



Vom Grossen Stadtrat
genehmigt am
4. Februar 2021

Protokoll Nr. 3

über die Verhandlungen
des Grossen Stadtrates von Luzern
Donnerstag, 22. Oktober 2020, 08.15–15.10 Uhr
im Regierungsgebäude Kanton Luzern,
Kantonsratssaal

Vorsitz:

Ratspräsidentin Lisa Zanolla

Präsenz:

Es sind alle 48 Ratsmitglieder anwesend.

Der Stadtrat ist vollzählig erschienen.

Baudirektorin Manuela Jost ist von 08.15–09.35 Uhr entschuldigt.

Protokoll:

Andrea Müller

Verhandlungsgegenstände	Seite
1. Mitteilungen der Ratspräsidentin	3
2. Genehmigung des Protokolls 1 vom 3. September 2020	4
3. Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Amtsjahr 2019/2020	4
4. Bericht und Antrag 5/2020 vom 4. März 2020: Konzept Autoparkierung	5
5. Bericht und Antrag 25/2020 vom 19. August 2020: Arealentwicklung Pilatusplatz <ul style="list-style-type: none">▪ Ergebnis des Projektwettbewerbs für Investoren und Architekten▪ Abgabe im Baurecht mit Projektverpflichtung	Aus zeitlichen Gründen nicht behandelt.
6. Dringliche Motion 6, Simon Roth, Gianluca Pardini und Yannick Gauch namens der SP-Fraktion vom 14. September 2020: Corona-Solidaritätsfonds – Hilfe für das städtische Kleinstgewerbe	56

7. Bericht und Antrag 24/2020 vom 19. August 2020:
Ergänzungsleistungen zur AHV, ausserordentlicher Beitrag der Stadt Luzern für das Jahr 2020
8. Bericht und Antrag 23/2020 vom 19. August 2020:
Motion 155: Erlass der Einbürgerungsgebühren für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene
 - **Bericht über die Umsetzung**
 - **Teilrevision des Reglements über die Einbürgerungskommission der Stadt Luzern vom 28. Oktober 2010 (sRSL 0.5.6.1.1)**
 - **Antrag auf Abschreibung**
9. Motion 332, Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion und Simon Roth namens der SP/JUSO-Fraktion vom 15. Oktober 2019:
Mit weniger Vorgaben zu mehr Spielraum im Finanzhaushalt
10. Postulat 436, Mirjam Fries und Andreas Felder namens der CVP-Fraktion vom 26. Juli 2020:
Unkomplizierte Unterstützung für das Gastgewerbe – Weiterführung der pragmatischen Gastropolitik auch nach Corona
11. Postulat 361, Sonja Döbeli Stirnemann und Marc Lustenberger namens der FDP-Fraktion vom 3. Dezember 2019:
Stadtplanung auf dem Areal Rösslimatt: Verkehrsführung mit Rücksicht auf die Wohnbevölkerung planen
12. Postulat 367, Mario Stübi und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Mirjam Landwehr namens der G/JG-Fraktion vom 23. Dezember 2019:
Belebtes Quartier statt toter «Business District» auf der Rösslimatt

Die Traktanden 7 bis 12 wurden aus zeitlichen Gründen nicht behandelt.

Beratung der Traktanden

1 Mitteilungen der Ratspräsidentin

Ratspräsidentin Lisa Zanolla begrüsst die Anwesenden zur dritten Sitzung des Grossen Stadtrates im Kantonsratssaal. Sie weist darauf hin, das zugestellte Corona-Schutzkonzept zu beachten. Dieses sieht insbesondere das Tragen der Schutzmasken vor, auch am Sitzplatz und während des Vorbringens der Voten. Die Maskenpflicht gilt auch für die anwesenden Medienschaffenden und für Besuchende. Das Einhalten der Hygiene- und Abstandsregeln ist trotz Maske sehr wichtig. Weil die Vorschrift gilt, dass essen und trinken sitzend mit dem nötigen Abstand erfolgen muss, sind Pausen im Lichthof nicht mehr möglich. Die Mittagspause beginnt um zirka 11.30 Uhr und dauert bis 13.15 Uhr.

