und Jungen Grünen nicht unbedingt eins zu eins mit dem Gesamtverkehrskonzept zu verbinden ist.
Die G/JG-Fraktion spricht sich deshalb für die Annahme des Postulats aus.

Peter With: Es ist klar, dass in Zeiten von knappen Kassen der Stadtrat nicht abgeneigt ist, neue Gebühren zu erheben und in diesem Fall darf wieder einmal der motorisierte Individualverkehr herhalten. Im Vorstoss ist ganz klar die Rede von Kohlendioxid – und wie vorhin gehört – von stinkenden Mopeds. Das lässt den Sprechenden vermuten, dass früher oder später dann die Elektroroller von dieser Gebühr ausgenommen werden sollen. Diese stinken ja weniger. Das müsste man auch beachten, es ist nämlich nicht so, dass nur CO_2-produzierende Roller unterwegs sind. Grundsätzlich hat man vorhin über die grossen Probleme auf der Strasse geredet. Das Verkehrsnetz der Stadt kann nicht mehr allzu viel mehr schlucken, es ist schon an der Grenze. Die Roller sparen Platz auf der Strasse, sie sorgen also dafür, dass die Strasse optimaler genutzt werden kann. Viele nutzen den Roller als Alternative zum Auto, gehen bei schönem Wetter mit dem Töff. Es ist klar, wenn dann natürlich für Beides Kosten entstehen, spielt es keine Rolle mehr, dann nehmen sie vielleicht nur noch das Auto. Bereits heute ist es so, dass es sehr wenige Parkplätze hat für die Motorräder. Irgendwo müsste man sich dann vielleicht sogar überlegen, ein gewisses gesteigertes Angebot zu schaffen. Es lässt auch vermuten, dass die angedachten kleinen Gebühren am Anfang, wahrscheinlich nur am Anfang klein bleiben, und mit der Zeit immer höher werden. Das sieht die SVP dann aber auch nicht. Bezweifelt wird auch die Lenkungswirkung. Man sieht, die Entscheidung, ob man mit dem Auto in die Stadt Luzern fahre oder nicht, hängt noch zu einem sehr kleinen Teil davon ab, ob man jetzt noch Parkgebühren bezahlen muss oder nicht. Das wird beim Töff dann nicht anders sein. Letztendlich wird einfach der motorisierte Individualverkehr nochmals zur Kasse gebeten. Leider ist es auch so, dass das Ganze von der Polizei schlussendlich durchgesetzt werden muss. Sie müssen nun auch noch Parkbussen für Töfffahrer verteilen, aber sie hätten doch sicher besseres zu tun. Tatsächlich sind in der Stadt Luzern in letzter Zeit zum Beispiel für den Veloverkehr viele Gelder aufgewendet worden – bezahlt natürlich

durch den motorisierten Individualverkehr, zusammen mit den Parkgebühren. Für mässig sinnvolle, bis zum Teil sinnlose Investitionen wie ein Velozähler. Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ist aber nie angepasst worden. Es scheint, dass man diesen Verkehr immer mehr einschränken will und aber auch gleichzeitig immer wieder zur Kasse bittet.
Das sieht die SVP gar nicht und lehnt darum diesen Vorstoss ab.

Reto Derungs: Man hat es gehört, es ist unbestritten, dass das Zurverfügungstellen von Gratisparkplätzen auf öffentlichem Grund eine Lenkungsfunktion hat. Man kann sich also fragen, warum Motorräder und Roller gegenüber den Autos bevorzugt werden sollen. Aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht sind sie sicher gleichwertig und es gibt eigentlich keinen Grund, die Töffs und Roller zu bevorzugen. Ein Teil der CVP-Fraktion unterstützt das ganz klar und sagt, dass man die Gleichstellung auch ohne Verkehrskonzept als Grundsatz fordern kann. Das soll unbedingt geprüft werden. Der andere Teil der Fraktion sagt, dass Roller und Töffs ein kleiner Anteil sind und die Praktikabilität ohnehin schwer umsetzbar sei. Daher wird die CVP ihre Stimmen fair und anteilmässig auf alle Anspruchsgruppen verteilen.

UVS-Direktor Adrian Borgula: Die Motorräder und Roller sind Teil des motorisierten Individualverkehrs. Man hat gehört, dass sie bezüglich Lärm relativ belastend sind und vor allem auch bezüglich Treibhausgas. Gratisparkplätze machen das Töfffahren attraktiver und das widerspricht dem Reglement der städtischen nachhaltigen Mobilität, ebenso dem Aktionsplan Luftreinhaltung und Klimaschutz. Der Stadtrat sagt, dass er das Anliegen prüfen will, sagt aber auch ganz klar, dass die Umsetzung nur erfolgt, wenn es eine praxistaugliche Lösung gibt mit einem günstigen Kosten-/Nutzenverhältnis. Das ist aber nicht so einfach. So ist es formuliert und ausgeschrieben in der Stellungnahme zum Postulat. Die Stadt Luzern ist nicht der einzige Vorreiter, was den Sprechenden aber keineswegs stören würde. Basel-Stadt und Genf prüfen ein ähnliches Modell. Selbstverständlich schaut die Stadt genau hin, wie dort die Umsetzung erfolgen wird. Manchmal geht die eine Stadt voraus, manchmal eine andere, und so kann auch die Stadt Luzern davon profitieren.
Laura Grüter Bachmann hat das Unbehagen der FDP angesprochen in der Diskussion um die Verkehrspolitik. Dieser Vorstoss wurde nicht vom Stadtrat getaktet. Die Vorstösse werden beantwortet aufgrund der Zeitvorgabe. Es gibt relativ viele verkehrspolitische Vorstösse im Rat und in diesem Sinne entsteht auch eine kontinuierliche verkehrspolitische Diskussion. Es gefällt dem Sprechenden überhaupt nicht, wenn jetzt der Eindruck entsteht, dass ein grösserer Graben zwischen eher automobilfreundlichen und eher umweltfreundlichen Fraktionen entsteht. Das will der Stadtrat nicht, weshalb auch mehr informiert wird. Deshalb geht man damit in die Verkehrskommission, auch wenn man das zum Teil nicht müsste. Die Anliegen werden auch in der Baukommission diskutiert. Man will wirklich nicht, dass hier ein Graben entsteht, quer durch die politischen Landschaften, weder im Parlament, noch in der Bevölkerung. Aber es sind klare Leitlinien und diese werden auch immer wieder betont. Der Sprechende hat es beim vorherigen Vorstoss gesagt: Das Gesamtverkehrskonzept ist immer angesprochen, es beschäftigt sich mit der Innenstadt, beschäftigt sich mit einer vernünftigen Abwicklung der Mobilität. Vor allem, was den motorisierten und den öffentlichen Verkehr betrifft. Es ist nicht die ganze Stadt, sondern nur die Innenstadt. Das Projekt entsteht zusammen mit dem Kanton, mit dem Verkehrsverbund Luzern, mit LuzernPlus. Die Stadt ist nicht der einzige Taktgeber. Gemäss Planung wird das Gesamtverkehrskonzept Ende 2014 fertig.

Das ist vielleicht etwas unglücklich, wenn das Gesamtverkehrskonzept immer wieder in den Vordergrund gerückt wird. Es löst so gesehen auch nicht alle Probleme. Es ist ein kontinuierlicher politischer Prozess. Es gibt das Agglomerationsprogramm, es gibt Reglemente und Richtpläne. Auch mit dem Parlament wurden sehr viele Diskussionen geführt, wo der Stadtrat seine Linie immer wieder dargelegt hat. Die Mobilitätsstrategie ist entwickelt und wird dem Parlament im ersten Quartal 2014 zugänglich gemacht. Sie wurde in der Baukommission vorgestellt und in der Verkehrskommission diskutiert. Es ist nicht so, dass wir im luftleeren Raum sind. Es ist auch nicht so, dass das Gesamtverkehrskonzept ein für alle Mal alle Planungen löst und erledigt. Das ist ein laufender Prozess, immer aufbauend auf die verschiedensten verkehrspolitischen Konzepte, und vor allem auch auf die Diskussionen, welche mit dem Parlament geführt werden. Wenn der Stadtrat seine Meinung vertritt, kann man ihn korrigieren, ihn überstimmen. Wenn das Parlament eine andere Meinung hat, wird das selbstverständlich akzeptiert und entsprechend umgesetzt. Der Stadtrat versucht wirklich, eine ausgewogene Politik zu betreiben – entlang den vorgegebenen Leitlinien, welche schon mehrmals angesprochen wurden.
Der Sprechende dankt dem Parlament, wenn der Vorstoss überwiesen wird. Das Anliegen wird sorgfältig überprüft. Es wird aber nur umgesetzt, wenn es eine praxistaugliche Lösung in einem guten Kosten-/Nutzenverhältnis gibt.

