

Vom Grossen Stadtrat
genehmigt am
30. Januar 2020

Protokoll Nr. 38

über die Verhandlungen
des Grossen Stadtrates von Luzern
Donnerstag, 24. Oktober 2019, 08.30–17.10 Uhr
im Rathaus am Kornmarkt

Vorsitz:
Ratspräsident Albert Schwarzenbach

Präsenz:
Anwesend sind 45–47 Ratsmitglieder

Entschuldigt:
Cyrill Studer Korevaar (bis 8.50 Uhr)
Roger Sonderegger (Nachmittag)

Der **Stadtrat** ist vollzählig erschienen.

Protokoll:
Karin Spinnler Schmid

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen des Ratspräsidenten	3
2. Genehmigung der Protokolle 35 vom 27. Juni 2019 und 36 vom 5. September 2019	4
3. Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Amtsjahr 2018/2019	4
4. Bericht und Antrag 22/2019 vom 28. August 2019: Tourismus und Carregime ▪ Gemeinsame Analysephase ▪ Ausblick auf Strategieprozesse	5
5. Bericht und Antrag 25/2019 vom 28. August 2019: Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1 ▪ Prozessdesign ▪ Lagebeurteilung Ausgabenbewilligung	17
6. Interpellation 290, Mario Stübi und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Mirjam Landwehr namens der G/JG-Fraktion vom 16. Mai 2019: Stadtplanung auf dem Areal Rösslimatt	29

7.	Bericht und Antrag 24/2019 vom 28. August 2019: Reglement über die Organisation der Feuerwehr Stadt Luzern ▪ Inhaltliche Anpassung und formale Totalrevision aufgrund Änderung des Gesetzes über den Feuerschutz des Kantons Luzern	33
8.	Bevölkerungsantrag 288, Helene Meyer, Leander Studer, Elena Holz, Meret Kanza und Josefa Niederberger namens der Antragstellenden vom 1. Mai 2019: Ausrufung des Klimanotstandes	42
9.	Petition Klimakrise Antwort des Grossen Stadtrates	52
10.	Bericht 23/2019 vom 28. August 2019: Sicherheit in Luzern; Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019	52
11.	Postulat 280, Mario Stübi und Martin Wyss namens der SP/JUSO-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion sowie Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 2. April 2019: Die Zeit ist reif für den Dammdurchbruch	59
12.	Interpellation 277, Claudio Soldati und Martin Wyss namens der SP/JUSO-Fraktion vom 11. März 2019: Massnahmen gegen viele ungültige Stimmen	61
13.	Postulat 279, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, Simon Roth namens der SP/JUSO-Fraktion und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 25. März 2019: Postulate unmissverständlich beantworten	63
14.	Postulat 287, Sandra Felder-Estermann und Marco Baumann namens der FDP-Fraktion, Lisa Zanolla namens der SVP-Fraktion, Judith Wyrsh namens der GLP-Fraktion sowie Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion vom 24. April 2019: Schreiben nach Gehör – wann kommt der Rotstift?	64
15.	Postulat 278, Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion vom 18. März 2019: Parkkarte für Carsharing	72
16.	Postulat 281, Cyrill Studer Korevaar und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. April 2019: Langsamverkehr nicht durch findige Gebäudebesitzer ausbremsen	75
17.	Postulat 318, Marco Baumann namens der FDP-Fraktion vom 20. August 2019: Smart City: Einführung intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund und flexible Marktpreise	80

Beratung der Traktanden

Zur Traktandenliste

Im Verlauf der Sitzung ergab sich folgende Änderung der Traktandenliste:

Traktandum 11 wurde vorgezogen und noch am Vormittag nach Traktandum 7 behandelt. Am Nachmittag standen die Traktanden 8 bis 10 und 12 bis 17 auf dem Programm. Die Protokollierung folgt der Traktandenliste.

1 Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident Albert Schwarzenbach begrüsst die Anwesenden zur 38. Sitzung des Grossen Stadtrates und gibt die Entschuldigungen bekannt (vgl. Seite 1). Darauf folgt der Hinweis, die Mobilgeräte über das WLAN zu nutzen und die Geräte nicht in der Nähe der Mikrofone zu deponieren. Der Ratspräsident freut sich, Nico van der Heiden und Adrian Achermann, die beide im Oktober ihren 40. Geburtstag feiern konnten, zu gratulieren, und übergibt ihnen ein kleines Präsent. [Die Anwesenden schliessen sich der Gratulation mit einem herzlichen Applaus an.]

Gemäss dem diesjährigen Motto «Blick über den Tellerrand», fasst der Ratspräsident jeweils zu Beginn der Sitzung kurz zusammen, was die Nachbargemeinden Emmen, Kriens und Horw im Moment beschäftigt: In der Gemeinde Emmen stehen erstmals zwei Frauen an der politischen Spitze; Marta Eschmann als Einwohnerratspräsidentin ist bereits im Amt und Ramona Gut-Rogger wird am 19. November 2019 als Gemeindepräsidentin vereidigt. Emmen kämpft im Moment mit finanziellen Problemen. Der Kanton Luzern legte letztes Jahr den Steuersatz fest. Emmen möchte die Steuern wieder ins Gleichgewicht bringen. Der Weg dazu ist noch nicht klar. Weiter planen sie eine Revision der Ortsplanung und befragten dazu die Bevölkerung. Anhand der Umfrageergebnisse kann eruiert werden, wo verdichtet werden soll und welches Wachstum es erträgt. Nächsten Frühling wird dazu eine Abstimmung durchgeführt. Mehr Informationen zum aktuellen politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Geschehen findet man in der Gemeindezeitschrift «Emmenmail», welche ab Oktober auch in digitaler Form vorliegt.

In der Gemeinde Kriens stehen wegen hohen Schulden auch die Finanzen im Vordergrund. Der Investitionsplafonds beträgt nur noch 10 Mio. Franken; es wird über eine Steuererhöhung diskutiert. Beim Zentrumsprojekt und dem Fussballstadion Kleinfeld wurde der Kredit überschritten. Diese Überschreitungen werden nun von einer Parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK) untersucht. Weiter ist zu vermelden, dass auf dem Gebiet Mattenhof Hochhäuser geplant sind, die höher werden als diejenigen der Stadt Luzern.

In der Gemeinde Horw diskutiert man gegenwärtig den Bebauungsplan Dorfkern Ost bei der Katholischen Kirche. Es sollen neue Wohnungen geschaffen werden. Bei den Finanzen sieht es in Horw ähnlich aus wie in der Stadt Luzern. Auch diese Gemeinde bewegt sich hin zu einer Defizitwirtschaft, wenn sie sich nicht etwas einfallen lässt. Die AFR18 wirkt sich stärker aus als gemeint. Erwähnenswert ist auch, dass nun erstmals zwei Mitglieder der L20 im Horwer Gemeinderat sitzen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in den letzten Jahren vor allem der Kanton finanzielle Sorgen hatte. Es scheint sich nun abzuzeichnen, dass zukünftig die Stadt und die Agglomerationsgemeinden mit diesem Thema rechnen müssen.

Ratspräsident Albert Schwarzenbach gibt bekannt, dass an der nächsten Ratssitzung Roger Erni, Präsident des Krienser Einwohnerrats, Gast im Rathaus sein wird und den Mitgliedern des Grossen Stadtrates in einem kurzen Inputreferat (15–20 Minuten) die Befindlichkeit von Kriens als Stadt näherbringen wird.

Zu dem als dringlich eingereichten Vorstoss:

Dringliche Interpellation 326, Marco Müller namens der G/JG-Fraktion vom 23. September 2019:

Veloparkplätze am Bahnhof Luzern

Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit der Interpellation 326.

Marco Müller hält an der Dringlichkeit fest. Seit drei Wochen sind die Veloparkplätze in Betrieb. Sie stehen dauernd leer. Das Anliegen erträgt keinen Aufschub. Diese Massnahme entspricht einem weiteren Abbau von Parkplätzen seitens SBB. Das Thema Veloparkierung hat ein ausserordentliches politisches Gewicht und die Bevölkerung erwartet eine Antwort des Stadtrates auf diese Thematik.

Aus dem Grossen Stadtrat gibt es keine Wortmeldung.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Dringlichkeit der Interpellation 326 ab.

2 Genehmigung der Protokolle 35 vom 27. Juni 2019 und 36 vom 5. September 2019

Die Protokolle 35 vom 27. Juni 2019 und 36 vom 5. September 2019 werden genehmigt.

**3 Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern
über das Amtsjahr 2018/2019**

Ratspräsident Albert Schwarzenbach: Beim Bericht und Antrag über das Sonderschulinternat Kinder- und Jugendsiedlung Utenberg gibt es eine geringfügige redaktionelle Änderung (Seite 6). Der Satz «Die Referendumsfrist ist unbenützt abgelaufen» kann gestrichen werden, da der B+A 14/2017 vom 10. Mai 2017 bereits abgeschrieben ist.

Aus dem Grossen Stadtrat gibt es keine Wortmeldung

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Amtsjahr 2018/2019 zu.

- 4 Bericht und Antrag 22/2019 vom 28. August 2019:**
- Tourismus und Carregime**
- **Gemeinsame Analysephase**
 - **Ausblick auf Strategieprozesse**

Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann: Die Baukommission und die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates berieten an ihrer gemeinsamen Sitzung vom 26. September 2019 den B+A 22/2019 «Tourismus und Carregime, Gemeinsame Analysephase und Ausblick auf Strategieprozesse». Dieser Bericht und Antrag ist der erste Schritt im vom Parlament nach verschiedenen Parkhaus- und Tourismuskussionen verlangten Strategieprozess. Beide Themen hängen eng zusammen. Nachdem sich zeigte, dass eine Diskussion zu einzelnen Parkhausprojekten zurzeit nicht zielführend ist, sollen nun auf Wunsch des Parlaments im Bereich Carparkierung und parallel dazu im Bereich Tourismus in den nächsten eineinhalb Jahren partizipative Strategieprozesse durchgeführt werden. Die Aufarbeitung der Faktenlage sowie der angestrebte und aufgezeigte Prozess wurden an der Sitzung im Grossen und Ganzen positiv gewürdigt. Eine Partizipation der verschiedenen Anspruchsgruppen, insbesondere auch der Bevölkerung, wird als zentral beurteilt. Bezüglich anderer Anspruchsgruppen gingen die Meinungen teilweise auseinander. Beide Prozesse, Tourismus und Carregime, sollen eng aufeinander abgestimmt und vorangetrieben werden. Die vom Stadtrat in Erwägung gezogene vorübergehende Carparkierung im Hintereschlund wurde in der Kommission nicht weiter thematisiert, da zu diesem Thema, wenn es aktuell wird, ein separater Bericht und Antrag erfolgen wird. Das stellte der Stadtrat der Bau- und Geschäftsprüfungskommission so in Aussicht. Die beiden Kommissionen nahmen den vorliegenden Bericht und Antrag einstimmig zustimmend zur Kenntnis.

EINTRETEN

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat und der Verwaltung für den umfangreichen und sehr detaillierten Bericht und Antrag, vor allem aber auch für die im Vorfeld geleisteten Abklärungen, Gespräche und die Sichtung der Aktenlage. Ganz nach dem vom Sprechenden leicht veränderten Lied: «Wo Berge sich erheben [...], es grauet da kein Morgen, es dämmt keine Nacht, dem Auge unverborgen das Licht des Himmels lacht», ist dieser in der Fülle und Komplexität dermassen detailliert, dass einem manchmal Zweifel aufkommen, ob hier wirklich irgendwann Licht am Horizont beziehungsweise am Ende des Prozesses erscheint. Und zwar nicht, weil das Parlament einen ergebnisoffenen, partizipativen Prozess zur Carparkierung in Kombination mit der

Motion 159 «Vision Tourismus Luzern 2030» wünscht, sondern vor allem im Hinblick auf das Timing. Die beiden verzahnten Prozesse laufen eng getaktet und schnell. Die GLP-Fraktion fragt sich, ob es wirklich reicht, eine dreiunddreissigjährige Vision über die Tourismusentwicklung der Stadt Luzern zu überarbeiten und die ganze Carregime-Problematik so zu lösen, dass sie nachher umsetzbar ist. Aber grundsätzlich ist die GLP-Fraktion mit dem Stadtrat einverstanden, dass es für beide Themen langfristige Strategien und ebenso verbindliche Leitlinien (zumindest strategischer Art) braucht. Die Fraktion begrüsst auch den Einbezug der Stakeholder, v. a. der Bevölkerung. Leider ging aus Sicht der Fraktion die Grundlagenforschung verloren. Man hätte bereits in der Analysephase der Bevölkerung den Puls fühlen sollen, um herauszufinden, wie sie darüber denkt. Glücklicherweise wird die Bevölkerung nun im Strategieprozess miteinbezogen. Das müsste auch für die Politik, für das Parlament, gelten. Aus Sicht der GLP-Fraktion wäre es wünschenswert, dass analog zum Prozess Salle Modulable eine eigene parlamentarische Spezialkommission eingesetzt wird. Deshalb bittet sie die Geschäftsleitung, darüber zu diskutieren. Die Fraktion bedankt sich für den Bericht, nicht nur im Hinblick auf die Wirtschaftszahlen, sondern auch im Hinblick auf den Versuch, das Gästesegment zu analysieren; denn Zahlen zu Umsatz, Übernachtungen, Kaufverhalten, Aufenthaltsdauer usw. gibt es bereits. Der Bericht ist ein gut und breit angelegtes Panoptikum, das aufzeigt, was es alles zu berücksichtigen gilt. Im Bericht und Antrag wird von einer 2000-Watt-Gesellschaft gesprochen. Es heisst, dass die Treibhausgasemissionen bis im Jahr 2050 auf eine Tonne pro Kopf der Bevölkerung reduziert werden müssen. Dabei denkt man nicht an die Touristen, diese müssten aber in diesen Zahlen miteinberechnet werden. Für die GLP-Fraktion ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen ein sehr wichtiges Ziel, nicht nur ökonomischer Art, sondern auch hinsichtlich des Tourismus. Die Natur, die Berge, der See, das Wasser sowie die Stadt mit ihrem breiten Kulturangebot sind das Markenzeichen von Luzern und der Erlebnisregion. Deshalb ist es auch aus ökonomischer Sicht wichtig, Sorge zur Umwelt zu tragen und so weiterhin einen Anreiz bieten zu können, dass die Leute tatsächlich noch in die Schweiz und in die Stadt Luzern kommen. Seite 44, zweiter Absatz, viertunterste Zeile, steht: «Da in der Stadt Luzern der öffentliche Verkehr weitgehend strassengebunden ist, kommt es ...». Dieser Satz brachte den Sprechenden zum Lachen – man wollte es offenbar so haben. Die Metro scheint nicht in den Köpfen verankert zu sein, diese könnte aber das Problem zumindest verlagern. Die GLP-Fraktion ist für den Tourismus; der Tourismus stellt für die Stadt Luzern und die gesamte Region ein zentrales Wirtschaftselement dar. Die aufgezeigte Wertschöpfung ist für die Stadt, für den Kanton, für die ganze Zentralschweiz enorm wichtig und zusätzlich einer der starken Wachstumssektoren, die es weltweit überhaupt noch gibt. Die Stadt, der See, die Berge ist für die GLP-Fraktion natürlich nicht nur ein korrekter Slogan, sondern das grösste Kapital der Stadt und der gesamten Erlebnisregion. Es gilt, Sorge dazu zu tragen. Die GLP-Fraktion wird, trotz einer gewissen Skepsis in Bezug auf das Timing und den Druck, auf den Bericht und Antrag eintreten und ihn auch zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Mirjam Fries: Auslöser für diesen Bericht und Antrag war unter anderem das Postulat 247, mit welchem versucht wurde, die verhärteten Fronten in der Frage der Carparkierung aufzuweichen. Die grosse Mehrheit des Parlaments forderte, dass zuerst eine Gesamtauslegeordnung gemacht wird, bevor über einzelne Projekte diskutiert wird. Das ist aus Sicht der CVP-Fraktion noch immer

der richtige Weg. Der vom Stadtrat vorgeschlagene Prozess entspricht der Vorstellung der Fraktion. Wenn man zwar nach Lehrbuch vorgehen möchte, würde man zuerst die Tourismus-Strategie erarbeiten und dann daraus die Carparkierung ableiten. Der parallele Prozess macht aber insofern Sinn, als dass in der Carparkierung bereits konkretere Erkenntnisse vorliegen als im Tourismus. Zudem ist davon auszugehen, dass das Parlament den Cartourismus nicht verbieten wird. Was den Tourismus in der Stadt Luzern betrifft, so ist die CVP-Fraktion der Meinung, dass die Grundstimmung noch immer positiv ist. Die Bevölkerung ist sich bewusst und auch durchaus stolz darauf, dass Luzern eine Touristenstadt ist. Es gibt aber kritische Stimmen in der Bevölkerung. Es ist wichtig, dass diese ernst genommen werden und die Diskussion über einen stadtverträglichen Tourismus aufgenommen wird. Dabei kann die Stadt Luzern auch von anderen Städten lernen.

Der ganze Prozess, der nun angestossen wird, ist sehr aufwendig. Das Thema soll nicht totanalysiert und -diskutiert werden, denn das Umfeld kann sich schnell ändern. Es gibt konjunkturbedingte Veränderungen, die zu einem Rückgang der Touristen führen können. Das Beispiel Airbnb zeigt, wie sich innert kurzer Zeit ein neues Angebot so entwickeln konnte, dass es von der Bevölkerung als negativ wahrgenommen und eine Regelung nötig wurde. Die Welt dreht sich immer schneller, es ist wichtig, dass die Stadt agil bleibt. Nichtsdestotrotz ist es wichtig, dass die Stadt eine Vision und eine Strategie in Bezug auf den Tourismus in der Stadt hat. Der vorliegende Bericht beinhaltet eine gute Bestandesaufnahme. Es ist eine Auslegeordnung, welche man als Nachschlagewerk gebrauchen kann. Er bildet eine gute Basis für den kommenden Prozess, der partizipativ sein wird und alle Stakeholder miteinbeziehen soll. Die Richtung, wohin der Stadtrat gehen will, ist ersichtlich. Die Krux bei der Sache wird sein, die Bevölkerung richtig miteinzubeziehen. Es sollen nicht immer dieselben Personen befragt werden, und es wird wichtig sein, die richtigen Fragen zu stellen. Kritisch ist die Fraktion bei der im Bericht und Antrag geschilderten kurzfristigen Massnahme zur Carparkierung, zur temporären Lösung im Hinterschlund. Der Weg dorthin ist um einiges weiter als zum Inseli. Ob es sinnvoll ist, so weit zu fahren, ist fraglich. Die Cars nach Kriens auszulagern, scheint der Fraktion generell schwierig zu sein. Kriens äusserte sich bereits einmal negativ dazu. Damals ging der Stadtrat kommunikativ nicht gerade klug vor, aber auch heute gibt es schon entsprechende Fragen dazu aus dem Krienser Stadtparlament. Ein Wort noch zur Mittel- und Langfristsicht: Die CVP-Fraktion ist überzeugt, dass ein Infrastrukturprojekt wie ein Parkhaus zur Lösung beitragen kann und darf. Es ist hier aber nicht der richtige Moment, das auszudiskutieren. Die CVP-Fraktion wird auf den Bericht und Antrag eintreten und ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen. Mit der Abschreibung des Postulats ist die Fraktion einverstanden.

Thomas Gfeller: Der vorliegende B+A 22/2019 «Tourismus und Carregime» ist detailliert aufgestellt und zeigt den Status quo des politisch brisanten Themenbereichs Tourismus und Carregime. Der Inhalt des Berichts zeigt nicht viel Neues. Das war vermutlich auch nicht die Absicht. Es geht vielmehr darum, die momentane Situation zum Tourismus und Carregime zu erfassen und abzubilden. Neu ist aber die Betrachtung in einem gemeinsamen Kontext. Dass dem Tourismus in der Stadt Luzern eine hohe Bedeutung zukommt, ist unbestritten. Etliche KMU, die Hotellerie und diverse Unternehmen sind direkt oder indirekt von den Touristen abhängig. Das ist gut so und soll auch so bleiben. Man kann nicht eine weltoffene Gesellschaft sein, im Sinne von jeder ist willkommen, aber sobald ein Tourist am Schwanenplatz ein Foto knipst, möchte man ihn am liebsten aus

der Stadt werfen. Wenn die Stadt Ja zum Tourismus sagt, muss es Platz haben, dass sich ein Tourist frei bewegen darf. Aussagen von Einheimischen, die sich beklagen, dass am Schwanenplatz kein Schweizerdeutsch gesprochen wird, sind schwierig einzuordnen. Die Stadt Luzern ist eine Touristendestination und sie müsste Wert darauf legen, dass ihre freundliche, weltoffene Art in die Welt getragen wird. Tendenzen zum «Overtourism», wie im Bericht erwähnt, sieht die SVP-Fraktion auch. Leider entstand die Einschätzung nicht aufgrund von Fakten, sondern sie wird vom Gefühl abgeleitet. Es ist schade, dass bis anhin keine repräsentative Umfrage bei der einheimischen Bevölkerung durchgeführt wurde, um das Gefühl qualitativ zu untermauern. Der Bericht sieht in naher Zukunft eine solche Befragung vor und die Fraktion begrüsst das. Die SVP-Fraktion wartet gespannt auf die Resultate des Strategieprozesses: Wie weit lässt sich der Tourismus leiten und vor allem mit welchen Mitteln lässt sich dieser einschränken? Gemäss Bericht wird der Car als flächeneffizientes Verkehrsmittel betrachtet; eine grosse Menschenansammlung auf kleiner Fläche. Wenn aber das flächeneffiziente Verkehrsmittel Wege und Umwege in Kauf nehmen muss, bis es an Ort und Stelle ist, wird es ineffizient und die Ökobilanz ist gleich Null. Wenn die Stadt Luzern Ja zum Tourismus sagt, so muss sie auch dafür sorgen, dass eine Infrastruktur zur Verfügung steht, die wirtschaftlich, ökologisch und effizient ist. Es müssen genügend Ein- und Aussteigekanten zur Verfügung stehen, Carparkplätze in der Nähe erreichbar und sanitäre Anlagen frei zugänglich sein. Es macht wirtschaftlich und ökologisch keinen Sinn, Haltekanten in der Stadt zu definieren, wenn der Carchauffeur quer durch die ganze Stadt fahren muss, um sein Fahrzeug im Hinterschlund zu parkieren. Die SVP-Fraktion erachtet nach erneuter Abwägung der Argumente die Provisoriumslösung im Hinterschlund als nicht umsetzbar. Dies nicht nur aus betrieblicher oder wirtschaftlicher Sicht, sondern vor allem aus ökologischem Blickwinkel. Die Grünen und die GLP errangen letzten Sonntag bei den nationalen Wahlen einen historischen Sieg. Das Volk will ökologische Alternativen. Der Klimawandel muss jetzt gestoppt werden, nicht erst morgen. Das waren die Wahlslogans der Grünen und der GLP. Wie soll diesen Wählerinnen und Wählern die Hinterschlund-Lösung verkauft werden? Ist es nicht ein absoluter ökologischer Widerspruch, wenn man die Reisebusse zu kilometerlangen Leerfahrten verpflichtet? Für die SVP-Fraktion ist diese Lösung ein völliger Irrsinn. Es wird künstlicher Verkehr von An- und Wegfahrten produziert, und das quer durch die Stadt. Eigentlich wollte man die Blechlawine eliminieren. Das ist aber leider nicht der Fall. Unabhängig, ob heute der Klimanotstand ausgerufen wird oder nicht, will die SVP-Fraktion ein klares Zeichen setzen gegen eine unnötige, sicher nicht klimaschonende Erhöhung des Verkehrsvolumens. Damit dem ökologischen Aspekt ernsthaft Rechnung getragen wird, muss das Tabu konkret angesprochen werden. Es braucht eine länger andauernde provisorische Carparkierung am bestehenden Carparkplatz Inseli. Der Volksentscheid zum carfreien Inseli darf nicht dahingehend ausgelegt werden, dass eine Provisoriumslösung umgesetzt wird, die jeglichem ökologischen Verstand widerspricht. Die SVP-Fraktion wird in der Detailberatung eine entsprechende Protokollbemerkung stellen. Der Sprechende ist sich nicht ganz sicher, ob, falls die Abstimmung zum heutigen Zeitpunkt nochmals durchgeführt würde, das Resultat das gleiche wäre. Viele stimmten damals dem carfreien Inseli zu, in der Meinung, dass eines der guten Alternativprojekte (Museggparking, Metro oder vbl-Depot) realisiert würde. Heute hat man keines der Projekte, man hat einen Scherbenhaufen. Es wird um jeden Preis versucht, eine stadtverträgliche Lösung zu erarbeiten. Leider ist das bis heute nicht gelungen. Diejenigen, die die Misere verantworten, sind nun gefordert, eine Lösung zu präsentieren. Mit der Schliessung des Carparkings Inseli und der Bahnhofstrasse sind die Probleme nicht gelöst

– sie fangen erst an. Die SVP-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und stellt voraussichtlich einen Antrag auf blosser Kenntnisnahme. Die folgende Diskussion insbesondere zur Protokollbemerkung der SVP-Fraktion kann ihr Abstimmungsverhalten noch beeinflussen.

Nico van der Heiden: Die SP/JUSO-Fraktion dankt dem Stadtrat und der Verwaltung für diesen Bericht und Antrag zum Ei des Kolumbus, oder zumindest zum geplanten Vorgehen, um das Ei des Kolumbus zu finden. Die SP/JUSO-Fraktion unterstützte damals als einzige Fraktion den Stadtrat mit der Idee, Cars im Raum der Allmend zu parkieren. Die Fraktion akzeptiert aber selbstverständlich den damaligen Mehrheitsentscheid des Parlaments, den Strategieprozess gegenüber einer sofortigen Lösung zu priorisieren und findet das vom Stadtrat nun vorgeschlagene Vorgehen diesbezüglich zweckmässig. Ob es tatsächlich zielführend sein wird, wird einzig die Zukunft zeigen können. Die SP/JUSO-Fraktion schaut gespannt, aber auch mit einer ordentlichen Portion Skepsis, ob mit dem geplanten partizipativen Vorgehen tatsächlich die grossen Gräben in der Tourismus-Politik überwunden werden können. Der SP/JUSO-Fraktion scheint das eine Herkules-Aufgabe zu sein, aber sie wird sich selbstverständlich, trotz der Skepsis, mit bestem Wissen und Gewissen daran beteiligen. Der Bericht und Antrag ist ein gutes Nachschlagewerk, wie Mirjam Fries bereits feststellte. Aber aus Sicht der Fraktion ist die Betrachtung des Tourismus in diesem Bericht und Antrag stark nachfragegetrieben. Es wird angeschaut, welche Nachfrage es gibt und wie die Stadt damit umgeht. Es wurde keine Potenzialanalyse gemacht: Wo besteht künftig welches Potenzial für eine allenfalls andere Nachfrage? Das findet die Fraktion schade. Luzern könnte je nachdem auch auf dem falschen Fuss erwischt werden, wenn die künftige Nachfrage nicht mit der heutigen übereinstimmen würde. Heute Nachmittag wird das Parlament hoffentlich den Klimanotstand ausrufen; im Bericht und Antrag steht schwarz auf weiss, dass der Tourismus ein sehr treibhausgasintensiver Wirtschaftssektor ist. Ob der heutige Tourismus wirklich zukunftsfähig ist, scheint noch sehr unklar. Das sollte aus Sicht der SP/JUSO-Fraktion im weiteren Vorgehen stärker berücksichtigt werden. Die Fraktion hat einen sehr starken Wunsch an diesen geplanten Partizipations-Prozess, und der ist, dass der einzige Volksentscheid der letzten Jahre zum Carregime respektiert wird. Das Volk sagte Ja zu einem carfreien Inseli und jeder Versuch, den Entscheid wieder umzustossen oder einfach möglichst lange auf die Bank zu schieben, ist undemokratisch und würde mit Sicherheit von der Bevölkerung nicht goutiert. Die SP/JUSO-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein, wird ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen und ist mit der Abschreibung des Postulats 247 einverstanden.

Sonja Döbeli Stirnemann: Das Thema Car und Carregime ist ein Problem, das blockiert ist. Verschiedene private Gruppierungen brachten Ideen ein, wie das Problem in ihren Augen gelöst werden könnte. Die öffentliche Hand – die Stadt – zeigte sich sehr lange passiv. Es entstand fast der Eindruck, die Regierung verfolge eine Vogel-Strauss-Politik, in der Hoffnung, das Problem löse sich von selbst. Dabei denkt die Sprechende insbesondere an die Stellungnahme des Stadtrates vor der Inseli-Initiative. In den letzten Jahren erlebte man, dass ein Projekt nach dem anderen gegeneinander ausgespielt wurde, ohne dass die Stadt einen Schritt weitergekommen wäre. Jede politische Seite vertrat ihr Projekt – zugegeben, das Lieblingsprojekt der FDP-Fraktion ist das Musseggparking, da es unterirdisch ist und der Verkehr so sehr schnell ab der Autobahn verschwindet. Und genau so hatte jede Gruppierung ihr Projekt und spielte es gegen das andere aus. Die Quintessenz der Sache ist, dass die Situation nun verfahren und blockiert ist.

Um trotzdem einen Schritt weiter zu kommen und die Situation zu deblockieren, unterzeichnete die FDP-Fraktion mit anderen Parteien das Postulat 247, in dem gefordert wird, dass der Stadtrat einen Schritt zurück machen und auf eine Art den Restart-Button drücken muss. Ziel ist es, eine breit abgestützte Konsenslösung zu finden. Es braucht einen Konsens um weiterzukommen und jeder muss einen Schritt auf den anderen zugehen. Es darf nicht weiterhin Grabenkämpfe geben; es braucht nun eine Lösung. Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für den Bericht. Auf den ersten 60 Seiten wurde das bisherige Wissen zusammengetragen; in den danach folgenden Kapiteln zeigt der Stadtrat auf, wie er die Forderung des Postulats versteht. In den Augen der FDP-Fraktion stimmt nun der Weg, wie man zu einem konsensualen Zielbild des Tourismus in der Stadt Luzern kommt. Es ist eine sehr komplexe Fragestellung, denn die Grundlage stellt die Tourismusstrategie dar. Die Cars und das Carregime sind nur ein Teilbereich des Tourismus.

Der Tourismus ist ein wichtiger wirtschaftlicher Pfeiler der Stadt Luzern und gehört zum Selbstverständnis dieser Stadt. Dank dem Tourismus verfügt Luzern über eine Infrastruktur, die es sonst nicht gäbe – man denke nur an die Dampfschiffe und Bergbahnen. Auch gäbe es nie so viele Restaurants und Läden in unserer Stadt. Der Tourismus bietet auch viele Arbeitsplätze, und zwar für alle – von ganz einfachen Arbeiten bis zu hochqualifizierten. Die FDP-Fraktion ist froh, dass die Stimmung der Bevölkerung gegenüber dem Tourismus in einer repräsentativen Umfrage abgefragt wird. So erhält das diffuse Stimmungsbild Ecken und Kanten. Die Sorgen und Ängste der Bevölkerung können so erkannt werden und man kann auf diese eingehen. Wichtig ist, dass die Tourismus- und Carstrategie ein Zielbild formuliert, das offen ist gegenüber Entwicklungen, die heute gar noch nicht bekannt sind und das auch technologische Entwicklungen aufnehmen kann. Die Strategie soll eine gute, breite und verlässliche Grundlage sein für die weiteren Schritte.

Die angedachte kurzfristige Lösung für Cars im Hinterschlund betrachtet die FDP-Fraktion als hochproblematisch. Doch diese Frage wird nicht in diesem Bericht und Antrag diskutiert, sondern in einem weiteren, wie der Stadtrat sagte. Die FDP-Fraktion ist mit der skizzierten prozessualen Vorgehensweise einverstanden, wird auf den Bericht und Antrag eintreten und nimmt vom Bericht zustimmend Kenntnis. Zugegeben, es ist nicht der schnellste Weg zum Ziel, aber der einzige, den die FDP-Fraktion als gangbar und erfolgsversprechend erachtet.

Irina Studhalter: Tourismus und Carregime sind Themen, die im Parlament schon lange und heftig diskutiert werden. Der Bericht und Antrag wurde bis jetzt im Rat recht konstruktiv diskutiert und das ist ein Zeichen, dass man sich auf einem guten Weg befindet. Der Bericht und Antrag enthält viele Fakten. Ein Dank geht zuerst einmal an die Verwaltung; man merkt, dass bereits viel gearbeitet und reflektiert wurde, im Bericht steckt bereits ein grosser «workload». Die Sprechende möchte aber auch ein Lob für den «Mut zur Lücke» aussprechen, für einen selbstkritischen und ehrlichen Umgang mit fehlenden Fakten und Datenlücken. Die G/JG-Fraktion schätzt die Sensibilität des Stadtrates für die Ergebnisoffenheit. Man hört aus dem Bericht und Antrag heraus, dass diese dem Stadtrat wichtig ist und das ist zentral für den politischen Erfolg, aber auch allgemein gesehen. Gerade auch bei den temporären Massnahmen ist das wichtig und konstruktiv, um in den Bereichen Tourismus und vor allem Carregime weiterentwickeln zu können. Mit grossem Interesse las die Sprechende die Erkenntnis des Stadtrates, dass es «zahlreiche Faktoren gibt, um sehr gute Voraussetzungen zu schaffen für einen nachhaltigen stadtverträglichen Tourismus». Das freut die

G/JG-Fraktion und sie teilt diese Meinung; sie würde sie vielleicht einfach etwas direkter formulieren.

Es gibt ein Fragezeichen an einem anderen Ort – oder besser gesagt, bei einem anderen Wort: Das Wort Partizipation kommt im Bericht und Antrag 17 Mal vor, die Sprechende zählte es. An sich ist das noch kein Problem, es könnte aber zu einem werden, nämlich dann, wenn die 17 Mal immer für dieselben Leute stehen. Partizipation ist sehr wertvoll und definitiv am richtigen Ort im Bericht und Antrag. Aber mit Partizipation muss man sorgfältig umgehen. Sie muss so breit wie möglich sein, so niederschwellig wie möglich und es braucht ein Commitment, nicht nur von jenen, die partizipieren, sondern auch von der Stadt gegenüber denjenigen Personen, die partizipieren. Sowohl im Bereich Tourismus wie auch im Bereich Carregime will man mit Partizipation arbeiten. Die Sprechende hofft, dass dabei nicht dieselben Leute befragt werden, dass genug breit befragt wird, dass die sogenannten «Stakeholder» ernst genommen werden und dass es nicht in einer Scheinpartizipation endet. Das ist nicht als Kritik am Bericht und Antrag gemeint, sondern als Warnsignal. Die G/JG-Fraktion hofft auch, dass dem Thema Nachhaltigkeit genug Bedeutung zugemessen wird. Immerhin gibt es im Bericht und Antrag fast zwei A4-Seiten zum Thema Ökologie. Bezogen auf den umfangreichen Bericht ist das doch eher wenig, wenn man sich der Tragweite dessen bewusst ist. Eine schöne, farbige und mehrheitsfähige Tourismusvision nützt der Stadt nichts, wenn sie durch punktuelle Faktoren ausgebremst werden kann. Auch die beste Carinfrastruktur nützt der Stadt nichts mehr, wenn uns die Gletscher entgegenkommen oder uns das Quellwasser ausgeht. Stakeholder im Bereich Nachhaltigkeit sind also zentral bei den Themen Tourismus und Carregime. Die G/JG-Fraktion ist gespannt, wie der Prozess weitergeht und welche Erkenntnisse sich daraus ergeben. Die G/JG-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und nimmt ihn zustimmend zur Kenntnis.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: In Absprache mit Finanzdirektorin Franziska Bitzi Staub vertritt der Sprechende diesen Bericht und Antrag vor dem Grossen Stadtrat. Franziska Bitzi wird aber selbstverständlich bei Bedarf Ergänzungen anbringen. Dem Stadtrat ist es sehr wichtig, den Prozess, der die ganze Diskussion deblockieren kann, starten zu können. Es wurde allen klar, dass man im Bereich Cartourismus nicht immer und nicht unter Zeitdruck über einzelne Projekte sprechen kann, ohne ein gemeinsames Verständnis zu haben, was das Problem ist und vor allem auch nicht, ohne ein gemeinsames Verständnis darüber zu entwickeln, was das Ziel sein könnte, wo man sich hinbewegen will. Der Stadtrat wie auch das Parlament schlugen verschiedene Ansätze vor. Man merkte, dass man eventuell zwei Schritte zurückgehen muss, um eine Basis für eine deblockierte Diskussion zu finden. Ganz wichtig ist dem Stadtrat der partizipative Ansatz. Das Wort Partizipation wird im Bericht offenbar 17 Mal erwähnt. Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, dass die Partizipation breit angelegt wird. Man muss darauf achten, dass nicht immer dieselben Leute, die Zeit haben oder die sich dafür Zeit nehmen, befragt werden und es muss versucht werden, mit der Partizipation eine repräsentative Breite für die Diskussion zu erzielen. Der Stadtrat ist sich der schwierigen Balance bewusst, ein gutes Gleichgewicht zu finden zu Fragen des Masses, der Vorgehensweise und der Adressaten in den beiden parallel geschalteten Prozessen. Der Stadtrat beschloss, im Bericht eine Basis für eine sachliche Diskussion zu schaffen. Das kam gut an, hörte man beim Eintreten. Der Sprecher der SVP-Fraktion erwähnte, dass im Bericht einiges aufgeführt

wurde, das nicht neu ist. Es wurde aber versucht, es in einen Gesamtkontext zu stellen. Einige Elemente konnten aus der ersten Analysephase ergänzt werden. Im Sinne der Transparenz wurde auch erwähnt, wo es praktisch nicht möglich ist, mit vernünftigem Aufwand zusätzliche Daten zu generieren. Der Sprecher der GLP-Fraktion sagte, «Wo Berge sich erheben»; aber immerhin attestierte er dem Stadtrat, dass der Bericht eine gute Auslegeordnung macht und als Basis, als Nachschlagewerk, benutzt werden kann. Es wurde angeregt, bereits im Rahmen der Analyse eine Befragung durchzuführen. Der Stadtrat diskutierte das intensiv, beschloss dann aber, es erst in der zweiten Phase zu machen. Grund dafür ist, dass man gute Fragen stellen will, was keine einfache Aufgabe ist. Man kann auf den falschen Weg gelangen, wenn man aus Antworten zu schlecht vorbereiteten Fragen versucht, ein Bild zu erhalten, wie die Bevölkerung denkt. Deshalb entschloss sich der Stadtrat, die Befragung der Bevölkerung gut vorzubereiten. Über die Frage einer parlamentarischen Spezialkommission müssen die Geschäftsleitung und das Parlament befinden. Der Stadtrat zeigt sich dazu offen. Es wurde verschiedentlich die Frage der Nachhaltigkeit angesprochen. Es ist richtig, gerade der Fernreisetourismus ist ein extrem treibhausgasintensiver Wirtschaftszweig. Das ist zu berücksichtigen. Bei den Bilanzen der Stadt Luzern zur Nachhaltigkeit geht der Stadtrat vom Territorialprinzip aus, das heisst, es wird berechnet, wie hoch der Energieverbrauch der Bevölkerung und der Gäste auf dem Stadtgebiet ist. Alles andere geht praktisch zu weit. Aber selbstverständlich adressieren die Themen Nachhaltigkeit, Ökologie, Klimaschutz auch den Tourismus und sind im Bericht festgehalten. Es ist richtig, wie die Sprecherin der CVP-Fraktion sagte, dass man lehrbuchmässig zuerst den übergeordneten Tourismusprozess angehen und erst danach, aus dem abgeleitet, nach einer Lösung im Reisekartourismus suchen sollte. Der Stadtrat ist sich dessen bewusst und versucht deshalb, die beiden Prozesse aufeinander abzustimmen. Aber es geht dem Stadtrat zu lange. Es existiert ein gewisser Druck im Bereich des Reisekartourismus. Das Thema Hinterschlund ist zwar kein Kernthema, der Stadtrat möchte aber trotzdem für diese Zwischenlösung einen Bericht und Antrag formulieren und diesen ins Parlament bringen. Sollte heute, wie angekündigt, eine Protokollbemerkung dazu zur Diskussion gestellt werden, wird sich der Sprechende zu jenem Zeitpunkt dazu äussern.