Die Sprechende gibt die Entschuldigungen bekannt (siehe Seite 1).

Im Alter von 87 Jahren ist am 24. September 2020 das ehemalige Ratsmitglied und alt Grossstadtratspräsident Walter Lingg verstorben. Der Verstorbene war zwischen 1971 und 1987 Mitglied des Grossen Stadtrates und im Amtsjahr 1979/1980 Präsident desselben. Viele kennen die quadratische goldene Tischuhr, die im Ratssaal beim Präsidenten bzw. bei der Präsidentin auf dem Tisch steht. Diese wurde Walter Lingg damals zur Wahl geschenkt. Die Anwesenden erheben sich und gedenken in Stille des Verstorbenen.

Folgende Vorstösse wurden als dringlich eingereicht:

- **Dringliche Interpellation 21, Silvio Bonzanigo vom 6. Oktober 2020:**
Investorenwettbewerb Pilatusplatz: Ist die Senda Immobilien AG ein vertrauenswürdiger Vertragspartner?

Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit, weil die Fragen in der Debatte zum Traktandum 5 (B+A 25/2020: «Arealentwicklung Pilatusplatz») gestellt werden können.

Silvio Bonzanigo hält nicht an der Dringlichkeit des Vorstosses fest und zieht somit den Antrag auf dringliche Behandlung zurück. Ihm wurde mitgeteilt, dass keine Dringlichkeit gegeben ist, wenn das Geschäft in der aktuellen Sitzung behandelt wird. Der Sprechende ist einverstanden mit der Beantwortung seiner Fragen in der Debatte zum B+A 25/2020: «Arealentwicklung Pilatusplatz».

- **Dringliche Interpellation 23, Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion vom 9. Oktober 2020:
Auswirkungen möglicher Demonstrationen gegen das WEF**

Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit.

Patrick Zibung hält nicht an der Dringlichkeit fest und zieht somit den Antrag auf dringliche Behandlung zurück. Er geht davon aus, dass die Interpellation vor dem WEF beantwortet wird.

Zur Traktandenliste

Traktandum 6 (Dringliche Motion 6) wird nach der Mittagspause behandelt. Dazu wird die Behandlung von Traktandum 4 unterbrochen und anschliessend wieder aufgenommen.

2 Genehmigung des Protokolls 1 vom 3. September 2020

Das Protokoll 1 vom 3. September 2020 wird genehmigt und verdankt.

3 Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Amtsjahr 2019/2020

Es gibt keine Wortmeldungen.

Der Grosse Stadtrat genehmigt den Geschäftsbericht des Grossen Stadtrates von Luzern über das Amtsjahr 2019/2020.

4 Bericht und Antrag 5/2020 vom 4. März 2020: Konzept Autoparkierung

Mirjam Fries stellt namens der CVP-Fraktion den Antrag auf Abtraktandierung des Geschäftes. Der B+A 5 ist sehr komplex, und die Mitglieder des Grossen Stadtrates haben erst im letzten Moment Informationen über die vielen Anträge sowie die Haltung des Stadtrates erhalten. Die Sprechende beantragt, das Geschäft an der nächsten Sitzung zu traktandieren, um eine seriöse Behandlung zu ermöglichen.

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion unterstützt diesen Antrag.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Eine stadträtliche Haltung zum Antrag der CVP-Fraktion liegt nicht vor. Doch die Debatte ist vorbereitet. Der Sprechende anerkennt die Komplexität des Geschäftes, welches in der Baukommission sehr intensiv diskutiert wurde. Es liegen Anträge vor, die eine Auswirkung auf das gesamte Reglement haben können. Der Sprechende räumt ein, dass der Grosse Stadtrat aufgrund der Tatsache, dass nur eine Lesung vorgesehen ist, tatsächlich an seine Grenzen kommt. Er erwähnt die Möglichkeit, vor der Schlussabstimmung zu einzelnen Reglementen einen Sistierungsantrag zu stellen, um unklare Stellen seriös aufzuarbeiten und in einer nächsten Sitzung zu klären.

Der Stadtrat beantwortete die Anträge aus der Baukommission und bereitete sich auf weitere zugestellte Anträge vor. Der Sprechende macht deshalb beliebt, an der Traktandierung und der Behandlung des B+A 5 festzuhalten.