Bildungsdirektorin Ursula Stämmer-Horst: Es ist sehr beunruhigend, wenn wir jetzt im wichtigsten politischen Thema der Stadt Luzern in eine Situation kommen – wie sich Laura Grüter Bachmann geäussert hat –, dass das Parlament nicht einmal weiss, was der Stadtrat überhaupt macht. Zur Erinnerung: Im letzten Jahr wurde im Rat der Bericht über das Gesamtverkehrskonzept diskutiert. Er ist auf der Homepage einsehbar und sehr empfehlenswert. Dort sagt man ganz genau, was das soll: Nämlich die Lücken zu schliessen, bis allfällig grössere Verkehrsinfrastrukturen wie zum Beispiel der Tiefbahnhof bereit sind. Ein Kapitel beschäftigt sich explizit zu kurzfristigen Optimierungen. Dort ist der Bahnhof, das Thema Rechtsabbieger aufgeführt. Die Sprechende war damals für das Dossier verantwortlich. Es wäre noch in den Protokollen nachlesbar. Der Grosse Stadtrat hat damals die Massnahmen, welche im Sinne des flüssigen Verkehrs kontinuierlich umzusetzen waren, gutgeheissen. Vielleicht müsste man jetzt einen Schritt zurück machen, das Gesamtverkehrskonzept nochmals studieren und dann in der Baukommission, welche die Verkehrsfragen diskutiert, eine Auslegeordnung machen.

András Özvegyi äussert sich zum Unbehagen der FDP: Es ist hochspannend, was jetzt bei der FDP geht. Es gibt nämlich auch grosse Gemeinsamkeiten. Der Sprechende erinnert erstens daran, dass hier einmal ein Verkehrskonzept gefordert wurde von Philipp Federer im Jahr 2005. Das wurde vom Rat abgelehnt. Damals hat es die GLP noch nicht gegeben, aber die FDP sicher schon, aber man hat es nicht gewollt. Zweitens hat die FDP während zwölf Jahren einen Baudirektor gehabt, der grosse Strassenprojekte aufgegleist hat. Es waren alles einzelne Projekte, ohne ein Konzept, ohne Gesamtverkehrskonzept. Das Unbehagen war gross. Im 2009 hat die Stadtluzerner FDP in einer Petition eine schnelle Realisierung Südzubringer gefordert. Es gab kein Konzept, was am Ende des Südzubringers mit dem Verkehr im Tribschenquartier passieren sollte. Jetzt kommt die FDP mit dem Unbehagen. Die Stadt ist daran, Schritt für Schritt. Es ist ein Gesamtverkehrskonzept in Arbeit, die Informationen liegen vor. Es herrscht ein gewisses Unverständnis, dass die FDP davon nichts weiss, oder nichts wissen will. Das mit dem Unbehagen kommt dem Sprechenden – wie erwähnt – irgendwie bekannt vor.

Roger Sonderegger muss für einmal Peter With Recht geben. Wenn man die Problemanalyse und die Lösung anschaut, gibt es einen kleinen Bruch in der Mitte. Das Verkehrsproblem in der Stadt Luzern ist doch ein Platzproblem und nicht in erster Linie ein Abgas-Problem. Auch dem Sprechenden stinkt es, und es ist nicht verständlich, dass Mopeds immer noch mit 2-Takt-Motoren herumfahren dürfen. Das ist aber ein technisches Problem, welches in zehn Jahren garantiert gelöst ist. Als Velofahrer stört er sich, wenn seine Parkplätze von Töffs belegt sind. Er versteht nicht, weshalb man diese Mischflächen nicht aufhebt und Töffparkplätze und Veloparkplätze ausweist. Das wäre ein Schritt in die richtige Richtung. Wenn der Sprechende richtig gezählt hat, wird das Postulat durchkommen. Zwei Hinweise liegen dem Sprechenden am Herzen, welche man bei der Prüfung beachten müsste. Wenn man das Blatt umdreht, steht auf der Rückseite „...Abstellplätze für Motorräder und Roller mit Verbrennungsmotoren... usw.“. Der Immatrikulation eines Fahrzeuges sieht man nicht an, ob es einen Verbrennungsmotor oder einen elektrischen Motor hat. Das Letzte, das man möchte, ist, dass die Elektro-Velos und Elektro-Scooters auch noch in die gleiche Pfanne gehauen werden, wenn schon Energie und Abgas die grosse Linie der Argumentation darstellt. Insofern möchte der Sprechende beliebt machen, dass die Forderungen im Postulat auch wirklich so aufgenommen werden. Elektrofahrzeuge sollen ausgenommen werden und man sollte mit der Aufhebung der Mischparkplätze planen, statt mit ganz komplizierten Kategorienerhebungen für die Gebühren für das Parkieren. Der Sprechende ist sich nicht ganz sicher, ob uns das dem Ziel der Verkehrspolitik wirklich einen Schritt näher bringt. Ob das die Velofahrer einen Schritt weiter bringt, wenn die Töfffahrer einen Fünfliber bezahlen müssen? Es passiert wohl das, was Peter With gesagt hat: Wenn jemand in der Mobilität individuell unterwegs sein will, wird eher der Wechsel zum Auto wieder ein Thema sein, statt der Wechsel auf das Velo. Man müsste einmal mit hundert Töfffahrern reden. Aber es ist zweifelhaft, ob daraus hundert Velofahrer würden. Schön wäre es.

Laura Grüter Bachmann zurückkommend auf die Erwähnung von UVS-Direktor Adrian Borgula. Ein Wort, das mehrfach gefallen ist: Diskussion im Parlament, Diskussion über den Verkehr in der Baukommission führen, Diskussion in der Verkehrskommission. Das tönt recht gut, aber Diskussion im Parlament ist recht schwierig. Die FDP ist sehr froh, wenn in der Baukommission tatsächlich auch über den Verkehr genügend Diskussionen geführt werden. Auch dass es in der Verkehrskommission nicht mehrheitlich nur eine Information ist, was es ja vorwiegend ist. Dass es dort auch Raum gibt für Diskussionen zu einem Zeitpunkt, wo der Echoraum auch gewissen Einfluss nehmen kann und nicht nur abnicken kann. Das ist ein wirkliches Anliegen der FDP.

Daniel Wettstein hat eine Frage zur Töffgeschichte, wie man sich das vorstellen soll. Es gibt ein Postulat, das wird abgeklärt. Es steht aber, dass man dann eine praxistaugliche Lösung einführen werde. Wenn der Sprechende das richtig versteht, wird die Kommunikationsabteilung am Tag x eine Medienmitteilung verschicken und dann heisst es: Das und das ist jetzt so. Es sind doch zwei grundverschiedene Ansätze. Entweder sagt man, eine Vignette wird eingeführt, im Perimeter x, irgendwo in der Stadt, die ganze Stadt, oder die halbe Stadt. Es braucht eine Vignette für das Abstellen des Zweirades – offen ist, welchen Motor es dann betrifft. Dann erreicht man wahrscheinlich nicht das, was die anderen wollen. Fünfzig Franken im Jahr können jemanden vielleicht ärgern, aber daran ändert sich nichts. Der andere Ansatz ist, die Felder zu definieren. Das wird dann sicher zu einem Ärgernis führen, wenn man sein Vespa zum Beispiel irgendwo in der

Neustadt nicht auf einem Parkfeld abstellen kann. Wie das gehen soll, kann man sich noch nicht so recht vorstellen. Das gibt dann wieder Ärger und man kann sich fragen, warum sich die Politiker hier einmischen müssen. Aber auf der Strasse käme eine Gegenreaktion, je nachdem, welche Variante es ist. Kommt das nochmals vors Parlament, oder was muss man sich jetzt vorstellen?