Es wurde dem Stadtrat attestiert, dass er ergebnisoffen in den Prozess gehen will – das ist ihm wichtig –, und dass man nun eine gute Basis hat. Der Stadtrat arbeitet an einer mehrheitsfähigen Lösung, er versucht, Visionen, Leitlinien zu entwickeln, an denen man sich orientieren kann. Im Bereich des Carregimes soll die zweckmässigste Lösung zum Tragen kommen. Der Stadtrat hofft sehr, dass er mit dem umfangreichen Bericht und Antrag, bei dem vor allem die letzten Kapitel das Wesentliche für den Beschluss ausmachen, eine gute Grundlage für eine konstruktive Diskussion legen kann, und dass daraus mehrheitsfähige Lösungen generiert werden können.

Der Grosse Stadtrat tritt auf den B+A 22/2019: «Tourismus und Carregime; Gemeinsame Analysephase, Ausblick auf Strategieprozesse» ein.

DETAIL

Seite 53 7.3.6 Kurzfristige Massnahmen

Marcel Lingg: Fraktionssprecher Thomas Gfeller legte die Haltung der SVP-Fraktion, weshalb die Protokollbemerkung gestellt wird, bereits deutlich dar. Es hiess, es werde ein Bericht und Antrag zur Zwischennutzung, zur Carparkierung, erstellt. Mit der Protokollbemerkung will die Fraktion bewirken, dass der Bericht und Antrag gar nicht erst ausgearbeitet werden muss. Sie will die politischen Weichen rechtzeitig stellen und nicht zuerst arbeiten lassen und dann einen Antrag stellen, dass es den Bericht und Antrag gar nicht braucht. Eine Carfahrt vom Inseli zum Hinterschlund ist gemäss Google Maps, je nachdem, wie die Route gewählt wird, etwa 4,5 bis 5 Kilometer lang. Je nach Verkehrsverhältnissen dauert die Fahrt nachts zwischen 12 bis 15 Minuten, tagsüber, während der Rushhour, deutlich länger. Der Carchauffeur muss die Fahrt jeweils zweimal innerhalb kurzer Zeit auf sich nehmen. Deshalb stellt die SVP-Fraktion folgende

Protokollbemerkung:

Auf die Umsetzung einer temporären Nutzung zur Carparkierung im Gebiet Hinterschlund auf dem Gebiet der Gemeinde Kriens wird verzichtet. Bis zum Vorliegen einer definitiven Carparkierungslösung – oder einer anderen ökologisch und wirtschaftlich akzeptablen temporären Nutzung – wird die bestehende Carparkierung am Inseli aufrechterhalten.

Es wurde erwähnt, dass die SVP-Fraktion den Volksentscheid nicht akzeptieren wolle. Dem ist nicht so. Die Fraktion steht ganz klar hinter einem carfreien Inseli. Einerseits ist es eine schöne Vision, wenn man eine andere Lösung hätte, andererseits ist es ein Volksentscheid. Man muss sich einfach bewusst sein: Heute wird höchstwahrscheinlich der Klimanotstand ausgerufen. Wenn man einen Notstand ausruft, braucht es Notmassnahmen, vielleicht auch solche, die aus links-grüner Sicht nicht populär sind. Man muss über den eigenen Schatten springen. Der Sprechende glaubt nicht, dass jemand aus dem links-grünen Lager, wenn er gefragt würde, ernsthaft und ehrlich sagen könnte, dass die zusätzlichen Carfahrten ökologisch seien und er die Lösung Hinterschlund unterstützen könne. Der Sprechende bittet das links-grüne Lager, ihren grünen Mantel bei dieser Protokollbemerkung anzubehalten.

Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann: Die Protokollbemerkung wurde in der Baukommission nicht gestellt.

Irina Studhalter fühlt sich direkt angesprochen. Die SVP-Fraktion als ökologisches Gewissen – das ist spannend. Es stimmt, die Rechnung ist richtig, der Hinterschlund liegt kilometermässig weiter weg als das Inseli. Das gibt einen Punkt für die SVP-Fraktion. Diese Tatsache passt dem grünen Gewissen auch nicht. Das gibt einen weiteren Punkt für die SVP-Fraktion. Aber, wenn sich die SVP-Fraktion wirklich um das Klima sorgen würde, dann hätte sie auch ein wesentliches Problem mit dem Cartourismus an sich. Die Cars fahren mehrere tausend Kilometer durch Europa und machen in der Stadt Luzern einen Halt. Diese Relation muss auch ins Spiel gebracht werden. Es geht nicht nur um den CO₂-Ausstoss, sondern auch um ein Mikroklima sowie um Stadtplanung, wo geo-

grafisch zentrale Parkplätze definitiv nicht förderlich sind. Vor allem aber gab es eine Inseli-Abstimmung, welche demokratisch legitimiert ist. Es besteht ein klarer Auftrag des Volkes und es ist für die G/JG-Fraktion tabu, das Abstimmungsergebnis zum Inseli zu kritisieren.

Mirjam Fries: Die CVP-Fraktion ist gegenüber der Hinterschlund-Lösung kritisch eingestellt, es wurde im Eintreten bereits erwähnt. Die Strecke ist länger und Diskussionen mit der Gemeinde Kriens müssen aufgenommen werden. Die Mehrheit der Fraktion ist trotzdem der Meinung, dass der Stadtrat die Zwischenlösung Hinterschlund abklären soll und man den Bericht und Antrag dazu besser abwartet. Die Sprechende hegt gewisse Sympathien zum zweiten Teil der Protokollbemerkung. Auch die CVP-Fraktion sagt, wenn Bedarf besteht, muss das Inseli noch eine Zeit lang weiter betrieben werden können, das darf nicht tabu sein. Die Mehrheit der CVP-Fraktion wird die Protokollbemerkung ablehnen.

Nico van der Heiden: Die Protokollbemerkung besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil betrifft den Hinterschlund, der zweite Teil das Inseli. Der zweite Teil der Forderung ist zum Vergessen. Bereits Irina Studhalter wies darauf hin, dass es sich hier um einen Volksentscheid handelt. Als Notmassnahme den Volksentscheid nicht umzusetzen, geht gar nicht. Eine Notmassnahme wäre eher, den Cartourismus zu verbieten. Zum ersten Teil, dem Hinterschlund, hegt der Sprechende ansatzweise mehr Sympathie. Auch innerhalb der SP/JUSO-Fraktion gibt es kritische Stimmen zu dieser Lösung. Er möchte aber den Bericht und Antrag dazu sehen; die Diskussion muss geführt werden. Man kann nicht mit einer Protokollbemerkung, ohne wirklich über Informationen zu verfügen, was es heisst, wie es organisiert würde, salopp und auf die Schnelle sagen, dass der Hinterschlund keine Lösung ist und dass man den Volksentscheid Inseli deshalb nicht umsetzt. Wenn der Hinterschlund nicht als Lösung in Frage kommt, besteht die Befürchtung, dass das Provisorium auf dem Inseli weitere zehn, vielleicht zwanzig Jahre dauert. Das ist nicht möglich. Der Sprechende möchte den Bericht und Antrag sehen und lädt den Stadtrat ein, die kritischen Elemente sehr gut einzubauen und auch mit der Gemeinde Kriens zu schauen, was der Stand ist. Diese Frage kann im Rahmen eines Berichts und Antrags und nicht mit einer Protokollbemerkung gelöst werden.

Stefan Sägger: Die GLP-Fraktion sieht es in einem gewissen Sinn ähnlich. Man weiss, wo die Cartouristen übernachten und wo nicht und in Anbetracht dessen, dass die Touristen beispielsweise von Aarau nach Luzern fahren, die Kapellbrücke besichtigen, durch die Altstadt bummeln und nach zwei Stunden wieder wegfahren, ist es irgendwie schwierig, davon auszugehen, dass das Problem so lösbar ist. Der Sprechende berichtet von einer zufälligen Beobachtung von letzter Woche, als er bei der Universität Luzern auf den Konzerteinlass wartete. Die Cars benötigten während der Rushhour vom Inseli bis zur Seebrücke etwa eine halbe Stunde. Zeitlich dauert diese kurze Fahrt wahrscheinlich etwa gleich lang wie vom Hinterschlund in die Stadt. Es kommt auf dasselbe heraus und nützt eigentlich nichts. Heute, in Anbetracht der gesamten Lage, unterstützt die GLP-Fraktion die Protokollbemerkung nicht. Die Fraktion ist heute auch nicht der Meinung, dass man den Carverkehr in der Stadt Luzern verbieten kann, aber sie ist der Meinung, dass man das Problem angehen muss. Die GLP-Fraktion ist gespannt auf den Bericht und Antrag, vor allem in Bezug auf das Vorgehen, in Bezug auf die Partner und was das genau für die Stadt bedeutet.

Roger Sonderegger hörte auch zwei Teile aus der von der SVP-Fraktion formulierten Protokollbemerkung heraus. Die CVP-Fraktion hatte damals, als man darüber diskutierte, wie schnell man das Inseli aufheben möchte, eine Protokollbemerkung mit folgendem Wortlaut formuliert: «Das Inseli wird erst dann aufgehoben, wenn eine akzeptable Ersatzlösung existiert». Seines Wissens wurde diese überwiesen. Wenn heute gesagt wird, dass diese Protokollbemerkung nichts wert ist, ist er damit nicht einverstanden. Es braucht eine akzeptable Ersatzlösung; das Inseli einfach aufzuheben, geht nicht. Der erste Teil der Protokollbemerkung bereitet dem Sprechenden etwas Mühe, denn es regt sich sein demokratisches Gewissen: Der erste Anlauf des Stadtrates, den Volkssentscheid zum Inseli umzusetzen, wird, bevor er überhaupt angeschaut wurde, bereits in den Abfall geworfen. In diesem Fall hat das Parlament eine Verantwortung übernommen, die ihm gar nicht zusteht. Da der Sprechende am Nachmittag nicht anwesend ist, möchte er jetzt etwas zum Klima sagen: Man nehme eine chinesische Reisegruppe als Beispiel und betrachte sie als Gesamtes. Diese emittiert auf einer Europareise (zirka 2000 km) mit einem Reisebus etwa 600 kg CO₂. Wenn man umrechnet, was ein Flug (Zürich-Shanghai-Zürich) an CO₂ emittiert, sind das 3,67 t CO₂, also sechsmal mehr, aber pro Person. In einem Reisebus haben zirka 50 Personen Platz. Also 6 mal 50 = 300 Mal mehr Emission mit dem Flug als mit dem Reisebus. Der Reisebus ist nicht das Problem. Wenn man nun noch schaut, wie viel Emission die Strecke vom Hinterschlund in die Stadt und vice versa verursacht (5,5 km x 2 = 11 km), sind das zirka 300 g CO₂. Die Reisegruppe emittiert also mit Flug und Bus zirka 184'000 kg CO₂ (50 Pers. x 3,67 t CO₂ = 183'500 kg CO₂ plus 600 kg CO₂). Bei einer Reise zum Hinterschlund und zurück würden durch den Reisebus 300 g CO₂ emittiert. Das ist ein Verhältnis von 614'000:1. In Prozenten ausgedrückt, würde der zusätzliche CO₂-Ausstoss der Reisegruppe 0,0001 % betragen. Bei dieser Zahl kann man nicht ernsthaft über Klima sprechen. 20 Jahre lang könnten hundert Cars pro Tag in den Hinterschlund fahren, wenn einer chinesischen Reisegruppe die Reise nicht gelingen würde.

Sonja Döbeli Stirnemann: Es geht heute um den Bericht und Antrag «Tourismus und Carregime». Der Stadtrat teilte dem Parlament mit, dass über die kurzfristigen Massnahmen (z. B. Hinterschlund) zu einem späteren Zeitpunkt einzeln diskutiert wird. Die Sprechende möchte beliebt machen, heute nicht zu einem einzelnen Projekt eine Protokollbemerkung zu erstellen. Es geht heute darum, eine Auslegeordnung zu schaffen und zu sagen, wie der Prozess vor sich gehen soll. Ansonsten gelangt man wieder in das gleiche Fahrwasser. Die FDP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ab.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wurde erst heute präsentiert und lag dem Stadtrat nicht früher vor. Zur Entscheidungsfindung sollen einige Punkte erläutert werden: Im Bericht und Antrag «Tourismus und Carregime» geht es erstens darum, über den Analyseprozess und zweitens über das weitere Vorgehen, wie man die Diskussion im Bereich Tourismus, aber vor allem auch im Bereich Cartourismus, deblockieren kann, zu berichten. Man versucht, die Diskussion auf eine sachliche Grundlage zu stellen. Die Umsetzung Inseli, die Suche nach kurz- und mittelfristigen Zwischenparkplätzen, ist eigentlich eine kurz- und mittelfristige Massnahme aus dem Carparkierungskonzept aus dem Jahr 2017. Man sprach damals – kommunikativ lief es nicht optimal – von etwa 40 Standorten, die man abklären könnte. Der Stadtrat will den Bericht und Antrag darüber ausarbeiten und so dem Parlament eine gute Basis für

die Diskussion zugrunde legen. Genau solche Berechnungen wie sie Roger Sonderegger heute Morgen anstellte, müssen in diesem Bericht aufgezeigt werden. Die Strecke zum Hinterschlund ist länger, das kann man nicht negieren. Auf map.geo wird die Strecke vom Schwanenplatz zum Hinterschlund mit 3,7 km angegeben, ins Brüelmoos mit 2,7 km, zum Landenberg mit 1,2 km und zum Inseli mit 0,7 km. Die Distanzangaben werden aber für den Bericht und Antrag sicher noch ganz objektiv und korrekt ausgemessen. Tatsächlich ist es so, dass in einer Reisebilanz die CO₂-Emissionen, bezogen auf die städtischen Strecken, sehr klein sind. Wenn die SVP-Fraktion sich heute mit solch einer Vehemenz für das Klima einsetzt, freut sich der Sprechende, wenn bei der nächsten Diskussion um den Autoverkehr nicht einfach zwei Prozent Wachstum vorausgesetzt werden. Die SVP-Fraktion war bis anhin, wenn es darum ging, irgendetwas am Autoverkehr zu ändern, dagegen. Der Stadtrat plant, auch den Energieaufwand im Verhältnis zu den vorgeschlagenen Bauprojekten aufzuzeigen, damit man eine Vorstellung entwickeln kann, was das für die Ökobilanz bedeutet. Der Stadtrat will den Volksauftrag erfüllen; doch bevor das Inseli freigespielt wird, möchte er eine akzeptable Lösung für die Zwischenparkierung präsentieren können. Was «akzeptabel» bedeutet, muss politisch noch diskutiert werden. Als Basis für eine gute, solide, fachliche, politisch korrekte Diskussion, bittet der Stadtrat, den Bericht und Antrag ausarbeiten zu können.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung ab.

Seite 73 f. 12 Antrag, Beschluss

Marcel Lingg: Aufgrund der Diskussion stellt die SVP-Fraktion einen Antrag auf blosser Kenntnisnahme des Berichts und Antrags.

In der Gegenüberstellung des Antrags der SVP-Fraktion auf blosser Kenntnisnahme zur ursprünglichen und zustimmenden Version des Stadtrates obsiegt der Antrag auf zustimmende Kenntnisnahme.

- I. **Der Grosse Stadtrat beschliesst, vom Bericht «Tourismus und Carregime: Gemeinsame Analysephase, Ausblick auf Strategieprozesse» zustimmend Kenntnis zu nehmen.**
- II. **Der Grosse Stadtrat beschliesst, das Postulat 247, Peter With namens der SVP-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion vom 8. November 2018: «Einem ergebnisoffenen Partizipationsprozess zur Carparkierung eine echte Chance geben», als erledigt abzuschreiben.**

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 22 vom 28. August 2019 betreffend

Tourismus und Carregime

- **Gemeinsame Analysephase**
- **Ausblick auf Strategieprozesse,**

gestützt auf den Bericht der vereinigten Bau- und Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Tourismus und Carregime: Gemeinsame Analysephase, Ausblick auf Strategieprozesse» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Das Postulat 247, Peter With namens der SVP-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion und Roger Sonderegger namens der CVP-Fraktion vom 8. November 2018: «Einem ergebnisoffenen Partizipationsprozess zur Carparkierung eine echte Chance geben», wird als erledigt abgeschrieben.

**5 Bericht und Antrag 25/2019 vom 28. August 2019:
Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1**

- **Prozessdesign**
- **Lagebeurteilung**
- **Ausgabenbewilligung**

EINTRETEN

Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann: Die Baukommission hat, ebenfalls am 26. September 2019, den ersten Bericht und Antrag zum Jahrhundertprojekt «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1; Prozessdesign, Lagebeurteilung, Ausgabenbewilligung» beraten. Dieses Projekt bietet für Luzern sehr grosse Chancen, stellt die Stadt und ihre Bevölkerung aber auch vor erhebliche Herausforderungen. Die Baukommission begrüsst es, dass bereits jetzt bereichsübergreifend das vielschichtige Projekt auch von Seiten der Stadt angegangen wird und dabei der Fokus auch auf die Herausforderungen der langen Bauzeit gelegt wird. Der Bericht wurde von der

Baukommission einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen und der beantragte Sonderkredit von 3,16 Mio. Franken wird dem Grossen Stadtrat ebenfalls einstimmig zur Bewilligung empfohlen.

Mario Stübi: Die SP/JUSO-Fraktion dankt dem Stadtrat und der Verwaltung für den Bericht und Antrag, der den Startschuss für ein Projekt darstellt, wie man es in Luzern seit Generationen nicht mehr in diesem Umfang gehabt hat. Nicht nur der Betrieb des Durchgangsbahnhofs wird unsere Region prägen, sondern bereits die Bauphase wird die Bewohnerinnen und Bewohner stark betreffen. Darum sind Vorbereitungsmaßnahmen, wie sie im Bericht und Antrag dargelegt werden, enorm wichtig. Es braucht Personal, das sich um das Projekt kümmert, es begleitet und zu Gunsten der Stadt beeinflusst.

So visionär der Durchgangsbahnhof ist, so adäquat sollte auch der Bericht und Antrag sein. Grundsätzlich wünschte sich die SP/JUSO-Fraktion einen noch stärkeren Fokus auf die Bauzeit. Dabei geht es um Themen wie Umleitungen, Lärm, Stadtbildveränderungen, Fahrplanänderungen usw., einfach um alles, was uns als Bewohnerinnen und Bewohner dieser Stadt dann während Jahren im Alltag stören wird. Vor allem die Ziele bezüglich der Verkehrsentwicklung sind der SP/JUSO-Fraktion zu dürrig ausgefallen. Wir reden hier von einem Quantensprung für den öffentlichen Verkehr, aber man merkt aus den Ausführungen des Stadtrates zu wenig heraus, wie sich das auf unser Mobilitätsverhalten auswirken soll. Es kann nicht sein, dass der Kanton einzig in den Bereichen Hochwasserschutz und Fernbusterminal eingebunden ist – der gleiche Kanton, der nach wie vor eine Autobahnein- und -ausfahrt in einem Wohnquartier durchboxen will, obschon die Stadt Luzern gerade mit der Planung der ÖV-Zukunft beginnt. Der gleiche Kanton auch, der aktuell die Umgestaltung des Bahnhofplatzes zu einer endgültigen Verkehrshölle plant. Man hat das Gefühl, die Stadt wolle den Kanton bewusst nicht ins Boot holen. Wer kümmert sich aber um die gesamtheitliche Verkehrsentwicklung in und um Luzern vor und nach dem Bau des Durchgangsbahnhofs? Mit der Vollendung dieses Bauwerks, aber bereits auch mit dem Baustart, wird der Bahnhofplatz eine völlig andere Gestalt und Funktion einnehmen. Von einer hochtourigen Verkehrsdrehscheibe im heutigen Sinn muss man sich schon in wenigen Jahren verabschieden. Der Bahnhofplatz wird ab Baustart nie mehr die heutige Kapazität aufbringen können. Man muss sich auf mehreren Ebenen auf diesen Wandel vorbereiten, beim Busbahnhof, bei der Verkehrskapazität, Verkehrssicherheit, bei der Erschliessung des linken Seeufers usw. Die Verkehrsmenge auf dem Bahnhofplatz muss sich schon bis Baubeginn stark reduzieren, sonst droht ein Kollaps. Die SP/JUSO-Fraktion wird im Detail eine entsprechende Protokollbemerkung vorschlagen, um dieses Ziel zu erreichen. Zu den grossen Chancen, die die freigespielten Flächen rund um das Gleisfeld bieten werden, wird sich der Sprechende beim folgenden Traktandum äussern. Die SP/JUSO-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und stimmt ihm zu.

Rieska Dommann: Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat und den Mitarbeitenden der Verwaltung für den vorliegenden Bericht und Antrag. Der Durchgangsbahnhof ist tatsächlich ein Jahrhundertprojekt für die Stadt Luzern, aber auch für die ganze Region. Aus Sicht der Stadt Luzern bestehen zahlreiche Herausforderungen und viele Chancen, die jetzt erkannt und genutzt werden müssen. Die Gegend rund um den Bahnhof wird sich bis im Jahr 2040 massiv verändern und die Stadt Luzern ist herausgefordert, diese Veränderungen aktiv mitzugestalten.

Während mehr als zehn Jahren wird eine riesige Baustelle das Bild rund um den Bahnhof prägen. Der Bau des Durchgangsbahnhofs kommt einer Operation am offenen Herzen gleich. Aus Sicht der FDP-Fraktion ist es deshalb besonders wichtig, nicht nur den Endzustand im Blick zu haben, sondern auch den Herausforderungen während der Bauzeit aktiv zu begegnen. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen den Bahnhof während der Bauzeit sicher und zuverlässig erreichen können, wobei insbesondere auf Fussgänger Rücksicht genommen werden muss. Die FDP-Fraktion ist mit dem vorgeschlagenen Vorgehen einverstanden, wird den Bericht und Antrag zustimmend zur Kenntnis nehmen und den Sonderkredit über 3,16 Mio. Franken bewilligen.

Andreas Felder dankt dem Stadtrat und den Mitarbeitenden der Stadtplanung und des Tiefbauamts im Namen der CVP-Fraktion für die Übersicht und Aussicht im Zusammenhang mit dem Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof. Die Auslegeordnung wurde sehr sorgfältig erarbeitet. Die CVP-Fraktion entnimmt dem Bericht und Antrag, dass die Stadt bereit ist, Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit diesem grossen Bauwerk auf die Stadt zukommen, zu bewältigen. Chancen entstehen durch die neue Einbettung des Bahnhofs in seine Umgebung, einerseits als Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr, andererseits aber auch als absolut zentralen Platz für die Stadtbevölkerung. Zudem entstehen durch die ganze Umsetzung Freiräume mitten im Herz der Stadt Luzern, die für die Stadtplanung eine einzigartige Gelegenheit bieten. Auf der anderen Seite sind auch Risiken zu bewältigen – der Vorredner ging bereits ausführlicher darauf ein –, die sich durch die zehnjährige Baustelle mitten in der Stadt und durch die Verdoppelung der Passagiere ergeben werden. Dass es dazu Ressourcen sowohl für die Stadtplanung als auch für das Tiefbauamt braucht, liegt für die CVP-Fraktion auf der Hand. Dementsprechend ist die Fraktion bereit, den Antrag zu bewilligen, der beinhaltet, dass die entsprechenden Stellenprozente geschaffen werden. Die CVP-Fraktion wird auf den Bericht und Antrag eintreten und ihm voraussichtlich auch zustimmen.

Oliver Heeb: Die SVP-Fraktion dankt dem Stadtrat und den Mitarbeitenden der Verwaltung für den vorliegenden Bericht und Antrag. Auch die SVP-Fraktion teilt die Ansicht, dass der Durchgangsbahnhof bezüglich Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bisher nicht vorhandene Chancen und Möglichkeiten eröffnet. Schade, dass das nicht schon nach dem Bahnhofbrand im Jahr 1971 realisiert werden konnte. Positiv ins Auge gestochen ist der SVP-Fraktion der bereichsübergreifende und prozessorientierte Planungsansatz, der im Grundsatz als zielgerichtet, sehr gut strukturiert und durchdacht erscheint. Wie schon beim Bericht und Antrag «Tourismus und Carregime» bemerkt die SVP-Fraktion mit Befriedigung, dass im Planungsprozess alle sogenannten «Stakeholder» einbezogen und konsultiert werden sollen.

Gleichzeitig entsteht in der SVP-Fraktion der Eindruck, dass der vorliegende Bericht und Antrag stellenweise gar euphorisch daherkommt. Der Durchgangsbahnhof und die begleitend angedachten stadträumlichen Verbesserungen werden nicht die Probleme der Welt lösen können; besonders dann nicht, wenn Ziele unrealistisch hoch gesetzt werden. Allenfalls können Teilbereiche lokal und regional verbessert und optimiert werden, so zum Beispiel das Stadtklima, städtische Freiräume, die Kompatibilität verschiedener Verkehrsträger oder eine Mobilität, die energieeffizienter und ressourcenschonender ist. In den Diskussionen wird oft unterlassen, wenn nicht unterschlagen, dass die ganz grosse Belastung unserer Infrastrukturen besonders durch die um ein Vielfaches grössere

Zuwanderung verursacht wird, als sie damals im Rahmen der Diskussion um die Personenfreizügigkeit kommuniziert und versprochen wurde. Ohnehin wird das Bevölkerungswachstum auch auf globaler Ebene ein Megathema bleiben und unsere Handlungsspielräume in Zukunft negativ mitbeeinflussen, wenn wir es nicht schaffen, auch in diesem Politfeld global und national kohärente Lösungsansätze zu finden. Trotz der Euphorie, die der Bericht und Antrag ausströmt, wird gleichzeitig korrekt eingestanden, dass es schwer vorherzusagen ist, welche Entwicklung die Gesellschaft, Technik und insbesondere die Mobilität in Zukunft nehmen wird. Wie schon in der Wohnbaupolitik, wird sich die SVP-Fraktion auch im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof vehement gegen unrealistische Zielvorgaben und eine verordnete planwirtschaftliche Steuerung der verschiedenen Bereiche und Ziele wehren, sei es im Tourismus, bei der Mobilität, bei der Verdichtung oder bei Energiefragen. So ist zum Beispiel das gegenseitige Ausspielen verschiedener Verkehrsträger nicht zielführend, auch nicht die Festlegung, welche Art von Tourismus «gut» und welche «schlecht» sein soll. Strafen, Verbote und Abgaben sind fragwürdige Instrumente, so lange es nicht um die Bekämpfung von tatsächlichen Auswüchsen geht. Nachhaltigkeit kennt nicht nur die ökologische Ebene, sondern auch die wirtschaftliche und die soziale. Alles in diesem Bericht und Antrag Angedachte muss finanzierbar sein. Das geht nur, wenn die Kosten für diesen Quantensprung letztlich von der Wirtschaft und der Bevölkerung bzw. den Steuerzahlern getragen werden können. Die SVP-Fraktion tritt ein, nimmt den vorliegenden Bericht und Antrag zustimmend zur Kenntnis und bewilligt den Sonderkredit.

Judith Wyrsch bedankt sich für den Bericht und Antrag zum Durchgangsbahnhof. Es ist ein Jahrhundertprojekt für den Städtebau. Das Herzstück rund ums KKL, Inseli, Tribschen und Neustadt wird zur Mobilitätsdrehscheibe. Die Stadt, gemeinsam mit der Agglomeration, kann, muss, darf das Verkehrssystem neu denken. Das ist für die Stadt Luzern eine grosse Herausforderung, aber auch eine immense Chance. Ausserdem werden mitten in der Stadt grosse Areale frei; wo heute Züge fahren, soll in Zukunft ein optimal abgestimmter Mix zwischen Gewerbe, Wohnen und Freiraumflächen entstehen. Die umliegenden Quartiere sollen – so die Vision – so an den neuen Bahnhof angebunden werden, dass er von allen Seiten zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar ist. Die Stadt Luzern soll bis dahin auch merklich vom Verkehr entlastet werden. Deshalb unterstützt die GLP-Fraktion die Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion. Mit Baubeginn werden die Luzernerinnen und Luzerner zuerst mit den Baumassnahmen konfrontiert werden. Für die GLP-Fraktion ist deshalb von höchster Priorität, dass während der zehnjährigen Bauphase die Aufenthaltsqualität am und die Zugänglichkeit zum Bahnhof bestmöglich gewährleistet sind. Die GLP-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und bewilligt den Sonderkredit.

Mirjam Landwehr bedankt sich zuerst im Namen der G/JG-Fraktion beim Stadtrat und der Verwaltung für den Bericht und Antrag zum Durchgangsbahnhof. Es ist erfreulich zu sehen, dass der Stadtrat die so elementaren Einflüsse, die der Durchgangsbahnhof auf die Stadt Luzern haben wird, erkennt und die Planung an die Hand nimmt. Der Entscheid auf Bundesebene wurde erst letzten Frühling definitiv gefällt. Entsprechend hoch ist anzuerkennen, dass der Bericht und Antrag bereits jetzt vorliegt. Der Durchgangsbahnhof wird die Mobilitätsdrehscheibe der Zentralschweiz. Er bietet der Stadt Luzern die Chance, im öffentlichen Verkehr nicht nur einen Sprung, sondern gleich mehrere Sprünge vorwärts zu kommen. Dank dem Durchgangsbahnhof wird nämlich nicht

nur der Nahverkehr auf eine neue Ebene gehoben, auch im Fernverkehr dürfen endlich bessere Verbindungen und engere Takte erwartet werden. Alles in allem kann es die Sprechende kaum erwarten, als Pendlerin, falls es das braucht, die letzten Jahre ihres Arbeitslebens mit dem neuen Bahnhof zu erleben. Bis dann gibt es aber noch einiges zu tun: Einerseits ist da die Projektierung und der Bau des Bahnhofs selbst. Es ist hier im Ratssaal allen klar, dass es sich um ein Jahrhundertbauwerk handelt. Entsprechend gross werden auch die Auswirkungen und Belastungen während der Bauzeit sein. Umso wichtiger ist es, dass der Stadtrat das Thema ernst nimmt und frühzeitig die bestmöglichen Massnahmen trifft, um die negativen Auswirkungen so klein wie möglich zu halten; aber auch dann werden sie immer noch immens sein. Deshalb muss der Kommunikation im Vorfeld und während der Bauzeit ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt werden. Einerseits kann so bei der Bevölkerung ein möglichst grosses Verständnis und eine möglichst grosse Akzeptanz für die Einschränkungen, die Jahre dauern werden, geschaffen werden. Andererseits ist es aus ganz pragmatischen, praktischen Gründen wichtig, dass Menschen, die hier leben und auch solche, die hier zu Besuch kommen, möglichst gute Informationen zu Umleitungen oder zu Alternativen zu gesperrten Zugängen erhalten. Damit die Bauphase möglichst gut bestritten werden kann, soll, neben der klassischen Kommunikation, auch die Beteiligung im Vorfeld dazu beitragen. Diesbezüglich zweifelt die G/JG-Fraktion, ob die vorgesehenen 20'000.– Franken für die sogenannte Diskussion in der Phase 1c tatsächlich ausreichend sind. Es handelt sich um ein brisantes Themenfeld mit diversen Anspruchsgruppen und nicht einfachen Lösungen, die immer ein Kompromiss bleiben werden. Die G/JG-Fraktion bittet den Stadtrat, den Wert der Kommunikation und der Beteiligung in diesem Prozess nicht zu unterschätzen und den weichen, aber wichtigen Faktoren den angemessenen Stellenwert zu geben. Während dem Bau des Durchgangsbahnhofs wird es wahrscheinlich massive Einschränkungen auf das bestehende Verkehrsnetz geben. An dieser Stelle möchte die G/JG-Fraktion betonen, dass es elementar ist, Einschränkungen nicht auf dem Rücken der platzsparenden Verkehrsmittel auszutragen; der öffentliche Verkehr, das Velo und der Fussverkehr dürfen nur im absoluten Ausnahmefall gestraft werden. Ein zweites Thema, das die Sprechende gerne herausheben möchte, ist die stadträumliche Bedeutung des Jahrhundertprojekts. Durch die Neuorganisation des Verkehrs werden riesige Potenziale, Gleisflächen in der Grösse der Luzerner Altstadt, für die gesamte Stadtentwicklung frei. Man kann sich das gerne auf der Zunge vergehen lassen. Der Stadtrat misst diesem Aspekt im vorliegenden Bericht und Antrag bereits einen hohen Stellenwert zu, was die Sprechende ausserordentlich freut. Einige Punkte, die ihr wichtig erscheinen, sollen hervorgehoben werden: Die Vernetzung von West nach Ost stellt aktuell ein grosses Manko im Gebiet um den Bahnhof dar. Mit den anstehenden Planungen kann das behoben und eine feinmaschige Vernetzung der zwei Stadtgebiete realisiert werden. Wenn das gelingt, wird die Bedeutung für das ganze Stadtgefüge von Luzern immens sein. Den öffentlichen Freiräumen wird im Bericht und Antrag ein besonderes Gewicht beigemessen. Das ist super und muss unbedingt entsprechend weiterentwickelt werden. Allerdings soll hier hingewiesen werden, dass das Gebiet Neustadt bereits heute mit öffentlichen Freiräumen unterversorgt ist. Es ist keine Option, den Durchgangsbahnhof als das heilende Mittel anzuschauen und deshalb in den nächsten dreissig Jahren nicht auch andere Verbesserungen an die Hand zu nehmen. Für das für Luzerner Verhältnisse unglaublich dichte Quartier braucht es bereits früher angemessene Auswege aus der prekären Situation. Es wird erwähnt, dass die Achse Pilatusstrasse–Seebrücke–Schweizerhofquai im Jahr 2040 weitgehend vom MIV entlastet sein soll. Das unterschreibt die G/JG-Fraktion natürlich

mit Nachdruck, zumal der Durchgangsbahnhof ganz neue Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr bringen wird. Um das Ziel zu erreichen, braucht es allerdings nicht nur Pull-Massnahmen, also Massnahmen, die Anreize schaffen, um anders unterwegs zu sein als mit dem eigenen Auto. Die G/JG-Fraktion ist überzeugt, dass das lobenswerte Ziel nur mit ergänzenden Push-Massnahmen erreicht werden kann. Es braucht also auch Massnahmen, die explizit beim MIV ansetzen und diesen – sie wendet sich an die bürgerlichen Fraktionen und entschuldigt sich für ihre Wortwahl, aber sie nennt es beim Namen – massiv unattraktiver machen. Für die Herkulesaufgabe, die in den nächsten Jahren auf die Stadt zukommt, beantragt der Stadtrat je eine Hundertprozentstelle im Tiefbauamt und in der Stadtplanung. Der G/JG-Fraktion ist es sonnenklar, dass es die Personalaufstockungen braucht. Allerdings sollen gemäss Bericht und Antrag die zwei Personen auf sieben Jahre befristet angestellt werden. Die Fraktion weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Arbeitsmarkt insbesondere im Bereich Stadtplanung ausgetrocknet ist; es ist höchstproblematisch, dass die Stelle nur auf sieben Jahre ausgeschrieben wird. Sieben Jahre ist eine lange Zeit und es schreckt hochqualifizierte Leute vielleicht nicht unmittelbar ab, sich zu bewerben. Es kann aber bestimmt nicht im Sinn der Stadt sein, dass die hochqualifizierte Person nach vier, fünf Jahren beginnt, nach einer neuen Stelle Ausschau zu halten und die Stadtverwaltung vielleicht frühzeitig, vor Ablauf der sieben Jahre, verlässt. Die G/JG-Fraktion bittet deshalb um ein weitsichtiges Vorgehen seitens Stadtrat. Die G/JG-Fraktion nimmt den Bericht zustimmend zur Kenntnis und bewilligt den Sonderkredit.