Roger Sonderegger: Wenn der Grosse Stadtrat heute auf den B+A eintritt, ist es ihm nicht möglich, über die 39-seitigen Unterlagen zu diskutieren, welche die Parlamentarierinnen und Parlamentarier am Vorabend vom Stadtrat zugestellt erhielten. Der Sprechende möchte die 39 Seiten lesen können. Die Haltung des Stadtrates ist ein wichtiger Teil der Debatte im Grossen Stadtrat. Es wäre schade, die geballte Ladung an Rückmeldungen aus der Verwaltung nicht beachten zu können. Weiter liegen sehr interessante Rückmeldungen aus der Hotellerie vor. Der Sprechende möchte diese gerne diskutieren, bevor sie eingebracht werden. Es wirkt sich auf die Stadt Luzern nicht nachteilig aus, wenn der Rat die Debatte über die Autoparkierung erst in einem Monat führt. Der Sprechende hält am Antrag seiner Vorrednerin fest und fordert ebenfalls, die Debatte auf die nächste Sitzung zu verschieben. Dadurch geht nichts verloren, sondern die Debatte gewinnt an Qualität.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula weist darauf hin, dass das Thema Autoparkierung seit Ende 2015 diskutiert wird. Viel Vorbereitungsarbeit wurde geleistet, es gab partizipative Prozesse, Diskussionen und Vorstösse aus dem Parlament. Es stand genug Zeit zur Verfügung, Anliegen einzubringen. Diese wurden auch eingebracht, und sie wurden im Rahmen der Debatte aufgenommen. Wenn das Traktandum nun verschoben wird, stehen die Anwesenden in einem Monat wieder am selben Punkt. Das Geschäft wird auch dann noch komplex und schwierig zu beraten sein. Der Sprechende weist darauf hin, dass seine Haltung nicht mit dem Gesamtstadtrat abge-

sprochen ist. Er weist zudem noch einmal auf die Möglichkeit hin, die Schlussabstimmung zu sistieren, um einzelne Fragen vertieft zu klären. Doch die meisten Anträge liegen heute klar auf dem Tisch, und sie wurden von der Baukommission vorbereitet.

Silvio Bonzanigo unterstützt die Haltung des Umwelt- und Mobilitätsdirektors. Adrian Borgula führte aus, wie das Verfahren zu substantziellen Ergebnissen – mit gewissen Vorbehalten – führen könnte. Der Rat sollte sich nicht allzu schnell überfordert fühlen. Der Sprechende beantragt die Behandlung gemäss Traktandenliste.

Nico van der Heiden: Das Geschäft wurde zweimal in der Baukommission behandelt. In dieser Hinsicht wurde es faktisch schon einmal sistiert. Es gab die Gelegenheit, sämtliche Anträge zu stellen. Diese Möglichkeit wurde von allen Fraktionen wahrgenommen. Sie wurden bedient mit zusätzlichen und modifizierten Anträgen. Der Sprechende sieht keinen Grund, weshalb der Grosse Stadtrat für die Behandlung nicht bereit sein sollte. Es stimmt, dass die Haltung des Stadtrates am Vorabend spät eingetroffen ist. Der Sprechende hat die 39 Seiten gelesen. Die Haltung des Stadtrates weicht in keinem Punkt von der Behandlung in der Kommissionssitzung ab, weshalb der Sprechende an der Beratung festhält.

Martin Abele findet ebenfalls, dass die Unterlagen des Stadtrates sehr spät eintrafen und nicht wirklich gelesen werden konnten. Dennoch sieht er es wie sein Vorredner: Das Geschäft wurde in der Baukommission während zwei Sitzungen und in den Fraktionen ausführlich diskutiert. Die vorliegenden Anträge sind bekannt und konnten von den Fraktionen behandelt werden. Der Rat ist auf die Debatte vorbereitet, und es wäre schade, diese jetzt nicht zu führen.

Ratspräsidentin Lisa Zanolla stellt fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gibt. Es kommt zur Abstimmung über den Antrag der CVP-Fraktion, das Geschäft abzutraktandieren.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag auf Abtraktandierung des Traktandums 4 mit 17 : 25 : 5 Stimmen ab.