UVS-Direktor Adrian Borgula: Es ist sicher gut, dass man ausgiebig diskutiert. Im Moment scheint es so: Wenn man etwas macht, ist es nicht ganz richtig. Aber immerhin 60 Prozent der städtischen Bevölkerung erwähnen den Verkehr als das grösste Problem. Das wird ernst genommen und daran wird auch gearbeitet. Wenn man nichts machen würde, wäre es auch falsch. Vielleicht sind wir gar nicht so schlecht unterwegs. Im Verkehr werden wir keine Lösung finden, welche alle wirklich zu hundert Prozent zufriedenstellen kann. Es ist dem Sprechenden ein Anliegen, dass man offen diskutiert und frühzeitig alles einbezogen wird. Im Rahmen der Kompetenzregelungen gibt es aber Sachen, welche nicht im Parlament diskutiert werden müssen. Nicht jede Tempo-30-Zone, jede Signalisation, jede Veränderung mit marginalem Einfluss muss mit dem Parlament diskutiert werden. Wenn aber selbstverständlich im Bereich einer Vignette etwas gemacht wird, braucht es ein Gebührenreglement und das müsste dem Parlament vorgelegt werden. Zum Einwand, dass dann vielleicht keine Parkplätze vorhanden seien: Schon heute müssen Motorräder und Motorroller nach Bundesgesetz auf bestehenden Parkfeldern abgestellt werden. Man kann sie nicht irgendwo abstellen. Das ist eine sehr heterogene Diskussion. Wie genau die Lösung sein wird, wird vorerst geprüft und das wird schwierig. Macht man eine Vignette, macht man gebührenpflichtige Einzelparkplätze mit einer Parkuhr? Je nach Finanzkompetenz kommt das wieder vor das Parlament. Wenn es zu einem grundlegenden Systemwechsel führen würde, wird das sicher mit der Verkehrskommission diskutiert. Das Anliegen von Laura Grüter Bachmann wird ernstgenommen – und wurde auch ernst genommen. Am letzten Donnerstag wurden der Baukommission sieben reine Informationsgeschäfte vorgestellt und gezeigt, wo man in welchen Projekten in Bezug auf die Mobilitätsstrategie unterwegs ist. Man versucht wirklich, die Diskussionen zu fördern, in der Hoffnung, dass mit der Zeit etwas mehr Ruhe einkehren wird.

Max Bühler zu den Äusserungen von Marcel With und Roger Sonderegger, welche befürchten, dass mit dieser Regelung die Mehrheit der Roller- oder Töfffahrer auf das Auto umsteigen würden: Der Sprechende bezweifelt, ob bei der Mehrheit der Rollerfahrer zu Hause noch ein Auto in der Garage steht.

Sandra Felder-Estermann: Bei uns ist das so. Wir haben zwar nur ein Auto, aber noch einen ganz alten Töff. Der wird von Zeit zu Zeit wirklich noch gebraucht. Ein alter Roller, der wahrscheinlich sicher auch so viel verpuffen würde, aber er ist immerhin bleifrei. Die Sprechende hat auch schon eine Busse eingefangen, weil sie am falschen Ort parkiert hat. Als damals Ortsfremde in der Stadt war es nicht einfach, zu wissen, wo man mit einem Roller parkieren kann. Sie ist meistens zu Fuss unterwegs, oder eben mit dem Roller. Aber dann steigt sie auf den ÖV um. Das darf man nicht vergessen, viele Leute fahren mit dem Roller zum Bahnhof und steigen nachher auf den ÖV um. Ob dann diese wirklich nicht schon von zu Hause ins Auto umsteigen würden, ist vielleicht eine Diskussion. Als Besitzerin von beidem ist die Wahrscheinlichkeit vielleicht auch gross, dass sie halt das Auto mehr benützen wird.

Noëlle Bucher: Es bringt nichts, zu spekulieren, wer alles vom Roller auf das Auto umsteigen würde, oder wer alles noch ein Auto zu Hause hat. Sicher kein Auto zuhause haben die Rollerfahrer, welche noch nicht 18 Jahre alt sind. Aus der Perspektive der Gesundheitsförderung wäre es doch sinnvoll, wenn diese auf das Velo umsteigen würden. Damit würde man auch etwas beitragen zur Senkung der Gesundheitskosten. Auch haben die jungen Leute vielleicht nicht unbedingt das Geld, um die Parkgebühren zu bezahlen.

Das Postulat wird überwiesen.

11. Postulat 33, Laura Kopp namens der GLP-Fraktion, Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Peter With namens der SVP-Fraktion sowie Sonja Döbeli Stirnemann, Sandra Felder-Estermann, Franziska Bitzi Staub, Reto Derungs, Stefanie Wyss und Christian Hochstrasser, vom 18. Januar 2013: „Sauber fahren" – Einstellung des Förderprogramms für E-Scooters

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen. Der Vorsitzende fragt Laura Kopp, ob sie mit der teilweisen Entgegennahme einverstanden sei.

Laura Kopp ist mit einer teilweisen Überweisung nicht einverstanden. Grundsätzlich danken die Postulantinnen und Postulanten dem Stadtrat für die Antwort auf das Postulat. Es ist löblich und gut, dass der Stadtrat Massnahmen für eine umwelt- und klimafreundliche Verkehrspolitik ergreift. Aus der Sicht eines eindimensionalen Klimaschutzes, der nur Umweltbelastungen wie CO_2 oder NOx im Fokus hat, kann die Förderung der Elektromobilität durchaus auch als Heilmittel angeschaut werden. Vernachlässigt werden bei dieser Betrachtung aber verschiedene Aspekte, zum einen auch die energetische Seite. Zudem widerspricht das Förderprogramm den eigentlichen Zielen des Reglements für eine städtische nachhaltige Mobilität, welches den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr im Fokus hat.
Zudem ist es nicht Aufgabe der Stadt – oder irgendeiner Stadt –, eine spezifische Technologie finanziell zu fördern. Wenn die Stadt wirklich etwas für die Elektro-Roller machen will, kann sie das. Dazu gibt es andere Wege. Man hat es vorher schon in der Diskussion um die Parkgebühren gehört. Wenn man ein Parkgebühren-System ausarbeitet, wäre es eine Möglichkeit, dass man energieeffiziente Roller davon ausnehmen würde. Nicht nachvollziehbar ist, weshalb die Stadt das Förderprogramm erst nach Abschluss der Studie stoppen will. Aufgrund der geringen Fallzahl lässt die Studie wohl kaum verallgemeinernde Aussagen betreffend Umweltauswirkungen für die Stadt Luzern zu. Sie sollte deshalb auch nicht als Entscheidungsgrundlage dienen. Aus unserer Sicht sollte die Stadt ihre Aktivitäten im Bereich klima-, umwelt- und energieeffiziente Verkehrspolitik darum noch einmal überdenken und vielleicht nochmals die Studie von e-Konzept als Ideenlieferant zur Hand nehmen.
Die Grünliberale Fraktion hält deshalb an der vollständigen Überweisung des Postulats fest.

Ratspräsident Thomas Gmür: Stellt jemand einen Ablehnungsantrag?

Der Rat hat das Postulat 33 überwiesen.

12. Interpellation 46, Nico van der Heiden und Marcel Budmiger namens der SP/JUSO-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Ali R. Celik namens der G/JG-Fraktion, vom 27. Februar 2013: Spange Nord – der nächste Autobahnzubringer in die Stadt

Ratspräsident Thomas Gmür fragt Nico van der Heiden, ob er Diskussion wünscht.

Nico van der Heiden verlangt Diskussion.

Der Rat stimmt der Diskussion zu.

Marcel Budmiger dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Fragen. Heute ist Verkehrs-Fragestunde; das Thema schliesst sich nahtlos an die vorangegangenen Diskussionen an. Es freut uns, wenn der Stadtrat auf den flankierenden Massnahmen zum allfälligen Bau der Spange Nord beharrt. Man hätte aber eher eine ablehnende Haltung erwartet, denn nach dem knappen Ausgang der SP/JUSO-Initiative zum Südzubringer erscheint es uns realistischer, dass sich die Luzerner Verkehrsprobleme von alleine lösen, als dass der Südzubringer einmal eine Mehrheit an der Urne erreichen wird – also gar nicht. Da der Stadtrat die Spange Nord aber nur im Zusammenhang mit dem Südzubringer für sinnvoll erachtet, müsste doch jetzt ein Plan B vorliegen. Denn die Realisierung der Spange Nord ist zwar erst sehr langfristig gedacht, konkrete negative Auswirkungen drohen aber schon früher. Für alle Mitglieder der Verkehrskommission heisst das Stichwort Fluhmühle. Der Strassenbau hat im Kanton Luzern eine Sonderstellung und so wird eben trotzdem weiter geplant. Entscheidend sind in diesem Fall – wie der Stadtrat in seiner Antwort schreibt – die flankierenden Massnahmen. Hier gibt es sehr grosse Fragezeichen. Die SP/JUSO ist sehr skeptisch, ob diese überhaupt einmal kommen werden. Denn nur weil im Rontalzubringer flankierende Massnahmen versprochen wurden, heisst das noch lange nicht, dass sie je einmal umgesetzt werden. Wir wünschen uns deshalb, dass der Stadtrat aktiv Vorschläge einbringt, wie der Mehrverkehr verhindert werden könnte, welcher mit der Spange Nord, mit dem Bypass entstehen würde. Vielleicht würde das auch den bürgerlichen Befürwortern der Spange die Augen öffnen. Die FDP und auch die SVP haben heute mehrmals vehement den Umweg vom Pilatusplatz zum KKL via Bundesplatz bekämpft. Warum aber der Umweg vom Maihof zum KKL – über die Spange Nord, durch den Sonnenberg-Tunnel, nach Kriens via Südzubringer bis zum Inseli – kein Problem sein soll, leuchtet dem Sprechenden nicht ein. Eine hindernisfreie Durchfahrt zum Schweizerhofquai würde aber dem mehrfach geäusserten Volkswillen und unserem Reglement für nachhaltige Mobilität widersprechen. Daher wäre es gut, wenn der Stadtrat sagen würde, was alles gesperrt werden muss, welche Verbote es gibt. Dann können wir die Spange Nord, den Bypass und alles andere versenken.