Baudirektorin Manuela Jost bedankt sich für die durchwegs positiven Voten und vor allem auch für die Unterstützung des vom Stadtrat vorgeschlagenen Vorgehenswegs im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof, der zurecht bereits mehrmals als Jahrhundertprojekt bezeichnet wurde. Es ist eine einmalige Chance, die der Stadtrat zusammen mit dem Parlament und in Diskussion mit Interessengruppen packen will. Die Stadt kann um den Bahnhof und um dessen erweiterten Umkreis ein Stück weit neu gedacht werden. Der Durchgangsbahnhof bietet zudem Möglichkeiten für neue Mobilitätslösungen. Zentrale Fragen der Stadtentwicklung rund um den Bahnhof stehen in einem neuen Kontext. Man spricht von rund sechs Hektaren, die aufgrund nicht mehr benötigter Gleisfelder frei werden. Diese Fläche bietet grosse Chancen für die Stadtentwicklung. Wenn der Durchgangsbahnhof fertiggestellt ist, rechnet die SBB mit einer Verdoppelung der Passagierfrequenzen, pro Tag geht man dann neu von zirka 180'000 Ein- und Aussteigenden und zirka 140'000 Konsumierenden am Bahnhof aus. Diese Leute müssen alle zum Bahnhof und von diesem auch wieder weggebracht werden, was nur durch eine konsequente Veränderung des Modalsplits zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel erreicht werden kann. Die Flächen in der Stadt sind begrenzt. Es braucht gut überlegte und durchdachte Verkehrslösungen und es muss ein verändertes Mobilitätsangebot geschaffen werden, damit die Zunahme aufgefangen werden kann. Eine grosse, funktionierende Organisation ist dazu nötig. Die Stadt ist dabei nicht alleine unterwegs, obschon der Bau die Stadt am meisten betrifft. Es ist eine Operation am offenen Herz, wie gesagt wurde. Die Stadt pflegt eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Partnern BAV, SBB, mit den Kantonen LU, NW, OW, dem VVL und der Zentralbahn, mit welchen sie eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterschrieben hat. Die anstehenden Herausforderungen sieht der Stadtrat gleich wie das Parlament. Die erste grosse Herausforderung betrifft die zehnjährige Bauzeit. Diese muss genau geplant werden (Zeitpläne, Baustellen über die gesamte Bauphase etc.). Die Leute müssen für das

Bauwerk sensibilisiert und aufmerksam gemacht werden. Deshalb wird auf die Kommunikation, der Hinweis ist sehr berechtigt, grossen Wert gelegt. Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass bereits viele Projekte rund um den Bahnhof am Laufen sind. Diese wurden mittlerweile sorgfältig erfasst. Es ist Aufgabe des Stadtrates, diese proaktiv und rechtzeitig ins Gesamtprojekt einfliessen zu lassen, damit alles aufeinander abgestimmt werden kann. Die gute und durchdachte Organisationsstruktur ist dazu von grossem Nutzen. Es besteht ein enormer Zeitdruck. Bis Ende 2020/21 muss die Stadt bereits Zielvorstellungen entwickelt haben, damit diese in den Zwischenbericht des Bundesamtes für Verkehr einfliessen können. Das BAV wird dem Eidgenössischen Parlament daraufhin aufzeigen, wie der weitere Prozess aussieht. Insgesamt ist der Weg bis zum Durchgangsbahnhof lang, aber der Weg bis Ende 2020/21 ist kurz. Fragen zu den sehr wichtigen Freiräumen, auch während der Bauzeit, aber auch zu verschiedenen Verbindungsachsen von West nach Ost, sind im Bericht und Antrag detailliert aufgeführt.

Der Einbezug der Bevölkerung wurde im vorherigen Bericht und Antrag diskutiert, aber auch für dieses Geschäft wird die Bevölkerung miteinbezogen. Sobald die technischen Abklärungen vorliegen, wird man als erste Massnahme Ende 2020 mit verschiedenen Gruppierungen (Quartierkräfte, Wirtschaft, Direktbetroffene, Nachbargemeinden, die auch von den Veränderungen des Verkehrssystems während und nach der Bauzeit betroffen sind) zusammensitzen. Auch Kinder und Jugendliche sollen sich aktiv einbringen können. Es finden auch Informationsveranstaltungen statt, eine bereits am 10. Dezember 2019, an der die Sprechende zusammen mit Regierungsrat Fabian Peter und dem Projektleiter der SBB, Massimo Guglielmetti, teilnimmt. Die Rückmeldungen werden interessant sein. Darüber hinaus besteht enger Kontakt zu den direktbetroffenen Unternehmen SGV, Luzern Tourismus, KKL und LuzernPlus. Weiter ist – als viertes Element des Einbezugs – eine ständige Begleitgruppe geplant, die sich aus der Diskussionsphase nächsten Herbst bilden wird und dem Stadtrat Inputs, Anregungen und Wünsche mitteilen kann. Die zusätzlich benötigten personellen Ressourcen wurden realistisch durchdiskutiert. Man beschränkt sich im Antrag mit den sieben Jahren auf dieses Projekt. Im Lauf der Zeit kann es zu personellen Änderungen in den Dienstabteilungen Stadtplanung und Tiefbauamt kommen. Für den DBL angestellte Leute, die sich bewähren, können auf diese Weise in das Team integriert werden. Es ist dem Stadtrat sehr wichtig, mit sehr kompetenten Leuten unterwegs zu sein, die sich das Projekt wirklich zu Herzen nehmen. Glücklicherweise gibt es solche bereits intern. Der Stadtrat hofft, dass der Grosse Stadtrat dem Bericht und Antrag zustimmt und die notwendigen Ressourcen bewilligt, damit möglichst schnell mit dem Prozess gestartet werden kann.

Somit tritt der Grosse Stadtrat auf den B+A 25/2019: «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1. Prozessdesign, Lagebeurteilung, Ausgabenbewilligung» ein.

DETAIL

Seite 15 ff. 4.1 Bereits bekannte Auswirkungen

Mario Stübi: Nach Ansicht der SP/JUSO-Fraktion muss es bereits jetzt ein strategisches Bekenntnis geben, dass man die Mobilität der Bevölkerung in diesem Kanton mit dem Durchgangsbahnhof auf ein neues Level hieven will. Die Fraktion wünscht sich als Prämisse, dass sich bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf Stadtgebiet halbiert hat, dass also eine klare Verschiebung hin zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr stattgefunden hat. Alles andere wäre unglaublich; das ganze Projekt macht sonst überhaupt keinen Sinn, der Verkehr in der unmittelbaren Umgebung würde nach der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs sofort kollabieren. Die **Protokollbemerkung** lautet:

Bis im Jahr der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs (DBL) hat sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit im Vergleich zu 2019 halbiert.

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Auto ist sonst nicht mehr gewährleistet. Genauso braucht es für die Bauzeit einen konkreten Plan für die Veloparkierung, weil während diesen Jahren rund um den Bahnhof und insbesondere im Velotunnel kaum ein Veloabstellplatz überleben wird. Die SP/JUSO-Fraktion dankt für die Unterstützung.

Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann: Die Protokollbemerkung der SP/JUSO-Fraktion wurde bereits in der Kommission gestellt. **Sie wurde mit 3 : 5 : 1 Stimmen abgelehnt.**

Andreas Felder schätzt die visionären Ideen von Mario Stübi, doch **die CVP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ab.** Die Forderung nach einer Halbierung des MIV bis zur Eröffnung des Durchgangsbahnhofs ist nicht realistisch. Der Grosse Stadtrat verabschiedete im Jahr 2018 die Mobilitätsstrategie. Darin sind die Zielwerte für die Anteile der verschiedenen Verkehrsträger am Modalsplit bis im Jahr 2035 formuliert. Die Mobilitätsstrategie würde durch die Protokollbemerkung obsolet, genauso wie das Raumentwicklungskonzept und der Bericht und Antrag zum Fuss- und Veloverkehr. Zudem wird der Grosse Stadtrat in ein paar Jahren wieder über die Mobilitätsstrategie diskutieren können, dann aber im Rahmen einer Gesamtstrategie. Es ist der falsche Ort, mit solch einer Protokollbemerkung den Modalsplit nachhaltig verändern zu wollen.

Oliver Heeb: Auch die SVP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ab. Es ist nicht zielführend, Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Zielvorgaben sind wichtig, um den Erfolg messen zu können, aber wenn Zielvorgaben unrealistisch sind, führt das nicht weiter. Der ganzen Planung liegt ein Konzept zugrunde. Es wurde ein Modalsplit festgelegt und dieser soll auch so bestehen bleiben.

Mirjam Landwehr: Ziele müssen hochgesteckt sein, um sie zu erreichen. **Die G/JG-Fraktion unterstützt die Protokollbemerkung.** Bereits im Eintreten erwähnte die Sprechende, dass zur Erreichung dieses Ziels nicht nur Pull-, sondern auch Push-Massnahmen nötig sind. Sie ist gespannt,

wie der Stadtrat die Protokollbemerkung, falls sie überwiesen wird, in der weiteren Planung aufnimmt.

Stefan Sägesser: Wenn man die Klimaerwärmung wirklich als Problem annehmen und heute den Klimanotstand ausrufen will, dann muss man der Protokollbemerkung zustimmen. Der Sprechende sagt das, obwohl er eigentlich nicht dafür bekannt ist, Verbote zu befürworten – es gibt deren schon genug. Die am 6. Juni 2019 an den Stadtrat überwiesene Motion verlangt, dass die CO₂-Emissionen bis ins Jahr 2030 auf null herabgesetzt werden. Das ist ein ambitioniertes Ziel in elf Jahren. Die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs wird zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Die Klimakrise geht uns alle an, ob man wie der Stadtstaat Singapur direkt von der Klimaerwärmung betroffen ist oder nicht. Wenn wir wollen, dass es bei uns am Vierwaldstättersee weiterhin so schön und lebenswert ist, dann müssen wir etwas unternehmen. **Die GLP-Fraktion unterstützt die Protokollbemerkung.**

Rieska Dommann: **Die FDP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ab.** Sie ist nicht bereit, im Rahmen des Berichts und Antrags hauruckmässig schnell eine neue Mobilitätsstrategie zu beschliessen. Diese wurde – Andreas Felder erwähnte es – im September 2018 hier im Rat beraten und verabschiedet. Aus Sicht der Fraktion ist es auch die falsche Reihenfolge: Zuerst muss das Angebot des Durchgangsbahnhofs stehen, dann kann der Modalsplit angepasst werden. Das, was Mario Stübi mit der Protokollbemerkung verlangt, müsste im Rahmen einer neuen Mobilitätsstrategie diskutiert werden. Dann würde man sehen, welches Konzept und welche Massnahmen es dazu benötigt.

Mario Stübi macht eine kurze Replik auf das Gesagte. Es ist richtig, ein paar Konzepte/Zielvorgaben müssten angepasst werden. Man darf aber nicht vergessen: Als die Mobilitätsstrategie im Jahr 2018 verabschiedet wurde, wusste man noch nicht in dem Ausmass, dass der Durchgangsbahnhof kommt und wann er kommt. Die Voraussetzungen haben sich geändert. Nun weiss man es und dank der Vorarbeit der Stadtverwaltung weiss man auch, was das bedeuten könnte. Heute Nachmittag geht es um die Ausrufung des Klimanotstands, weiter gibt es die Zielvorgabe, bis im Jahr 2030 die CO₂-Emissionen auf netto null zu senken. Die SP/JUSO-Fraktion steht für Massnahmen, die man verfolgen kann und die zum Ziel führen. Nur zu sagen, es gehe nicht, ist eine ziemlich schwache Argumentation. Für was wird sonst hier im Rat debattiert und werden Sachen verabschiedet? Die SP/JUSO-Fraktion will, dass es vorwärtsgeht; die vorgeschlagene Zielgrösse ist realistisch. Sie will dem Stadtrat mit dieser Protokollbemerkung die Möglichkeit geben, Druck zu machen und in dieser Richtung weiterzuarbeiten.

Roger Sonderegger: Von einer Oppositionspartei könnte der Sprechende solch eine Forderung gut akzeptieren. Man setzt mal ein Zeichen und sagt, man müsse vorwärts machen. Die drei Parteien, die diese Protokollbemerkung unterstützen, sind aber staatstragende Parteien. Sie werfen alles über den Haufen, was in den vergangenen fünf bis sieben Jahren in der Verkehrspolitik zusammen abgemacht und diskutiert wurde. Es ist nicht ein kleines Thema. Es ist das Thema, das die Stadtbevölkerung am meisten beschäftigt und es ist vielleicht auch das, welches das Parlament

in den letzten Jahren am meisten beschäftigte. Alle Strategieüberlegungen und Planungsgrundlagen mit einer Protokollbemerkung über den Haufen zu werfen, ist unseriös. Der Sprechende möchte zuerst vom Stadtrat wissen, was das bedeuten und wie das funktionieren würde. Wäre die Bevölkerung damit einverstanden? Ein Modalsplit von 50 Prozent ist ein Erdbeben. Der Sprechende möchte auf jeden Fall zuerst eine seriöse Diskussion, bevor er dazu Ja sagen würde.

Fabian Reinhard fragt, ob er im falschen Film ist. Aus der Diskussion um den Durchgangsbahnhof will die SP/JUSO-Fraktion verkehrspolitische Grabenkämpfe aufreissen. Auf diesen Trick darf man nicht hereinfallen. Das ist keine Problemlösung, sondern eine reine Problembewirtschaftung.

Marcel Lingg: Es gibt ein Verkehrsreglement, das festhält, wie der Modalsplit in der Stadt Luzern funktionieren muss. Das Reglement ist das zweithöchste Instrument in der Demokratie. Einen höheren Stellenwert hat nur noch die Gemeindeordnung oder die Verfassung. Kann man mit einer Protokollbemerkung ein Reglement ausser Kraft setzen? An ein Reglement sollte man sich halten, es ist verbindlich. Die Ambitionen, was mit dem Durchgangsbahnhof alles erreicht werden kann, sind vielleicht etwas zu hoch. Ob dieser wirklich die Kapazität erreicht, damit man den MIV um die Hälfte reduzieren kann, bezweifelt die SVP-Fraktion ein wenig. Es mag sein, dass es dank dem Durchgangsbahnhof zu einer recht grossen Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr kommt. Aber wenn man schon Massnahmen umsetzen will, die die Stadt wirklich vom MIV entlastet, dann hätte das Parlament an der letzten Ratssitzung das Metro-Projekt nicht ablehnen sollen. Das ist eine verpasste Chance. Genau diese Variante wäre die ideale Ergänzung zum Durchgangsbahnhof. Es braucht nicht nur Ziele, die mit einer Protokollbemerkung herausposaunt werden, man muss auch bereit sein, Massnahmen umzusetzen, damit die Ziele erreicht werden können.

Stefan Sägesser: Mit den letzten Bemerkungen von Marcel Lingg ist der Sprechende einverstanden. An der letzten Ratssitzung verpasste es das Parlament, ein Zeichen zu setzen. Der Durchgangsbahnhof bringt viel, kann aber die Idee der Metro nicht ersetzen. Nach Meinung der GLP-Fraktion – vielleicht wird nun der Stadtschreiber korrigierend eingreifen – ist eine Protokollbemerkung ein Prüfungsauftrag und ersetzt kein Reglement. Es geht heute darum, ein Zeichen zu setzen. Der Sprechende sagte im Eintreten, dass er etwas skeptisch sei, ob all die Prozesse in dieser Zeitspanne, mit den vorhandenen Kapazitäten in der Stadt Luzern, durchgeführt werden können. Trotzdem, die Prozesse laufen jetzt an, jetzt muss man es an die Hand nehmen. In sechzehn bis achtzehn Jahren soll der Durchgangsbahnhof eröffnet werden. Der Planungsbericht fehlt noch, aber bis im Jahr 2030 will man die CO₂-Emission auf null senken. Es liegt heute in der Hand der Parlamentarierinnen und Parlamentarier, zu sagen, dass die Stadt das angehen will. Der Tourismus wurde vorhin als das Kernelement der Stadt Luzern gelobt; die Schönheit von See, Bergen und der Stadt wurde in den Vordergrund gerückt. Dafür muss etwas getan werden. Die GLP-Fraktion will, dass zu der Stadt ökologisch Sorge getragen wird, um ökonomisch überleben zu können.

Mirjam Landwehr weist auf drei Punkte hin: Erstens wurde von bürgerlicher Seite gesagt, dass die Bauzeit eine grosse Herausforderung darstellt. Einen ganz grossen Beitrag dazu kann geleistet werden, wenn man das Bahnhofsgebiet inklusive der Seebrücke bereits zu Beginn der Bauzeit und während dieser massiv vom MIV entlastet.

Zweitens ist eine Protokollbemerkung ein Prüfauftrag. Die Sprechende ist nun gut ein Jahr im Rat. Ihr und bereits vielen andern wurde diese Tatsache schon x-mal um die Ohren gehauen und zwar immer von jenen Fraktionen und Parteien, die es gerade zu ihren Gunsten auslegen wollen. Die Protokollbemerkung ist ein Prüfauftrag. Das bedeutet, dass geprüft werden soll, ob das Reglement oder sonst etwas angepasst werden muss. Die Sprechende bittet die bürgerlichen Parteien, das zur Kenntnis zu nehmen.

Drittens geht es um das Klima. Die SVP-Fraktion forderte heute im Zusammenhang mit dem Klima Notstandsmassnahmen. Nun wird diskutiert, den MIV auf der Seebrücke zu halbieren und plötzlich geht das nicht mehr. Wenn man über Notstandsmassnahmen spricht, müsste die Halbierung des MIV durchaus auch etwas sein, das man als Ziel formulieren kann.

Fabian Reinhard sagte vorhin bewusst nichts zum Inhalt, weil er dachte, man müsse auf die Provokation der SP/JUSO-Fraktion gar nicht eingehen. Anscheinend ist es doch nötig. MIV ist die Abkürzung für motorisierter Individualverkehr. Es hat sich in diesem Bereich relativ viel verändert und es ist sich relativ viel am Ändern. Es gibt neue Technologien, es herrschen andere Zeiten. Was ist motorisiert? Ist ein kleines E-Velo, ein E-Töffli oder ein E-Transportvelo motorisiert? Wenn man in alten Kategorien denkt und diese gegeneinander ausspielt, kommt man nicht weiter. Das Entscheidende in der Mobilitätspolitik wird weiterhin die Erreichbarkeit sein. Diese ist für eine Stadt, für die Wirtschaft, für alle Menschen zentral. Die Mobilität hat viele Vorteile, aber auch Nachteile. Es liegt in der politischen Verantwortung des Parlaments, mit diesen Nachteilen (Emissionen, Lärm, Abgase, Zeitverluste durch Stau, Unfälle, Flächenverbrauch) umzugehen. Es bringt uns nicht weiter, auf dem MIV herumzuhacken. Den MIV gibt es vielleicht so heute bereits nicht mehr und wird es vielleicht in Zukunft so nicht mehr geben. Einfach ein MIV-Ziel hier hineinzuschreiben, wenn MIV schon gar nicht mehr so klar definiert ist, hält der Sprechende auch für inhaltlich falsch.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: In Absprache mit Baudirektorin Manuela Jost, welche das Geschäft führt, meldet er sich kurz zu Wort. Der Stadtrat hat keine Haltung zu dieser Protokollbemerkung festgelegt, da diese nicht als Mehrheitsantrag in die stadtträtliche Diskussion kam. Der Sprechende möchte aber trotzdem aus mobilitätsfachlicher Sicht auf gewisse Sachen hinweisen. Der Durchgangsbahnhof bietet die Möglichkeit, das öffentliche Verkehrssystem zu optimieren, neu zu denken. Mit der Protokollbemerkung wird ein Ziel gesetzt, das bereits vor der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs greifen soll und somit die wichtige Bauphase betrifft. Es wird in der Bauphase schwierig werden, das ÖV-Angebot gut aufrecht zu erhalten. Einerseits gibt es auf dem Bahnhofplatz mit den Haltestellen, Halteketten und Abfahrtsorten sehr viel ÖV-Feinverteilung, andererseits bestehen beengte Platzverhältnisse. Die Mobilität und Erreichbarkeit muss während der Bauphase sichergestellt werden können. Rein pragmatisch gesehen müssen zwangsläufig flächeneffiziente Verkehrsmittel eine sehr wichtige Rolle spielen. Es dürfte sehr schwierig sein, das Ziel aus der Protokollbemerkung zu erreichen, bevor der Durchgangsbahnhof vollendet ist, der die Basis für die Weiterentwicklung des ÖV-Systems darstellt. Es gibt eine Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2018, welche turnusgemäss in den Jahren 2022/23 überarbeitet wird. Mit dieser sollten also die nächsten drei bis vier Jahre bespielt werden. Die Protokollbemerkung steht zu dieser Mobilitätsstrategie im Widerspruch; die Ziele in der Protokollbemerkung sind deutlich höher. Da im Reg-

lement einzig ein Maximalziel für den MIV aufgeführt wird, wäre die Kompatibilität damit kein Problem, es müssten keine Anpassungen vorgenommen werden. Eine Protokollbemerkung ist eine Anregung. Der Stadtrat ist selber gespannt, was er daraus machen würde. Im Kontext der Klimadebatte muss man über die Mobilität diskutieren – der Stadtrat diskutiert darüber aber gerne faktenbasiert. Das Gefäss der Protokollbemerkung ist dafür etwas schwierig. Bei überwiesenen Protokollbemerkungen kann sich der Stadtrat vorbereiten, bei den spontanen nicht. In diesen Fällen muss man auf Basis des aktuellen Stands diskutieren.

Baudirektorin Manuela Jost ergänzt einen Punkt, den Mario Stübi erwähnte, nämlich, dass es wichtig ist, eine Vorstellung zu haben, was mit all den Veloparkplätzen während der Bauzeit passiert. Überlegungen dazu fliessen in die nächste Phase ein. Auch Fussgängerinnen und Fussgänger werden dabei nicht vergessen.

Ratspräsident Albert Schwarzenbach wiederholt die Protokollbemerkung vor der Abstimmung:

Bis im Jahr der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs (DBL) hat sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit im Vergleich zu 2019 halbiert.

Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung mit 25 : 22 : 0 Stimmen.

Seite 36 f. 9 Antrag, Beschluss

- I. Der Grosse Stadtrat beschliesst, den Bericht «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;**
- II. Der Grosse Stadtrat beschliesst für die Phase 1 des Projekts «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)» mit 46 : 0 : 1 Stimmen einen Sonderkredit von 3,16 Mio. Franken zu bewilligen.**

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 25 vom 28. August 2019 betreffend

Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1

- **Prozessdesign**
- **Lagebeurteilung**
- **Ausgabenbewilligung,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 27 Abs. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 1» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Für die Phase 1 des Projekts «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)» wird ein Sonderkredit von 3,16 Mio. Franken bewilligt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

**6 Interpellation 290, Mario Stübi und Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Mirjam Landwehr namens der G/JG-Fraktion vom 16. Mai 2019:
Stadtplanung auf dem Areal Rösslimatt**

Mario Stübi beantragt Diskussion.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Diskussion zu.

Mario Stübi: Die Interpellanten und die Interpellantin danken dem Stadtrat für die umfangreiche Antwort auf den – zugegeben – umfangreichen Fragekatalog. Wenn man Fragen und Antworten vergleicht, fällt etwas auf: Diese Interpellation wurde in der Annahme eingereicht, dass die Rösslimatt in der laufenden Teilrevision der Bau- und Zonenordnung in eine Wohn- und Arbeitszone umgezont wird – so, wie es in den letzten Jahren immer kommuniziert wurde. Kurz darauf liess die Stadt aber verlauten, dass man sich aufgrund von «Anfragen von Dienstleistungsbetrieben» gegen eine Umzonung entschied, und deshalb das Areal vorerst in der Arbeitszone bleibt. Ehrlich gesagt, hätte man bei dieser Gelegenheit etwas mehr Informationen zu diesen Dienstleistungsbetrieben erwarten dürfen. Was für Firmen und Institutionen plant die SBB als Eigentümerin des Areals hier anzusiedeln? Was weiss der Stadtrat, was darf er sagen? Die SP/JUSO-Fraktion findet dieses Vorgehen insofern irritierend, als dass dieses Quartier bereits jetzt weit entfernt von einer Durchmischung von Arbeiten und Wohnen ist: Schurter AG, RAV, SUVA, SEEKAG, SGV, HSLU, Universität, KKL – hier wohnt kaum jemand, hier wird nur gearbeitet; dieser Teil der Stadt ist faktisch ein Business District. Der Stadtrat will mit seinem Verzicht auf eine Umzonung des Rösslimatt-Areals diesen Zustand mindestens für die nächsten fünfzehn bis zwanzig Jahre beibehalten. Das ist

schade und aus Sicht der SP/JUSO-Fraktion eine verpasste Chance bzw. das Gegenteil einer sozialräumlichen Durchmischung, wie es der Stadtrat im Raumentwicklungskonzept erst dieses Jahr propagierte. Im Vergleich zu dem, was hier in der ersten Bauetappe geplant ist, erscheint die Europaallee in Zürich direkt als belebtes und durchmischtes Quartier.

Der Stadtrat führt apropos Durchmischung wunderbar aus, warum bezahlbare Gewerberäume eine sehr wichtige Rolle in der Stadtentwicklung spielen: lebendiger Stadtraum, vielfältiges Angebot, Attraktivität von Erdgeschossen, Belebung des öffentlichen Raums, Erhalt des Branchenmix und entsprechend Erhalt von Arbeitsplätzen usw. Das tönt grossartig, aber warum wird der Stadtrat nicht sofort aktiv? Er nennt den Grund gerade selber – es fehlt die gesetzliche Grundlage. Wenn dem Stadtrat die Förderung von bezahlbarem Gewerberaum so wichtig ist, fragt sich der Sprechende, ist dann geplant, dass diese bald kommt? Oder muss etwas nachgeholfen werden? Auf dem Verhandlungsweg nur auf Goodwill der Grundeigentümer zu hoffen, ist der SP/JUSO-Fraktion definitiv zu wenig verbindlich. Grundsätzlich ist es schön zu hören, wenn sich der Stadtrat auf ein gutes Einvernehmen mit der SBB beruft. Aber am Ende hat die öffentliche Hand gegenüber privaten Bauträgern immer die schlechtere Verhandlungsposition, vor allem, weil für das Areal ein rechtskräftiger Gestaltungsplan besteht. Die SBB kann heute ein Baugesuch einreichen und in wenigen Monaten mit der Überbauung der Baufelder A bis C starten. Damit kommt der Sprechende zur zentralen Erkenntnis der Interpellation: Der Gestaltungsplan stammt aus einer Zeit, als der Durchgangsbahnhof noch ein Projekt mit geringen Realisierungschancen war. Entsprechend hatte man diejenigen Flächen als Baufelder im Fokus, die nicht mit Rangiergleisen belegt sind. Wie aber gerade beim vorherigen Traktandum zum Durchgangsbahnhof ersichtlich, wird dereinst ein Mehrfaches der heutigen Fläche freigespielt. Man stelle sich das vor: Der jetzige Güterbahnhof, die gesamte Ebene hinter dem Frohburg-Parking, wird Mitte Jahrhundert bis zur Schüür hinunter einer völlig neuen Nutzung zugeführt. Neuer Stadtraum, neue Nutzungen, neue Ideen – nur leider wird dem ein Riegel geschoben, und zwar im wörtlichen Sinne. Das Projekt «Perron» der SBB, ein fast 250 Meter langer, zusammenhängender Riegelbau, wird in wenigen Jahren die gesamte Fläche des Güterbahnhofs und der Rösslimatt diagonal zerschneiden. Ein Ansinnen, welches aus jetziger Sicht, unter Kenntnis der Durchgangsbahnhofsplanung, völlig aus der Zeit gefallen scheint. Seinerzeit machte die Planung eines langen, reinen Bürogebäudes tatsächlich Sinn: Die laut quietschenden Rangiervorgänge nach Betriebsschluss der Bahn wären denkbar ungünstige Voraussetzungen für Wohnungen am Gleis gewesen. Mit Voraussicht plante man also eine Arbeitszone mit einem Riegelbau, der als Schallschutz für das künftige Wohnquartier Rösslimatt auf der südöstlichen Rückseite dienen soll. Mit dem Durchgangsbahnhof verfügt die Stadt jetzt aber über eine städtebaulich komplett neue Ausgangslage. Weshalb wird ein schalldämmendes Riesengebäude mitten in ein künftiges Entwicklungsgebiet gestellt, wenn es keinen Güterbahnhof mehr geben wird, vor dessen Lärmemissionen man ein Wohnquartier hätte schützen wollen? Das Projekt «Perron» wird ein Bürokomplex quer in der Landschaft werden, und das erst noch mit vorzüglicher Abendsonne. Licht, das hinten, auf der anderen Seite, künftig fehlen wird, auf den Balkonen der Wohnungen auf Rösslimatt. Für die SP/JUSO-Fraktion ist das eine völlig voreilige bauliche Zerschneidung eines Zukunftsquartiers.

Wie beurteilt der Stadtrat diese komplett neue Ausgangslage in Bezug auf die städtebauliche Planung dieser Areale? Die Interpellanten und die Interpellantin sind sich der Rechtsverbindlichkeit eines Gestaltungsplans bewusst, vor allem, wenn dieser erst seit Kurzem in Kraft ist. Aber eine

solch grundlegende Änderung der Ausgangslage ist Anlass genug, um dringend nochmals über die Bücher, oder besser die Pläne, zu gehen. Will der Stadtrat wirklich ein neues Quartier mit Riesenzugpotenzial in der Zukunft schon jetzt quer hindurch in zwei Teile verbauen? Man muss sich ernsthaft mit dem Gedanken auseinandersetzen, die jetzt aufgegleiste Planung zu sistieren, und in Ruhe eine gesamtheitliche Entwicklung der Bahnhof-Ostseite unter Einbezug des Durchgangsbahnhofs aufzugleisen – damit wir uns nicht die Zukunft verbauen.

Mirjam Landwehr bedankt sich für die Beantwortung der Interpellation. Wie Mario Stübi bereits erwähnte, gingen die SBB und die Stadt lange davon aus, dass das Areal umgezont werden und ein Teil der Fläche Wohnungen beinhalten soll. Nun ist es so. Auf der ersten Etappe des Rösslimattareals soll es eine reine Arbeitsnutzung geben. Für das Gebiet ist das ein Verlust. Eine grössere Durchmischung dieser ersten Etappe hätte dem eher sterilen und nicht belebten Citybay gutgetan. Die Sprechende wagt zu behaupten, dass die Stadt inklusive Parlament es verpasste, das gemeinnützige Wohnen zur richtigen Zeit einzufordern. Nun muss man nach vorne schauen und das Beste aus der Situation machen. Die Stadt muss den Fokus auf preisgünstigen Gewerberaum legen. Es freut die Sprechende zwar zu hören, dass sich der Stadtrat auch ohne konkreten politischen Auftrag bei der SBB dafür einsetzt. Aber Mario Stübi deutete es an, ein politischer Auftrag, der das auch legitimiert, wäre längst überfällig. Man kann durchaus folgendes ambitioniertes Ziel formulieren: Mindestens ein Teil der heutigen Mieter des Güterschuppens, ein faszinierender Mikrokosmos unterschiedlichster Nutzenden, können auf dem Areal bleiben. Damit das gelingt, braucht es einen nahtlosen Übergang vom Güterschuppen in eine Zwischennutzung und von dort in die neu erstellten Gebäude. Es ist offensichtlich, dass das nicht nur eine Win-win-Situation wäre, sondern eine Win-win-win-Situation. Nämlich für die SBB, die mittlerweile auch erkannt haben muss, dass Diversität und Belebung den Wert ihrer Areale steigert; für die Stadt, die alles daran setzen muss, dass östlich des Bahnhofs ein belebtes Gebiet entsteht, das in den Köpfen der Bevölkerung verankert ist; und für die Kleingewerbetreibenden, die auf bezahlbare Mieten an zentraler Lage angewiesen sind. Beim Lesen der stadträtlichen Antwort fiel der Sprechenden die Protokollbemerkung aus dem Jahr 2012 auf, in welcher für das Rösslimattareal attraktive öffentliche Räume, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und ein vielfältiger Nutzungsmix gefordert werden. Der vielfältige Nutzungsmix ist anscheinend noch Verhandlungssache und stark abhängig von den Preisen, die die SBB für ihre Flächen verlangt. Die Sprechende hofft, dass der Stadtrat da seine Ziele erreicht. Bezüglich der attraktiven öffentlichen Räume ist die Sprechende noch etwas am Hoffen, es wird in der Antwort erläutert, dass «urbane Aussenräume» entstehen sollen. Ihr läuteten dabei die Alarmglocken – viel zu oft wird nämlich Urbanität mit Versiegelung, Beton und Asphalt gleichgesetzt. Aber Urbanität definiert sich massgebend über die Nutzungsdichte in einem Raum. Und für das muss der Raum attraktiv sein. Für Urbanität müssen also Freiräume entstehen, wo sich Menschen gerne aufhalten – nicht Asphaltflächen, sondern Strukturreichtum und Grün bewirken das. Zum Abschluss sollen zwei Themen angesprochen werden:

1. Die Sprechende ist überzeugt, dass der Prozess, der zum heutigen Rösslimattareal führte, der Bedeutung des Gebietes nicht gerecht wird. Das Areal liegt superzentral und gleichzeitig gab es eigentlich zu Beginn nicht wirklich konkrete Nutzungsvorstellungen. Das wäre die optimale Ausgangslage für eine breite Beteiligung gewesen, wo man verschiedene Anspruchsgruppen

hätte miteinbeziehen können. Die Sprechende hofft, dass der Stadtrat für künftige Entwicklungen aus diesem Prozess seine Lehren zieht.

2. Erst nach dem Erlass des Gestaltungsplans entschied sich der Bund für den Durchgangsbahnhof. Mittelfristig werden Gleisfelder westlich des riesigen Riegels der Rösslimattüberbauung frei. Der Riegel machte so lange Sinn, als man sich von den Lärmimmissionen abschotten wollte. Die Ausgangslage veränderte sich nun komplett und der Riegel stellt eine nicht mehr vertretbare Barriere zu einem künftigen neuen Teil der Stadt dar. Auf die neuen Gegebenheiten muss jetzt reagiert werden. Die Chance darf man nicht vergeben. Man darf heute nicht etwas realisieren, das später als stadträumliche Sünde postuliert werden wird! Solch massgebende Veränderungen würden vielleicht sogar eine Überarbeitung des Gestaltungsplans rechtfertigen.

Andreas Felder: Die Überbauung des Areals Rösslimatt ist ein Dauerbrenner in der städtischen Planung, Wirtschafts- und Wohnraumpolitik. Bereits zum dritten Mal wird über ein Traktandum, das den Namen «Rösslimatt» im Titel trägt, diskutiert. Es ist der CVP-Fraktion ein grosses Anliegen, dass die Entwicklung des Areals Rösslimatt einerseits vorangetrieben wird und andererseits die wirtschaftlichen Interessen wie auch eine sozialräumliche Durchmischung berücksichtigt werden. Die Antwort auf die Interpellation ist daher vor allem ein willkommenes Update zur aktuellen Lage. Es ist erfreulich, dass die SBB in Abschlussverhandlungen mit Ankermietern steht und dafür Arbeitsflächen im vollen Umfang der heutigen Arbeitszone für die Baubereiche A bis C benötigt. Es entsteht damit an zentraler Lage ein grossflächiges Arbeitsgebiet, das zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Stadt Luzern und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beiträgt. Diese Chance muss unbedingt genutzt werden.