Jules Gut: Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort. Wie vorher schon mehrmals gesagt wurde, geht wahrscheinlich das Unbehagen jetzt weiter zu der nächsten Strassenplanung. Die eher schwammige Antwort des Stadtrates zeigt uns auf, dass die Planung zum Bypass und insbesondere zu der auf städtischem Gebiet liegenden Spange Nord inklusive der neuen gigantischen Brücke über die Reuss und das entsprechende monströse Anschlussbauwerk auf der Seite Fluhmühle/Grenzweg für die Anwohner bis heute eine Geheimplanung darstellt. Alle munkeln

zwar darüber in der Stadt und es sollte offenbar bereits intensiv in Planung sein, oder es ist in Planung. Doch konkret wissen darf man das offenbar nicht. In der Zeitung ist zwar gestanden, dass es dazu im Januar einen Variantenentscheid gegeben hätte. Das wurde jedoch bis heute nicht öffentlich kommuniziert oder aufgelegt. Man fragt sich, warum? Hat man Angst vor der Bevölkerung, oder was ist der Grund? Auch in der vorliegenden Antwort des Stadtrates wird viel davon gesprochen, dass man uns – die Anwohner im Quartier – mit einbeziehen will, sollte und müsste. Aber Fakt ist, dass nicht einmal die Parlamentarier wissen, was hier für ein gigantisches Werk am Planen ist. Gegenseitiges Vertrauen sieht wohl definitiv anders aus. Leider wird es wohl – jetzt aus unserer Sicht gesprochen – einmal so kommen. Irgendeinmal wird es eine grosse Präsentation von Seiten des Kantons geben, mit einem gigantischen Planungs- und Baukredit, den man dann unmöglich ablehnen kann, weil das Projekt schon „ach so weit" fortgeschritten ist.
Die GLP-Fraktion ist nicht bereit, den nebulösen Weg mitzugehen. Wir wünschen uns endlich ein Ende dieser unsäglichen Geheimniskrämerei um die Spange Nord und endlich eine volle Transparenz und einen ernstgemeinten Einbezug der ansässigen und betroffenen Bevölkerung in den Quartieren.

Marcel Mächler: Die Fraktion der CVP dankt dem Stadtrat für die klare und deutliche Stellungnahme in der Antwort auf die Interpellation 46. Wir können klar erkennen, dass der Stadtrat sowohl an der Grundidee des gesamten Agglomerationsprogramms mit seinen positiven Effekten auf das Zentrum eben dieser Agglomeration festhält, als auch dass er vor den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen der kommenden Jahre nicht die Augen einfach verschliesst. So ist es eben richtig, dass die Spange Nord als wesentlicher Bestandteil des Umfahrungskonzepts möglich bleiben muss. Und ebenso richtig ist, dass die Planung dieser neuen Verkehrsachse sehr sorgfältig und unter Abwägung aller Aspekte abgewickelt werden soll. Der Stadtrat wird sich im Rahmen der kantonalen Planung stark und konstruktiv eingeben wollen. Er will, dass das Projekt sich möglichst gut in den Siedlungsraum einfügt. Und er will den Gesamtnutzen des Projekts für die Bewohner der ganzen Stadt im Auge behalten. Dazu hat er die volle Unterstützung der CVP.
Klar ist uns auch, dass sich bei diesem Grossprojekt verschiedenste Fragen stellen, die sich nicht so schnell und locker beantworten lassen. Klar ist für uns auch, dass verschiedene Ängste und Befürchtungen geäussert werden und schon wurden. Diese sind sehr ernst zu nehmen. Diesen ist nachzugehen und die Massnahmen haben allen kritischen Prüfungen Stand zu halten. Das sehen wir durchaus auch so. Wir sind mit der Interpellationsantwort – wie schon erwähnt – in dieser Beziehung sehr zufrieden.
Wenn der Stadtrat dazu noch den planenden Kanton auf den äusserst notwendigen Kontakt mit der betroffenen Bevölkerung und das Aufzeigen von Mehrwerten und von flankierenden Massnahmen deutlich hinweist – und das vermutlich immer wieder neu einfordern muss –, so hat er Recht. Wir wünschen dem Projekt also eine sorgfältige Bearbeitung, eine kritisch-konstruktive Begleitung und ein erfolgreiches Gelingen.

Daniel Wettstein: Eigentlich müsste man nicht viel sagen zu den vorliegenden Fragen und Antworten. Eine Interpellation ist immer ein gutes Mittel, um Informationen im Rat auszutauschen. Wenn man es liest, ist es kein Geheimnis, dass die Fragen der Interpellanten gegenüber der Spange Nord eine erhebliche Skepsis, wenn nicht gar Ablehnung, verdeutlichen. Marcel Budmiger und Jules Gut haben das jetzt noch einmal betont. Auf der anderen Seite redet der Stadtrat – man hat es schon einige Male gehört – von flankierenden Massnahmen im Rahmen des Gesamt-

verkehrskonzepts. Aber das ist ja irgendwie eingebettet in das Agglomerationsprogramm und muss auch zusammenpassen. Und genau dort nimmt natürlich die Nord- und Südspange eine relativ prominente Stellung ein. Jetzt hat man gehört, dass die Interpellanten noch eine klarere Ablehnung vom Stadtrat haben möchten in der Meinung zu dieser Spange Nord. Markus Mächler hat festgestellt, dass die Haltung positiv ist. Hier ist der Sprechende aber doch eher auf der anderen Seite. Die Antwort zu Frage 1 zeigt fast eher eine ablehnende Haltung gegenüber der Nordspange, wenn man es ganz genau zwischen den Zeilen liest. Klar kann man es so oder so interpretieren. Der Sprechende erwartet aber von den Regierungsmitgliedern eine klare Haltung, nicht erst dann, wenn jeder Randstein dieser Spange Nord schon definiert ist. Sondern, will man das, oder will man das nicht? Es gibt Parallelen zum Tiefbahnhof. Wenn der Kanton Luzern sich beim Bund nicht einsetzt, heisst es, die Innerschweizer sollen selber schauen. Wenn man das will, muss man das gegenüber dem Kanton auch ganz klar deutlich machen. Wenn das die Antwort ist, wird das in fünfzig Jahren nicht der Fall sein. Darüber freuen sich die Interpellanten sicher, dann ist das ganz in ihrem Sinn.

Christian Hochstrasser teilt die Einschätzung von Daniel Wettstein. Die Antwort zur Frage 1 des Stadtrates ist kritisch, zurückhaltend. Das entspricht genau dem, was wir vom Stadtrat erwarten, auch im Hinblick auf das, was es in der Stadt auslöst. Die Stadt ist nicht der Initiant dieses Projekts. Sie ist beteiligt und vertritt dort die Interessen der Stadt Luzern – und zum Glück auch die Interessen der Quartiere. Eine Frage taucht auf, was die Verbesserungen in den Quartieren sein könnten. Wenn man an die betroffenen Quartiere denkt, wo dann die Spange Nord durchgeht, kann man sich relativ schwer vorstellen, dass diese dann von Verbesserungen profitieren können. Ausser es würde vor der Haustüre eine Buslinie halten, wenn das neue Verkehrssystem abgewickelt wird. Der Sprechende ist froh, dass sich der Stadtrat – zwischen den Zeilen – etwas kritisch äussert, da, wo er in das Projekt einbezogen ist. Er sagt weder den Interpellanten, alles sei super, noch verabschiedet er sich aus diesem Projekt. Hier ist die Stadt gewissermassen gebunden, im Agglomerationsprogramm zweite Generation. Und daher stimmt diese Antwort.

Eine Frage oder eine Vermutung ist noch aufgetaucht, welche Stadtrat Adrian Borgula sicher beantworten kann. Wie der Sprechende weiss, ist die Spange Nord nur ein Thema, wenn der Bund den Bypass baut. In allen anderen Fällen wird die Spange Nord nicht gebaut. Der Kanton will diese nicht unabhängig vom Bypass. Hier hat der Sprechende ein gewisses Vertrauen in die CVP-Bundesrätin und ihren allfälligen Nachfolger oder ihre allfällige Nachfolgerin. Dass bei der Kosten/Nutzenauslegung eines solchen Projekts die Prioritäten so gesetzt werden, dass der Bypass dort nicht zum Zug kommt. Von daher hätte sich das also entsprechend erübrigt.

Jules Gut möchte betonen, dass er nie gegen die Spange Nord geredet hat, oder für die Spange Nord. Es geht wirklich um die Art und Weise, wie man eine Planung macht. Das ist das einzige Anliegen, das der Sprechende zurzeit zu diesem Thema hat. Man sieht, wie es in der Industriestrasse gelaufen ist. Man hat nicht miteinander geredet, das Ganze ist zusammengefallen. Es ist ein grosser Scherbenhaufen. Jetzt muss man versuchen, die Scherben wieder ganz fragil miteinander zu verbinden und etwas aufzubauen. Und genau das passiert jetzt mit der Spange Nord. Man macht irgendetwas, keiner weiss etwas, geschweige denn Mitwirkung. Es ist null Transparenz. Der Sprechende stellt fest, dass es in den betreffenden Quartieren gewaltig rumort. Wenn man sieht, wie die Quartiere teilweise bei anderen Projekten schlicht und einfach nicht ernst ge-

nommen werden, dann muss halt die Stadt, oder der Rat akzeptieren, dass Quartiere, oder gewisse Leute in den Quartieren auf stur schalten. Man sollte endlich zur Kenntnis nehmen, dass gewaltige Sachen auf die Quartiere und auf die Stadt zukommen. Aber man weiss einfach nichts. Es ist wie in der besten Manier der 70er-Jahre; eine Geheimplanung sondergleichen. Es ist unglaublich, unvorstellbar, dass das in der heutigen Zeit noch möglich ist. Für den Sprechenden ist immer noch die Zuger Umfahrung ein gutes Beispiel, wo der SVP-Regierungsrat Heinz Tännler am Planen ist. Das kostet Milliarden und hat auch viele Gegner. Aber dort sitzt man zusammen, bindet alle ein und macht ein partizipatives Verfahren. Man redet miteinander und holt die Ängste ab und offenbar ist man auf dem Weg, irgendwo eine Mehrheit finden zu können. Das muss der Weg sein. Wenn man die Spange Nord unbedingt will, soll man sie auch machen. Aber dann muss man die Leute vorher einbeziehen, sonst sitzt der Rat in zwanzig Jahren wieder vor einem riesigen Scherbenhaufen. Dann haben wir kein Projekt, ihr habt kein Projekt und alle sind frustriert. Das Schlimmste ist, dass der Kanton Luzern oder die Stadt Luzern halt wieder nicht vorwärtskommen.

UVS-Direktor Adrian Borgula ist nicht glücklich über den Vergleich mit der Industriestrasse, wie ihn Jules Gut vorgebracht hat. Bei diesem Projekt ist der Kanton am Planen. In diesem Sinne kann der UVS-Direktor die geäusserten Vorwürfe nicht auf sich nehmen. Die Stadt ist nicht der Adressat. Die Stadt macht keine Geheimplanung. Die Stadt ist im Projekt wohl beteiligt, aber was wie kommuniziert wird, ist Sache des Kantons. Der Einbezug des Quartiers wurde in der Stellungnahme klar deponiert. Im Rahmen dieses Projekts muss ein Mehrwert für das Quartier entstehen. Die Lösung muss siedlungsverträglich sein und dem Reglement für nachhaltige städtische Mobilität entsprechen. Das sind die klaren Rahmenbedingungen der Stadt. Aber der Stadtrat steht hinter dem Aggloprogramm. Das Aggloprogramm hat zum Beispiel kurzfristige Schienen, hat langfristige Schienen. Langfristige sind die Grossprojekte auf der Strasse und auf der Schiene. Die kurzfristigen Schienen der zweiten Generation sind alles ÖV- und Langsamverkehr-Projekte. Bezüglich Nordspange wurde der Stadtrat vom Kanton zur Stellungnahme gebeten und er hat die Position, wie sie hier abgebildet ist, vertreten. Hier muss man nicht zwischen den Zeilen lesen; der Stadtrat hat seine Position deutlich vertreten. In diesem Sinne ist es nicht der Stadtrat, der eine schwammige Antwort geliefert hätte.

Es sind noch Fragen aufgetaucht bezüglich Abhängigkeit vom Bypass. Das ist so, dass der Bund – das Astra – den Bypass nur plant, wenn der Kanton die Nordspange realisiert, weil der Bypass natürlich zu Mehrverkehr und zusätzlichen Verknüpfungen führen würde. Der Bund sagt, er mache nichts, was mehr Verkehr bewältigen sollte, wenn die Abnehmerstrassen nicht gebaut sind. Das ist die Abhängigkeit zwischen diesen beiden Projekten. Ein Projekt Südzubringer gibt es nicht. Insofern ist die Stadt nicht in der Pflicht und es ist nicht Aufgabe der Stadt, wie Marcel Budmiger verlangt, dass der Stadtrat Vorschläge einbringen soll, wie der Mehrverkehr verhindert werden sollte. Das Nordspangenprojekt ist Sache des Kantons, es ist auch Sache des Kantons, wie das Projekt verkehrstechnisch und umweltverträglich funktioniert. Es ist also nicht Aufgabe der Stadt – die Stadt hat noch einige andere Sachen zu erledigen.
Ein letzter Punkt: Die Nordspange hat keinen Bezug zum Gesamtverkehrskonzept, das ist Teil des Aggloprogramms. Das sind die grossen Schienen. Das Gesamtverkehrsprojekt soll den Zwischenraum regeln zwischen der jetzigen Situation, welche problematisch ist und der Situation, wie man sie vielleicht in ferner Zukunft mit Grossprojekten haben wird.

Das ist die Aufgabe des Gesamtverkehrsprojekts. Soviel als Erklärung über den zeitlichen und dimensionalen Ablauf.

Die Interpellation 46 ist somit beantwortet.

13. Interpellation 41, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 7. Februar 2013: Erweiterung der Deponie Littauerberg – Nutzen und Lasten für die Stadt Luzern

Myriam Barsuglia gibt eine kurze Erklärung ab:
Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die sehr detaillierte und informative Antwort, die zu der gewünschten Transparenz beigetragen hat. Dass der Anteil an ausserkantonalen Lieferungen heute schon relativ tief ist, nehmen wir positiv zur Kenntnis, unterstützen aber auch die verbindliche Festschreibung der maximalen Anteile an ausserkantonalen Lieferungen im Rahmen der bevorstehenden Teilrevision, die dem Parlament noch vorgelegt werden wird. Es freut uns, dass bei diesem Geschäft für einmal ein kleiner Zustupf in die Stadtkasse erfolgt, statt immer nur Kosten. Bei der Verwendung der Mittel erwarten wir jedoch ebenfalls eine gewisse Transparenz.

Die Interpellation 41 ist somit beantwortet.

14. Interpellation 48, René Peter und Reto Kessler namens der FDP-Fraktion, vom 7. März 2013: Sanierungsmassnahmen der Pensionskasse der Stadt Luzern

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Interpellant kann eine kurze Erklärung abgeben oder Diskussion verlangen.

René Peter gibt eine kurze Erklärung ab:
Die Interpellanten danken dem Stadtrat für die Antwort und stellen fest, dass die Sanierung bereits ein Jahr früher abgeschlossen werden konnte. Wir schätzen, dass die Pensionskasse der Stadt Luzern auch bestrebt ist, die gestiegenen Lebenserwartungen zu berücksichtigen und dementsprechend versucht, zu agieren.

Die Interpellation 48 ist somit beantwortet.

15. Postulat 61, Max Bühler und Martina Akermann namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Noëlle Bucher und Stefanie Wyss namens der G/JG-Fraktion, vom 8. April 2013: Keine verfassungswidrige Schliessung von öffentlichem Raum

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen. Wird ein Ablehnungsantrag gestellt?

Der Rat stimmt der Überweisung zu.

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat beantragt die gleichzeitige Abschreibung. Gibt es einen Gegenantrag zur Abschreibung?