Wie der Stadtrat aufzeigt, ist es momentan der falsche Zeitpunkt, über detaillierte Forderungen bezüglich gemeinnützigem Wohnungsbau zu diskutieren. Es ist in der ersten Bauphase nicht möglich, den Wohnraumanteil aus wohnhygienischen und städtebaulichen Gründen zu erhöhen, zudem sollte die Chance genutzt werden, dort einen grossen Anteil an Arbeitsfläche zu schaffen. Der grösste Anteil der Wohnungen auf dem Gebiet Rösslimatt wird voraussichtlich erst in einer späteren Phase, nämlich nach 2035, auf den Baufeldern D bis F realisiert werden können. In diesem Zusammenhang kann das Anliegen bezüglich gemeinnützigem Wohnungsbau berücksichtigt werden. Für die Förderung von bezahlbarem Gewerberaum besteht in der Stadt Luzern keine Strategie und auch keine gesetzliche Grundlage. Im Gegensatz zu Mario Stübi ist der Sprechende der Meinung, dass wenn es eine gesetzliche Grundlage bräuchte, diese auf Bundesebene und nicht auf lokaler Ebene geschaffen werden müsste. Die Festlegung der strategischen Nutzungsausrichtung, es wurde gesagt, dass einiges verpasst wurde, ist im Hinblick auf die gesamstädtische Entwicklung zu betrachten und nicht nur eingeschränkt auf die Rösslimatt. Es ist auf eine Diversifizierung über alle Schlüsselareale zu achten. Das Rösslimattareal ist nicht unbedingt der richtige Ort, um den gemeinnützigen Wohnungs- oder Gewerbebau an die erste Stelle zu setzen, es handelt sich um ein Premium-Gebiet an den Gleisen, wo man auch einmal den Arbeitsplätzen den Vorzug geben darf. Abschliessend ruft der Sprechende in Erinnerung, dass sich das Areal im Eigentum der SBB befindet und es gut ist, wenn mit der SBB eine Einigung gefunden werden kann. Selbstverständlich ist auch die Forderung nach gemeinnützigem Wohnungsbau eine gute Sache. Aber irgendwann muss man sich fragen, wie massiv man in die Eigentumsfreiheit der SBB eingreifen darf bzw. wie

weit sich die SBB reinreden lässt oder ob es irgendeinmal mit der Entwicklung nicht mehr weitergeht. Zusammenfassend ist es aus Sicht der CVP-Fraktion sehr erfreulich, dass die Arbeitsflächen nun realisiert werden können und dass die zukünftige Entwicklung im Schlüsselareal Rösslimatt vorwärtsgetrieben wird.

Baudirektorin Manuela Jost: Im Zusammenhang mit der Revision der Bau- und Zonenordnung im Jahr 2013 regte das Parlament an, die Baufelder A bis C in eine Mischzone Wohnen und Arbeiten umzuzonen. Der Stadtrat verfolgte diesen Ansatz. Als die SBB verkündete, dass sie mit zwei Ankermietern (im Moment darf man darüber noch keine weitere Auskunft geben, weil das Geschäft noch nicht abgeschlossen und nicht öffentlich ist) im Gespräch für diese Baufelder ist, zeigte sich der Stadtrat offen. Er wollte ermöglichen, dass es dort vorwärtsgeht. Gleichzeitig war ihm wichtig, dass es gesamthaft gesehen einen klugen Mix von Gewerbe- und Arbeitsraum gibt. Die Gespräche mit der SBB werden sehr intensiv und eng geführt. Es ist dem Stadtrat wichtig, dass es verschiedene, auch preislich unterschiedliche Angebote gibt, insbesondere auch bezahlbaren Gewerbe- und Arbeitsraum.

Durch das positive Signal des Bundes zum Durchgangsbahnhof änderte sich die Situation bezüglich freiwerdender Flächen. Auch dieses Thema wird mit der SBB diskutiert. Bei der Ausarbeitung des konkreten Projekts muss darauf geachtet werden, dass Durchgänge und Verbindungen geschaffen werden. Es soll kein absoluter Riegel entstehen. Es ist zu beachten, dass es dort auch in Zukunft noch Zugverkehr geben wird; das Thema Lärmemission besteht weiterhin, es wird nachher nicht eine stillgelegte Fläche sein. Der Stadtrat ist wegen der neuen Ausgangslage in sehr engem und gutem Kontakt mit der SBB, vielfach sitzt er in einer Dreier- oder Viererdelegation mit der SBB zusammen und diskutiert die Themen. Eine Sistierung des bewilligten Gestaltungsplans ist für den Stadtrat keine Option. Es sollen aber, zusammen mit der SBB, bezüglich Mix von Gewerbe und Arbeit alle Möglichkeiten ausgelotet werden. Die Befürchtung einer Versiegelung des Bodens ist unbegründet. Im Zusammenhang mit der Klimafrage ist es dem Stadtrat ein wichtiges Thema und er wird es anlässlich der Zusammenführung der Bauzonenordnungen entsprechend diskutieren. Bereits heute ist es so, dass bei einem Projekt das Verhältnis zwischen Anteil Grünfläche und Anteil Asphaltfläche genau angeschaut wird, man legt grossen Wert darauf, dass kein Missverhältnis entsteht.

Die Interpellation 290 ist somit erledigt.

- 7 Bericht und Antrag 24/2019 vom 28. August 2019:**
Reglement über die Organisation der Feuerwehr Stadt Luzern
- **Inhaltliche Anpassung und formale Totalrevision aufgrund Änderung des Gesetzes über den Feuerschutz des Kantons Luzern**

Sozialkommissionspräsident Marco Müller: Die Kommission behandelte an der Sitzung vom 26. September 2019 den Bericht und Antrag «Reglement über die Organisation der Feuerwehr Stadt Luzern». Das Reglement wurde aufgrund veränderter neuer gesetzlicher Bestimmungen des

Kantons über den Feuerschutz angepasst und vor allem vereinfacht. Das Reglement war in der Kommission unumstritten und wurde einstimmig genehmigt. Für Diskussion sorgte die Ausgangslage, dass bei der Steuerabgabe Konkubinatspaare gegenüber Verheirateten oder in eingetragener Partnerschaft lebenden Personen benachteiligt werden.

EINTRETEN

Jörg Krähenbühl: Das Gesetz über den Feuerschutz wurde vom Kantonsrat auf den 1. Juli 2019 geändert. Die Änderungen im Feuerschutzgesetz bei der Feuerwehersatzabgabe erfordern Anpassungen im städtischen Feuerreglement. So ist der Ansatz für die Feuerwehersatzabgabe neu im Reglement festzulegen. Das bestehende Feuerreglement wurde insgesamt aktualisiert und vereinfacht, insbesondere durch die Vermeidung von Bestimmungen, die bereits im kantonalen Feuerschutzgesetz geregelt sind. Die im Kapitel 1 erwähnte Überprüfung des bestehenden Reglements brachte eine beträchtliche Zahl von zumeist formalen Anpassungen zutage. Aus diesem Grund liegt keine Änderung des bestehenden, sondern ein neues Feuerreglement vor, bei dem konsequent auf Wiederholungen des kantonalen Rechts verzichtet wurde. Vorliegende Totalrevision des Reglements über die Organisation der Feuerwehr der Stadt Luzern, genannt Feuerwehreglement, wurde in Absprache mit dem Feuerwehrinspektorat und der Gebäudeversicherung erarbeitet. Die SVP-Fraktion unterstützt den Antrag des Stadtrates, das formal totalrevidierte Feuerwehreglement gemäss dem entsprechenden Beschlussvorschlag ohne Änderungsantrag zu erlassen.

Peter Krummenacher: Auch die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat und den Verantwortlichen für den vorliegenden Bericht und Antrag. Das neue Reglement ist durch die Änderung des kantonalen Feuerschutzgesetzes absolut nachvollziehbar. Das vorliegende totalrevidierte Reglement über die Organisation der Feuerwehr der Stadt Luzern kommt sehr verschlankt daher und ist den heutigen Gegebenheiten angepasst, was die FDP-Fraktion sehr begrüsst. Die FDP-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und stimmt ihm zu.

Agnes Keller-Bucher: Für die CVP-Fraktion ist der Bericht und Antrag unbestritten. Ein Dank gilt den Verantwortlichen für die Erarbeitung des neuen Reglements. Die Totalrevision wurde in Absprache mit dem Feuerwehrinspektorat und der Gebäudeversicherung erarbeitet. Das Gesetz über den Feuerschutz vom November 1957 wurde vom Kanton auf den 1. Juli 2019 geändert. Änderungen bei der Feuerwehersatzabgabe erforderten Anpassungen. Bei dieser Gelegenheit wurde das bestehende Reglement auf Aktualität überprüft und gestrafft, das heisst, Bestimmungen, die bereits im kantonalen Feuerschutzgesetz geregelt sind, wurden gestrichen. Aus Sicht der CVP-Fraktion macht das Sinn, denn ein schlankes Reglement ist übersichtlicher und viel besser zu handhaben. Die CVP-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und stimmt ihm zu.

Daniel Lütolf dankt den Verantwortlichen für die Erarbeitung des neuen Reglements. Es macht Sinn, dass die Stadt Luzern eine gesamthafte Überarbeitung ihres Reglements in Angriff nahm, nachdem der Kanton Luzern per 1. Juli 2019 Änderungen im kantonalen Gesetz über den Feuerschutz vorgenommen hatte. Ein schlankes Reglement ist viel übersichtlicher und viel besser zu

handhaben. Die GLP-Fraktion unterstützt, wenn immer möglich, einfachere und pragmatischere Lösungen. Die Straffung des neuen Gesetzes entspricht der GLP-Fraktion zu hundert Prozent. Die GLP-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und stimmt ihm zu.

Claudio Soldati: Die städtische Feuerwehr leistet einen sehr wertvollen und zuverlässigen Dienst für die Stadtbevölkerung und für die Luzerner Unternehmen. An dieser Stelle sei ein grosser Dank auch an die Verwaltung für diesen Bericht und Antrag ausgesprochen. Die Anpassung des städtischen Reglements aufgrund der kantonalen Gesetzesänderung ist für die SP/JUSO-Fraktion nachvollziehbar. Es geht hauptsächlich um formale Anpassungen, um die Vermeidung von Verdopplungen und so weiter. Deshalb ist die SP/JUSO-Fraktion grösstenteils mit dem Bericht und Antrag einverstanden.

Bei zwei Themen nimmt die SP/JUSO-Fraktion eine kritische Haltung ein: Einerseits geht es um die Handhabung, dass die Ersatzabgabe bei Konkubinatspaaren nicht gleich geregelt ist wie bei verheirateten Paaren, andererseits geht es darum, dass juristische Personen keine Ersatzabgabe bezahlen müssen. Die SP/JUSO-Fraktion stellte in der Kommission im Zusammenhang mit der Ersatzabgabe bei Konkubinatspaaren eine Protokollbemerkung; darüber wird das Parlament im Detail diskutieren können. Bezüglich der juristischen Personen wird wieder einmal offensichtlich, dass der Kanton Luzern diese ungerechtfertigterweise bevorzugt und natürliche Personen dafür die Zechen bezahlen müssen. Die juristischen Personen profitieren im gleichen Ausmass von den Leistungen der Feuerwehr, müssen aber keine Ersatzabgabe leisten; natürliche Personen hingegen schon. Aus Sicht der SP/JUSO-Fraktion ist das höchst ungerecht. Auf Gemeindeebene kann dagegen leider nichts unternommen werden. Der SP/JUSO-Fraktion ist es aber ein Anliegen, dass diese unfaire und unsolidarische Ungleichbehandlung, die der Kanton der Bevölkerung auferlegt, an dieser Stelle erwähnt ist. Mit dem neuen Reglement ist die SP/JUSO-Fraktion einverstanden, sie tritt auf den Bericht und Antrag ein und stimmt ihm zu.

Heidi Rast bedankt sich im Namen der G/JG-Fraktion für den B+A 24/2019. Der Dank geht insbesondere auch an Theo Honermann und seine Leute. Die Feuerwehr ist eine wichtige und zuverlässige Organisation in der Stadt Luzern. Dass im Laufe der Zeit Erneuerungen und dementsprechend Anpassungen vorgenommen werden müssen, ist sinnvoll und professionell. Das neue Reglement kommt wie angekündigt verschlankt und den heutigen Gegebenheiten angepasst daher. Was die G/JG-Fraktion aber irritiert und stört, ist, dass bei Punkt 2 «Bemessung der Ersatzabgabe» beim Feuerwehrrückersatz nur die verheirateten Paare ersatzpflichtig erwähnt sind. In der heutigen Zeit sollte es selbstverständlich sein, wenn man es schon so explizit erwähnt wie im neuen Reglement, dass auch eingetragene Partnerschaften schriftlich aufgeführt werden. Die G/JG-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein und stimmt ihm zu.

Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki bedankt sich für die insgesamt sehr gute Aufnahme des neuen Reglements. Es ist gut, wenn die Feuerwehr dazu beitragen kann, dass der Ratsbetrieb zügig vorankommt. Die Erarbeitung des neuen Reglements war aber keine Feuerwehrübung. Auslöser für die Änderungen im städtischen Feuerwehrreglement waren Änderungen im kantonale Feuerschutzgesetz – es wurde der Mechanismus der Feuerwehrrückersatzabgabe geändert. Das Parlament behält aber die Oberhoheit. Neu wird die Feuerwehrrückersatzabgabe nicht mehr im

Rahmen des Budgets festgelegt, sondern mittels einer Reglementsänderung. Das Reglement wurde zusammen mit dem Kanton und dem Feuerwehrintspektorat sorgfältig erarbeitet. Aufseiten der Stadt waren der Feuerwehrkommandant, weitere Spezialisten der Feuerwehr und der städtische Rechtskonsulent Daniel Egli, selber ein ehemaliger Feuerwehrmann, dabei, aufseiten des Kantons der Präsident des kantonalen Feuerwehrverbands. Wenn das Reglement so durchgeht, wird es für andere Gemeinden im Kanton, für andere Gemeindefeuerwehren, ein Vorbild sein. Der Stadtrat begrüsst die kantonale Zusammenarbeit, die der Stadt in vielen Themen helfen kann, ausdrücklich. Auch der Stadtrat setzte sich im Rahmen der Vernehmlassung dafür ein, dass juristische Personen eine Feuerwehersatzabgabe leisten müssen, denn diese Handhabung ist aus Sicht der Stadt stossend. Es gibt sehr viele Firmen in der Stadt Luzern und die Feuerwehr steht häufig für sie im Einsatz. Leider ist es dem Stadtrat nicht gelungen, hier etwas zu bewirken.

Somit tritt der Grosse Stadtrat auf den B+A 24/2019 ein.

DETAIL

Seite 5 f. 2 Bemessung der Ersatzabgabe

Sozialkommissionspräsident Marco Müller: In der Kommission wurde mit 6 : 2 : 1 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Der Stadtrat regt beim Regierungsrat eine Änderung des Gesetzes über den Feuerschutz an, welche Konkubinatspaare bezüglich Bemessung der Ersatzabgabe Ehepaaren und eingetragenen Partnerschaften gleichstellt.

Jörg Krähenbühl: Die SVP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung entschieden ab. Die Unterscheidung zwischen einem Konkubinat und Personen, die in einer Wohngemeinschaft zusammenleben, ist nicht möglich. Deshalb wird die Bemessungsbasis und -grundlage schwammig. Die Erhebung oder die Datengrundlage ist zu wenig klar. Es ist eine operative Fragestellung, weil sich sonst jeder mit irgendjemandem verbünden kann, um zu profitieren. Die Grundlage, die hinterlegt sein müsste, ist heute nicht da. Die Einwohnerdienste erhoben keine solche Daten. Der entsprechende Mechanismus existiert nicht.

Aus der Grossen Stadtrat gibt es keine weitere Wortmeldung.

Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung.

Seite 21 f. 4 Antrag, Beschluss

Der Grosse Stadtrat beschliesst, das formal totalrevidierte Reglement über die Organisation der Feuerwehr Stadt Luzern (Feuerwehrreglement) einstimmig, mit 47 : 0 : 0 Stimmen, zu erlassen.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 24 vom 28. August 2019 betreffend

**Reglement über die Organisation der Feuerwehr Stadt Luzern
Inhaltliche Anpassung und formale Totalrevision aufgrund Änderung des Gesetzes über
den Feuerschutz des Kantons Luzern,**

gestützt auf den Bericht der Sozialkommission,

in Anwendung von § 100 Abs. 6 des Gesetzes über den Feuerschutz vom 5. November 1957 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Reglement über die Organisation der Feuerwehr Stadt Luzern

vom 24. Oktober 2019.

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf § 100 Abs. 6 des Gesetzes über den Feuerschutz vom 5. November 1957 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Allgemeines

Art. 1 Feuerschutz

Die Stadt Luzern besorgt den Feuerschutz nach den Vorschriften des kantonalen Rechts. Dieses Reglement enthält vollziehende und ergänzende Bestimmungen zu den kantonalen Vorschriften zum Feuerwehr- und Löschwesen.

II. Feuerwehr- und Löschwesen

Art. 2 *Organisation*

¹ Das Feuerwehr- und Löschwesen untersteht der Aufsicht des Stadtrates. Dieser bestimmt die zuständige Direktion.

² Die Feuerwehr Stadt Luzern besteht aus der Berufsfeuerwehr und der Milizfeuerwehr.

³ Die Berufsfeuerwehr und die Milizfeuerwehr sind der Feuerwehrkommandantin oder dem Feuerwehrkommandanten unterstellt. Sie oder er leitet die für den Feuerschutz zuständige Dienstabteilung der Stadtverwaltung, welcher die Berufsfeuerwehr (Kommando und Schichtdienst) zugeordnet ist.

⁴ Der Stadtrat ernennt:

- a. die Mitglieder der Feuerwehrkommission;
- b. auf Vorschlag der Feuerwehrkommission:
 - die Feuerwehrkommandantin oder den Feuerwehrkommandanten;
 - deren oder dessen Stellvertreterin oder Stellvertreter;
 - die Feuerwehroffizierinnen und Feuerwehroffiziere.

Er ist auch zuständig für die Beförderung der Offizierinnen und Offiziere.

⁵ Der Stadtrat legt die Höhe der Tarife und Gebühren für verrechenbare Einsätze und Dienstleistungen der Feuerwehr in einer Verordnung fest. Dabei beachtet er die geltenden gesetzlichen Vorgaben und die Empfehlungen des Feuerwehrinspektorats der Gebäudeversicherung Luzern.

Art. 3 *Stützpunktaufgaben*

Die Feuerwehr Stadt Luzern erfüllt neben ihren Aufgaben als allgemeine Schadenwehr zusätzlich die ihr vom Kanton zugewiesenen Stützpunktaufgaben.

Art. 4 *Prävention*

¹ Die Feuerwehr Stadt Luzern sorgt auch präventiv für den Schutz und die Sicherheit von Personen, Tieren, Sachwerten und der Umwelt.

² Sie fördert das Sicherheitsbewusstsein und das korrekte Verhalten in Schadenlagen durch entsprechende Schulungen.

³ Sie erfüllt die der Stadt Luzern gemäss dem Gesetz über den Feuerschutz übertragenen feuerpolizeilichen Aufgaben.

Art. 5 *Alarmorganisation und Einsatzbereitschaft*

¹ Die Feuerwehr Stadt Luzern legt gemäss den Weisungen des Feuerwehrinspektorats eine ständige Alarmorganisation fest.

² Das Feuerwehrkommando stellt die ständige Einsatzbereitschaft gemäss den geltenden Richtzeiten und Vorgaben sicher und regelt den Pikettdienst.

III. Feuerwehrkommission und Führungsstab / Feuerwehrkommandant/in

Art. 6 *Zusammensetzung der Feuerwehrkommission*

¹ Die Feuerwehrkommission setzt sich wie folgt zusammen:

- a. für den Feuerschutz zuständiges Mitglied des Stadtrates;
- b. Feuerwehrkommandantin oder Feuerwehrkommandant (Vorsitz);
- c. Stellvertreterin oder Stellvertreter der Feuerwehrkommandantin oder des Feuerwehrkommandanten;
- d. Chefin oder Chef der Berufsfeuerwehr;
- e. Kompaniekommandantinnen und Kompaniekommandanten der Milizfeuerwehr;
- f. Stabsoffizierinnen und Stabsoffiziere der Dienstabteilung Feuerwehr.

² Die Mitglieder gemäss lit. b–f bilden den Führungsstab.

Art. 7 *Aufgaben der Feuerwehrkommission*

¹ Die Feuerwehrkommission hat folgende Aufgaben:

- a. Bestimmung der für den Feuerwehrdienst notwendigen Anzahl Feuerwehrleute gemäss den Vorgaben des Feuerwehrinspektorats;
- b. Festlegung der dienstpflichtigen Personen, wobei die familiären, beruflichen und persönlichen Verhältnisse zu berücksichtigen sind;
- c. Festlegung der Organisationsstruktur der Feuerwehr Stadt Luzern, der Rekrutierung und Vornahme der Zuteilung der rekrutierten Personen;
- d. Festlegung der Richtlinien für Beförderungen und Dienstaltersauszeichnungen;
- e. Beförderung von Angehörigen der Feuerwehr zu Gefreiten, Unteroffizierinnen oder Unteroffizieren und höheren Unteroffizierinnen oder Unteroffizieren auf Vorschlag der Kompaniekommandantin oder des Kompaniekommandanten;
- f. Übertragung besonderer Funktionen (Ernennung) und Aufgaben;
- g. Erteilung befristeter Dispensationen;
- h. Befreiung von Personen und Personengruppen vom aktiven Dienst aufgrund ihrer persönlichen, familiären oder beruflichen Verhältnisse;
- i. Entlassung aus dem Feuerwehrdienst;
- j. Antrag an den Stadtrat betreffend die Ansätze für Sold und Entschädigungen für alle Hilfs- und Dienstleistungen sowie betreffend die Höhe der Kosten für verrechenbare Dienstleistungen der Feuerwehr;
- k. Antrag zuhanden der Budgeterstellung betreffend Aus- und Weiterbildung, Einsatzplanung, Neu- und Ersatzbeschaffungen sowie Gebäudeinfrastruktur;
- l. Beaufsichtigung des Unterhalts der Feuerwehrgebäude, der Gerätschaften, der Fahrzeuge und der persönlichen Ausrüstung;
- m. Genehmigung und Überwachung des Vollzugs des jährlichen Übungsprogramms;
- n. Verabschiedung des jährlichen Tätigkeitsberichts der Kommandantin oder des Kommandanten zuhanden des Stadtrates.

² Die Feuerwehrkommission kann ihre Aufgaben dem Führungsstab übertragen. Vorbehalten bleiben die im Gesetz über den Feuerschutz ausdrücklich der Feuerwehrkommission zugeteilten Aufgaben.

Art. 8 *Aufgaben der Feuerwehrkommandantin oder des Feuerwehrkommandanten*

Die Feuerwehrkommandantin oder der Feuerwehrkommandant hat namentlich folgende Aufgaben:

- a. Führung der gesamten Feuerwehr und Dienstabteilung;
- b. Vorsitz der Feuerwehrkommissionssitzungen und der Führungsstabsrapporte;
- c. Mitwirkung in Kommissionen und Arbeitsgruppen von Stadt, Kanton, Behörden und Organisationen zu Sicherheits- und Organisationsthemen;
- d. Vertretung der Feuerwehr in der Öffentlichkeit, bei Partnerorganisationen, bei benachbarten Feuerwehren und in Verbänden;
- e. Sicherstellung der ständigen personellen und materiellen Einsatzbereitschaft, der Alarmorganisation und der Pikettdienste;
- f. Einsatzleitung bei Ereignissen aller Art mit Sicherstellung der Information und Kommunikation über das Ereignis;
- g. Organisation der Aus- und Weiterbildung gemäss den Anforderungen der Einsätze und den Weisungen des Feuerwehrinspektorats;
- h. Personalplanung und Rekrutierung neuer Feuerwehrleute;
- i. Erstellung und Aktualisierung der Einsatzplanung für besondere Objekte und Grossveranstaltungen sowie der Notfallplanung (z. B. Hochwasser);
- j. Kontinuierliches Qualitätsmanagement zur Überwachung der geforderten Leistungsstandards;
- k. Budgeterstellung und Budgetkontrolle;
- l. Sicherstellung der Einsatzberichterfassung, der Personaladministration, des Rechnungswesens, des Besoldungs- und Entschädigungswesens, des vorschriftsmässigen Beschaffungswesens und der vorgeschriebenen Prüfungen und Wartungen der Einsatzmittel;
- m. Ständige Weiterentwicklung und Optimierung der Feuerwehr.

IV. Löscheinrichtungen

Art. 9 *Hydrantenanlagen*

Der Stadtrat regelt die Sicherstellung der Löschwasserversorgung sowie die Erstellung und den Unterhalt von Hydranten zwischen der ewl Energie Wasser Luzern, den Wasserversorgungsgenossenschaften und der Stadt Luzern vertraglich.

V. Feuerwehrdienst

Art. 10 *Leistung von Feuerwehrdienst*

¹ Der Feuerwehrdienst besteht aus dem Übungsdienst und den Einsätzen sowie den dafür obligatorischen Ausbildungskursen. Zum Feuerwehrdienst gehören ausserdem Vorbereitungsarbeiten sowie die Teilnahme an Rapporten und Sitzungen.

² Die Angehörigen der Feuerwehr sind verpflichtet, an den für ihre Funktion vorgeschriebenen Übungen teilzunehmen und Aufgeboten zu Einsätzen Folge zu leisten. Absenzen sind nur im Ausnahmefall erlaubt; sie sind zu begründen.

Art. 11 *Alarmierung und Aufgebot zu Einsatz oder Dienstleistung*

¹ Die Angehörigen der Feuerwehr haben die für die Alarmierung vorgesehenen Mittel (Mobiltelefon, Pager) stets auf sich zu tragen.

² Wer zu einem Einsatz aufgeboten wird, ist grundsätzlich verpflichtet, unverzüglich einzurücken, den Dienst aufzunehmen und diesen zu leisten, bis von der Einsatzleitung die Entlassung angeordnet wird.

³ Für geplante Dienstleistungen ist der Dienst zum festgelegten Termin aufzunehmen.

Art. 12 *Gleichstellung*

¹ Männer und Frauen leisten in der Feuerwehr Stadt Luzern unter gleichen Bedingungen und Anforderungen Dienst.

² In Organen und Arbeitsgruppen der Feuerwehr wird eine ausgewogene Vertretung der Geschlechter angestrebt.

Art. 13 *Bemessung der Ersatzabgabe*

Die Ersatzabgabe für Feuerwehrpflichtige, die nicht Feuerwehrdienst leisten, beträgt 4,5 Promille des im Kanton Luzern steuerbaren Einkommens.

Art. 14 *Befreiung von der Ersatzabgabe*

¹ Angehörige der Feuerwehr, die nach mindestens 15 Dienstjahren bei einer Feuerwehr auf eigenes begründetes Gesuch durch die Feuerwehrkommission entlassen werden, sind von der Leistung der Ersatzabgabe befreit.

² Die Befreiung von der Ersatzabgabe gemäss Abs. 1 gilt auch für Mitarbeitende der Berufsfeuerwehr Stadt Luzern, wenn das entsprechende Arbeitsverhältnis mindestens 15 Jahre gedauert hat.

Art. 15 *Besoldung*

Der Stadtrat legt in einer Verordnung die Ansätze für den Sold und die Entschädigungen der Angehörigen der Feuerwehr für alle Dienstleistungen fest. Er hält sich dabei an die Empfehlung des Feuerwehrinspektorats und des Feuerwehrverbands des Kantons Luzern.

VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 16 *Befreiung von der Ersatzabgabe von Mitgliedern des ehemaligen Polizeilöschpiketts*

Angehörige des ehemaligen Polizeilöschpiketts, die nach mindestens 15 Jahren Dienstleistung auf eigenes Gesuch durch die Feuerwehrkommission entlassen worden sind, sind von der Leistung der Ersatzabgabe befreit.

Art. 17 *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Reglement über die Organisation der Feuerwehr Stadt Luzern vom 16. November 1995 wird aufgehoben.

Art. 18 *Inkrafttreten*

¹ Dieses Reglement tritt mit der Genehmigung durch die Gebäudeversicherung Luzern am 1. Januar 2020 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

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

**8 Bevölkerungsantrag 288, Helene Meyer, Leander Studer, Elena Holz, Meret Kanza und Josefa Niederberger namens der Antragstellenden vom 1. Mai 2019:
Ausrufung des Klimanotstandes**

Der Stadtrat nimmt den als Motion zu behandelnden Bevölkerungsantrag entgegen.

Baukommissionspräsidentin Laura Grüter Bachmann: Die Baukommission beriet den Bevölkerungsantrag 288 «Ausrufung des Klimanotstandes» und hörte auch eine Vertretung der Antragstellenden an. Die Kommission war grossmehrheitlich der Meinung, dass der Stadtrat den Bevölkerungsantrag als Motion entgegennehmen soll. Ein Teil der Debatte wurde bereits im Zusammenhang mit der Motion 282 geführt. Gestützt auf die Motion wird der Stadtrat einen Bericht und Antrag zur Klimadiskussion und zu Massnahmen erarbeiten. Auf diesen Inhalt ist die Kommission gespannt. Die Baukommission stimmte der Überweisung des Bevölkerungsantrags als Motion mit 8 : 1 : 0 Stimmen zu.

Oliver Heeb stellt im Namen der **SVP-Fraktion einen Ablehnungsantrag.** Auch die SVP-Fraktion anerkennt, dass die ökologische Frage auf der politischen Traktandenliste nach oben rutschen muss; und dazu gehört nicht nur die Klimafrage. Uneinigkeit besteht aber darin, auf welchem Weg und mit welchen Mitteln ökologische Ziele erreicht werden sollen. Dabei stehen für die SVP-Fraktion eine umfassende Beurteilung und das Prinzip der Verhältnismässigkeit im Vordergrund. Die SVP-Fraktion kann den Hype, den die Klimabewegung ansties, nicht nachvollziehen. Mit dem Auftauchen neuer Gruppen wie beispielsweise der «Extinction Rebellion» nahm diese Bewegung beinahe schon bizarre und sektiererische Züge an. Deshalb wird sich die SVP-Fraktion diese Weltuntergangsrhetorik auch nicht zu eigen machen. Der Sprechende wies bereits bei seinem Votum zum Durchgangsbahnhof darauf hin, dass, wenn man dieses Thema in all seinen Facetten seriös diskutieren will, man auch die Themen Bevölkerungswachstum und Zuwanderung anschauen muss.

Wer diese Aspekte ausblendet, kann keine ernstzunehmende Klimadiskussion führen. Das Bevölkerungswachstum ist und wird auf globaler Ebene ein Megathema bleiben und unsere Handlungsspielräume in Zukunft beeinflussen. Wenn wir es nicht schaffen, auch in der Migrationspolitik vernetzt zu denken, und global und national kohärente Lösungsansätze zu finden, wird die Klimadiskussion zur Makulatur. Wenn der Sprechende auf sein bisheriges Leben zurückblickt, so hat er den Eindruck, dass beim Umweltschutz schon viel passierte und weiterhin viel passiert. Recycling wurde zuerst belächelt, heute verfügt beinahe jede Gemeinde über einen Ökihof. Erneuerbare Energien und Energieeffizienz wurden zuerst belächelt, dann bekämpft. Heute gehören Alternativen selbstverständlich zum Energiemix, mit steigender Tendenz.

In der Antwort zum Bevölkerungsantrag 288 zählt der Stadtrat eigentlich alle Argumente auf, weshalb es nicht nötig ist, in der Stadt Luzern einen Klimanotstand auszurufen: Die Stadt Luzern trägt das Label Energiestadt Gold, sie hat das Ziel, den CO₂-Ausstoss auf netto null pro Kopf bis im Jahr 2030 bzw. im Jahr 2050 zu reduzieren, sie verfügt bereits seit dem Jahr 2003 über eine Strategie «Nachhaltige Entwicklung Stadt Luzern», arbeitet im Bereich von Gebäudestandards, hat das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft vor Augen und will den motorisierten Individualverkehr (MIV) tatkräftig reduzieren. Es ist für die SVP-Fraktion deshalb völlig schleierhaft, weshalb ein «Klimanotstand» ausgerufen werden muss. Fragezeichen ergeben sich für die SVP-Fraktion auch durch das Ansinnen des Stadtrates, die sogenannte «Zivilgesellschaft» verstärkt in die Erarbeitung konkreter Massnahmen miteinzubeziehen. Unser politisches System kennt traditionsgemäss die vielfältigsten Formen der politischen Partizipation: Parlament, Parteien, Referendum, Initiative, Petition und die bewährten Vernehmlassungsverfahren. Es ist für die SVP-Fraktion nicht einsichtig, weshalb eine politisch schwach legitimierte Gruppe einen exklusiven Zugang zum Stadthaus erhalten soll. Falls das im Rahmen der bereits angedachten partizipativen Prozesse geschehen soll, dann muss das eine Ausnahme bleiben. Ansonsten möchte die SVP-Fraktion genau wissen, wie sich der Stadtrat den Einbezug dieser zivilgesellschaftlichen Akteure vorstellt. Und wie er sicherstellen will, dass auch zivilgesellschaftliche Akteure mit divergierenden Interessen und Ansichten in demokratisch ausgewogener Weise miteinbezogen werden. Wer sich das politische Phänomen «Zivilgesellschaft» genauer anschaut, wird feststellen, dass einige zivilgesellschaftliche Organisationen, auch NGOs (Non-Governmental Organizations) genannt, de facto der verlängerte Arm politischer Parteien sind. Während den Auslandsinsätzen des Sprechenden hatte er viel mit NGOs zu tun, aber es gab auch GONGOs (Government-Organized Non-Governmental Organizations). Da müsste man etwas genauer hinschauen. Die SVP-Fraktion verfolgt in der Umweltdiskussion einen umfassenden Ansatz; Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft müssen als Gesamtsystem gesehen werden. Die angestrebte Ökologisierung ist nötig, sie muss aber auch von der Wirtschaft finanziert und die Kosten von der Gesellschaft getragen werden können. Deshalb lehnt die SVP-Fraktion überrissene und unrealistische Zielvorgaben, die unkalkulierbare Folgekosten für die Wirtschaft und für die Bürgerinnen und Bürger haben, vehement ab. Die SVP-Fraktion setzt schwerpunktmässig auf Innovation und Selbstverantwortung. Der Bevölkerungsantrag 288 rennt offene Türen ein und ist blosses Symbolpolitik. Dafür ist das Thema zu ernst. Die SVP-Fraktion lehnt den Bevölkerungsantrag ab.

Ratspräsident Albert Schwarzenbach eröffnet die Diskussion und teilt mit, dass diejenigen, die etwas zur Petitionsantwort Klimakrise (Traktandum 9) sagen möchten, es gleich im Rahmen dieser Stellungnahme erledigen können.

Stefan Sägesser möchte als Replik auf seinen Vorredner zuerst auf die nationale Ebene eingehen. Es gab einige Aussagen, die der Sprechende erfreut zur Kenntnis nahm: Die SVP-Fraktion will das Thema Umweltschutz in ihre Debatte aufnehmen und alternative Energie soll plötzlich gefördert werden. Das war bis anhin nicht der Fall. Staunen tut der Sprechende, dass die Gruppe, die den Bevölkerungsantrag unterschrieb, als politisch schwach legitimierte Gruppe bezeichnet wird. Das zeigt, dass der Begriff Zivilgesellschaft nicht ganz einfach definiert ist. Die Zivilgesellschaft ist zu einigem fähig, politische Lobbyarbeit inklusive. Ohne Zivilgesellschaft gäbe es in dieser Stadt keine Kultur. Bei der Aussage zu den unkalkulierbaren Folgekosten sträubten sich dem Sprechenden die Nackenhaare. Die einzigen unkalkulierbaren Folgekosten, die unsere Gesellschaft erwarten, sind diejenigen aus dem Umweltbereich. Man weiss nicht, was passiert, wenn der Permafrost auftaut. Man weiss nicht, ob es in Zukunft im «Wasserland Schweiz» noch Wasser hat. Man weiss aber, dass in absehbarer Zeit wegen Naturkatastrophen mit Folgekosten von einer Milliarde Franken pro Jahr gerechnet werden muss (Quelle: BAFU). Das bezahlt auch die Zivilbevölkerung. Zum Thema Klimanotstand: Die GLP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die ausgewogene Stellungnahme. Es geht nicht um kriegszustandsähnliche Notmassnahmen, sondern um das Ernstnehmen des Themas und um die Aufnahme dessen in die Politik der Stadt. Das Thema geht uns alle an. Die GLP-Fraktion ist über das Vorgehen einverstanden, dass der Stadtrat die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse aufnehmen will und die Zusammenarbeit mit anderen Städten, die auch den Klimanotstand ausgerufen haben, sucht. Das zeigt, dass die Stadt Luzern vernetzt ist und nicht alleine auf einer Insel lebt. Die GLP-Fraktion will den Klimanotstand ausrufen und stimmt der Überweisung des Bevölkerungsantrags als Motion zu.

Rieska Dommann: Nachdem der Kantonsrat bereits im Juni dieses Jahres ein Postulat der CVP- und FDP-Fraktion überwiesen und damit anlässlich seiner Sondersession den Klimanotstand ausgerufen hat, soll dies nun auch noch der Grosse Stadtrat tun.

Die FDP-Fraktion teilt die Sorgen der Bevölkerung vor den langfristigen Auswirkungen der Klimaerwärmung. Entschlossenes Handeln und eine aktive Klimapolitik sind notwendig, wenn die schlimmsten Folgen der Klimaerwärmung abgewendet werden sollen. Die FDP-Fraktion hat deshalb konsequenterweise bereits in den letzten Jahren Geschäfte, welche sich für eine bessere Energieeffizienz einsetzen, unterstützt und beispielsweise bei Bauprojekten die höchsten Energie-Standards mitgetragen bzw. gefordert. So konnte in den letzten Jahren einiges erreicht werden. Die Stadt Luzern trägt mit Stolz das Energiestadt-Gold-Label, das sie mit der höchsten je vergebenen Punktzahl erreichte. Das Engagement der Stadt Luzern ist vielfältig, breit abgestützt und – es zeigt Wirkung! Der Bevölkerungsantrag zielt in die gleiche Richtung wie die von der GLP-Fraktion eingereichte Motion 282. Auch der Bevölkerungsantrag stellt damit die bisherige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik in Frage und verlangt einen drastischen Kurswechsel. Die Forderungen zielen auf einen radikalen Umbau unserer Energieversorgung ab. Innerhalb von nur zehn Jahren soll eine über Jahrzehnte gewachsene Energieversorgung umgebaut werden. Welche konkreten Auswirkungen das haben kann, zeigte der Stadtrat in seiner Antwort auf die Motion 282 beispielhaft auf. Abgesehen davon, dass es enorme finanzielle Auswirkungen mit sich bringen wird, stehen voraussichtlich auch die notwendigen Alternativen teilweise gar nicht rasch genug zur Verfügung.

Zurzeit importiert die Schweiz rund 80 Prozent der benötigten Energie aus dem Ausland. Dabei handelt es sich zum grössten Teil um klimaschädliche, fossile Brenn- und Treibstoffe. Das bedeutet auch, dass jedes Jahr rund 13 Milliarden Franken ins Ausland abfliessen und unsere Volkswirtschaft davon keinen relevanten Nutzen hat. Das sind pro Kopf der Bevölkerung immerhin rund 1'500 Franken pro Jahr. Die FDP-Fraktion will, dass dieses Geld in Zukunft vermehrt in der Schweiz, d.h. lokal investiert wird. Dabei ist beispielsweise an den weiteren Ausbau von Fernwärmenetzen zu denken, was die Fraktion bereits in der Vergangenheit unterstützte. Auch die Nutzung von Sonnenenergie soll weiterwachsen. In diesen Bereichen besteht in der Stadt Luzern und der ganzen Schweiz ein enormes Potenzial. Damit leistet man einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstosses, investiert in die regionale Wirtschaft und wird unabhängiger vom Ausland.

Bei aller Euphorie darf die Bevölkerung nicht vergessen werden. Nur eine Klimapolitik, die von der Mehrheit der Bevölkerung mitgetragen wird, ist am Ende eine erfolgreiche Klimapolitik. Auch wenn in letzter Zeit regelmässig Klimademonstrationen stattfinden, ist längst nicht klar, ob die Bevölkerung, wenn es um den konkreten Tatbeweis – eine Volksabstimmung – geht, einschneidende Massnahmen auch mitträgt. Dazu braucht es noch viel Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit. Die FDP-Fraktion unterstützte die Motion 282 der GLP-Fraktion und unterstützt nun logischerweise auch die Überweisung des Bevölkerungsantrags als Motion. Sie ist auch einverstanden mit der vorliegenden Antwort auf die Petition Klimakrise.

Nico van der Heiden: Die jüngste Entwicklung in Bezug auf die Diskussion rund ums Klima ist sehr erfreulich, wenn auch ernst. Die Menschheit hat wohl endlich erkannt, dass sie den Planeten gegen die Wand fahren wird, wenn nicht sehr schnell Gegensteuer gegeben wird. Und auch die Wählerinnen und Wähler erkannten das letzten Sonntag und stärkten den ökologischen Flügel im Parlament deutlich. Bereits vor den nationalen Wahlen und jetzt sicher noch mehr nach den Wahlen stellt man erfreut fest, dass sich Politikerinnen und Politiker auf allen Staatsebenen (Bund, Kanton, Gemeinden) bemühen, Massnahmen zur Erreichung eines CO₂-Ausstosses von netto null zu ergreifen. Auch alle Parteien, selbst die SVP-Fraktion, bei der seit den Wahlen vom letzten Sonntag eine interessante Bewegung (mit Luft nach oben) feststellbar ist, erkannten, dass jetzt sofort gehandelt werden muss.

Dass die Stadt Luzern einen Zacken zulegen muss, ist klar. Dazu bekannten sich der Stadtrat und das Parlament schon diesen Frühling. Die SP/JUSO-Fraktion würde sich freuen, wenn das Glaubensbekenntnis heute erneuert würde. Der Stadtrat erwähnt, dass die Zielsetzung «netto null CO₂-Emissionen bis im Jahr 2030» realistischerweise kaum umsetzbar ist. Der Sprechende ist da zuvorsichtlicher. Er ist überzeugt, dass es machbar sein muss. Es ist irgendeinmal keine Frage des Willens mehr, sondern des Mössens. Die Stadt Luzern muss da einen wichtigen Beitrag leisten. Der Stadtrat erwähnt, dass die Massnahmen, die im kommenden Bericht und Antrag präsentiert werden, um netto null CO₂-Emissionen zu erreichen, relativ weit gehen werden. Die SP/JUSO-Fraktion ist bereit auf diese Diskussion. Wie Rieska Dommann erwähnte, muss die Bevölkerung an Bord geholt werden, auch wenn es um einschneidende Massnahmen geht. Die Diskussion in der Zivilgesellschaft, in der Bevölkerung, geht eindeutig in die Richtung, dass man die Diskussion nicht mehr scheut. Der Sprechende ist sehr gespannt auf die konkreten Massnahmen und auf die Rolle der ewl AG, die sie in dieser Strategie einnehmen wird.

Die Ausrufung des Klimanotstands ist ein symbolischer Akt, aber die Symbolik ist aktuell wichtig. Deshalb unterstützt die SP/JUSO-Fraktion die Ausrufung des Klimanotstands und auch die weiteren Forderungen dieses Bevölkerungsantrags. Die SP/JUSO-Fraktion ist einverstanden damit, den Bevölkerungsantrag als Motion entgegen zu nehmen, dankt dem Stadtrat für sein Engagement in dieser Thematik und ist mit der Antwort auf die Petition sehr einverstanden.

Peter Gmür: Es ist gut, dass die Klimadiskussion im Stadthaus Luzern angekommen ist, nachdem bereits die halbe Schweiz sich damit befasst. Die Stadt Luzern bemüht sich bereits seit Jahren um einen einigermaßen effizienten Umgang mit der Energie. Das gelingt manchmal mehr und manchmal weniger erfolgreich. Was mit diesem Bevölkerungsantrag verlangt wird, ist etwas gar radikal, aber wie heute gehört, soll man die Ziele hochstecken, damit man sie erreichen kann. Der Kanton Luzern rief den Klimanotstand bereits aus, die Ausrufung des Klimanotstands in der Stadt Luzern hat daher eher einen Impact gegen Null. Es fragt sich, ob es sinnvoll ist, wenn Horw, Kriens, Ebikon und andere Stadtteile oder Bezirke nicht auch in diese Richtung gehen. Eigentlich ist der Sprechende der Meinung, dass das Parlament da ist, um Massnahmen zu ergreifen oder zumindest um über Lösungen zu sprechen, und nicht um Symbolpolitik zu betreiben. Der Sprechende ist gespannt auf den Bericht und Antrag; er wagt zu bezweifeln, dass es der Stadt gelingen wird, bis im Jahr 2030 CO₂-neutral zu sein. Anstehende Kosten in Millionenhöhe für den Bau von Schulhäusern, für die Einrichtung von Velowegen und Velotunnels scheinen kein Problem zu sein. Es macht den Anschein, dass Geld in Hülle und Fülle vorhanden ist. Die CVP-Fraktion wird die Petition unterstützen und den Klimanotstand ausrufen.

Mirjam Landwehr bedankt sich bei der zivilgesellschaftlichen Gruppierung, die den Bevölkerungsantrag lancierte und engagiert Stimmen sammelte. Sie ist froh, dass die Stadt das Mittel des Bevölkerungsantrags kennt.

Für die Grünen wurde das Thema des Klimawandels viel zu lang auf die leichte Schulter genommen. Seit dem ersten IPPC-Bericht 1990 und dem Klimagipfel von 1992 in Rio weiss man, welche Suppe sich der Mensch am selber einbrocken ist. Es liegt eine gefühlte Ewigkeit her – die Sprechende war, als die Wichtigsten dieser Welt sich in Rio trafen, gerade mal vier Jahre alt.

Jetzt, viel zu spät, kommt endlich ein wenig Bewegung in das Trauerspiel. Es ist zu hoffen, dass es nicht so wie in den letzten 30 Jahren weitergeht. Die Sprechende wendet sich an die SVP-Fraktionsmitglieder und bittet sie, auf die letzten 30 Jahre zurückzublicken und ihr dann zu sagen, wie viel der Gesellschaft Innovation und Selbstverantwortung brachte. Sie bedankt sich auf jeden Fall für die stadträtliche Antwort auf den Bevölkerungsantrag und freut sich, dass der Stadtrat vorhat, Vertreterinnen und Vertreter aus der Zivilgesellschaft mit Workshops in die Erarbeitung von konkreten Massnahmen einzubeziehen und er insbesondere mit Personen aus der Klimabewegung konstruktiv zusammenarbeiten will. Die Sprechende findet das richtig und wichtig. Die Klimabewegung trug einerseits ganz massgebend dazu bei, dass das Thema endlich in den Köpfen der Menschen präsent wurde. Andererseits sind es sie, die Jungen in unserer Gesellschaft, die die Auswirkungen des Klimawandels am allermeisten spüren werden.

Es ist auch richtig, dass der Stadtrat hervorhebt, dass es sich bei dem Notstand nicht um das Notstandsrecht handelt, das für kriegsähnliche Zustände oder schwere Unruhen ausgerufen würde.

Die Sprechende hofft sehr, dass die Gesellschaft es schafft, das Ruder noch rechtzeitig herumzu-
reissen. Ansonsten kann es durchaus sein, dass der menschgemachte Klimawandel früher oder
später dazu führt, dass klimatische Bedingungen wie in der Wüste herrschen werden. Bei dieser
Aussicht beschleicht einem ein mulmiges Gefühl. Die Sprechende hebt nun noch ein paar Punkte
aus der Beantwortung des Bevölkerungsantrags hervor: Sie glaubt, dass Nachhaltigkeitsbeurteilun-
gen für ausgewählte Strategiepapiere und wichtige räumliche Planungen ein guter Ansatz sind.
Insbesondere der Einfluss auf die dritte Dimension, auf unsere ökologische Lebensgrundlage,
wurde in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten viel zu wenig ernst genommen. Es ist an der
Zeit, die Klimawirkung auf Mikro- und Makroebene jeweils explizit aufzuzeigen, damit die Entschei-
dungsträgerinnen und -träger, zum Beispiel hier in dem Rat, auch wirklich über die Auswirkungen
nachdenken, wenn Strategien und Projekte beschlossen werden.

Es ist aus Sicht der G/JG-Fraktion absolut keine Frage, ob es eine Priorisierung der Geschäfte
braucht, die den Klimawandel und seine Folgen abschwächen. Es ist schlicht und einfach ein
Muss! Die Sprechende weist gerne daraufhin, dass sogar von einem SVP-Fraktionssprecher heute
Morgen engagiert gesagt wurde, dass es Notstandsmassnahmen braucht.

Auf jeden Fall wissen wir alle, dass die Zeit rennt. Jedes Jahr zeigen die neusten Erkenntnisse,
dass der Klimawandel sogar noch gravierendere Auswirkungen hat als bisher angenommen. Die
Politik schlief in den letzten Jahrzehnten, jetzt braucht es eine entsprechende Reaktion darauf. Das
zugegebenermassen beängstigend grosse Problem muss jetzt angegangen werden. Damit sich die
Erde nicht mehr als 1,5 Grad Celsius erwärmt, brauchen wir bis allerspätstens im Jahr 2050 CO₂-
Nettoemissionen von null! Gemäss IPCC-Bericht ist eine Senkung der tatsächlichen Emissionen
auf null in unserer Gesellschaft schlichtweg nicht möglich. Das darf aber mitnichten bedeuten, dass
wir uns mit dem Mittelmass zufriedengeben. Für den Ausstoss von null CO₂-Emissionen muss alles
probiert werden, auch wenn das heisst, dass die Menschen in der Schweiz dann nicht weiterhin im
trägen, egoistischen und konsumorientierten Wohlstand von bisher leben können.

Realistischerweise braucht es auch Massnahmen zum Entzug von CO₂ aus der Atmosphäre. Und
für das muss man nicht auf ein technologisches Wunder hoffen. Die Natur hat eine einfache Ant-
wort dafür – sie heisst Blattgrün. Wir müssen endlich aufhören, zusätzlich zum CO₂-Ausstoss
durch den masslosen Verbrauch fossiler Energieträger, auch noch unseren Rettungsanker zu sa-
botieren. Wir müssen den Grünraum und insbesondere die Bäume, die noch nicht dem menschli-
chen Tun zum Opfer gefallen sind, endlich wirklich schützen. Zum CVP-Fraktionssprecher merkt
die Sprechende noch an, ja, man kann und muss in der Stadt Luzern einen Beitrag leisten, um den
Klimawandel so gut als möglich aufzuhalten.

Die G/JG-Fraktion überweist den Bevölkerungsantrag als Motion und wartet gebannt auf den Pla-
nungsbericht, der angesichts der Dringlichkeit hoffentlich bald erscheint.

Patrick Zibung: Die SVP-Fraktion anerkennt, dass es eine Klimaveränderung gibt und dass der
Mensch daran zumindest eine Mitschuld trägt. Die Fraktion stellt aber auch fest, dass die Schweiz,
und insbesondere die Stadt Luzern, bereits sehr viel für den Umweltschutz unternimmt. Es wurde
vorhin erwähnt, dass die Stadt Luzern das Energiestadt-Gold-Label trägt und dass es eine Mobili-
tätsstrategie gibt, bei der die Stadt viel zu mehr Ökologie unternimmt. Das sind einigermaßen ver-
nünftige Massnahmen, die ohne Schäden umzusetzen bzw. ohne Einschränkungen erreichbar

sind. Die SVP-Fraktion will einen evolutiven Prozess, hin zu mehr Ökologie, sie will keine Revolution, auch keinen Systemwechsel oder Gesellschaftswechsel hin zu mehr Sozialismus. Wörter wie Klimakrise oder -notstand suggerieren jedoch, dass es nur mit einer Revolution gelingen kann, die Erde zu retten. Wobei man dazu auch mal die Schweiz in Relation zum Rest der Welt setzen muss. Dann sieht das Verhältnis etwa gleich aus wie am Morgen, als man beim Carregime sagte, wie viel Promille der CO₂-Ausstoss der Schweiz im Gesamten ausmacht. Es ist ein verschwindend kleiner Teil und es wurde gesagt, dass dieser nicht relevant sei. Man muss auch anerkennen, dass die Schweiz sich und vor allem ihrem hochwertigen und hochstehenden Forschungsstandort, der einen wesentlichen Beitrag gegen den Klimawandel leisten kann, massiv schadet und die Schweiz sich somit am Schluss selbst schadet. Der Sprechende verurteilt die Panikmache, die in seinen Augen vor allem dazu dient, Verbote und Steuern durchzusetzen und als Vorwand benutzt wird, um dem Sozialismus Auftrieb zu geben.

Die aktuell verwendeten Wörter wie Krise und Notstand sind eine krasse Pervertierung dieser Wörter. Während wir von Klimanotstand und -krise sprechen, herrschen in andern Regionen wahre Notstände und Krisen. Man schaue nur mal nach Nordsyrien. Was würden diese Leute zu unserer Diskussion sagen? Vor vier Jahren musste sich die Schweiz mit einer massiven Flüchtlingswelle auseinandersetzen; der Sprechende hätte gerne die Reaktion der linken und grünen Parlamentarier gesehen, wenn die Forderung laut geworden wäre, einen Migrationsnotstand auszurufen. Das lag zeitlich vor den Wahlen, wie dieses Mal auch. Die Folgen der Migrationsbewegungen und des Klimawandels sind bei beiden Themen unter Umständen langfristig negativ. Es kam aber niemand auf die Idee, einen Notstand auszurufen. In der Politik soll man gewisse Themenfelder nicht über die andern stellen. Das ist aber das Ziel des Notstands, der heute ausgerufen werden soll.

Genauso ein No-Go ist es, dass der Stadtrat mit Vertretern der Klimabewegung zusammenarbeiten beziehungsweise ihnen die Türen öffnen will für ins Stadthaus. Der Sprechende hat Verständnis, wenn man mit Umweltexperten zusammenarbeitet, um nötiges Fachwissen zu erhalten. Die Klimabewegung ist jedoch kein Expertengremium und auch nicht demokratisch legitimiert. In einem vorgängigen Votum wurde gesagt, dass es wichtig ist, dass man die Zivilgesellschaft mit einbindet. Es wird aber nur ein Teil der Zivilgesellschaft eingebunden; das lehnt die SVP-Fraktion ab. Nur weil die Klimaaktivisten am lautesten schreien, heisst das nicht, dass sie die ganze Jugend vertreten. Es gibt Studien, leider nicht aus der Schweiz, aber aus Deutschland, die bestätigen, dass sich eine überwiegende Mehrheit der Jugend von den Klimademonstranten nicht vertreten fühlt. Der Sprechende geht auf Aussagen von Mirjam Landwehr ein, die sagte, dass Innovation bis anhin nichts oder zu wenig gebracht hat. Seit dem Jahr 1990 gibt es 31 Prozent weniger CO₂-Ausstoss pro Kopf in der Schweiz. Das Land, das man leider als Massstab nimmt, um die Klimaziele zu erreichen, hat jedoch nur knapp eine Reduktion von 10 Prozent erreicht. Das ist massgeblich der Zuwanderung geschuldet, was auch von der linken Ratsseite sicher befürwortet wird.

Irina Studhalter: Nach dem faktenbasierten Rundumschlag ihrer Fraktionssprecherin gibt es für sie nicht mehr viel anzufügen. Sie möchte die Gelegenheit aber nutzen, den Initiantinnen und Initianten dieses Bevölkerungsantrags zu danken. Als Jungpolitikerin empfindet sie es als extrem wertvoll, dass es junge Menschen sind, die sich zivilgesellschaftlich und politisch engagieren. Es ist eine tolle Entwicklung, die erfreut, wenn man an Diskussionen vergangener Jahre und an die Jugendpartizipation denkt. Die Sprechende freute sich auch über die Zugeständnisse aus dem Rat

zum Klimaschutz und hofft, dass die Fraktionen auch an Bord sind, wenn es darum geht, den symbolischen Klimanotstand in die Praxis umzusetzen. In der stadträtlichen Antwort auf den Bevölkerungsantrag wird erwähnt, dass es den «Schweizerischen Verband Kommunale Infrastruktur» gibt und dass die Städte zusammenarbeiten, um die energie- und klimapolitischen Zielsetzungen zu erreichen. Erste Resultate seien auf Herbst 2019 zu erwarten. Weil wir heute mitten im Herbst 2019 sind, fragt die Sprechende, ob es bereits erste Resultate gibt.

Stefan Sägesser gehört nicht zur jungen Garde der Stadtparlamentarier wie Mirjam Landwehr, Patrick Zibung oder Irina Studhalter. Doch auch er war einmal jung. Zu seiner Zeit gab es den Club of Rome, der die heutige Situation vorhersah. Später kam die AKW-Diskussion und die Grüne Partei entstand als politische Bewegung (übrigens zivilgesellschaftlich legitimiert, wie die Leute, die für diese Petition unterschrieben haben). In den letzten 40 Jahren ist einiges passiert. Aber offensichtlich zu wenig. Wenn wir unserer Jugend und uns selbst noch in die Augen schauen wollen, dann können wir nicht einfach sagen, es ist alles nicht so schlimm. Es sterben bereits jetzt Spezies der Flora- und Fauna aus. Es gibt ein weltweites Problem mit dem Wasser, mit den Böden, die uns ernähren sollen. Den steigenden Meeresspiegel kann man nicht einfach ignorieren. Wir müssen jetzt handeln. Syrien wurde als Beispiel gebracht, doch der Sprechende ist nicht sicher, ob die gleiche Partei, die das sagte, es tragisch findet, was dort abgeht. Dort besteht Handlungsbedarf. In Deutschland gab es einen Migrationsnotstand und Bundeskanzlerin Angela Merkel handelte: Das Land nahm eine Million Leute auf. Traute sich in der Schweiz jemand, das zu sagen? – Nein. Es wäre der Schweiz auch angestanden. Die Schweiz öffnete einmal die Grenzen für die Bourbaki-Armee. Die Grösse und Dimension überforderte die Schweiz beinahe. Damals hatte die Schweiz 2,7 Mio. Einwohner und man musste fast 100'000 Leute verpflegen. Das war ein Notstand und die Schweiz handelte. Insofern würde der Sprechende nicht zu fest mit dem Finger auf andere zeigen. Es gab Leute und Länder, die reagierten, die den Notstand ausriefen und etwas machten. Die Schweiz trug zumindest damals etwas dazu bei. Die Schweizerische Volkspartei, die mit der Bevölkerung im Namen argumentiert, darf nicht sagen, dass eine Petition, die von Leuten unterschrieben ist, nicht legitimiert ist. Das geht nicht.

Oliver Heeb dankt für die Replik und auch für den Rückblick auf die ökologische Bewegung. Der Sprechende erlebte es genau gleich. Als Jugendlicher wurde er mit dem Bericht des Club of Rome gross. Es war eines der ersten Fachbücher, die er zu diesem Thema lies. Politisch sozialisiert wurde er über zivilgesellschaftliche Organisationen im Zusammenhang mit dem Widerstand gegen Atomkraftwerke. Der Sprechende kann sehr gut nachvollziehen, was Stefan Sägesser soeben ausführte. Nur, der Sprechende überdachte im Laufe der Zeit immer wieder kritisch seine eigene Position. Der Bericht des Club of Rome ist ein zentrales Dokument. Darin wurde prognostiziert, dass die Welt zu einem viel früheren Datum untergehen würde. Die amerikanische Regierung gab später das Buch «Global 2000» heraus und in Rio de Janeiro fand der Weltgipfel statt. Es zeigt sich, dass sehr viel passiert ist, was auch Patrick Zibung erwähnte. Wenn man heute sagt, dass nichts passiert ist und die Welt kurz vor dem Untergang stehe, dann ist das nicht objektiv. In der Diskussion um die Migration schwingt auch viel Moralismus mit. Es werden Schuldgefühle erzeugt, Leute werden unter Druck gesetzt, indem man ihnen sagt, sie seien keine guten Menschen, wenn sie nicht das oder jenes unternehmen. Ängste sind da und das Ganze erhält zum Teil irrationale

Züge. Die SVP-Fraktion kann die Rhetorik nicht nachvollziehen und will sie auch nicht mittragen. Das Problem ist erkannt, aber zur Lösung dieses Problems sieht die SVP-Fraktion andere Mittel und Wege.

Patrick Zibung geht auf das Votum von Stefan Sägesser ein und erwidert, dass er nicht meinte, dass die Petition nicht legitimiert ist, sondern dass die Vertreter nicht demokratisch legitimiert sind. Man kennt zwar die Namen derjenigen, die die Petition einreichten, aber aus der Antwort ist nicht ersichtlich, dass diese gemeint sind; es wird einfach von der Klimabewegung gesprochen. Das kritisiert der Sprechende namentlich. Die SVP-Fraktion gibt Stefan Sägesser insofern recht, als dass man zu unserem Boden, zum Wasser, zu den Wäldern etc. Sorge tragen muss. Wie Oliver Heeb vorhin sagte, sieht die SVP-Fraktion in der Lösung des Problems andere Mittel und Wege. All diejenigen, die denken, die SVP-Fraktion verschliesse sich dieser Thematik, können das Gegenteil in diversen Positionspapieren der Fraktion nachgelesen. Die SVP-Fraktion lehnt den Antrag der Petition ab.

Mirjam Landwehr bezieht sich auf die Frage der demokratischen Legitimation dieser Gruppe. Die Stadt arbeitet in vielen anderen Bereichen mit Gruppierungen zusammen, die nicht vom Volk gewählt und in dem Sinn auch nicht demokratisch legitimiert sind (z. B. der Wirtschaftsverband).

Oliver Heeb wollte in seinem Votum anregen, dass über den Begriff Zivilgesellschaft etwas kritisch nachgedacht wird. Wir alle sind die Zivilgesellschaft. Doch wir spalten uns immer mehr in kleine Bedürfnisgruppen auf. Wenn eine Gruppe, die vielleicht eine spezielle Sachkenntnis hat oder ein spezielles Ziel erreichen will, sich organisiert und meint, sie habe eine spezielle Legitimation, ist es gegenüber dem Rest der Bürger nicht richtig. Diese Gruppe darf keine Sonderposition einnehmen.

Rieska Dommann ist über den Verlauf der Diskussion überrascht. Es geht um einen Bevölkerungsantrag, aber die Diskussion handelt von der Legitimation. Ein Bevölkerungsantrag ist ein legitimes politisches Recht, das in der Stadt Luzern besteht. Die Bedingungen dafür sind klar formuliert, es ist geregelt, wer legitimiert ist, einen Bevölkerungsantrag einzureichen. Der Bevölkerungsantrag liegt nun vor und über diesen soll hier gesprochen werden.

Oliver Heeb: Die SVP-Fraktion stellt die Legitimation des politischen Instruments der Petition oder einer sonstigen Antragsform überhaupt nicht in Frage. Die SVP-Fraktion stellt in Frage, dass man solchen Gruppen letztendlich den Zugang zu den Behörden auf eine privilegierte Art ermöglichen will. Damit ist die Fraktion nicht einverstanden.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Heute findet die Fortsetzung der im Juni dieses Jahres geführten Debatte statt. Bereits zu jenem Zeitpunkt sagte der Stadtrat, er werde einen Bericht vorlegen und darin aufzeigen, wie die Zielsetzung netto null CO₂-Emissionen bis im Jahr 2030 erreicht werden könnte. Das ist ein sehr schwieriges Unterfangen und vielleicht auch nicht ganz möglich zu erreichen. Damit es aber auch der Politik klar wird, was das bedeuten könnte, sollen Wege dazu aufgezeigt werden. Zur Erarbeitung dieses Berichts wird die Stadt mit verschiedenen Organisationen und vor allem auch mit anderen Städten zusammenarbeiten. Die Resultate des

Schweizerischen Verbands Kommunale Infrastruktur, nach denen sich Irina Studhalter erkundigte, sind noch nicht beim Stadtrat eingetroffen. Daniel Meier ist in diesem Zusammenhang der Vertreter der Stadt. Für den Stadtrat ist es wichtig zu hören, dass die Dringlichkeit dieses Anliegens im Grossen Stadtrat mehrheitlich positiv aufgenommen wird. Fast alle Fraktionen finden, dass es ein wichtiges Thema ist, selbst die SVP-Fraktion sagt, der Umweltschutz muss in der Prioritätenliste nach oben rutschen. Bei der CVP-Fraktion hofft der Sprechende, dass das Herzblut für das Klima in der Fraktion etwas höher ist als bei ihrem Sprecher; davon geht er eigentlich auch aus. Der Stadtrat ist froh, wenn er einen klaren, richtungsweisenden Entscheid weiterverarbeiten kann. Es ist nicht so, dass die Umweltpolitik plötzlich und erst jetzt mit der Klimabewegung, an der sich viele junge, aber auch ältere Leute sehr engagieren, entstanden wäre. Das Thema Umwelt- und Klimaschutz ist seit Jahren, wenn nicht seit Jahrzehnten auf dem Tapet. Wenn auch bereits vieles unternommen wurde, ist der Stadtrat noch weit entfernt davon, sagen zu können, man könne sich nun zurücklehnen. Dass die Stadt bereits viel gemacht hat, darf nicht als Begründung gelten, den Notstand nicht auszurufen, wie Oliver Heeb meinte. Selbst mit dem Label Energiestadt Gold liegt der fossile Verbrauch in der Stadt Luzern immer noch bei 80 Prozent. Damit fliesst sehr viel Kapital ab, Rieska Dommann erwähnte es, und ist in der Regel keine Stärkung der regionalen Wirtschaft. Eine Klimakrise kommt in kleinen Schritten; sie kommt nicht scharf und unmittelbar wie eine kriegerische Krise. Aber weltweit ist die Lage höchst dramatisch. Oliver Heeb sprach die Migrationspolitik an. Es gibt dazu zwei Sachen zu sagen: Ob jemand in der Schweiz, in Italien oder in Marokko lebt, – wo immer Menschen leben, es wird Energie konsumiert. Wenn wir den Klimawandel jetzt nicht in den Griff bekommen, wird es massive Migrationsströme geben, denn mit dem Anstieg des Meeresspiegels werden x Millionen Leute ihren Heimatort verlassen müssen. Sie haben keine andere Wahl. Wenn wir nicht handeln, verursacht das eine andere Dimension von Migration und Entwurzelung. Nico van der Heiden sagte, die Stadt müsse und könne einen Zacken zulegen. Das muss nicht unbedingt mit Einschränkungen oder Verboten einhergehen, muss aber auch in Erwägung gezogen werden. Es gibt Sachen, die auf zivilgesellschaftlichem Weg oder mittels Innovation und Selbstverantwortung nicht gelöst werden können, wie beispielsweise das Problem des Treibgases in den Spraydosen zeigte. Wenn man nicht gemerkt hätte, dass Freon in der Ozonschicht chemisch reagiert, hätte das die Wirtschaft nicht gekümmert. Da der chemische Prozess langsam vor sich geht, hätte man den Schaden an der Ozonschicht erst viel später bemerkt. In solchen Fällen müssen auch Staaten, muss die Zivilgesellschaft, auch die Politik, eingreifen.

Für den Stadtrat ist der Einbezug der engagierten Klimajugend selbstverständlich, wie es für ihn auch selbstverständlich ist, engagierte Freiwillige in anderen Bereichen (Soziales, Milizfeuerwehr etc.) einzubeziehen. Auch bei der Carparkierung, beim Thema Tourismus oder in anderen Stakeholder-Diskussionen arbeitet der Stadtrat mit verschiedenen Anspruchsgruppen und Interessenvertretern zusammen. Er empfängt auch immer wieder Leute, die mit irgendeiner Idee an ihn herantreten. Die Meinungen darüber gehen dabei manchmal auseinander, das ist klar. Es ist ein absolut normales politisches Vorgehen, mit jungen Leuten, die sich in einem Politbereich engagieren, und die zusätzlich die Auswirkungen des Klimawandels in Zukunft am meisten spüren werden, zu diskutieren. Sie haben deswegen keine Sonderposition. Die demokratische Debatte wird hier im Parlament geführt. Der Stadtrat bringt den Bericht ins Parlament und hier, auf der höchsten legitimierten Ebene, findet die abschliessende Diskussion statt und das Parlament kann über den Bericht befinden. Der Stadtrat kann froh sein, dass es eine Zivilgesellschaft gibt, die sich freiwillig für ein

Anliegen engagiert. Der Stadtrat hält fest, dass zum Thema Klimawandel ein Zucken zugelegt werden muss; er wäre froh, wenn ein grosser Teil des Parlaments das auch so sieht. Politik versteht der Sprechende nicht als Kunst des Möglichen, sondern als Kunst, das Notwendige möglich zu machen. Es muss nun definiert werden, was das Notwendige ist. Das ist eine extrem schwierige Aufgabe. Um eine Nachhaltigkeit in allen Bereichen, vor allem für die zukünftigen Generationen, zu erreichen, muss die Stadt Luzern mit dem Kanton, dem Bund, mit anderen Gemeinden und mit der Zivilgesellschaft zusammenarbeiten. In Rio de Janeiro wurde 1992 eine Definition verankert, welche in der Forstwirtschaft schon seit fast Jahrhunderten gilt: Wir wollen den zukünftigen Generationen mindestens die gleichen Chancen hinterlassen, wie wir sie jetzt haben. Auf diesem Weg muss noch sehr viel Arbeit geleistet werden. Deshalb ist der Stadtrat froh, wenn alle mithelfen.

Der Grosse Stadtrat überweist den Bevölkerungsantrag als Motion.

9 Petition Klimakrise

Das Thema wurde zusammen mit dem Bevölkerungsantrag (Traktandum 8) behandelt. Aus dem Grossen Stadtrat gibt es keine weiteren Wortmeldungen.

Der Grosse Stadtrat ist mit der Antwort des Stadtrates einverstanden.

10 Bericht 23/2019 vom 28. August 2019: Sicherheit in Luzern; Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019

Sozialkommissionspräsident Marco Müller: Die Sozialkommission nahm am 26. September 2019 zustimmend Kenntnis vom Bericht «Sicherheit in Luzern» sowie vom extern erstellten «Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019». Aus Sicht der Sozialkommission ist es erfreulich, dass die Sicherheitslage in der Stadt Luzern insgesamt positiv und auf einem weiterhin hohen Niveau ist. Kritische Punkte aus dem Bericht, die in der Kommission diskutiert wurden, sind unter anderem die Themen Klimawandel, Sicherheit im öffentlichen Raum und häusliche Gewalt.

EINTRETEN

Nora Peduzzi: Die SP/JUSO-Fraktion dankt für den vorliegenden Bericht. Zum dritten Mal liegt nun ein solch umfassender Bericht zur Sicherheitslage der Stadt Luzern vor. Und zum ersten Mal konnte dieser in der Sozialkommission behandelt werden.

Sicherheit – ein riesiges Thema, mit sehr vielen, sehr unterschiedlichen Aspekten. So reichen die Gefährdungen von Hagel, Hochwasser, Hitzewellen, über Stromausfälle, Ausfall der Wasser- und Gasversorgung, Verkehrsunfällen, Massenpanik bei Grossanlässen, Alkoholmissbrauch in der Öffentlichkeit, Pandemien bis hin zu Bandenkriminalität und Terroranschlägen. Dies sind nur einige Beispiele von den 38 im Bericht definierten und analysierten Gefährdungen. Die Statistiken und die errechneten Eintretenswahrscheinlichkeiten versuchen einerseits ein möglichst objektives Bild der allgemeinen Sicherheitslage unserer Stadt zu zeichnen und andererseits neue Massnahmen aufzuzeigen, um die Sicherheitslage weiter zu verbessern. So erfahren wir, dass es hauptsächlich junge Männer sind, die in Luzern bei Badeunfällen ertrinken, dass vor allem Seniorinnen und Senioren Opfer von sogenannten «Call ID Spoofing»-Anrufen werden und dass die öffentlichen Abfall-eimer immer wieder bis zu 60 Prozent mit illegal entsorgtem Hausmüll gefüllt sind. Neben diesen quantitativen Analysen findet aber auch das subjektive Sicherheitsempfinden an einigen Stellen Eingang in den Bericht – was sehr begrüßenswert ist. Es freut die SP/JUSO-Fraktion, dass sich viele Menschen sicher und wohl fühlen in der Stadt Luzern, und das bei Tag und bei Nacht. Diesmal liegt der Schwerpunkt des Berichts auf dem Klimawandel und seinen Auswirkungen auf die Sicherheitslage. Es geht also dabei nicht wie beim vorhergehenden Traktandum darum, den Klimawandel aufzuhalten oder zumindest zu verlangsamen, sondern es geht darum, wie wir mit den Folgen des Klimawandels umgehen, die in Zukunft wahrscheinlich grösser werden. Dieses Fokus-Thema begrüsst die SP/JUSO-Fraktion sehr, denn sie erachtet es als dringend nötig, die Veränderungen des Klimas ernst zu nehmen und so gut wie möglich auf zukünftige Herausforderungen vorbereitet zu sein. Einige Aspekte im Bereich Klima fehlten der Fraktion allerdings, beziehungsweise hätte sie sich bei einigen Punkten etwas mehr Tiefe gewünscht. Im Anbetracht, dass es aber hauptsächlich darum ging, die sicherheitsrelevanten Organisationen für die neuen Bedingungen fit zu machen und in Anbetracht dessen, dass die Klimaanpassungsstrategie noch kommen wird, ist die SP/JUSO-Fraktion sehr zuversichtlich, dass sich die Stadt Luzern angemessen auf die kommenden klimatischen Veränderungen vorbereiten kann.