Der Rat stimmt der Abschreibung des Postulats 61 zu.

Ratspräsident Thomas Gmür: Die beiden Vorstösse von Traktandum 16 und Traktandum 17 gehören inhaltlich zusammen. Zuerst wird die Interpellation behandelt, weil die Antwort auf das Postulat in der Stellungnahme zur Interpellation enthalten ist.

17. Interpellation 83, Rieska Dommann und Sandra Felder-Estermann namens der FDP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: Kellerkinder im Kindergarten der Stadt Luzern?

Ratspräsident Thomas Gmür fragt Rieska Dommann, ob er eine Erklärung oder eine Diskussion wünscht.

Rieska Dommann wünscht eine kurze Erklärung. Er dankt im Namen der FDP-Fraktion dem Stadtrat für die Beantwortung der gestellten Fragen. Das Problem ist offensichtlich zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelöst worden. Der Sprechende ist mit der Antwort des Stadtrates einverstanden.

Die Interpellation 83 ist beantwortet.

16. Postulat 85, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 17. Juni 2013: Schulraumplanung Würzenbach

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen. Stellt jemand einen Ablehnungsantrag?

Der Rat stimmt der Überweisung zu.

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat beantragt die gleichzeitige Abschreibung. Stellt jemand einen anderen Antrag?

Dies ist nicht der Fall. Somit ist Postulat 85 entgegengenommen und gleichzeitig abgeschrieben.

18. Interpellation 45, Jörg Krähenbühl namens der SVP-Fraktion, vom 26. Februar 2013: Wohncoaching

Jörg Krähenbühl gibt eine kurze Erklärung ab:
Die SVP dankt für die ausführlichen und interessanten Antworten. Die SVP wird das Projekt weiterverfolgen. Eine gewisse Skepsis der SVP über Sinn und Zweck dieses Projekts ist jedoch weiterhin vorhanden.

Die Interpellation 45 ist somit beantwortet.

19. Motion 21, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion, vom 22. November 2012: Raumpotenziale für Kultur- und Kreativschaffende nicht nur prüfen, sondern auch sichern

Ratspräsident Thomas Gmür: Der Stadtrat will die Motion als Postulat entgegennehmen. Der Ratspräsident fragt die Motionärin, ob sie einverstanden ist.

Myriam Barsuglia ist mit der Entgegennahme als Postulat einverstanden.

Ratspräsident Thomas Gmür: Stellt jemand einen Antrag auf vollständige Überweisung?

Keine Wortbegehren.

Ratspräsident Thomas Gmür: Stellt jemand einen Antrag auf Ablehnung des Postulats?

Joseph Schärli stellt namens der SVP den Ablehnungsantrag. Die Motionäre verlangen nebst bezahlbarem Wohnraum auch die Nutzungsvorstellungen und eine Auslegeordnung für Ateliers, Arbeits- und Proberäumlichkeiten für Kultur und Kulturschaffende. Die SVP ist einmal mehr enttäuscht, dass solche Motionen am 22. November 2012 überhaupt eingereicht wurden. Schon damals hat man über die Finanzlage der Stadt gewusst. Ein Sparpaket wurde geschnürt. Aufgrund dieses Sparpakets wurde gekämpft um dieses und jenes. Schliesslich wurde das Sparpaket verabschiedet. Kultur ist tatsächlich vielseitig; die SVP setzt sich auch seit Jahren dafür ein. Die Vorfahren im Rat haben seinerzeit – auch unter Mitwirkung des Sprechenden – für den Sedel gekämpft.

Für den Werkverein Bildzwang hat man sich eingesetzt, ebenso für die Industriestrasse und für den Südpol. Man hört immer wieder, dass der Südpol nicht ausgelastet ist. Jetzt werden neue Räume gefördert. Vor kurzem hat der Stadtrat auch das Neubad bewilligt, um sich dort zu verwirklichen. Andere Zwischennutzungen sind ebenfalls bekannt. Der Sprechende erinnert an den Bericht der Baugenossenschaft Matt, an der Luzernerstrasse in Littau, wo man diese Möglichkeit ebenfalls eröffnet. Es scheint einmal mehr so zu sein, wenn man ein Bedürfnis hat und dieses durchbringt, dass sofort das nächste wieder kommt. Kultur ist wichtig, aber nicht die einzige Aufgabe der Stadt. Der Sprechende ersucht, Verantwortung zu zeigen und bittet den Rat, die Motion wie auch ein allfälliges Postulat abzulehnen. Der Rat hat Verantwortung für die Finanzen dieser Stadt, und die Verantwortung, dass man den ganzen Apparat der Stadt nicht immer ausweitet. Im gleichen Moment hört man, die Stadt solle in der Verwaltung Personal abbauen. Deshalb muss die Motion abgelehnt werden.

Myriam Barsuglia möchte festhalten, dass es in der Motion nicht um ein ~~vereinskulturelles~~ rein kulturelles Anliegen geht. Es ist vor allem ein wirtschaftliches Anliegen. Im Vordergrund stehen bei dieser Motion Räume für Kultur und Kreativ-Wirtschaft**.** Oder Raum für Geld und Geist, um es anders auszudrücken. Auch wenn Zwischennutzungen dabei ein wichtiger Aspekt sind, sind sie nicht das Hauptthema der Motion, sondern der generelle Bedarf nach günstigen Arbeitsräumen. Räume, welche auch längerfristig verfügbar sind. Denn auch Kultur- und Kreativschaffende, welche besonders auf günstige Arbeitsräume angewiesen sind, brauchen eine gewisse Planungssicherheit, wie alle anderen selbstständig ~~erwerbenden Klein- und Grossunternehmer~~ Erwerbenden, kleinen und grossen Unternehmen auch. Günstige Arbeitsräume, ob kurz- oder längerfristig verfügbar, stellen ein genauso berechtigtes Anliegen dar, wie grosse zusammenhängende Dienstleistungsflächen – oder auch günstiger Wohnraum. Schliesslich sollen unsere kreativen und innovativen Köpfe, welche man hier auch ausbildet, nicht nur in der Stadt Luzern wohnen, sondern auch arbeiten können. Dazu braucht es Massnahmen auf verschiedensten Ebenen. Günstiger Raum ist sicher eine wichtige Voraussetzung, um die Innovationskraft der Stadt Luzern zu erhöhen und eine glaubwürdige „Creative City" zu werden, wie es von der Stadt angestrebt wird. Darum sollte es aus Sicht der GLP möglich sein, auch günstige Arbeitsräume zu sichern. Dazu gibt es zwei wichtige Hebel, welche die Stadt selber in der Hand hat: Nämlich die Abgabe im Baurecht bei eigenen Grundstücken, oder die Gewährung von Ausnützungsbonis bei Gestaltungsplänen – unter der Voraussetzung, dass ein gewisser Anteil an ~~flexiblen~~ flexibel nutzbaren Räumen geschaffen wird. Unter anderem als günstige Arbeitsräume, wenn Bedarf besteht. Mit etwas Glück werden wir dazu auch bald eine Plattform haben, welche solche Räume vermitteln wird. Deshalb der Begriff der Motion „Raumpotenzial für Kultur und Kreativschaffende" im Titel. Auch wenn der zweite Teil des Titels: „...nicht nur prüfen, sondern auch sichern", vom Anliegen her keine Umwandlung in ein Postulat zulässt, ist die GLP sehr gespannt zu erfahren, welche weiteren Massnahmen der Stadtrat zur Förderung der Kultur- und Kreativwirtschaft in Betracht zieht. Und zwar nicht nur aus räumlich-baulicher Sicht, sondern auch in wirtschafts- und kulturpolitischer Hinsicht. Wir hoffen, dass die entsprechenden Überlegungen in die jeweiligen Geschäfte einfliessen werden.

Die GLP-Fraktion stimmt daher der Umwandlung in ein Postulat zu und hofft, dass es im Rat eine grosse Unterstützung findet.

Monika Senn: Die G/JG-Fraktion begrüsst sehr, dass der Stadtrat Massnahmen zur Förderung der Kreativwirtschaft prüfen und erst noch umsetzen will. Ein erster Schritt ist mit den Leitsätzen für Zwischennutzungen – zur ersten grossen Zwischennutzung im Neubad – passiert. Den jetzigen Vorschlag finden wir gut, dass der Stadtrat einerseits das Potenzial der städtischen Liegenschaften besser nutzen will und geeignete Flächen ausschreibt. Das Vorangehen der Stadt wird sicher auch private Grundeigentümer motivieren. Wichtig ist, dass die Stadt möglichst schnell eine regionale Plattform für Zwischennutzungen bei LuzernPlus einbringt und auch vorantreibt. Die Grünen und Jungen Grünen unterstützen die Entgegennahme der Motion als Postulat.