Das Risiko eines Stromausfalls, eines Ausfalls der Informations- und Kommunikationsstruktur, von Betäubungsmitteldelikten und von Cyber-Kriminalität ist tendenziell etwas gestiegen. Bei anderen Gefährdungen, wie beispielsweise beim Ausfall der Gas- und Wasserversorgung oder bei Ausschreitungen im Umfeld von Sportveranstaltungen, konnte das Risiko gesenkt werden. Auch sonst gibt es einige Entwicklungen, die die SP/JUSO-Fraktion begrüsst – beispielsweise, dass es gelungen ist, dem Aufkommen des Mehrverkehrs und der damit verbundenen Ruhestörung durch getunte Autos, die am Wochenende ihre Runden durch die Stadt ziehen, entgegenzuwirken. Auch die Massnahme, die ein neues Projekt zum Schutz von drogenabhängigen Sexarbeiterinnen und -arbeitern vorsieht, unterstützt die SP/JUSO-Fraktion sehr. Dies sind zwei Beispiele dafür, dass vieles in eine gute Richtung geht und dass viele weitere Risiken tief gehalten werden konnten. So tönt es auch nach einer guten Nachricht, wenn man im Bericht liest «Die Sicherheitslage der Stadt Luzern hat sich seit 2016 nicht grundlegend verändert». Einerseits stimmt das – denn die Stadt Luzern ist trotz steigender Dichte, höheren Bevölkerungszahlen und trotz den zunehmenden klimatischen Herausforderungen nach wie vor sehr sicher und sowohl Einwohnerinnen und Einwohner wie auch Besucherinnen und Besucher fühlen sich grundsätzlich sicher in unserer Stadt. Es gibt aber auch Bereiche, in denen diese «unveränderte Sicherheitslage» keine gute Nachricht ist. Im Bereich Häusliche Gewalt tat sich wenig, was die SP/JUSO-Fraktion sehr enttäuscht, denn sie wies bereits

vor drei Jahren mit einem Postulat auf den Handlungsbedarf hin. Der SP/JUSO-Fraktion ist bewusst, dass die Bereiche Häusliche Gewalt oder Sexuelle Belästigung sehr schwierige Bereiche sind, um überhaupt Daten zu erfassen und auch, dass die Kürzungen beim Kanton zu erschwerten Bedingungen führen. Die Fraktion erwartet aber trotzdem mehr von der Stadt. Es kann nicht sein, dass dieser Bereich seit vielen Jahren vernachlässigt wird. So ist dem vorliegenden Bericht zwar zu entnehmen, dass die geprüften Massnahmen im Bereich Häusliche Gewalt nun zur Umsetzung kommen sollen, es wird aber nicht weiter darauf eingegangen und auch nicht erläutert, wie diese Massnahmen konkret aussehen sollen. Der Bereich «Sexuelle Übergriffe im öffentlichen Raum» wurde im aktuellen Bericht komplett weggelassen – ganz nach dem Motto: Ja, es ist vielleicht schon ein Problem und wir finden es natürlich nicht gut, aber wir wissen jetzt halt auch nicht genau, was wir dagegen tun könnten und es hat ja keine «Silvesternacht à la Köln» gegeben in Luzern. Und damit scheint die Sache erledigt zu sein.

Obwohl das subjektive Sicherheitsempfinden der Sprechenden grundsätzlich sehr hoch ist in Luzern, machte auch sie schon negative Erfahrungen in diesen Bereichen. Es wurde im Rat bereits mehrmals über dieses Thema gesprochen und die Sprechende glaubt, dass es deshalb nicht nötig ist, an dieser Stelle eine weitere persönliche Geschichte zu erzählen. Sie ist auch überzeugt, dass ganz viele Menschen hier im Saal ein solches Erlebnis schildern könnten. Sie weigert sich schlicht, dies als «Normalzustand» zu akzeptieren.

Häusliche Gewalt und Sexuelle Belästigung sind Themen, die – nicht nur – aber vor allem Frauen betreffen. Die SP/JUSO-Fraktion kann es nicht akzeptieren, dass potenziell rund die Hälfte der Bevölkerung weiterhin diesen Gefährdungen ausgesetzt ist – erst recht nicht im Jahr 2019. Die Fraktion wird deshalb die Situation in diesen Bereichen weiterhin sehr genau im Auge behalten.

Nichtsdestotrotz tritt die SP/JUSO Fraktion auf den vorliegenden Bericht ein und nimmt zustimmend Kenntnis davon, ebenso vom extern erstellten Bericht.

Jörg Krähenbühl: Für die SVP-Fraktion ist die Sicherheit ein wichtiges politisches Thema. Sie hat den Bericht sehr intensiv studiert, diskutiert und mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen. In der Diskussion wurde festgestellt, dass sich viele Leute an der Situation rund um den Bahnhof stören, insbesondere aber an der Situation um den Bahnhofvorplatz beim Torbogen, bei den vbl-Perons und vor dem KKL beim Europaplatz. Der Aufwand der Behörden, der SIP Luzern und der Luzerner Polizei ist nach Meinung der SVP-Fraktion relativ gross, um einigermaßen geordnete Verhältnisse zu haben. Deshalb unterstützt die Fraktion dort eine konstante Polizeipräsenz. Auch die Bahnpolizei ist nicht zu vergessen, die bisweilen von privaten Sicherheitsdiensten wie Securitas ergänzt und unterstützt wird. Das Sicherheitsgefühl wird durch verschiedene Faktoren beeinträchtigt. Verschmutzung und Littering einerseits, andererseits durch Leute, die sich grenzwertig verhalten: Verbale und physische Aggression, Pöbeleien, Angriff, Einschüchterung, Auseinandersetzungen unter Dealern, Drogenhandel, exzessiver Alkoholkonsum und vieles mehr. Der SVP-Fraktion wurde mitgeteilt, dass sich vor allem junge Frauen durch die penetrante Anmache von jungen Männern mit Migrationshintergrund rund um den Bahnhof und das KKL belästigt fühlen. Es ist schön, wenn die vielgepriesene Aufenthaltsqualität verbessert wird. Nur, wenn es Orte gibt, wo die Leute nicht mehr hingehen wollen, weil sie sich ungebührlich belästigt fühlen, nützen all die schönen und neuen Freiräume nichts. Die SVP-Fraktion erwartet, dass der Finger auf die wunden Punkte gelegt wird und dass man nicht einfach wegschaut. Zusätzlich kommen Probleme rund um den Fussball.

Diese Probleme hat man – obwohl sich die Situation in den letzten Jahren verbessert hat – noch lange nicht im Griff. Die SVP-Fraktion tritt auf den Bericht ein, nimmt Absatz 1 zustimmend zur Kenntnis und Absatz 2 zur Kenntnis.

Peter Krummenacher: Die FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Erarbeitung der vorliegenden umfassenden Neubeurteilung der Gefährdungslage in der Stadt Luzern. Die Sicherheit ist ein sehr wichtiges Thema für die Stadt und vor allem für die Bevölkerung. Der Bericht legt vor allem die objektive Sicherheit dar; die subjektive Sicherheit – wie sicher fühle ich mich in der Stadt bei Tag und bei Nacht – kann nur indirekt beeinflusst werden. Das subjektive Gefühl der Sicherheit kann mit Ordnung, Sauberkeit auf Strassen und Plätzen und besserer Beleuchtung gestärkt werden. Trotz Bevölkerungswachstum, steigender Dichte und klimabedingten Herausforderungen ist Luzern objektiv eine sichere Stadt mit einer hohen Lebensqualität. Bevölkerung, Besucherinnen und Besucher der Stadt Luzern fühlen sich am Tag und in der Nacht mehrheitlich sicher. Das positiv ausgefallene Controlling zeigt, dass seit dem Sicherheitsbericht 2013 über 90 Prozent der empfohlenen Massnahmen umgesetzt oder in Umsetzung sind. Zwingendes Verbesserungspotenzial ist im Bericht bei der Massnahmenumsetzung zur Risikosenkung und der Gefährdung bei Stromausfall und Mangellage ersichtlich. Eine künftige Herausforderung für die Sicherheit in der Stadt ist der Klimawandel, ausgelöst durch steigende Temperaturen usw. Die Sicherheitslage in der Stadt Luzern veränderte sich in den vergangenen Jahren nicht grundsätzlich. Die Risiken von 70 Prozent der bisher analysierten Gefährdungen bleiben unverändert. Vor dem Hintergrund der grundsätzlich positiven Sicherheitslage wie auch der gut funktionierenden Sicherheitskultur unterstützt die FDP-Fraktion die Reduktion des Aufwands für die nach drei Jahren stattfindende Wiederaktualisierung des Sicherheitsberichts. Der Sicherheitsbericht ist ein tragender Pfeiler in der etablierten und gut funktionierenden Sicherheitskultur in der Stadt Luzern. Die FDP-Fraktion tritt auf den vorliegenden Bericht ein und nimmt ihn zustimmend zur Kenntnis.

Heidi Rast bedankt sich im Namen der G/JG-Fraktion für den umfassenden und detaillierten Bericht «Sicherheit in Luzern». Es zeigt den Umfang auf, wie die Stadt mit dem Thema Sicherheit umgeht und wo sie Prioritäten setzt. Die Sprechende dankt Maurice Illi und seiner Arbeitsgruppe für die sorgfältige und fundierte Vorgehensweise und insbesondere auch, dass sehr viele verschiedene Personen und Abteilungen involviert wurden. Es ist der Fraktion bewusst, dass das viele Ressourcen bindet. Doch ergibt das recht genaue und detaillierte Resultate mit geeigneten Massnahmen. Dass in der Bandbreite der Sicherheitsaspekte das Fokusthema Klimawandel und Sicherheit in der Stadt Luzern aufgegriffen, skizziert und diskutiert wird, begrüsst die G/JG-Fraktion und sie erhofft sich eine vertiefte und nachhaltige Weiterentwicklung. Zudem ist die Fraktion sehr daran interessiert, was die Dienstabteilung Umweltschutz für konkrete Klimaanpassungsstrategien erarbeiten und umsetzen wird. Es gibt jedoch ein paar Punkte, die der Fraktion auffielen und bei denen die G/JG-Fraktion stärkere Umsetzungsmassnahmen wünscht. Die Thematik Hitze/Hitzewelle wird uns in Zukunft vermehrt beschäftigen. Dass das konkret angegangen wird, beispielsweise mit Zugang zu schattigen Sitzplätzen und zu Gratistrinkwasser ist wichtig, darf aber nicht nur geprüft, sondern muss schnellst möglichst umgesetzt und allenfalls erweitert werden. Zudem wünscht sich die G/JG-Fraktion in dem Zusammenhang bei entsprechenden Sensibilisierungskampagnen von

vulnerablen Zielgruppen, dass auch die Bevölkerung mit einer ausgeprägten Lese-Rechtschreibschwäche oder Menschen mit wenig Deutschkenntnissen adäquat berücksichtigt werden. Beim Langsamverkehr ist es ernüchternd, dass die Unfallzahlen auf hohem Niveau stagnieren. Dass die neue E-Bike-Welle Herausforderungen und Gefahren mit sich bringt, muss dringend angegangen werden. Dass ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Fussgängerstreifen vermehrt in Unfälle verwickelt sind, muss konkret beachtet und angegangen werden. Die G/JG-Fraktion findet die umgesetzten baulichen Massnahmen lobenswert, doch es zeigt sich, dass diese alleine nicht ausreichen. Wie die Bevölkerung vor allem beim Mischverkehr erreicht und sensibilisiert werden kann, muss sich noch weisen. Beim Thema Häusliche Gewalt unterstützt die G/JG-Fraktion den Vorschlag, dass man jetzt zeitnah mit der Umsetzung von Massnahmen beginnt. Es ist nicht schlüssig, weshalb damit überhaupt zugewartet werden soll. Die Stadt Luzern ist in der Pflicht, in dem Handlungsfeld verstärkter tätig zu werden. Der Bericht Sicherheit Luzern ist ein wichtiges und wertvolles Instrument; er zeigt den aktuellen Stand mit entsprechenden Massnahmen und Entscheiden auf. Die G/JG-Fraktion dankt dem Stadtrat, der Verwaltung und allen weiteren Akteuren, dass sie die Sicherheit der Stadt angemessen und weitsichtig gewährleistet. Die G/JG-Fraktion tritt auf den Bericht ein und nimmt ihn zustimmend zur Kenntnis.

Agnes Keller-Bucher: Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Erarbeitung des Sicherheitsberichts, der dieses Jahr zum ersten Mal der neuen Sozial- und Sicherheitsdirektion unterliegt. Der Sicherheitsbericht ist detailliert und übersichtlich und macht uns klar, wieviel zusammenspielt, damit man sich in der Stadt Luzern sicher fühlen kann. Es ist eindrücklich zu lesen, wie viele Stellen, Organisationen, wie viele Menschen für unsere Sicherheit zuständig sind, seien das die Feuerwehr, der Zivilschutz, die SIP, die Polizei und viele andere mehr, die ihre Arbeit sehr gut machen. Die Kategorisierung der Risiken macht Sinn; es ist wichtig, ob eine Gefährdung klein, wenig oder mit hohem Risiko einzuschätzen ist. Es wird berichtet, dass die Sicherheitslage sich in den letzten drei Jahren nicht gross veränderte. Als Gefährdung mit hohem Risiko werden vor allem Ereignisse wie Verkehrsunfälle, Stromausfälle, gewaltorientierte Delikte, aber auch Badeunfälle genannt. Für die CVP-Fraktion ist es wichtig, dass daraus die richtigen und wichtigen Massnahmen abgeleitet werden. Die im Bericht aufgezeigten Massnahmen scheinen der Fraktion richtig und verhältnismässig. Vor allem die Aufklärung der Bevölkerung beim Eintreten einer Bedrohung ist von grösster Bedeutung. Wenn man sich in einer bedrohlichen Situation richtig verhält, ist das Schadenausmass kleiner. Der neue Fokus im Sicherheitsbericht auf den Klimawandel kann die CVP-Fraktion nachvollziehen. Viele Gefährdungen im Zusammenhang mit Naturgefahren, beispielsweise Hitze, Trockenheit, Hochwasser, Sturm, Hagel usw., sind zum Teil auf klimatische Veränderungen zurückzuführen. Das führt zu neuen Herausforderungen für den Bevölkerungsschutz. Im Grossen und Ganzen ist Luzern eine sichere Stadt, trotz Bevölkerungswachstum und steigender Dichte. Die Bevölkerung der Stadt Luzern und ihre Besucher fühlen sich mehrheitlich sicher. Es zeigt sich aber, dass es auch Sicherheitsdefizite gibt. Diese sind genau zu analysieren und rasch anzugehen. Die CVP-Fraktion nimmt vom Bericht Sicherheit in Luzern zustimmend Kenntnis.

Daniel Lütolf freut sich, in einer sicheren Stadt leben zu dürfen. Er fühlt sich durchs Band wohl in dieser Stadt. Jeder, der bereits einmal in Chicago South Side war, weiss, dass es in der Stadt Lu-

zern sehr sicher ist. Der Sprechende, der zum ersten Mal solch einen Bericht las, stellte mit grossem Erstaunen fest, dass dieser auf 149 Seiten wirklich sinnvolle, nachvollziehbare Inhalte hat. Beruflich bedingt liest er fast täglich Businesspläne, – die wenigsten sind in einer Qualität wie der des hier vorliegenden Sicherheitsberichts. Die GLP-Fraktion bedankt sich beim Stadtrat, bei allen Autorinnen und Autoren und bei Maurice Illi für den umfangreichen, unglaublich tiefen und interessanten Sicherheitsbericht. Die Massnahmen betreffend Klimawandel schätzt die GLP-Fraktion als gut bis sehr gut ein und sie erachtet diese auch als sinnvoll und verhältnismässig. Deshalb begrüsst die Fraktion den Fokus darauf in diesem Bericht. Jedoch stellte die Fraktion fest, dass das Risiko eines Flugzeugabsturzes nicht mehr aufgeführt wird (siehe Kapitel 2.3 des Berichts). Die GLP-Fraktion ist der Meinung, dass das Risiko eines Flugzeugabsturzes zum Glück durchaus gering ist, aber, sollte eine solche Katastrophe eintreffen, meist einen grossen Schaden anrichtet. Man stelle sich nur einen Absturz über der Stadt Luzern während einer Flugshow vor, was übrigens bereits einmal passierte. Der Sprechende ist der Meinung, dass Flugshows sinnfrei und eher in den 1970er-Jahren verortet sind. Die GLP-Fraktion wird dazu eine Protokollbemerkung einreichen, mit dem Antrag, das Risiko der Flugzeuge wieder in das Kapitel 2.3 aufzunehmen. Die GLP-Fraktion tritt auf den Bericht Sicherheit in Luzern ein und nimmt ihn zustimmend zur Kenntnis.

Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki begrüsst den kantonalen Sicherheitsdirektor Paul Winiker und dankt ihm für seine Anwesenheit. Seine Präsenz zeigt, dass der Sicherheitsverbund, die Sicherheitskultur mit vielen Partnern, in der Stadt Luzern funktioniert. Es existiert ein regelmässiger Austausch mit verschiedenen Gefässen wie dem zweiwöchentlichen Rapport und dem Sicherheitsausschuss und der Kanton unterstützte die Stadt in der Erarbeitung dieses Sicherheitsberichts sehr stark. Polizeikommandant Adrian Achermann war auch an der Medienkonferenz des Sicherheitsberichts anwesend und zeigte damit, dass alle – d.h. die Polizei, die SIP, der Sicherheitsmanager, der Gemeindeführungsstab und weitere – zum Sicherheitsverbund gehören. Die Zusammenarbeit wird sehr breit gelebt. Der Sicherheitsbericht wurde zum sechsten Mal ausgearbeitet. Am Anfang stand das Bedürfnis, von allzu subjektiven Einschätzungen wegzukommen. Für eine Person ist vielleicht der Hundekot am Boden die grosse Sicherheitsherausforderung, für eine andere der fehlende Fussgängerstreifen zur Querung der Strasse. Der Sicherheitsbericht gibt die Möglichkeit, wissenschaftlich abgestützt über existierende Risiken zu diskutieren und nach der Eintretenswahrscheinlichkeit und dem Eintretensrisiko zu kategorisieren. Ein Ereignis kann enorme Auswirkungen haben, aber die Eintretenswahrscheinlichkeit dafür ist sehr klein. In diesem Fall ist das Risiko nicht so hoch einzuschätzen. Es gibt auch Ereignisse, bei denen die Eintretenswahrscheinlichkeit sehr hoch ist, die Auswirkungen aber gering sind. Die fachliche Auseinandersetzung geht weg vom Subjektiven, hin zum Objektiven. Das Objektive wird mit Zahlen gemessen. Ein Blick auf die Brennpunkte wie der Bahnhofplatz oder das Inseli zeigt – es gibt eine neue Masterarbeit zu diesem Thema –, dass Gewaltdelikte bei Brennpunkten abnehmen, gerade weil die Zusammenarbeit im Bereich der Prävention mit dem CityPlus-Element der Polizei, der SIP, dem Sicherheitsmanager und aller Beteiligten zunahm. Der Stadtrat nimmt die vom Rat vorgebrachten Themen sehr ernst. Er bearbeitet diese, wird aber die Themen aus dem Sicherheitsbericht, die als grosse Gefährdung eingestuft werden – darunter Bade- und Verkehrsunfälle, Stromausfall, Strommangellage – sicher nicht unter den Tisch fallen lassen. Der Sprechende bedankt sich für die gute Aufnahme

des Berichts, verspricht, beim Thema dranzubleiben und verweist auf den Anhang, wo die Beschlüsse aufgelistet sind und bei jedem Thema aufgeführt ist, wie es behandelt wird.

Auch **Ratspräsident Albert Schwarzenbach** begrüsst den kantonalen Sicherheitsdirektor Paul Winiker und freut sich, dass dieser sich für die Arbeit des Grossen Stadtrates interessiert.

Der Grosse Stadtrat tritt auf den Bericht 23/2019: «Sicherheit in Luzern; Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019» ein.

DETAIL

Seite 38 2.3 Ereignisse im Verkehr (aus Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019, EBP)

Daniel Lütolf zitiert folgende Textpassage: «In den bisherigen Sicherheitsberichten wurden jeweils auch noch Flugzeug- und Helikopterabstürze analysiert. Diese werden neu nicht mehr als relevant betrachtet: einerseits aufgrund des geringen Risikos, andererseits weil die Stadt mit ihrer restriktiven Bewilligungspraxis von Helikopterflügen über Stadtgebiet ihren Handlungsspielraum ausschöpft.» Die GLP-Fraktion ist der Meinung, dass das Risiko nach wie vor besteht, gerade in Bezug auf Flugshows. Die **Protokollbemerkung** lautet folgendermassen:

Wir fordern, dass das Risiko Flugzeug wieder in den Sicherheitsbericht aufgenommen wird.

Sozialkommissionspräsident Marco Müller: Die Protokollbemerkung wurde so in der Kommission nicht gestellt.

Nora Peduzzi: Die Protokollbemerkung konnte nicht vorbesprochen werden. Grundsätzlich spricht nichts dagegen. Die SP/JUSO-Fraktion empfindet diese aber nicht unbedingt für nötig. Es gibt Themen, die die Fraktion als viel dringender erachtet, vor allem, wenn man die Häufigkeit und die Eintretenswahrscheinlichkeit betrachtet: Einerseits das im Bericht behandelte Schwerpunktthema, die klimarelevanten Anpassungen und andererseits, wie im Eintretensvotum bereits erwähnt, die Bereiche Häusliche Gewalt und Sexuelle Übergriffe im öffentlichen Raum.

Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki: Dem Stadtrat lag diese Protokollbemerkung vorgängig nicht vor und konnte deshalb nicht besprochen werden. Der Stadtrat – das zeigt die langjährige Praxis – war schon immer sehr kritisch gegenüber Flugshows über der Stadt und über dem weiteren Umfeld. Der Stadtrat kann jedoch keinen direkten Einfluss auf Flugbewegungen nehmen, die ab 300 Meter über dem Gemeindegebiet der Stadt passieren. Das heisst, es geht, was Flugshows betrifft, um eine politische Beurteilung und ist von den Massnahmen her eher im Bereich Prävention angesiedelt.

Der Grosse Stadtrat überweist die Protokollbemerkung.

Der Grosse Stadtrat beschliesst, vom vorliegenden Bericht zustimmend Kenntnis zu nehmen und vom extern erstellten Sicherheitsbericht der EBP AG, Zollikon, Kenntnis zu nehmen.

Der Beschluss lautet:

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 23 vom 28. August 2019 betreffend

Sicherheit in Luzern

Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019,

gestützt auf den Bericht der Sozialkommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Sicherheit in Luzern – Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Vom extern erstellten Bericht «Sicherheitsbericht Stadt Luzern 2019» wird Kenntnis genommen.

**11 Postulat 280, Mario Stübi und Martin Wyss namens der SP/JUSO-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion sowie Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 2. April 2019:
Die Zeit ist reif für den Dammdurchbruch**

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Patrick Zibung stellt im Namen der **SVP-Fraktion** einen **Ablehnungsantrag**. Die SVP-Fraktion hat durchaus Verständnis für das Anliegen, dass man zügig zwischen den beiden Seiten des

Damms, auf dem sich bekanntlich die Eisenbahnlinie befindet, hin- und hergehen kann. Die Fraktion kritisiert vor allem die Kosten. Über den Inhalt des Vorstosses diskutierte das Parlament bereits vor einigen Jahren. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht gut. Deshalb lehnt die SVP-Fraktion das Postulat ab.

Irina Studhalter: «Dammdurchbruch», sagte letzthin eine Freundin zur Sprechenden, sei das wohl schlimmste politische Wort, das sie je gehört habe. Das töne ja wie eine schreckliche Geburt. Irina Studhalter gibt der Freundin recht. Der Dammdurchbruch ist eine Zangengeburt, obwohl er so viele Vorteile hätte, die mittlerweile für alle erkennbar sein sollten. Die Sprechende wohnte schon auf beiden Seiten des besagten Damms und kann deshalb mit Überzeugung sagen, dass die Zeit für den Dammdurchbruch reif ist. Es ist Zeit, dass die Stadt dem Quartier etwas zurückgibt. Das Quartier trägt dazu bei, dass Luzern so ein erfolgreiches Tourismusziel sein kann, indem der Zug mitten durchs Quartier direkt zum See fahren darf. Es ist ein Quartier, das all den Strassenlärm schluckt, das einen enormen Verkehr duldet, das den Kindern aus den tiefsten Bildungsschichten ein Zuhause bildet, es ist ein Quartier, wo es die spannendsten Läden gibt, wo man Gerichte aus der ganzen Welt essen kann und wo die halbe Stadt in den Ausgang geht. Der Geburtstermin ist schon lange überfällig. Es wird Zeit, dass die Stadt das Kind endlich gebärt. Die G/JG-Fraktion stimmt dem Postulat zu.

Andreas Felder: Das Anliegen ist nicht neu und es verdient einer Prüfung. Es ist überflüssig, darauf einzugehen, was der Nutzen für die Quartierbevölkerung ist und wie die Stimmung dieser dazu ist. Die CVP-Fraktion begrüsst, dass der Stadtrat das Postulat entgegennehmen will und es in die Prüfung eines Entwicklungskonzepts für das gesamte Gebiet einbettet. Das gibt eine gute Auslegeordnung. Gestützt darauf kann geschaut werden, wie nötig dieser Dammdurchbruch ist. Das Gleiche gilt auch für die Kosten, die dazu entstehen werden. Erst die Auslegeordnung im Entwicklungskonzept wird es ermöglichen, abzuschätzen, ob ein Dammdurchbruch verhältnismässig ist. Die CVP-Fraktion wird zur gegebenen Zeit gerne auf diesen Punkt eingehen und stimmt dem Postulat zu.

Laura Grüter Bachmann: Die FDP-Fraktion kann sich dem Votum des Vorredners voll und ganz anschliessen. Auch ihre Fraktion nimmt das Postulat im Sinn des Stadtrates entgegen und wird zur gegebenen Zeit das Kosten-Nutzen-Verhältnis, wenn es mit Fakten untermauert ist, wieder prüfen. Das letzte Mal war das der Grund, weshalb die FDP-Fraktion den Dammdurchbruch ablehnte. Die FDP-Fraktion nimmt das Postulat entgegen.

Mario Stübi bedankt sich für die zustimmende Antwort des Stadtrates und für die mehrheitlich positive Aufnahme des Postulats im Rat. Die Anregung zu einem «Renaming» ist tatsächlich eine gute Idee; vielleicht müsste man diesem Projekt einen anderen Namen geben. Es ist dem Stadtrat überlassen, ob er das für nötig hält oder nicht.

Baudirektorin Manuela Jost: Aktuell wird ein Entwicklungskonzept für das Gebiet Basel-/Bernstrasse erarbeitet, bei dem auch der Dammdurchbruch ein Thema ist. Es erfolgten bereits zwei Workshops mit der Quartierbevölkerung, mit Quartierkräften, Grundeigentümerschaften, der Kirche

usw. Interessanterweise lag der Fokus bei diesen Diskussionen nicht alleine auf dem Dammdurchbruch. Ein wichtiges Anliegen ist ihnen die Entwicklung der Sankt-Karli-Brücke, der Brückenköpfe, die Aufwertung des Reussufers, aber auch die Umnutzung der für das Quartier wichtigen Sentimatt sowie generelle Freiraumthemen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse zum Dammdurchbruch muss auf jeden Fall erfolgen. Danach kann im Parlament darüber diskutiert werden.

Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 280.

**12 Interpellation 277, Claudio Soldati und Martin Wyss namens der
SP/JUSO-Fraktion vom 11. März 2019:
Massnahmen gegen viele ungültige Stimmen**

Claudio Soldati beantragt Diskussion.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Diskussion zu.

Claudio Soldati: Die SP/JUSO-Fraktion ist über die Antwort des Stadtrates etwas zwiegespalten. Einerseits geht sie mit dem Stadtrat einig, dass die Anzahl ungültiger Stimmen seit Einführung des neuen Auszählungssystems zurückging, bei Abstimmungen um nicht ganz die Hälfte. Die Kommunikationsmassnahmen des Stadtrates zeigen offenbar ihre Wirkung. Die Ungültigkeitsquote bleibt aber nach wie vor doppelt so hoch wie vor der Einführung des neuen Auszählungssystems. Es wurden also längst nicht alle neu ungültig Stimmenden erreicht.

Die Situation ist für die SP/JUSO-Fraktion weiterhin unbefriedigend. Sie ist deshalb nicht gleicher Meinung wie der Stadtrat, der die Lage einfach beobachten will und neben den bisherigen Kommunikationsmassnahmen keine weiteren Bestrebungen anstellt. Die Fraktion findet, dass jetzt zusätzliche Massnahmen ergriffen werden sollen. Die Haltung des Stadtrates ist der Fraktion zu passiv. Die allgemeine Kommunikation über die üblichen Kanäle müsste man noch ausbauen bzw. eine direkte Kommunikation aufbauen. Man könnte sich zum Beispiel überlegen, mit den ungültig stimmenden Personen direkt Kontakt aufzunehmen und sie zu informieren, dass ihre Stimme nicht zählte und auf welche Art und Weise sie die verschiedenen Couverts handhaben sollten. Es ist dem Sprechenden bewusst, dass sich Stimmen erheben werden, die sagen, dass diese Handhabung nicht mit dem Wahlgeheimnis vereinbar ist. Er ist aber der Ansicht, dass bei der Abwägung Stimm-/Wahlgeheimnis versus Abstimmungs-/Wahlwillen durchaus der Abstimmungswille der Person, die korrekt stimmen will, höher gewichtet werden könnte. Die SP/JUSO-Fraktion findet, dass diese Vorgehensweise eine Überlegung wert wäre. Der Sprechende ist gespannt, ob andere im Rat das auch so sehen.

Reto Biesser: Die FDP-Fraktion dankt den Interpellanten für das aufgegriffene Thema und auch der Verwaltung für die präzisen und nachvollziehbaren Antworten. Es ist schade, dass es ungültige Stimmen gibt. Jede ungültige Stimme ist eine zu viel. Jedoch erachtet die FDP-Fraktion den Einfluss der Politik beziehungsweise der Verwaltung auf die Qualität des «richtigen Ausfüllens» eines

Wahlzettels als äusserst gering. Wie der Stadtrat erwähnte, halbierte sich die besagte Ungültigkeitsquote bei den letzten Kantonsrats- und Regierungsratswahlen im März 2019. Zudem lag die Quote bei der Abstimmung zur Projektierung «Velotunnel Bahnhof» etwa bei 0,5 Prozent, was aus Sicht der Fraktion in einem normalen, vertretbaren Rahmen liegt. Derzeit sieht die FDP-Fraktion keinen Handlungsbedarf.

Sandra Felder-Estermann berichtet aus ihrer Tätigkeit in einem Urnenbüro: Wenn eine Unterschrift auf dem Stimmrechtsausweis fehlt, wird die betroffene Person bereits heute darauf aufmerksam gemacht, vorausgesetzt, das Couvert trifft rechtzeitig ein und es verbleibt genügend Zeit, es zurückzuschicken. Am Tag der Abstimmung selbst gibt es keine Möglichkeit mehr, darauf zu reagieren.

Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki: Bei der Abstimmung vom letzten Wochenende gab es 159 ungültige Stimmen, was einer Quote von 0,62 Prozent entspricht. Es ist eine sehr tiefe und eine sehr gute Zahl und zeigt, dass die Kommunikationsmassnahmen, die ergriffen worden sind, Wirkung zeigen; so sieht es im Moment mindestens aus – es fanden bisher drei bis vier Abstimmungen statt. Der Stadtrat wird diesen Weg weiterverfolgen und weiter auf Kommunikationsmassnahmen setzen. Sollte der Anteil der ungültigen Stimmen aber erheblich zunehmen, ist der Stadtrat gefordert, sich Massnahmen zu überlegen, die über das rein Kommunikative hinausgehen. Der Vorschlag von Claudio Soldati ist relativ schwierig. Die Handhabung ist nur möglich, wenn man merkt, dass die Unterschrift auf dem Stimmzettel falsch ist. Bei jenen, die an der Urne abstimmen, ist diese Kontrolle nicht möglich. Denn wenn man an die Urne geht, meldet man sich im Stimmlokal an, geht mit dem Couvert zur Urne und wirft es ein. Im Nachhinein kann nicht eruiert werden, wer die falsche Stimme abgab. Auch bei der brieflichen Stimmabgabe (die Mehrheit der Stimmenden macht es so) schaut man zuerst, ob die Unterschrift vorhanden ist und beginnt dann, einen Stapel zu dieser oder jener Abstimmung zu machen. Erst danach, wenn manuell und/oder maschinell ausgezählt wird, sieht man, ob der Stimmzettel richtig oder falsch ausgefüllt wurde. Mit dem vorgeschlagenen System müsste man alles von Hand auszählen und immer kontrollieren, ob die Person, die die Stimme abgab, auch tatsächlich richtig abgestimmt. Die Stadt Luzern handhabte das noch nie so, schon gar nicht bei den Leuten, die an die Urne gehen; das Problem der Durchführbarkeit wäre dort noch grösser. Für den Stadtrat ist klar: Sollte der Anteil der ungültigen Stimmen wirklich sehr hoch werden, müssen Massnahmen überlegt werden, die über die Kommunikation hinausgehen.

Claudio Soldati dankt für die Ausführungen und fragt Sozial- und Sicherheitsdirektor Merki, wo die Schwelle liegt, bei der der Stadtrat sagt, dass diese eine zu hohe Ungültigkeitsquote ist und dass nun gehandelt werden muss.

Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki: Die Wert liegt dort, wo er am Anfang war, bei etwa zwei bis drei Prozent. Wenn die Ungültigkeitsquote regelmässig bei drei oder bei vier Prozent liegen würde, dann stände die Ampel auf Rot. Aktuell liegt diese Quote bei 0,62 Prozent; bei der letz-

ten Abstimmung lag sie bei einem Prozent. Das sind «sehr gute» Werte. Natürlich wäre der Stadtrat froh, wenn jede Stimme, die abgegeben wird, ihr Ziel auch erreicht, denn jede ungültige Stimme ist eine Vernichtung einer Stimmkraft.

Die Interpellation 277 ist somit erledigt.

**13 Postulat 279, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Michael Zeier-Rast namens der CVP-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion, Simon Roth namens der SP/JUSO-Fraktion und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 25. März 2019:
Postulate unmissverständlich beantworten**

Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.

Fabian Reinhard ist mit der teilweisen Überweisung einverstanden.

Aus dem Grossen Stadtrat hält niemand an der vollständigen Überweisung fest.

Fabian Reinhard: Das Postulat ist aus zwei Gründen aussergewöhnlich: Einerseits geht es um Spielregeln im Parlamentsbetrieb, das Parlament beschäftigt sich quasi bei diesem Postulat mit sich selber; andererseits ist es aussergewöhnlich, dass das Postulat von allen Fraktionen des Stadtparlaments mitunterzeichnet wurde. Die Problemstellung wurde relativ ausführlich im Postulat dargestellt, deshalb geht der Sprechende inhaltlich nicht mehr darauf ein. Es wurde auch nachgewiesen, wann es zu diesen Problemfällen kam. Das Postulat war bereits eingereicht, als sich an der extern abgehaltenen Ratssitzung in Littau das Problem erneut zeigte. Als Protest darauf enthielt sich quasi das gesamte Parlament der Stimme. Die Postulanten danken dem Stadtrat für die sehr klare und gute Antwort; der Stadtrat hat das Anliegen verstanden. Er lieferte aber nicht nur eine sehr gut nachvollziehbare Antwort, sondern bewies durch seine Handlung – er nahm das Postulat teilweise entgegen –, dass er es nicht nur theoretisch verstand, sondern auch praktisch umsetzt. Ganz schwierig wäre es gewesen, wenn der Stadtrat das Postulat vollständig entgegengenommen, aber trotzdem die Forderungen nicht umgesetzt hätte. Der Stadtrat begründet sehr überzeugend, warum er das Postulat nur teilweise entgegennimmt. Er schreibt in seiner Antwort, dass nicht der Postulatstext als Ganzes überwiesen wird, sondern lediglich der Antrag, d. h. der Prüfungsauftrag oder die Anregung. Damit macht der Stadtrat eine sinnvolle Unterscheidung zwischen Postulatstext und Postulatsantrag. Die Postulanten müssen selbstkritisch sagen, dass die Unterscheidung zwischen Text und Antrag in ihrem Postulat zu wenig präzise formuliert wurde. Wenn vom Stadtrat gefordert wird, dass er Postulate unmissverständlich beantwortet, dann ist es Voraussetzung, dass die Parlamentarier die Postulate auch unmissverständlich formulieren. Die Parlamentarier stehen also genauso in der Pflicht.

Die Postulanten danken nochmals allen Fraktionen, dass sie das Postulat mitunterzeichnet haben und sind froh, dass man es damit abschliessen kann. Diskussionen über Spielregeln sind wichtig, darin waren sich alle einig. Wenn man sich darin einig ist, kann man sich wieder auf die eigentliche Aufgabe konzentrieren: nämlich politisch zu diskutieren, dort, wo man sich nicht einig ist. Die FDP-Fraktion ist mit der Antwort und der teilweisen Entgegennahme einverstanden.