Daniel Wettstein möchte vorab in Abrede stellen, dass die Kultur- und Kreativwirtschaft – und hier ist ja vor allem die alternative Kultur gemeint – ein „bedeutender Wirtschaftszweig" darstellt. Es reicht nicht aus, das immer zu wiederholen, es wird damit nicht zu mehr Realität. Luzern stellt bereits heute bedeutende offizielle Infrastrukturen für das Kultur- und Kreativ-Umfeld zur Verfügung. Es wurde schon genannt: Südpol, Sedel, Theater, KKL. Und nicht zuletzt leisten wir uns ein altes Hallenbad, bei dem ich mir die Augen reibe. Dass es nicht einfach ist, Räume – billige, geeignete Räume – zu finden, ist Tatsache. Vereine und andere Aktive – Gewerbetreibende und Selbstständige – welche sich nicht zum Kultur- und Kreativ-Umfeld zählen (wenn man in der Fussnote von bedeutender Wirtschaft redet), können ein Lied davon singen, bis sie einen Raum gefunden haben. Aber im Bereich des Kultur- und Kreativ-Umfeldes werden permanent andere Spielregeln zulasten des Steuerzahlers gesucht.

Deshalb lehnt die FDP auch das umgewandelte Postulat ab. Die vorhandenen Instrumente genügen. Wir fordern einmal mehr die Interessierten zu mehr Eigeninitiative auf – und nicht zur ständigen hohlen Hand an die übrigen Bürgerinnen und Bürger.

Michael Zeier-Rast: Alle wissen, wo die CVP hier im Rat sitzt, also ist bekannt, wie sich die CVP dazu verhalten wird. Unsere Fraktion ist genau zwischen diesen beiden Polen platziert. Man konnte sich nicht auf eine einheitliche Fraktionsmeinung durchringen. Einige vertreten eher die Meinung, wie sich Daniel Wettstein geäussert hat. Auch haben sie vor allem gesagt, dass das in diesem Sinne mit Wohnraumpolitik nichts zu tun hat. Man will nicht, dass sich noch zusätzliche Auflagen für die allfälligen Bauherren einschleichen, wodurch diese für Kulturateliers und ähnliches auch noch Raum zur Verfügung stellen müssten. Man macht sich auch wirtschaftliche Überlegungen. Ist es wirklich ein Wirtschaftsfaktor? Es gibt die andern, welche durchaus finden, dass das ein Wirtschaftsfaktor ist. Vor allem im Zusammenhang mit den Ausbildungsstätten, wie auch Myriam Barsuglia festgestellt hat. Es geht darum, dass diejenigen, die in der Stadt und im näheren Umfeld ausgebildet werden, sich hier auch weiterentwickeln können. Es gibt aber auch Kulturschaffende, welche vom Nulltarif reden. Andere Kultur- und Kreativschaffende sind sich aber durchaus bewusst, dass man das nicht gratis haben kann. In diesem Sammelsurium bewegt sich die CVP nun, weshalb die Mehrheit das Postulat ablehnen will und eine starke Minderheit, welche dem Postulat zustimmen wird.

Luzia Vetterli zum Neubad und zu den Voten der FDP und der SVP, dass sich die Stadt das leisten könne und man sich damit ein wahnsinniges Geschenk gemacht habe. Das Neubad ist seit drei Wochen geöffnet, wenn man dorthin geht, sieht man, welche enorme Leistung diese Leute er-

bracht haben. Wenn man sieht, was alles umgebaut wurde und welche Sicherheitsauflagen erfüllt werden mussten. Im Bassin mussten zum Beispiel Notausgänge erstellt werden. Es ist erstaunlich, wie es jetzt anders aussieht. Es gibt bereits kleine Gewerbe, welche hier arbeiten, welche nicht nur Kunst machen. Sie stellen verschiedene Produkte her, welche verkauft werden. Es geht nicht nur um schöne Sachen, die dann nichts bringen, sondern es ist wirklich ein Wirtschaftszweig. Es sind kleine Unternehmen, Start-up's, welche noch nicht so viel Geld haben, aber dafür sehr viele Ideen und Innovationskraft. Das ist definitiv ein grosser Mehrwert für die Stadt, welche dafür nichts bezahlen muss.

Melanie Setz Isenegger möchte sich vor allem den Voten der Vorrednerinnen anschliessen. Es ist aber auffällig, dass Kultur in diesem Rat immer noch als etwas Luxuriöses angeschaut wird. Hier muss wohl nicht diskutiert werden, was Kultur und Kunst für die Gesellschaft auch immateriell bedeutet. Es geht auch nicht um Millionen, welche mit diesem Vorstoss irgendwo versanden sollen. Es geht um ein klares Bekenntnis von Seiten der Stadt zur Kultur- und Kreativwirtschaft. Die Stadt Luzern hat nicht irgendwelche Wirtschaftszweige, welche über die Stadtgrenzen hinaus bekannt sind, dass der Standort Luzern irgendein Produkt herstellt. Luzern ist kein Pharmaplatz. Aber was von Luzern sehr bekannt ist, ist zum Beispiel die Kunsthochschule. Luzern ist ein gutes Pflaster für Kultur- und Kreativwirtschaft. Die Sprechende würde sich wünschen, dass der Stadtrat und das Parlament denen einmal Danke sagen würden, und Tür und Tor etwas mehr öffnen würde.
Deshalb wird die SP/JUSO-Fraktion der Motion beziehungsweise dem Postulat sicher zustimmen.

Joseph Schärli: Kultur ist keineswegs luxuriös. Aber Luxus ist, wenn man immer mehr verlangt bei der momentanen Finanzlage der Stadt Luzern. Der Sprechende verniedlicht in keiner Art und Weise die Arbeit, welche im Neubad geleistet wurde. Das wird akzeptiert, das ist positiv. Man soll aber auch selber einen Beitrag dazu leisten, wenn man immer nur Forderungen stellt. Vorher wurde erwähnt, es hätte zu wenig oder gar keine regionalen Stätten. Der Sedel ist regional, der Werkverein Bildzwang ist regional. Es sind meistens Hochschulabgänger, welche dort ein Atelier zu äusserst günstigen Preisen mieten können, mit der Auflage, jährlich mindestens ein Bild zu erstellen, das man anschauen darf. Ein Bild, das etwas bietet und das man auch verkaufen könnte. Viele dieser Leute – der Sprechende war einige Zeit im Vorstand – konnten sich nachher in der Kunstszene behaupten, denn Kultur ist nicht so einfach zu verkaufen. Auf der anderen Seite muss man halt sehen, dass sich die Stadt nicht alles leisten kann. Die SVP ist nicht ein Kulturgegner, aber irgendwo ist ein Grenzbereich, den man nicht übertreten kann. Hier muss einmal gestoppt werden, die Stadt hat andere Aufgaben anzupacken mit dem Geld, das man wieder für Kultur hätte einsetzen wollen. Der Sprechende bittet den Rat, diesen Aspekt auch zur Kenntnis zu nehmen. Es wurde ja vieles gemacht, und das verdient Dank – von denen, die das wollen.

Baudirektorin Manuela Jost: Für den Stadtrat ist Kultur- und Kreativwirtschaft effektiv ein wichtiger Wirtschaftszweig und Standortfaktor, sicher nicht der Wichtigste. Das hat auch noch nie jemand gesagt. Man nehme das Beispiel Steve Jobs: Er hat mit Apple in ganz kleinen Räumlichkeiten billig angefangen, hat diese Räume aber auch gebraucht. Es gibt das Beispiel Mark Zuckerberg (Facebook). Auch er war angewiesen auf kleine Räume und hat sich zu einem grossen Wirtschaftszweig entwickelt. In diesem Sinne sieht der Stadtrat auch das Potenzial, wenn kreative Köpfe in günstigen Rahmenbedingungen ihre Ideen weiterentwickeln können. Für den Stadt-