Christian Hochstrasser: Als Repräsentant der anderen politischen Seite unterstützt er das Votum von Fabian Reinhard. Die G/JG-Fraktion ist mit der teilweisen Entgegennahme einverstanden und auch mit den Ausführungen des Stadtrates. Einzelne Forderungen im gleichen Postulat sollen klar unterschieden, vielleicht nummeriert werden, damit man sofort sieht, welche Forderungen daraus erfüllt sind, welche nicht und weshalb die Entgegennahme teilweise erfolgt. Es gibt Parlamente, die das etwas weitertreiben; dort können einzelne Unter-Forderungen abgelehnt oder angenommen werden. Im Geschäftsreglement der Stadt Luzern ist das nicht vorgesehen. Vielleicht kann man diese Vorgehensweise zu einem späteren Zeitpunkt, wenn Bedarf besteht, diskutieren. Aber die Idee, gut strukturierte Vorstösse einzureichen, damit sie auch klar beantwortet werden können, ist etwas, das man sich sowohl von der einen wie der anderen Seite zu Herzen nehmen darf, damit Unklarheiten, wie sie im Parlament in der jüngeren Vergangenheit zwei-, dreimal passierten, nicht mehr vorkommen.

Stadtpräsident Beat Züsli bedankt sich für die Rückmeldungen und stellt fest, dass sich der Stadtrat um Klarheit in seinen Stellungnahmen bemüht. Das liegt auch in seinem Interesse, einerseits, damit es für das Parlament klar ist, was der Stadtrat mit seiner Antwort meint, andererseits für seine weitere Arbeit. Denn häufig geht es um Aufträge, vielleicht um weitere Projekte oder Aktivitäten. Man will Missverständnisse vermeiden, man will vermeiden, Arbeiten in Angriff zu nehmen, bei denen sich später herausstellt, dass sie nicht gut abgestützt waren und deshalb eine zusätzliche Schlaufe nötig wird. Dass diese Klarheit nicht immer in allen Fällen erzielt wurde, nimmt der Stadtrat so entgegen – das Postulat ist Ausdruck davon. Der Stadtrat wird insbesondere in der Frage «teilweise oder vollständige Entgegennahme» in Zukunft noch deutlicher versuchen darzulegen, was seine Argumente sind. So ist es auch in der Antwort auf das Postulat (ein gutes Übungsbeispiel) beschrieben. Der Stadtrat versuchte, es entsprechend genauso zu bearbeiten.

Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 279 teilweise.

- 14 Postulat 287, Sandra Felder-Estermann und Marco Baumann namens der FDP-Fraktion, Lisa Zanolla namens der SVP-Fraktion, Judith Wyrsch namens der GLP-Fraktion sowie Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion vom 24. April 2019:
 Schreiben nach Gehör – wann kommt der Rotstift?**

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Sandra Felder-Estermann: Die Postulanten **halten an der Überweisung fest**, weil die Unterrichtsmethoden rund um das Schreiben nach Gehör nicht nur die Bildungskommission enorm bewegt, sondern auch viele besorgte Eltern. Der Stadtrat sieht es ebenfalls als Fakt an, dass Lehrbetriebe und Ausbilder sich über schlechte Rechtschreibkompetenzen beklagen. Im letzten Abschnitt auf Seite 1 der Stellungnahme zum Postulat steht aber, dass bisher keine Beschwerden oder Klagen in Bezug auf die in der Volksschule praktizierten Methoden eingegangen seien. Die Postulanten fragen sich, ob «sich beklagen» (der Lehrbetriebe) nicht ausreicht und ob dieses Postulat nicht auch als eine Art Beschwerde betrachtet werden kann. Oder wer müsste eine solche Beschwerde einreichen und wie müsste eine Klage aussehen? Die Sprechende bittet um eine öffentliche Beantwortung, möglichst noch an der heutigen Ratssitzung. Natürlich ist den Postulanten bewusst, dass jede Schülerin und jeder Schüler unterschiedliche Fähigkeiten und Leistungsprofile hat. Natürlich ist auch bekannt, dass die Anzahl Deutschlektionen kleiner ist als noch vor 20 Jahren. Natürlich sehen die Postulanten ebenfalls, dass die Jugendlichen viel häufiger «short messages», selten E-Mails und noch weniger Briefe schreiben als noch vor zehn Jahren. Natürlich wissen sie auch, dass der Kanton im Bildungsbereich das Sagen hat, sie wissen aber auch, dass die Stadt gerne Vorreiterin ist und ihren Handlungsspielraum voll auszuschöpfen weiss (Stichwort Integrierte Sekundarschule). Der Stadtrat kann sich beim Kanton gezielt einbringen und vorstellig werden. Auch wenn die Schreibkompetenzen der Schulabgänger nicht mehr die gleichen sind wie früher, sind die Postulanten überzeugt, dass die Kinder und Jugendlichen von heute mit Sicherheit nicht dümmer sind als früher – es besteht Handlungsbedarf. Die Postulanten wollen mit diesem Postulat nicht die ganze Unterrichtsmethode zum Spracherwerb hinterfragen; sie wollen lediglich, dass der Rotstift schon früher konsequent angewendet wird und so nicht Schreibfehler memoriert werden, was gemäss Ausführung auf Seite 3 der Stellungnahme in den ersten zwei Schuljahren passiert. Der Stadtrat schreibt, ihm sei keine Studie bekannt. Die Postulanten gehen davon aus, dass die besagte deutsche Studie in der Schweiz wahrscheinlich nicht 1:1 angewendet werden kann. Nichtsdestotrotz, die Rechtschreibkompetenzen verschlechterten sich, seit der Ausarbeitung des Lehrplans 21 veränderte sich das Verhalten der Jugendlichen massiv. Die Postulanten sehen die städtische Volksschule in der Pflicht, die Veränderungen ernst zu nehmen. Eine Möglichkeit ist, konsequent früher zu korrigieren, was nicht zu verwechseln ist mit bestrafen. Die Postulanten sind überzeugt, dass das städtische Parlament die politische Mitverantwortung übernehmen muss. Die Rahmenbedingungen sind in der Stadt bekanntlich anders, es hat in der Stadt viel mehr Kinder mit Migrationshintergrund als in ländlichen Gemeinden. Die Postulanten wollen Chancengleichheit für alle, egal woher sie kommen, in welche Klasse sie gehen und bei welcher Lehrerin, bei welchem Lehrer sie unterrichtet werden. Deshalb fordern die Postulanten den Stadtrat auf, dieses Postulat und die geforderte Prüfung ernst zu nehmen. Die Postulanten danken für die grosse Unterstützung aus dem Parlament.

Adrian Albisser: An diesem Vorstoss gefällt der SP/JUSO-Fraktion die Antwort des Stadtrates am besten. Sie ist ausführlich und fundiert und hätte kaum besser ausfallen können. Der Vorstoss nimmt eine politische Diskussion auf, die auch in anderen Kantonen läuft. Die Methode «Schreiben nach Gehör» wurde in den Kantonen Nidwalden und Aargau aus den Schulzimmern verbannt. Das

lautgetreue Schreiben wollte man so nicht mehr umgesetzt sehen. Der vorliegende Vorstoss fordert den Stadtrat auf, zu prüfen, ob diese Unterrichtsmethode in der städtischen Volksschule angepasst werden soll und ob es sinnvoll wäre, den Rotstift schon früher konsequent anzusetzen. Der Fraktion stellt sich hier bereits die erste Frage: Eine Gemeinde soll politisch motiviert in die Unterrichtsmethodik eingreifen und diese wahrscheinlich gleich verbieten. Das erscheint der Fraktion nicht sinnvoll und ist nicht zulässig. Aufgabe der Politik ist es, sich über die Ziele des Schulunterrichts eingehend Gedanken zu machen und diese festzulegen; das geschieht bei der Lehrplanentwicklung. Wenn Methoden ins Kreuzfeuer geraten, ist der Grundsatz der Methodenfreiheit nicht mehr gegeben. Das passt nicht an eine Schule, die modern, zeitgemäss und auch kritisch ausbilden soll. Die Antwort des Stadtrates macht klar, dass es gemeindehoheitlich nicht möglich ist, das kantonale Lehrmittel, welches die Methode beinhaltet, zu verbieten. Wer die Ziele des Lehrplans 21 im Fach Deutsch unter die Lupe nimmt, stellt fest, dass sprachformale und orthografische Aspekte bereits im ersten Zyklus (ausgenommen ist z.T. der Kindergarten) gelten und angewendet werden sollen. Eine Umfrage bei Lehrpersonen zeigt, dass die grosse Mehrheit dafür das vorgesehene Lehrmittel "Die Buchstabenreise" einsetzt. Bei diesem Lehrmittel wird die Rechtschreibung beachtet, sie wird auch formell im Unterricht aufgegriffen und Schreibfehler allenfalls korrigiert. Ganz grundsätzlich geniesst unter Pädagogen die Fibelmethode den besten Ruf. Bei dieser erhalten die Kinder beispielsweise ein Bild eines Vogels, neben dem das Wort «Vogel» steht. So prägen sie sich von Beginn weg die richtige Schreibweise ein. Das ist eine der Methoden. Es ist aber genauso wichtig, dass das sogenannte Lautprinzip (eines der Grundprinzipien der deutschen Sprache) im Unterricht aufgegriffen werden kann. Dabei erfassen die Lernenden das Wort über das Gehör und sie überlegen sich in einem nächsten Schritt, wie die korrekte Schreibweise ist. Als Deutschlehrer am KV kann sich der Sprechende der Kritik über die mangelnde Rechtschreibfähigkeit der Lernenden anhängen. Ein Teil seiner grauen Haare ist wahrscheinlich der Korrektur von Schülerarbeiten geschuldet. Das Problem besteht aber nicht darin, dass der Schüler nicht weiss, wie einzelne Wörter zu schreiben sind. Das Problem liegt darin, syntaktisch, also in der Satzlehre, korrekte Aussagen zu machen; die Aussagenlogik in Texten leidet. Wer im Alltag «gömmers Migros» oder «voll safe» sagt, muss beim Schreiben nachdenken, damit er den Satzbau grammatisch korrekt hinkriegt. Es mag erstaunen, aber ein Teenager schreibt heute in seinem Alltag mengenmässig mehr als ein Teenager vor 30 Jahren. Es fragt sich ein wenig, was er schreibt. Dort gibt es eine klare Distanz zu dem, was die Schule formal als grammatisch und orthographisch korrekt anschaut. Wenn man die mündliche Kommunikation von Erwachsenen vergleicht mit dem, was sie in einem SMS schreiben, und wenn man vergleicht, wie Jugendliche sprechen und wie diese sich in den sozialen Medien oder auch in der sozialen Interaktion mit Smartphones austauschen, gibt es einen relativ grossen Graben zu dem, was Konrad Duden ursprünglich mal als gut und korrekt empfand. Die Sprache ist geprägt von Mündlichkeit und von Jugendkultur; das mit der Unterrichtsmethode korrigieren zu wollen, ist wahrscheinlich nicht der ganz korrekte Ansatz. Eine Voraussetzung für die erfolgreiche Arbeit an der Schule ist die Methodenfreiheit, was eigentlich ein urliberaler Zug ist. Wenn ein Zimmermann seinen Dachstock saniert, schreibt der Sprechende ihm nicht vor, welche Werkzeuge er dazu einzusetzen hat. Wenn die Stadt mit einem Kulturhaus eine Leistungsvereinbarung abschliesst, dann schreibt sie nicht vor, mit welchen Methoden die Institution vorgehen soll, damit sie erfolgreich ist. Auch hier gilt die Methodenfreiheit. Wenn die Politik nun beginnt, didaktische, operative Belange der Schule zu diskutieren, einzukreisen und zu

ritzen, dann begibt sie sich auf eine Ebene, auf der sie nicht viel verloren hat. Vielmehr sollte das Parlament dafür besorgt sein, ein gutes Umfeld anzubieten, damit die Lehrpersonen verschiedene Methoden anwenden und die beste auswählen können. Eine Lehrperson des ersten Zyklus erhält relativ rasch Rückmeldungen, wenn sie Schüler in den oberen Zyklus weitergibt, die in der Rechtschreibung gewisse Lücken aufweisen. Die Lehrperson wird ihre Methode korrigieren müssen, da sie sonst das Resultat nicht vertreten kann, das sich irgendeinmal, drei, fünf oder zehn Jahre später, zeigen wird. Aus diesen Gründen ist die SP/JUSO-Fraktion nicht für die Unterstützung des Postulats. Die Fraktion lehnt das Postulat ab.

Mirjam Fries: Die Vorredner erwähnten es bereits: Klagen von Lehrbetrieben und an Gymnasien und Universitäten über die schriftlichen Deutschkenntnisse der Jugendlichen sind eine Tatsache. Das anerkennt auch der Stadtrat. Die CVP-Fraktion geht mit dem Stadtrat einig, dass mehrere Ursachen dafür verantwortlich sind: Es wird nicht mehr so viel gelesen wie früher, SMS und WhatsApp-Nachrichten werden auf Schweizerdeutsch geschrieben oder man formuliert keine ganzen Sätze mehr. Zudem nahm die Anzahl der Deutschlektionen an der Volksschule gegenüber früher ab. Ein weiteres Element kann die Methode des Spracherwerbs sein. Die Methode des «Schreibens nach Gehör» hat seine Berechtigung, das will die Sprechende nicht bestreiten. Es stellt sich aber die Frage, ab wann die Lehrpersonen mit dem Korrigieren beginnen sollen. Wenn man sich etwas falsch angewöhnt, ist das nicht mehr einfach wegzubringen. Diese Meinung teilen nicht nur viele Eltern, sondern auch Experten. Aufgrund des Postulats machte die Stadt zu diesem Thema eine Umfrage bei Lehrpersonen. Die Ergebnisse zeigen, dass ein grosser Teil der Lehrpersonen der Stadt bereits in der ersten oder spätestens zweiten Klasse beginnt, auf die Rechtschreibung zu achten und den Rotstift anzusetzen. Nur vier der befragten Lehrpersonen beginnen damit erst in der dritten Klasse. Die ganz grosse Mehrheit der Lehrpersonen ist also der Meinung, dass eine korrekte Schreibweise schon früh gelernt werden soll. Für die CVP-Fraktion ist das eine gute Erkenntnis. Bei der Stellungnahme zum Postulat vermisst die Fraktion eine klare Haltung des Stadtrates. Der Stadtrat sagt lediglich, dass sich die Lehrpersonen an die Vorgaben des Kantons halten, dass die Hoheit für den Lehrplan beim Kanton liegt, und er beschreibt die IST-Situation, die zugegebenermassen nicht so schlecht ist. Der Vorstoss war aber keine Interpellation, sondern ein Postulat, das von vier Fraktionen unterzeichnet wurde. Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass der Stadtrat zu diesem Thema eine klare Haltung entwickeln muss, so wie dies der Kanton Nidwalden tat und regt ihn an, die Diskussion mit diesem Kanton aufzunehmen. Die CVP-Fraktion überweist das Postulat und fordert den Stadtrat auf, das Thema wirklich an die Hand zu nehmen.

Lisa Zanolla: Die SVP-Fraktion kann die Antwort des Stadtrates auf den ersten Blick nachvollziehen. Trotzdem hält die Fraktion an der vollständigen Überweisung des Postulats fest. Die Kritik ist schweizweit hörbar; mit der Rechtschreibung hapert es bei so manchen Schulabgängern. Die Hoheit für die Verabschiedung des Lehrplans liegt beim Regierungsrat bzw. beim kantonalen Bildungsdepartement. Ursachen werden im Lehrplan 21 geortet, welcher vorsieht, dass erst in der dritten Primarklasse auf die korrekte Schriftsprache geachtet wird. Dies in der Anwendung der sogenannten Methode «Lesen durch Schreiben», wie die Methode ursprünglich hiess, propagiert durch Jürgen Reichen in den 1980er-Jahren. Soweit die Methodik nicht durch ein obligatorisch zu

verwendendes Lehrmittel eindeutig definiert wird, herrscht im Unterricht grundsätzlich Methodenfreiheit. Die Lehrpersonen setzten sich im Verlaufe ihrer Ausbildung mit dem gesamten Methodenrepertoire auseinander und sind befugt, Methoden situativ und passend zum Unterrichtsinhalt und zur zu unterrichtenden Altersgruppe einzusetzen. Wie die Umfrage bei den Lehrpersonen der Volksschule Stadt Luzern zeigt, halten sich die Lehrpersonen sowohl an die vorgegebenen Lehrmittel wie auch an den Lehrplan. Der Stadtrat sieht keinen Grund und hat keine Befugnis, in die Methodenfreiheit der Lehrpersonen einzugreifen, und lehnt deshalb das Postulat ab.

Der Stadtrat sagt aus, dass von 64 befragten Lehrpersonen nur 16 die Methode anwenden würden. 11 Lehrpersonen gaben an, diese Methode gar nicht zu kennen und 34 wenden sie explizit nicht an. Mehr als die Hälfte der Lehrpersonen gab an, Rechtschreibnormen bereits im ersten Schuljahr zu vermitteln. Aus Sicht der SVP-Fraktion ist es besser, den Rotstift bei Schreibfehlern vor der dritten Klasse anzuwenden. Der Unmut über die schlechte Rechtschreibung der Schulabgängerinnen und -abgänger bei Eltern, Lehrbetrieben und Professoren ist da. Sie beklagen sich über die Qualität der Rechtschreibung ihrer Schützlinge. Die Bildungsdirektionen der Kantone Nidwalden und Aargau haben die Unterrichtsmethode «Schreiben nach Gehör» verboten. Unsere Kinder und Jugendlichen werden immer wieder als Rohdiamanten der Zukunft gepriesen. Warum will man dieses Postulat nicht vollständig überweisen? Kinder schreiben oft lautgetreu in Mundart. Die Schule muss bei der Schriftsprache Gegensteuer geben. Die SVP-Fraktion hält an der Überweisung des Postulats fest.

Judith Wyrsch: Da zu diesem Thema bereits viel gesagt wurde, kürzt die Sprechende ihr vorbereitetes Votum ab. Als erstes bedankt sie sich beim Stadtrat für die ausführliche Stellungnahme zum Postulat. Die Antwort beinhaltet pädagogische Standpunkte wie auch die Erklärung über die sprachlichen Entwicklungsschritte der Kinder. All diese Argumente kann die GLP-Fraktion nachvollziehen; auch dass das «Schreiben nach Gehör» ein natürlicher Sprach- und Schreibentwicklungsschritt ist, den jedes Kind durchläuft. Die Schreibfreude einzelner Kinder sollte aber sicher nicht mit allzu viel Rotstiftkorrekturen schon im ersten halben Jahr des Schuleintritts beeinträchtigt werden. Die Antwort des Stadtrates zeigt auf, dass die Methode alles andere als einheitlich oder stringent von den Lehrpersonen angewendet wird. Weiter schreibt er von Methodenfreiheit, von situativen Anwendungen zum Unterrichtsinhalt und zu den Altersgruppen. Die Methode ist bereits ein loses Gebilde – Adrian Albisser bestätigte das vorhin in seinem Votum durch die Aufzählung weiterer Methoden, die angewendet werden. Es stellt sich der GLP-Fraktion nicht die Frage, ob die Methode als solches schlecht ist. Denn sie bewirkt einen natürlichen Zugang zur Schreibsprache. Einige Kinder haben diesen Zugang schon vor der Einschulung, andere erst ab der Einschulung und weitere später. Die individuelle Entwicklung des Kindes gibt den Takt an, ab welchem Zeitpunkt es bereit ist, die Schriftsprache anzuwenden. In dem Sinn, von der Methode her, gibt auch der individuelle Zeitpunkt des Kindes an, wann es richtig schreiben will. Es stellt sich der GLP-Fraktion nur die Frage des richtigen Zeitpunkts. Ist es richtig, die Kinder bis teilweise zur dritten Klasse Schreibfehler machen zu lassen? Ist es richtig, die optische Wahrnehmung der Sprache zu unterschätzen? Es gibt sehr viele Kinder, die schreiben, in dem sie sich die Wörter bildlich merken. Kann das über das Lesen alleine kompensiert werden? Lesen alle Kinder gleich gern, wie es hier in der Antwort

des Stadtrates steht? Diese Fragen sind für die GLP-Fraktion ungenügend und zum Teil nicht beantwortet. Die GLP-Fraktion hält an der Überweisung des Postulats fest und bittet den Stadtrat, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Überprüfung der Methode einzusetzen.

Auch **Christov Rolla** streicht einige Passagen aus seinem vorbereiteten Votum, nämlich die, die Adrian Albisser bereits erwähnte, denn der Sprechende bläst in das gleiche Horn. Er stellt erstaunt eine gewisse Tendenz in diesem Rat fest: Immer wenn es um wirtschaftliche Themen geht, z. B. um die städtischen Töchter ewl oder vbl, findet die bürgerliche Seite, dass die Politik sich nicht in das operative Geschäft einmischen soll. Bei Schulen und Unterricht ist das aber offenbar anders: Da ist es eine Staatsbürgerinnen- und Staatsbürgerpflicht, mitzudenken, mitzureden und Entscheidungen zu treffen, obwohl in den Schulen genauso Fachleute wie in der Wirtschaft am Werk sind. Natürlich kann der Sprechende nachvollziehen, dass man besorgt ist um das Wohl und die Rechtsschreibekompetenz der Kinder. Aber die Frage ist: Ist das Parlament das richtige Gremium, um über im Kern didaktische und pädagogische Fragen zu entscheiden? Die G/JG-Fraktion findet das nicht. Das zeigt auch der Stadtrat in seiner Antwort auf. In den Augen der Fraktion ist die Methodenfreiheit an der Schule ein hohes Gut, in das die Politik nicht eingreifen sollte. Auch inhaltlich ist die Fraktion grösstenteils anderer Meinung als das, was das Postulat fordert. Der Sprechende ist ausgebildeter Primarlehrer und fragte ein paar Lehrerkolleginnen und -kollegen von früher, die mittlerweile Eltern sind, wie sie zu dem Prinzip «Lernen nach Gehör» stehen. Wie erwartet gingen die Meinungen diametral auseinander: Die einen hatten (vor allem didaktisch) nachvollziehbare Argumente *gegen* das Prinzip; die anderen hatten (vor allem pädagogisch) nicht minder nachvollziehbare Argumente *für* das Prinzip.

Und da soll der Sprechende nun als Parlamentarier daherkommen und den Lehrpersonen vorschreiben, wie sie es machen sollen bzw. es verbieten? Das ist äusserst fragwürdig. Als betroffene Eltern kann man, wenn man will, mit der konkreten Lehrperson sprechen. Mit grösster Wahrscheinlichkeit folgt sie, wie der Stadtrat aufzeigt, spätestens ab dem zweiten Schuljahr eh nicht mehr diesem Vermittlungsprinzip, und vielleicht hat sie auch nichts dagegen, einzelnen Kindern jeden einzelnen Fehler aufzuzeigen, wenn die Eltern des Kindes freundlich darum bitten. – Aber als *politisches* Kollektiv einem *pädagogischen* Kollektiv vorzuschreiben, wie es die korrekte Rechtschreibung vermitteln soll, findet die G/JG-Fraktion nicht richtig. Drei Sachen machen den Sprechenden an dieser Diskussion bzw. an dem Postulat ein wenig ratlos.

1. Der Vorwurf, dass die Schülerinnen und Schüler immer schlechter schreiben, gibt es, so glaubt der Sprechende, fast exakt gleich lang wie die Schule selber. Vor bald 15 Jahren erzählte ein Kantonsschullehrer dem Sprechenden, er könne in einem Maturaaufsatz nicht mehr alle Fehler markieren, weil sonst das ganze Blatt rot wäre. Und wenn zurückgerechnet wird, wann die Schülerinnen und Schüler, die vor 15 Jahren die Matura machten, zur Schule gingen, dann ist man schon fast wieder in der guten alten Zeit des «Biigelirechnens» und des Gedichte Auswendiglernens. In seiner Jugend hörte der Sprechende diesen Vorwurf auch schon und vermutlich wurde damals auch seine Mutter getadelt, weil sie den Namen von General Guisan falsch schrieb. Man könnte bis zu Aristoteles zurückgehen.
2. Man spricht über ein Detail der Sprach- und Schriftkompetenz. Natürlich gibt es einen Konsens darüber, was richtig und was falsch ist in orthografischer Hinsicht. Auch wenn sich das

im Verlauf der Zeit wandelt, total fluid und manchmal auch sehr zufällig ist. Vor allem aber ignoriert die Diskussion über «Schreiben nach Gehör» und irgendwie auch das Postulat, dass es, wenn man sich verständlich machen und an einem schriftlichen Diskurs teilnehmen will, viel weniger auf die Rechtschreibung ankommt als viel mehr auf a) den Wortschatz, b) die Semantik und c) auf die Zeichensetzung. All das ist letztlich viel wichtiger fürs Verständnis und die schriftliche Kommunikation, als ob man «Guisan» oder «Tiger» oder «fliegen» oder «Meeting» mit «i», mit «ui», mit «ee», mit «ie», mit «y» oder sogar mit «ieh» schreibt.

Natürlich macht es eine bessere Gattung im Berufsleben, wenn man Wörter so schreibt, wie die Allgemeinheit sie als richtig empfindet. Aber das sagt mehr über die Allgemeinheit aus als über die Fähigkeit eines Menschen, sich auszudrücken.

Wollen wir uns von politischer Seite wirklich in so einen sowieso schon potenziell demotivierenden Aspekt des SchülerInnen- und Schülerdaseins einmischen und sagen: Da braucht es mehr Korrektur, mehr klar «falsch» und mehr klar «richtig» und, in letzter Konsequenz, eine Beurteilung bei Kindern, die noch nicht einmal neun Jahre alt sind? Die G/JG-Fraktion will das nicht.

Das führt den Sprechenden zum dritten Punkt:

3. Es kann ihm niemand sagen, dass man mit zehn, elf oder fünfzehn Jahren nicht noch Neues lernen kann – und also auch umlernen kann. Jedes Lernen ist umlernen. Wenn das tatsächlich schon im dritten Schuljahr eine nicht zumutbare Überforderung wäre, dann wären auch Weiterbildungen für Erwachsene oder die Seniorenuniversität sinnlos – und auch das Votum des Sprechenden.

Aus all diesen Gründen folgt die G/JG-Fraktion dem Stadtrat und lehnt das Postulat ab. Der Sprechende bittet all diejenigen, die gerne in die Schule gingen und noch deutlicher diejenigen, die nicht gerne in die Schule gingen, sich der G/JG-Fraktion anzuschliessen.

Sandra Felder-Estermann erwidert auf diejenigen Voten, die vor allem von linker Seite kamen: Auch sie suchte das Gespräch mit den Lehrerinnen und Lehrern. Auch in ihrer Familie hat es mehrere Lehrerinnen und Lehrer und entsprechend ist sie auch informiert. Die Unterrichtsmethoden, welche heute zum Spracherwerb angewendet werden, werden mit dem Postulat nicht per se kritisiert und hinterfragt, wie das vorhin gesagt wurde. Die Postulanten wollen lediglich, dass geprüft wird, ab wann korrigiert werden soll. Mirjam Fries erwähnte sehr gut, wie das in anderen Kantonen gehandhabt wird. Wieso soll man das nicht ordentlich prüfen? Diese Frage ist politisch, und zwar sehr. Sie ist eine der wichtigsten politischen Fragen, unabhängig, ob die Stadt oder der Kanton darüber entscheiden wird. Es ist ein politisches Traktandum. Zu Adrian Albisser gewandt, sagt die Sprechende, dass sie schon wissen wolle, ob der Dachdecker und der Schreiner beim Umbau ihres Hauses seine Standards einhält, damit nachher das Resultat auch wirklich sicher ist, und dass sie schon will, dass ihre Lernenden in der Küche das Messer richtig in der Hand halten, damit diese sich nicht am ersten Tag schon den Finger abschneiden. Die Stadt muss einen gewissen Standard haben. Es ist hochpolitisch. Man kann schon sagen, man sei «nur» das Stadtparlament; aber ja, wir sind das Stadtparlament und ja, der Stadtrat kann eine Haltung zu diesem Thema einnehmen. Die Postulanten sagten nicht, dass die Stadt das alleine umkippen muss. Die Postulanten fordern, dass das Anliegen geprüft wird, dass der Stadtrat dazu eine Haltung bezieht und diese gegenüber dem Kanton vertritt.

Adrian Albisser: Im vorhergehenden Traktandum, Postulat 279, ging es um die Unmissverständlichkeit. Sandra Felder-Estermann nahm es etwas vorweg, aber der Sprechende wäre, in Anbetracht der Situation, dass dieser Vorstoss wahrscheinlich durchkommt, froh zu wissen, was die Vorstellung der Postulanten ist. Für was soll sich die Stadt beim Kanton stark machen? Dass der Rotstift als Verordnung ab der zweiten Klasse auf dem Pult liegt und dass korrigiert wird? Was passiert, wenn der Kanton dieses Begehren nicht umsetzt? Gibt es dann auf städtischer Ebene eine Weisung? Man beginnt, sich auf ein Terrain zu bewegen, Sachen zu reglementieren, die die Qualität eines Unterrichts nicht massgeblich verbessern wird. Auch der Sprechende hat keine Lust, dass der Koch den halben Finger in den Menüteller legt, weil er das Messer falsch herum in der Hand hielt. Da geht es aber nicht darum, dass er nicht weiss wie, sondern welche Marke und welche Grösse des Messers er braucht. Die Methode, wie der Koch das Essen zubereitet, ist nicht das Business des Sprechenden, das soll der Koch wissen. Deshalb sollen auch die Lehrerin und der Lehrer selber entscheiden können, welcher Mix der Methoden relevant ist. Heute unterrichtet keine Lehrperson des ersten Zyklus mehr nur nach der Methode «Schreiben nach Gehör». Der Sprechende lädt die Postulanten ein, in den Schulen schauen zu gehen. Da wird auf anderer Ebene korrigiert. Er findet es verfehlt, die Methode ins Visier zu nehmen, diese quasi politisch zu instrumentalisieren und dann dem Stadtrat einen Auftrag zu geben, den er gar nicht ausführen kann.

Christian Hochstrasser legt offen, dass er Berufsschullehrer für den Detailhandel ist. Schülerinnen und Schüler, die in diesem Bereich eine Lehre beginnen, sind eher bildungsschwach. Es ist sehr interessant und zum Teil auch sehr kreativ, wie sie schreiben. Es gibt welche, die in der Rechtschreibung nicht so stark sind, andere sind es in der Zeichensetzung nicht, es geht aber sehr viel um Textverständnis und um Formulierung, aber das ist hier nicht das Thema. Gemäss den ersten Zeilen des Postulats müsste er als Berufsschullehrer erschüttert sein über die schlechten Rechtschreibkompetenzen der Jugendlichen. Zugegebenermassen ist er das auch zwischendurch. Weshalb sind die Rechtschreibung und andere sprachliche Fähigkeiten unterschiedlich gut? Als Wirtschaftslehrer ist er kein Experte in diesem Bereich. Aber bei den einen ist es klar: Sie sind vielleicht noch nicht so lange in der Schweiz. Andere haben vielleicht Legasthenie, haben weniger Talent oder weniger Interesse an der Sprache. Es ist eine reine Vermutung, dass die schlechten Rechtschreibkompetenzen ab dem 10. Schuljahr oder später an der Universität irgendeinen Zusammenhang haben mit der Methode, die in der 1./2. Primarklasse gelehrt wird. Das ist nirgends wissenschaftlich erhärtet. Wenn man das Postulat überweist, unterstützt man den Zusammenhang mit und sagt, man muss es wegen den Ergebnissen, die später herauskommen, überprüfen. Der Sprechende wehrt sich nicht dagegen, dass die Jugendlichen besser schreiben können. Man greift hier aber eine Methode heraus und postuliert bereits, dass die schlechte Rechtschreibkompetenz mit dieser Methode zu tun hat. Das ist nicht angemessen. Der Sprechende empfiehlt dem Grossen Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Judith Wyrsch: Nach dem Votum von Christian Hochstrasser versteht sie die Aufregung der G/JG- und SP/JUSO-Fraktion nicht. Wenn diese Methode keine Einwirkung – ob positiv oder negativ – hat, dann kann man sie auch überprüfen. Wo ist das Problem?

Stadtpräsident Beat Züsli dankt dem Rat, dass er sich mit der Qualität der Volksschule beschäftigt. Es ist ein wichtiges politisches Thema. Das Postulat gab dem Stadtrat die Möglichkeit aufzuzeigen, wie das Vorgehen beim Erwerb der Schreibkompetenz abläuft. Grundsätzlich ist mit den entsprechenden Lehrmitteln und Methoden in den Stadtschulen die Basis gelegt, dass die Schülerinnen und Schüler bei Beendigung der Volksschulzeit fehlerfrei schreiben können. Rückmeldungen aus Lehrbetrieben sind aber auch dem Stadtrat bekannt, dass die Kompetenzen zum Teil zu wenig gut vorhanden sind. In der Antwort auf das Postulat versuchte der Stadtrat darzulegen, dass seines Wissens die Gründe dafür noch nicht genau untersucht wurden, insbesondere auch nicht im Zusammenhang mit der Methodik des Sprach- und Schreibkompetenzerwerbs. Im Rahmen dieses Postulats wird dieser Konnex jedoch hergestellt. Der Stadtrat kann ihn weder bestätigen noch bestreiten. Sandra Felder-Estermann wünschte Klärung für die auf Seite 1 der Stellungnahme genannten Klagen und Beschwerden. Der Stadtrat meinte damit, dass seitens Eltern oder aus dem Schulbereich generell keine Reklamationen zur Frage der Methodik oder der Anwendung derselben an ihn gelangten. Es ist nicht im rechtlichen Sinn gemeint. Unbestritten ist gemäss heutiger Diskussion, dass das lautgetreue Schreiben zu Beginn des Schriftsprachenerwerbs notwendig ist. Es stellt sich die Frage, wann der Übergang passiert, ab wann die entsprechenden korrigierenden Massnahmen stattfinden sollen. Der Stadtrat hat darüber eine klare Haltung, welche er in der Stellungnahme äusserte: Er möchte die Individualität und die Flexibilität erhalten, das heisst, der Entscheid, wann der Übergang passieren soll, soll in den Händen der Fachleute, der Pädagoginnen und Pädagogen, liegen. Für den Stadtrat ist das ein ganz wichtiger Punkt. In jeder Klasse, bei jedem Kind ist die Situation unterschiedlich. Der Stadtrat will den Lehrpersonen ermöglichen, individuell auf die jeweiligen Situationen einzugehen. Auf politischem Weg eine bestimmte Grenze zu setzen, ab wann mit dem Rotstift Schreibfehler korrigiert oder eine bestimmte Methode nicht mehr angewendet werden soll, findet er nicht richtig. Zudem hat der Stadtrat nicht die Kompetenz, die Methodenfreiheit einzuschränken. Das ist Sache des Kantons. Aus diesen Gründen lehnt er das Postulat ab. Bei einer Überweisung des Postulats würde der Stadtrat beim Kanton vorstellig werden und das Anliegen entsprechend eingeben. Das ist das, was der Stadtrat mit diesem Postulat machen kann. Er findet es nicht sinnvoll, auch nicht nötig, entsprechend eigene Massnahmen zu ergreifen. Den Auftrag würde er aber selbstverständlich ernst nehmen.

Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 287 mit 24 : 22 : 0 Stimmen.

**15 Postulat 278, Gianluca Pardini namens der SP/JUSO-Fraktion
vom 18. März 2019:
Parkkarte für Carsharing**

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Gianluca Pardini: Vorweg, die SP/JUSO-Fraktion findet es etwas schade, dass die Stellungnahme zum Postulat nicht konstruktiver daherkam. Auch findet es der Sprechende schade, dass in der Antwort des Stadtrates Behauptungen aufgestellt werden, die nicht näher begründet werden.