rat ist das wichtig und das hat er auch gezeigt mit den Leitsätzen im Jahr 2011, welche auch erwähnt wurden. Aber auch mit den Rahmenbedingungen im Planungsrecht, dem das Parlament und die Stimmbevölkerung zugestimmt hat. Artikel 4, Absatz 5 der BZO erlaubt temporäre Zwischennutzungen in jeder Zone. Ebenfalls will der Stadtrat den Zugang zu günstigen Räumen erleichtern. Im Rahmen der Beantwortung der Zwischennutzungsinitiative wurde eine Auslegeordnung vorgenommen, wo die Stadt Areale hätte, welche sich für eine Zwischennutzung eignen würden. Was aber auffällt – das ist eine gewisse Ernüchterung –, die Areale sind bekannt, aber Interessenten dafür haben sich noch keine gemeldet. Das zeigt doch, dass die räumliche Frage, die Areale, nicht allein das Wichtigste ist. Um eine Zwischennutzung starten zu können, braucht es auch einen Betreiber, und vor allem den Geldgeber und das ist die Stadt sicher nicht. Die Idee ist, bei Landabtretung städtischer Areale mit den entsprechenden Partnern, Wohnbaugenossenschaften usw. die Frage zu diskutieren, ob dort auch Kultur- und Kreativräume möglich wären. Der Stadtrat ist bereit, das im Einzelfall zu prüfen.
Weiter setzt der Stadtrat – wie es von verschiedenen Rednern erwähnt wurde – auf den Dialog mit den Grundeigentümern. Das gute Beispiel ist die Bernstrasse, wo genau über einen unkomplizierten, unbürokratischen und schnellen Weg eine Zwischennutzung ermöglicht werden konnte. Zu betonen ist, dass die Stadt keine Ressourcen hat, einen Apparat hochzufahren, um Zwischennutzungen selber zu bewerkstelligen. Gewisse Massnahmen und Rahmenbedingungen – schlank und unbürokratisch – können sicher ergriffen werden, um Zwischennutzungen in bestimmten Fällen möglich zu machen.
Bezüglich Wohnraumpolitik hält der Stadtrat klar fest, dass der Fokus auf der Erhöhung des Anteils an gemeinnütziger Wohnung liegen soll und nicht auf der Erhöhung von Kultur- und Kreativraum.

Myriam Barsuglia fragt, welche Massnahmen der Stadtrat bereit ist, umzusetzen. Es braucht vorerst – von privater Seite – einen Ansprechpartner, eine Trägerschaft, an die man sich wenden kann, wie es bei den Baugenossenschaften das G-Net ist. Es kann nicht an der Stadt liegen, alles zu organisieren. Wenn die Stadt allenfalls Grundstücke und Häuser zur Verfügung hat, könnten diese dort erfasst und aufgelistet werden. Das wird intensiviert, sobald die Trägerschaft besteht. Die Sprechende hat mit Freude gehört, dass etwas unterwegs ist, also könnte es eine gute Sache werden. Der Stadtrat ist bereit, und wird auch prüfen, wenn es im Zusammenhang mit der Abtretung städtischer Areale sinnvoll ist, eine Zwischennutzung für Kreativ- und Kulturraum zu ermöglichen. Vor allem wird der Dialog mit Grundeigentümern gesucht, welche ihr Haus abreissen wollen, bevor ein neues Projekt vorliegt, um mit ihnen über eine allfällige Zwischennutzung zu diskutieren.
Deshalb ist der Stadtrat der Meinung, man könne den Vorstoss nicht als Motion entgegennehmen. Er wäre aber froh, wenn die Motion als Postulat überwiesen wird.

Myriam Barsuglia möchte noch einmal betonen, dass es bei der Motion, oder eben beim Postulat in keiner Weise um irgendwelche Subventionen geht, welche viel kosten oder darum, die hohle Hand ~~ausstrecken sollte~~ auszustrecken. Es geht wirklich darum, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Unter anderem um Räume für Eigeninitiative, für Eigenleistungen von kreativen Erwerbstätigen und kleineren Unternehmen. Um auch die Schaffung neuer Dienstleistungen und Produkten zu ermöglichen. Das hat für die ~~SP/JUSO~~ GLP sehr viel auch mit Wertschätzung zu tun.

Ratspräsident Thomas Gmür: Die Motionärin ist einverstanden, für die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Es gibt einen Ablehnungsantrag der SVP.

Der Rat stimmt der Überweisung des Postulats zu.

20. Interpellation 52, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, vom 21. März 2013: Baurechtliche Anforderungen Zwischennutzungen

Jules Gut gibt eine kurze Erklärung ab:
Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Auslegeordnung zum Thema Baurecht. Gemäss den einleitenden Bemerkungen in der Antwort werden die erwähnten Ermessensspielräume bereits heute genutzt. Davon würde die GLP in der Praxis gerne etwas mehr konkret wahrnehmen. Das ist der GLP noch nicht so bekannt. Leider ist aber Frage zwei nicht wirklich beantwortet, ob jetzt die Stadt die Forderung der Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen zwingend umsetzen muss. Das bleibt also weiterhin offen. Die GLP wird an diesem Thema dran bleiben.

Die Interpellation 52 ist somit beantwortet.

Ratspräsident Thomas Gmür hat einige Mitteilungen: Das Buch „Vom Waisenhaus zur Kinder und Jugendsiedlung - 200 Jahre stationäre Kindererziehung in Luzern" kann bei der Ratsweibelin bestellt werden. An der nächsten Ratssitzung ist vor allem „Wohnraumpolitik II" traktandiert. Sitzungsbeginn ist voraussichtlich um 8 Uhr. Die Anträge und Protokollbemerkungen zum B+A Wohnraumpolitik sind vorgängig der Stadtkanzlei zuzustellen und möglicherweise auch den Fraktionen, dass man vorher darüber diskutieren kann.

Nun kommt etwas, das der Ratspräsident nicht gerne macht. Bereits an seiner ersten Sitzung muss er ein Mitglied aus dem Grossrat verabschieden. Er hofft, dass es nicht seinetwegen ist.

Verabschiedung Luzia Mumenthaler-Stofer

Luzia Mumenthaler-Stofer tritt aus dem Grossen Stadtrat zurück. Sie war seit 1998 Einwohnerrätin in Littau, bis zur Fusion mit der Stadt Luzern im Jahr 2009. Sie war auch Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission in Littau. In dieser Funktion hat sie vor allem den ganzen Fusionsprozess begleitet und sich in der Begleitkommissionskommission zur Fusion sehr stark eingesetzt. Seit 2010 ist Luzia Grossstadträtin von Luzern. Im Jahr 2010 wurde sie Stimmenzähler-Stellvertreterin, 2010 war sie Mitglied der Bürgerrechtskommission. Vom Januar 2011 bis August 2012 war sie in der Bildungskommission. Seit September 2012 bis August 2013 leitete sie als Präsidentin die Sozialkommission. Luzia Mumenthaler hat sich nun entschieden, aus beruflichen Gründen etwas kürzer zu treten. Sie war aber nicht nur in der Stadt Luzern politisch aktiv. Von 2003 bis 2009 war sie sowohl Präsidentin der SP Littau-Reussbühl, und anschliessend auch Präsidentin der SP Stadt Luzern.

„Luzia, du hast dich sehr stark eingesetzt und bist auf der Rot-Grünen Seite das Pendant von Seppi Schärli. Du hast Dich stark eingesetzt für die Anliegen der Littauerinnen und Littauer. Diese Anliegen hast Du auch immer in den Rat eingebracht. Ganz speziell hast Du dich erst letztlich für die Anliegen zur Bibliothek Ruopigen und zum Michaelshof eingesetzt; das hat man gespürt, auch in Deinen Vorstössen im Bereich Bildung und Soziales, anfänglich auch zum Thema Einbürgerung.
Luzia, ich danke Dir im Namen des Grossen Stadtrates für dein Mitwirken im Parlament und wünsche Dir auf deinem weiteren Weg Alles Gute."

Der Grosse Stadtrat verabschiedet die zurückgetretene Grossstadträtin mit einem kräftigen Applaus.

Ratspräsident Thomas Gmür hofft, dass Luzia auch in Zukunft in die Stadt Luzern kommt. Deshalb hat sie sich als Abschiedsgeschenkt einen City-Gutschein gewünscht.

Luzia Mumenthaler-Stofer: Liebe Kolleginnen und Kollegen, es hat mir gefallen bei Euch!
15 Jahre sind eine lange Zeit. Ich freue mich auf die nächste, aber noch nicht bekannte Herausforderung. Habt es gut miteinander!

Ratspräsident Thomas Gmür schliesst die Sitzung. Ab 18.30 Uhr ist der Behörden-Apéro des Wirtschaftsverbandes. Es ist sicher das Interesse des Wirtschaftsverbandes, dass möglichst viele Behördenmitglieder anwesend sind.

Schluss der Sitzung: 16.45 Uhr
Luzern, 21. Oktober 2013

Eingesehen von:

Toni Göpfert, Stadtschreiber

Hans Büchli,
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat

Der Protokollführer:

Franz Meyer