Ein Beispiel davon ist die Aussage, dass Privatpersonen, die sich einen Motorwagen im Sinne des Carsharings teilen, in der Regel in unmittelbarer Nähe bzw. Gehdistanz zueinander wohnen. Er fragt sich, ob diese Aussage abgestützt ist oder woher diese Vermutung sonst kommt. Ganz allgemein zum Vorstoss ist zu sagen, dass die Entwicklungen nachweislich in eine Richtung gehen: Die Studie «Monotoring Gesamtverkehr Luzern» aus dem Jahr 2017, welche auch im Postulat zitiert wurde, zeigt auf, dass im Jahr 2010 in der Region Luzern (Stadt und Kanton) die Nutzung von Carsharing konstant zunahm. Sie zeigt auch, dass rund jede zwanzigste Person in der Stadt Luzern über ein privates Carsharing oder über eine Carsharing-Mitgliedschaft automobil unterwegs ist. Der Vorstoss hat diesbezüglich eine klare Absicht, und zwar, dass man im Sinne der Ressourceneffizienz sinnvolle Anreize schafft, die auch ein privates Carsharing betreffen. Dass der Stadtrat diese Absicht in seiner Stellungnahme nicht wirklich berücksichtigt, findet der Sprechende schade. Bedauerlich ist auch, dass nur das Missbrauchspotenzial gesehen wird. Der Sprechende ist überzeugt, dass die Hürde für den Bezug einer solchen Parkkarte sehr hoch und deshalb die Missbrauchsgefahr gering ist. Die Bedingungen lauten: Jedes Mitglied der Carsharing-Gruppe muss eine eigene Parkkarte beziehen. Das bedeutet, dass jeder, der so eine Parkkarte haben will, den vollen Preis bezahlen muss. Die Carsharing-Teilnehmer dürfen nachweislich nicht Halter eines zweiten leichten Motorfahrzeuges sein. Im Strassenverkehrsamt kann diese Forderung relativ schnell abgeklärt werden. Der Geltungsbereich der Parkkarte beschränkt sich auf die Blauen Zonen der vermerkten Stadtkreise, für die die Parkkarte angefordert wird. Zudem müssen Haltergemeinschaften ein schriftliches und begründetes Gesuch (inklusive Kopien der Fahrzeug- und Führerausweise jedes Carsharing-Mitglieds) einreichen. Diese Kriterien verleiten nicht dazu, eine Parkkarte für den missbräuchlichen Gebrauch eines zweiten Fahrzeuges anzufordern oder nur um einen Parkplatz in der Innenstadt zu erhalten. Der SP/JUSO-Fraktion scheinen die Massnahmen angemessen, um einen Missbrauch zu verhindern. Dass der Stadtrat in seiner Antwort ein wenig selbsterfüllende Prophezeiung über negative Auswirkungen streut, findet der Sprechende weniger angebracht und zeugt in seinen Augen von einem etwas pessimistischen Menschenbild. Die SP/JUSO-Fraktion **hält am Postulat fest**. Der Sprechende würde sich über Unterstützung aus dem Parlament freuen.

Daniel Lütolf: Grundsätzlich setzt sich die GLP-Fraktion für den Langsamverkehr ein und sie findet Angebote wie Carsharing nicht nur sinnvoll, sondern wichtig. Nichtsdestotrotz schliesst sich die GLP-Fraktion der Meinung des Stadtrates an, weil sie das Missbrauchspotenzial als real einschätzt. Die Argumentation des Stadtrates ist aus Sicht der GLP-Fraktion nachvollziehbar und deshalb lehnt sie das Postulat ab.

Marco Baumann freut sich, dass Gianluca Pardini offenbar einen Sinneswandel durchmachte und sich jetzt für Autofahrende in der Stadt einsetzen will. Ob das in dieser Form wirklich dem Bedürfnis der Fahrzeugbesitzenden entspricht, ist jedoch offen. Die Fraktion diskutierte die Idee und schliesst sich der Stellungnahme des Stadtrates an. Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat ab. In den Augen der Fraktion ist es nicht notwendig, die bestehenden Rechtsgrundlagen zu ändern, da die Nachfrage tiefer ist als das Risiko, dass damit das heutige System durch Carsharing-Gemeinschaften ausgehebelt wird. Wenn es wirklich das Anliegen der SP/JUSO-Fraktion ist, die Parkierung für Stadtluzernerinnen und Stadtluzerner wie auch das Car- und Parkplatzsharing zu vereinfachen,

dann ist die FDP-Fraktion gerne bereit, bei der Erarbeitung eines neuen Parkierungskonzepts echte Massnahmen in diese Richtung voranzutreiben.

Andreas Felder: Die CVP-Fraktion unterstützt grundsätzlich Bemühungen, die das Carsharing fördern. Das vorliegende Postulat erachtet die Fraktion aber nicht als zielführend. Aus ihrer Sicht ist fraglich, ob die Forderung tatsächlich einem Bedürfnis entspricht. Für den Sprechenden ist die Einschätzung des Stadtrates, dass wahrscheinlich eher Leute Fahrzeuge teilen, die in näherer Umgebung voneinander wohnen, nachvollziehbar, auch wenn sie nicht wissenschaftlich untermauert ist. Der Sprechende weiss als Inhaber einer Parkkarte (mal im Hirschmattquartier, mal im Bruchquartier) aus Erfahrung, dass der Druck auf Parkplätze teilweise enorm ist. Wenn das Angebot erweitert wird, nimmt der Druck auf diese gerade in den zentralen Quartieren der Stadt weiter zu. In dem Zusammenhang weist der Sprechende auf den vorhandenen Zielkonflikt hin: Leute mit Anwohnerparkkarten auf der einen Seite, auf der anderen Seite das Gewerbe, Laden- und Restaurantbetreiber, die darauf angewiesen sind, dass Kunden in ihrem Umfeld parkieren können. Die CVP-Fraktion folgt dem Stadtrat und lehnt das Postulat ab.

Patrick Zibung: Die SVP-Fraktion stimmt bei einer Abstimmung bekanntlich eher selten mit der SP/JUSO-Fraktion überein; insbesondere, wenn es um Verkehrsthemen geht. Leider, und das soll betont sein, vertritt seine Fraktion auch dieses Mal eine andere Haltung. Als bekennender Autofan und -fahrer hätte der Sprechende nie gedacht, jemals einem Linken zustimmen zu können, wenn dieser einen Vorstoss bezüglich Verkehr und Mobilität einreicht. Der Vorstoss von Gianluca Pardini überraschte den Sprechenden positiv. Es wird eine pragmatische Idee vorgestellt, die Carsharing auf privater und eigenverantwortlicher Basis stärkt. Es wird nicht zu mehr Verkehr führen, denn unnötige Rückfahrten zum Übergabeort entfallen. Gerade im Sinne einer effizienten Nutzung vorhandener Ressourcen macht der Vorstoss Sinn. Es gibt Autobesitzer, die ihr Auto nicht täglich brauchen, sie müssen aber trotzdem die Fixkosten tragen. Mit dem Vorstoss wird das private Carsharing attraktiver und einfacher, was eigentlich der Gesinnung des Stadtrates entsprechen sollte. Es stellen sich dem Sprechenden gewisse Fragen zur Umsetzung des Postulats: So zum Beispiel, ob pro Fahrzeug nur eine Parkkarte bezahlt werden muss oder ob mehrere gelöst werden müssen, wie die Kosten verteilt werden etc. Es stellt sich auch die Frage, wie der Prozess zum Erlangen mehrerer solcher Parkkarten für ein Auto ausgestaltet wird. Aus Sicht der SVP-Fraktion, das entspricht nicht der Meinung des Sprechenden, muss dieser Prozess möglichst unbürokratisch sein, aber dennoch effektiv, um möglichen Missbrauch zu verhindern. Der SVP-Fraktion stellte sich die Frage des Bürokratieausbaus oder der Carsharing-Förderung. Der Sprechende ist eher für das Fördern des Carsharings, wobei der Ausbau der Bürokratie in Grenzen gehalten werden muss. Persönlich würde er sich über das Angebot sehr freuen und meint scherzhaft, er wollte mit seinen Kollegen bereits solche Gemeinschaften bilden, um mit seinem Auto in der Stadt gratis parkieren oder möglichst einfach dorthin kommen zu können. – Dass dieses Szenario nicht geht, ist dem Sprechenden klar. Die Hürden für solch einen Missbrauch sind hoch, man müsste Kollegen suchen, die am richtigen Ort wohnen etc. Je nach Ausgestaltung des Prozesses, um solch eine Parkkarte zu erwerben, kann der Versuch, die Parkkarte missbräuchlich zu erwerben, noch unattraktiver gemacht werden. Deshalb teilt der Sprechende die Bedenken des Stadtrates nicht, dass das

System durch solch geschilderte Gemeinschaften missbraucht werden könnte. In dem Sinn befürwortet der Sprechende diesen Vorstoss.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Gianluca Pardini vermisst die konstruktive Haltung in der Stellungnahme des Stadtrates zu diesem Postulat, was der Sprechende ein Stück weit nachvollziehen kann. Für den Stadtrat ist klar, Carsharing, ob privat, öffentlich oder halböffentlich, ist durchaus sinnvoll und zweckmässig. Das wurde in der Mobilitätsstrategie auch so dargelegt. Die Kritik bezüglich der Aussage, dass Privatpersonen, die Carsharing betreiben, «in der Regel in unmittelbarer Nähe bzw. Gehdistanz zueinander» wohnen, ist tatsächlich nicht wissenschaftlich hinterlegt, das muss man an dieser Stelle einräumen. Es gibt sicher auch, aber wahrscheinlich sehr wenige Fälle, wo das eben nicht zutrifft. Der Stadtrat sieht die Entwicklung des Carsharings (früher hiess es AutoTeilet) als sehr zweckmässig an. In der Regel stehen Autos viel herum. Es ist generell im Trend, gemeinsam ein Fahrzeug oder andere Gebrauchsgegenstände zu besitzen und gemeinsam zu verwalten. Der Stadtrat beurteilte das Missbrauchspotenzial im Verhältnis zu den wenigen Fällen, bei denen der Stadtrat den Eindruck hat, dass die Carsharing-Parkkarte zweckmässig wäre, als hoch ein. Wenn jemand beispielsweise am Stadtrand wohnt (z. B. in der Sternmatt) und eine Haltergemeinschaft mit einem Kollegen mit Führerausweis in der Stadt eingeht, kann das nicht kontrolliert werden. Es werden so aber zusätzliche Parkkarten generiert. Der Verkehr nimmt nicht zu, weil es nicht mehr Autos gibt. Im Fall eines Missbrauchs gäbe es aber mehr Verkehr, weil die Leute die Parkkarte für den Pendlerverkehr in die Innenstadt benützen würden. Der Stadtrat hält grundsätzlich fest, dass das Carsharing etwas Zweckmässiges ist; die Forderung aus dem Postulat hält er aber für nicht kontrollier- und umsetzbar. Deshalb plädiert der Stadtrat für die Ablehnung des Postulats.

Der Grosse Stadtrat lehnt das Postulat 278 ab.

**16 Postulat 281, Cyrill Studer Korevaar und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. April 2019:
Langsamverkehr nicht durch findige Gebäudebesitzer ausbremsen**

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Adrian Achermann stellt im Namen der **SVP-Fraktion einen Ablehnungsantrag**. Die Fraktion ist der Meinung, dass die Gebührenfrage für abschliessbare Veloabstellplätze nur zwischen Mietern und Vermietern geregelt werden soll. Dem Vermieter soll es in Zukunft freigestellt sein, für Veloabstellplätze eine Gebühr verlangen zu können. Die meisten Velofahrer wollen ihr Velo nicht bei Wind und Wetter draussen lassen und sind gerne bereit, für einen gut ausgestatteten Veloplatz eine Gebühr zu bezahlen. Es ist vom Vermieter sehr transparent, dass er den Veloabstellplatz separat verrechnet und dass die Gebühr nicht automatisch für alle Mieter im Mietzins enthalten ist. Somit bezahlen die Mieter, die kein Velo haben, nicht zu viel Mietzins. Das ist eine Win-win-Situation. Der

Vermieter hat das Recht, für gut ausgestattete Veloabstellplätze einen separaten Betrag zu verlangen. Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Cyrill Studer Korevaar möchte zuerst den Titel des Postulats präzisieren. Anstelle von «Langsamverkehr nicht durch findige Gebäudebesitzer ausbremsen», passt nach derzeitigem Wissensstand besser: «Langsamverkehr nicht durch findigen Gebäudebesitzer ausbremsen», mit anderen Worten, es kommt zu einem Wechsel von Mehrzahl auf Einzahl. Tatsächlich scheint es sich eher um einen Einzelfall zu handeln. So befragte beispielsweise die regionale Internet-Zeitung «zentral-plus» am 25. April vergleichbare Immobilienunternehmen zu dieser Thematik. Keines dieser Immobilienunternehmen unterstützt eine entsprechende Praxis, es gibt sogar solche, die eine nachhaltige Mobilität mit bis zu 800.– Franken jährlich unterstützen. Trotzdem plädiert der Sprechende dafür, das Postulat anzunehmen und er dankt dem Stadtrat, dass dieser die Argumentation der Postulanten nachvollziehen kann. Diese sind nach wie vor überzeugt, dass

- der politisch gewünschte Langsamverkehr auf keiner Ebene behindert werden darf – auch wenn es sich um einen Nebenschauplatz und (vorerst) um einen Einzelfall handelt. Ein deutliches Zeichen der Stadtregierung zusammen mit dem Parlament ist notwendig – erst recht in Zeiten, in denen die Jugend zugunsten eines griffigen Klimaschutzes aufgebeht. Das Schlupfloch kann dank dem Parkplatzreglement rasch und unbürokratisch gestopft werden. Das muss nicht separat angefasst werden, es wird eh überarbeitet.
- wie die langjährige mietrechtliche Praxis zeigt, immer mehr «selbstverständliche Leistungen» separat und in der Regel als zusätzliche Kosten abgerechnet werden (Lift-Servicekosten, Umgebungsarbeiten, allgemeiner Strom, Betriebsgebühren ARA/KVA, Verwaltungspauschale). All diese Sachen gab es beim Standardmietvertrag 1998 noch nicht. Heute hat es sich durchgesetzt. Will man solchen Entwicklungen weiter Vorschub geben? Heute sind es die an und für sich gesetzlich vorgeschriebenen Veloabstellplätze, morgen sind es vielleicht die Kinderwagenabstellplätze, übermorgen muss man vielleicht bereits für die Benützung des Kinderspielfeldes bezahlen. Niemand kann einen solchen Trend wollen. Also hält man besser den Anfängen entgegen.

Ein Ja zu diesem Vorstoss bedeutet selbstverständlich nicht, dass separate Abrechnungen von Sonderleistungen wie der Strombezug für E-Bikes, Abstellplätze für sperrige Cargo-Bikes usw. nicht trotzdem möglich sind. Dienstleistungen, die über das Übliche hinausgehen, sollen separat verrechnet werden können. In dem Sinn bedankt sich der Sprechende für die Unterstützung.

Daniel Lütolf: Die GLP-Fraktion schmunzelte etwas bei der Beratung dieses Postulats und versuchte, weitere Geschäftsmodelle herauszufinden (Platzmiete für den Kinderwagen oder ein weiteres Angebot von FAIRTIQ, das die Liftfahrt vom ersten in den vierten Stock automatisch abbucht, wenn man aussteigt). Der Sprechende fragt, ob es wirklich ein Grund sein kann, nicht in eine Wohnung zu ziehen, wenn man für einen Veloparkplatz 20.– Franken oder 30.– Franken bezahlen muss. Die Fraktion fand diese Haltung etwas kleinbürgerlich. Das Postulat geht der GLP-Fraktion entschieden zu weit. Es ist Sache des Immobilienbesitzers, wie er die Kosten verrechnen will. Vielfach wird dies bereits über den Zins bezahlt. In diesem Bereich ist die Fraktion der Meinung, dass mehr Transparenz geschaffen werden soll; die Abrechnungen sollen nachvollziehbar sein. Die GLP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Marc Lustenberger: Auch in der FDP-Fraktion gibt es viele Velofahrer und alle haben Velos im Keller. Die Fraktion ist daher der Meinung, dass eine gewisse Anzahl an Gratis-Veloparkplätzen in und vor Häusern einem Grundbedürfnis entspricht. Gerade Familien haben oft mehrere Velos und wären von zusätzlichen Mietkosten, falls sich dieses Modell durchsetzen würde, besonders betroffen. Verkehrspolitisch macht es Sinn, den Veloverkehr zu fördern. Deshalb möchte die FDP-Fraktion nicht, dass dieses Beispiel Schule macht. Die FDP-Fraktion unterstützt somit das Postulat. Allerdings ist es ein Ja mit einem grossen ABER. Der FDP-Fraktion ist wichtig, dass auch in Zukunft Sonderleistungen in Liegenschaften verrechnet werden dürfen. Darunter versteht sie auch Abstellplätze für Dritt-, Viert-, Fünftvelos; also zusätzliche Plätze ausserhalb der Bauvorschriften. Ein Velo pro Zimmer und Person erachtet die Fraktion als durchaus in Ordnung. Wenn jemand alleine fünf Velos besitzt, es sperrige Velos oder Anhänger sind, soll die Verwaltung, wie es auch heute schon Usus ist, mit dem Mieter oder der Mieterin bilateral nach einer Lösung suchen. Das kann bedeuten, dass für den Mieter eine zusätzliche Miete für einen Autoparkplatz oder einen Velofuhrparkraum anfällt. Die liberale Fraktion unterstützt die Veloförderung, gleichzeitig sind ihr aber auch die Eigentumsrechte der Vermieter wichtig. Die FDP-Fraktion ist unter dieser Auflage mit dem Postulat einverstanden, und dass bei der Überarbeitung des Parkplatzreglements ein entsprechender Passus geprüft wird.

Martin Abele wendet sich an Daniel Lütolf und sagt, dass man auch trotz der Gebühr eine Wohnung mieten würde. Es besteht aber die Gefahr, dass man dann vielleicht auf das Velo verzichtet oder das Velo an einem anderen Ort abstellt; und das ist genau das Problem. Bis vor Kurzem, bevor man von der Praxis im Alvar-Aalto-Hochhaus hörte, war es üblich, dass für die Velos ein Raum zur Verfügung gestellt wurde. Das kann ein Velokeller sein, ein Platz in der Tiefgarage, das kann, wie es beim Sprecher zu Hause suboptimal der Fall ist, der Weinkeller oder sonst eine Infrastruktur sein. Wichtig ist, dass es nicht reservierbare Plätze sind, die gratis zur Verfügung stehen. Kostenpflichtige Veloabstellplätze wie im Aalto-Hochhaus sind ein Novum – und sind unerwünscht. Die G/JG-Fraktion will nicht, dass Velos vermehrt auf den Trottoirs abgestellt werden. Im Neustadt-, aber auch im Bruchquartier gibt es einige Trottoirs, die, weil es dort keine Velokeller gibt, mit Velos übersät sind. An der Zähringerstrasse beispielsweise kann man sich ein Bild davon machen. Für Leute mit Kinderwagen, aber auch für sehbehinderte Personen ist das äusserst ungünstig. Die G/JG-Fraktion will nicht, dass Leute vermehrt auf das Velo verzichten. Der Stadtrat definierte die Veloförderung als zentrales Element der Luzerner Mobilitätsstrategie; dafür ist ihm die Fraktion sehr dankbar. Die Veloförderung ist zentral zur Bewältigung der Verkehrsprobleme, sie ist aber auch zentral für die zukünftige Siedlungsentwicklung. In diesem Zusammenhang weist der Sprechende auf den Erläuterungsbericht zur Teilrevision der Zürcher Bau- und Zonenordnung vom 1. Oktober 2014 hin. Dort steht auf Seite 50, «Ausserdem muss neu mit einer Arealüberbauung ein angemessener Anteil an gedeckten Veloabstellplätzen und ausreichend Gemeinschaftsräume realisiert werden (Art. 8 Abs. 3). Damit kann ein wichtiger Beitrag zu dichten, gut ausgestatteten Wohnüberbauungen geleistet werden.» Insgesamt ist nicht erwünscht, dass Veloparkplätze neu reserviert werden sollen. Die G/JG-Fraktion unterstützt das Postulat mit Nachdruck.

Andreas Felder: Als der Sprechende in der Zeitung las, dass im Aalto-Hochhaus speziell für den Veloabstellplatz ein Mietzins bezahlt werden muss, rümpfte er die Nase. Gleichzeitig war ihm sofort klar, dass er sich zu dieser Thematik im Grossen Stadtrat äussern werden kann. Die Antwort des Stadtrates auf das Postulat überraschte ihn, denn aus seiner Sicht wie auch aus derjenigen der CVP-Fraktion sprechen mehrere Gründe gegen die aufgezeigte Lösung. Zuerst, und da schliesst sich der Sprechende dem Votum von Cyrill Studer Korevaar an, sah man anhand der Umfragen unter den Hauseigentümern, dass es sich um einen Einzelfall handelt. Als Grundsatz gilt, dass gestützt auf Ausnahmefälle keine Gesetze gemacht werden sollen, die für die Allgemeinheit gültig sind. Bestehende Veloparkplätze werden generell über die Gesamtabrechnung abgewickelt. Wenn man ein Velo hat, wird einem dies nicht zusätzlich separat verrechnet. Der Grundsatz hat sich bewährt und wird sich in absehbarer Zeit nicht ändern. Wo sich Änderungen ergeben können, ist dort, wo man zusätzliche neue, spezielle Einrichtungen erstellen muss. Auch das wurde heute bereits erwähnt. Diese Einrichtungen gehen über das Übliche hinaus. Einerseits müssen die Räume abschliessbar sein, weil die E-Bikes einen grossen Wert haben, andererseits muss man Lademöglichkeiten für die Batterien haben; es wird auch immer mehr Platz für Veloanhänger, Cargovelos usw. benötigt. Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass bei solchen zusätzlichen Leistungen dem Vermieter die Möglichkeit eingeräumt werden muss, vielleicht einmal einen Sonderbeitrag einzufordern. Das kommt allen Mietern zugut, namentlich jenen, die keine solchen Abstellflächen benötigen. Unter dem Strich ist das nur Kostenwahrheit, die von Verkehrspolitikern immer wieder eingefordert wird. Zudem dient es auch der Kostentransparenz, wenn es darum geht, Kostengerechtigkeit zu schaffen. Letzteres wird gerade auch im Rahmen des «zahlbaren Wohnraums» immer wieder gefordert. Die Wirkung einer Erweiterung der Vorschriften im Reglement ist sehr beschränkt. Es würden nur zukünftige Abstellflächen darunterfallen; die bisherigen kann man damit nicht abhandeln. Mit der Regelung wird unnötig in die Eigentumsfreiheit eingegriffen. Die Erstellungspflicht von Parkplätzen zur Umsetzung der Veloförderung genügt alleweil. Das Postulat ist eines von vielen Vorstössen und Protokollbemerkungen, die immer die gleiche Grundlage haben: Man hat den bösen privaten Hauseigentümer, der sicher nicht das macht, was die Mehrheit dieses Parlaments will. Der Sprechende glaubt, dass die Abklärungen in dem Fall zeigten, dass die grosse Mehrheit der Hauseigentümer nicht so denkt. Es wurde gesagt «Wehret den Anfängen». Der Sprechende sieht es eher umgekehrt: «Wehret den Anfängen; nicht schon wieder ein Postulat, nicht schon wieder eine zusätzliche Vorschrift, die den Hauseigentümer in seiner Eigentumsfreiheit einschränkt.» Die CVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Stadtrat weiss nicht, wie stark diese Praxis bereits verbreitet ist. Cyrill Studer Korevaar zeigte in seinem Votum auf, was im Mietrecht in den letzten Jahren bereits alles passiert ist, nämlich, dass viele separate Verrechnungen dazukamen, die früher über die allgemeinen Kosten abgerechnet wurden. Der Stadtrat geht davon aus, dass Veloabstellplätze in einem normalen Rahmen Teil der allgemeinen Flächen sind so wie beispielsweise die Kinderwagenabstellplätze. Der Sprecher der GLP-Fraktion erwähnte den Terminus «kleinbürgerlich», wahrscheinlich meinte er eher den Begriff «kleinlich». Es geht hier auch um den Schutz der Mietenden und um Veloförderung. Beides kann bestimmt nicht als kleinlich bezeichnet werden. Das Parlament wird selbstverständlich, wenn das Postulat überwiesen wird, die Möglichkeit haben, die Detailausführung im Parkplatzreglement zu diskutieren. Den Einwand der FDP-

Fraktion nimmt der Sprechende auf, das ABER ist tatsächlich zu beachten. Wenn beispielsweise ein Mieter zwanzig Velos hat, muss man schauen, dass diese Platzbeanspruchung im Velokeller wie eine Sonderleistung separat behandelt wird. Hier muss ein guter Passus gefunden werden. Andreas Felder machte einen Einwand bezüglich Eingriff in die Eigentumsgarantie. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass der Eingriff geringfügig und verhältnismässig ist. Dieser muss aber mit einem Reglementpassus hinterlegt werden und im öffentlichen Interesse stehen, was möglich ist, denn die Veloförderung gilt als öffentliches Interesse. Mit dem Mietrecht ist der Eingriff kompatibel, denn das Mietrecht schützt schwächere Parteien und auch mit dem Strassengesetz ist er kompatibel, denn das Gesetz ist darauf ausgerichtet, die private Parkierung zu fördern, um das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum einzudämmen. In dem Sinn beantragt der Stadtrat, dem Postulat zuzustimmen.

Cyrill Studer Korevaar bemerkt, dass dieser Vorstoss der erste ist, der behandelt wird, seitdem der Rat vor zirka eineinhalb Stunden den Klimanotstand in der Stadt Luzern grossmehrheitlich beschloss. Es mag sich um ein Randthema handeln. Trotzdem, das Thema ist nicht wegen der SP/JUSO-Fraktion seit dem Frühling auf dem Tisch, sondern aufgrund einer Feststellung durch ein lokales Medium. Die Immobilienbewirtschafter haben nun davon gehört und stellten wahrscheinlich fest, dass das bisher nur ein Vermieter wagte. In welche Richtung es sich weiterentwickelt, weiss man nicht. Der Sprechende zählte vorhin ein paar aktuelle Beispiele auf, die sich tatsächlich in solch eine Richtung weiterentwickelten. Wenn der Rat jetzt ein Nein beschliesst, bedeutet das eigentlich ein Ja zur Weiterführung der neuen Praxis. Weder die linke noch die rechte Seite sollte Interesse daran haben, dass diese Praxis in der Stadt Luzern Einzug hält.

Fabian Reinhard spricht für den Teil der FDP-Fraktion, der dieses Postulat nicht unterstützen wird. Er hat grundsätzlich Mühe, aufgrund eines Einzelfalls eine Regelung zu machen. Das ist im Positiven wie im Negativen schwierig. In der Diskussion ging vergessen, der Stadtrat sagte es auch zu wenig: Wenn man ein Mietverhältnis zwischen zwei Parteien hat, ist es beidseitig. Seitens Mieter besteht der Anspruch und die Sicherheit, dass er das, was er mietet, auch effektiv hat. Seitens Vermieter hat er das Entgelt dafür. Als Mieter eines Veloparkplatzes ist es positiv zu wissen, dass einem dieser in der angebotenen Qualität zur Verfügung steht. Wenn es dem Mieter wert ist, diesen Veloparkplatz zu haben, zahlt er gerne einen Betrag dafür. Das ist unabhängig von der Diskussion bezüglich Kostentransparenz, welche aber ohnehin bestehen muss. Die Kosten für den Veloparkplatz entstehen sowieso. Die Frage ist, wer sie bezahlt; und das ist ein entscheidender Punkt für das Vermieten. Die Nutzung der Veloparkplätze über ein Reglement zu regulieren, würde dazu führen, dass man am Schluss, der Stadtrat erwähnte es, eine Vorgabe darüber machen müsste, wie viele Velos pro Haushalt, pro Person es sein dürfen. Der Trend hin zu einem Zweit- oder Drittvelo besteht. Wenn diese ungeordnet in einem Raum herumstehen, wird es sehr schnell sehr unübersichtlich und nicht überblickbar, wem sie gehören. Es funktioniert in der Praxis nicht; man kann nicht in einem Reglement regeln, wie viele Velos pro Haushalt oder pro Person in einem Haus möglich sein sollen. Wenn ein Hauseigentümer oder Vermieter ein Mietverhältnis eingeht, hat er dafür eine Einnahme; er hat eine Einnahme über ein knappes Gut und dadurch einen Anreiz, das knappe Gut entsprechend anzubieten. Wenn man davon ausgeht, dass ein Veloparkplatz einen

Wert hat, dann soll ermöglicht werden, dass der Wert auch bewirtschaftet werden kann; das Mietverhältnis schafft auf beiden Seiten Nutzen.

Jules Gut teilt die Meinung von Fabian Reinhard und verzichtet auf ein weiteres Votum.

Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 281 mit 25 : 20 : 1 Stimmen.

**17 Postulat 318, Marco Baumann namens der FDP-Fraktion
vom 20. August 2019:
Smart City: Einführung intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund
und flexible Marktpreise**

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Thomas Gfeller stellt im Namen der **SVP-Fraktion einen Ablehnungsantrag**. Die scheinbar einfachste Lösung, mehr Parkplätze zu bauen oder Parkfelder zu markieren, ist in der Stadt unerwünscht. Stattdessen versucht man mit kreativen Lösungsvorschlägen, die noch wenigen vorhandenen Parkplätze künstlich zu verteuern. Gemäss der städtischen Parkplatzstatistik aus dem Jahr 2016 zählt das Stadtgebiet Luzern inklusive Littau 15'026 öffentlich zugängliche Parkplätze. Davon befindet sich die Hälfte in Parkieranlagen, ein Viertel besteht aus oberirdischen Strassenparkplätzen mit einer Parkuhr und ein Fünftel wird mit einer Parkscheibe bewirtschaftet. Rund 49'600 Parkplätze befinden sich auf privatem Grund und sind öffentlich nicht zugänglich. Wenn man ein solch intelligentes System umsetzen möchte, spricht man aktuell von rund 7'500 öffentlichen Parkplätzen, die davon betroffen wären. Auch die SVP-Fraktion will die digitale Zukunft. Allerdings nicht um jeden Preis. Weshalb muss ausgerechnet ein öffentlicher Parkplatz digital erfasst werden und dort ein Preis nach Angebot und Nachfrage zustande kommen? Der Sprechende will nicht, dass jeder Schritt von ihm überprüft, dass sofort ein Profil erstellt wird und dass, wenn er anschliessend bei Google surft, ihm als Werbeeinblendung Parkplätze der Stadt Luzern angezeigt werden. Es ist absehbar, dass falls ein solches System (er nennt es bewusst nicht ein intelligentes System) eingeführt wird, Gebühren auf den einen Strassenabschnitten zu hoch, auf den anderen zu niedrig ausfallen werden. Das heisst, die Parkplatzpreise werden massiv ansteigen, es wird vermutlich noch mehr Suchverkehr geben, da der Ansporn entsteht, einen möglichst günstigen Parkplatz zu finden. Sobald digitale Daten vorhanden sind, können diese missbraucht oder eben auch gebraucht werden. Wer garantiert, dass der in der App vorgeschlagene Parkplatz auch effektiv frei ist? Hat es in der Kernzone wirklich keinen Parkplatz mehr oder wird das absichtlich gesteuert? Die Umrüstung der rund 7'500 Parkplätze und die Ausstattung derer mit Sensoren ist nicht günstig; zudem ist die Sensoren-Technologie immer noch fehleranfällig. Abgesehen davon, dass die Benützung des Handys während der Fahrt nicht erlaubt ist, sieht die SVP-Fraktion keinen Mehrwert. Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Marco Baumann von der FDP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die zeitnahe Behandlung des Postulats. Dank der fortschreitenden Digitalisierung werden in Zukunft neue Mobilitätslösungen geschaffen. Die digitalisierte Mobilität ist Teil einer Smart City. Der Stadtrat wie auch das Stadtparlament zeigten mit verschiedenen Vorstössen, dass die Stadt Luzern zu einer Smart City werden will. Ein Parkleitsystem bei Parkhäusern wie auch eine neue App «iParkiere Bus» für Carparkplätze und Carhaltestellen wurden bereits eingeführt. Es ist also nicht die Frage, ob intelligente öffentliche Parkplätze eingeführt werden sollen, sondern wann. Mit der Erarbeitung des neuen Konzepts «Autoparkierung» ergibt sich nun die Chance, die Einführung smarter Parkplätze zu prüfen und zu diskutieren. In diesem Rahmen können die Fragen, die die SVP-Fraktion im vorherigen Votum formulierte, bearbeitet werden (Datenschutz, Freihaltung der Parkplätze nach Reservation usw.). San Francisco probierte das bereits aus und sie hatten Erfolg. Der Suchverkehr konnte massiv reduziert werden. Es ist bekannt, dass die öffentlichen Parkplätze ein rares Gut mit einer hohen Nachfrage sind. Deshalb müssen auch neue Ideen geprüft werden, wie man mit diesen Parkplätzen umgeht. Eine Möglichkeit ist, flexible Marktpreise einzuführen, um eine gute Verteilung der Auslastung der Parkplätze in der Innenstadt zu erreichen. Das bedeutet nicht unbedingt, dass die Parkplätze viel teurer werden müssen. Um zu vermeiden, dass die Preise überbordeten, führte San Francisco eine Preislimite ein. Die Bedenken der SVP-Fraktion teilt der Sprechende nicht, denn es handelt sich um einen Prüfauftrag. Er freut sich, dass der Stadtrat die Entgegennahme des Postulats vorschlägt und hofft, dass das Parlament den Schritt zu einer Smart City weitergeht.

Daniel Lütolf: Städte bereiten sich vermehrt für die Herausforderungen der Zukunft vor. Aktuelle Trends und Entwicklungen, wie die Urbanisierung mit ihrem wachsenden Ressourcenverbrauch, die postulierte Energiewende und die damit verbundenen Veränderungen in der Mobilität, die Forderungen nach mehr Klimaschutz etc., erfordern neue Lösungen. Dabei bietet die zunehmende Digitalisierung neue Möglichkeiten. Bürgerinnen und Bürger wollen zunehmend an Planungs- und Entwicklungsprozessen, die ihren Lebensraum betreffen, beteiligt sein. In der Innovationsforschung geht man davon aus, dass die Digitalisierung die heutigen etablierten Stadtsysteme radikal verändern wird. In den neuen Stadtsystemen werden Technologien, Infrastrukturen, Organisationsstrukturen, Regulierung und das Verhalten der Menschen systemisch zusammenspielen. Wie sie sich gegenseitig beeinflussen, ist noch nicht ausreichend erforscht. Es ist beeindruckend, wie San Francisco das Problem löste (Suchverkehr minus 43 Prozent). Auch in der Schweiz bestehen Vorhaben, die in diese Richtung zielen: Die ZHAW School of Engineering bietet die Plattform «Smart Citys & Regions» an und in Luzern gibt es das «Laboratorium». Der GLP-Fraktion ist es wichtig, dass versucht wird, bestehende Synergien der verschiedenen Organisationen zu nutzen. Die GLP-Fraktion nimmt das Postulat entgegen.

Regula Müller: Das Postulat «Smart City: Intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund und flexible Marktpreise» kann vom Stadtrat im Rahmen des Konzepts «Autoparkierung» bearbeitet und finanziert werden. Die SP/JUSO-Fraktion stimmt deshalb einer Überweisung dieses Postulats zu. Allerdings ist es der Fraktion wichtig, dass die Digitalisierung des Autoparkings das Ziel verfolgt, den Suchverkehr einzuschränken und dass dadurch Parkplätze eher ab- als ausgebaut werden. Ausserdem weist die Sprechende darauf hin, dass dynamische Parkgebühren auch wirklich dyna-

misch sein sollen. Einen Kostendeckel nach oben, wie das Marco Baumann im Postulat fordert, unterstützt die Fraktion nicht. Die Parkplatzpreise sollen – je nach Standort und Uhrzeit – auch entsprechend hoch sein dürfen.

Marco Müller ist ein Freund smarterer Lösungen. Die G/JG-Fraktion findet den Vorstoss insofern unterstützenswert, als dass er ergebnisoffen formuliert ist. Die Fraktion nimmt das Postulat entgegen.

Andreas Felder: Die CVP-Fraktion begrüsst Verbesserungen in der Parksituation und im Suchverkehr, die man durch technische Mittel oder durch monetäre Anreize schaffen kann. Die Fraktion erachtet es als sinnvoll und zielführend, das Ganze im Konzept «Autoparkierung» weiter zu erarbeiten und ist gespannt auf die Resultate.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Stadtrat wartet auch gespannt auf die Abklärungen. Die Stadt Luzern ist nicht San Francisco. Die Fragen, auch die kritischen der SVP-Fraktion, müssen geprüft werden. Es ist jetzt der Moment, sich zu überlegen, wie die Digitalisierung im Bereich der Autoparkierung realisiert oder eben nicht realisiert werden kann. Es ist ein Prüfauftrag, den der Stadtrat ergebnisoffen aufnimmt. Der Stadtrat ist laufend daran, digitale Möglichkeiten weiterzuentwickeln, wie zum Beispiel das «iParkiere Bus»-App oder dass man in der Stadt seit Anfang Oktober mit Twint bezahlen kann. Das sind kleine Schritte hin zu mehr Digitalisierung. Das Ergebnis des Prüfauftrags kann nicht vorweggenommen werden.

Der Grosse Stadtrat überweist das Postulat 318.

Ratspräsident Albert Schwarzenbach: Die nächste Sitzung findet am **14. November 2019, vormittags**, statt. Roger Erni, Einwohnerratspräsident von Kriens, wird Gast im Rathaus sein und ein Statement abgeben. Eine Einladung dazu wird in den nächsten Tagen verschickt. Der Sprechende bedankt sich für die aktive Diskussion und schliesst die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 17.10 Uhr

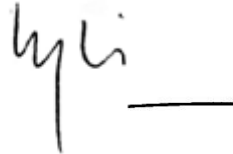
Luzern, 20. Januar 2020

Die Protokollführerin:



Karin Spinnler Schmid

Eingesehen von:



Daniel Egli
Stadtschreiberin-Stv.