EINTRETEN

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat an ihren Sitzungen vom 10. und 17. September 2020 den B+A 5/2020: «Konzept Autoparkierung» beraten. Die Autoparkierung, welche sowohl die Strassenparkierung als auch die private Parkierung und die Parkhäuser umfasst, ist in drei Reglementen geregelt, welche nun angepasst werden sollen.

Das Konzept Autoparkierung wurde von allen Fraktionen als gute Grundlage gewürdigt, die einen umfassenden Überblick über die komplexe Thematik ermöglicht. Bei den Massnahmen gingen die Meinungen teilweise weit auseinander. Während ein Teil der Baukommission mit den vorgesehenen Massnahmen mehrheitlich einverstanden war, wollten andere deutlich weitergehen. In der Folge hat die Baukommission über 18 Protokollbemerkungen diskutiert, von denen 10 schliesslich überwiesen wurden. Zudem hat die Baukommission 18 Anträge auf Änderung der Reglemente behandelt, von denen 7 angenommen wurden.

Bei den Dauerparkkarten war in der Kommission unbestritten, dass diese in Zukunft nur noch unter restriktiveren Bedingungen abgegeben werden, sodass mehr Parkplätze für Erledigungen im Quartier zur Verfügung stehen. Die Kommission hat zudem beschlossen, die Preise für die Dauerparkkarten um einen Drittel zu erhöhen. Die vorgesehenen Preiserhöhungen für die Strassenparkplätze sowie die Reduktion der maximalen Parkdauer auf 60 Minuten wurden von der Mehrheit der Kommission unterstützt.

Um den Umstieg auf die Elektromobilität zu fördern, wurden verschiedene Massnahmen in der Kommission diskutiert. Mit zwei Protokollbemerkungen wird der Stadtrat aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass in öffentlichen Parkhäusern Ladestationen zur Verfügung stehen, und zudem abzuklären, wo im öffentlichen Raum Ladestationen platziert werden müssen. Zudem müssen zukünftig neue Parkplätze mit Ladestationen ausgestattet werden, oder es sind mindestens Vorkehrungen für eine spätere Nachrüstung zu treffen. Weitergehende Massnahmen, die z. B. finanzielle Anreize bei Parkgebühren für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb forderten, wurden dagegen abgelehnt. Eine Minderheit befürchtet, dass ein Ausbau der Ladeinfrastruktur oder andere Anreize zu mehr Verkehr führen könnten.

Die minimale und die maximale Parkplatzzahl, welche bei der Errichtung und Erweiterung sowie bei neubauartigen Umbauten von Bauten erstellt werden muss bzw. noch darf, soll im neuen Reglement über private Fahrzeugabstellplätze teilweise gesenkt werden. Anträge, welche noch weitergehende Senkungen verlangten, wurden von der Kommission knapp abgelehnt.

Von einer Mehrheit der Kommission wurde kritisiert, dass insbesondere im Stadtteil Littau weiterhin sehr viele Parkplätze erstellt werden können, was mittelfristig die vorhandenen Strassenkapazitäten überfordere. Der Stadtrat wird deshalb aufgefordert, das Angebot von ÖV, Fuss- und Veloverkehr rasch zu verbessern, sodass die zulässige Zahl der Parkplätze gesenkt werden kann. Die Kompetenz dazu soll dem Stadtrat mit einer Anpassung des entsprechenden Reglements erteilt werden.

In der Schlussabstimmung nahm die Kommission vom Bericht mit 7 : 0 : 4 Stimmen zustimmend Kenntnis.

Den Sonderkredit über 1,6 Mio. Franken für die Ersatzbeschaffung der Parkuhren hat die Baukommission einstimmig bewilligt.

Die Baukommission hat das bereinigte Reglement über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzreglement) mit 11 : 0 : 0 Stimmen beschlossen.

Sie hat das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren gemäss Antrag des Stadtrates mit 9 : 1 : 1 Stimmen beschlossen.

Und sie hat mit 7 : 4 : 0 Stimmen das bereinigte Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenreglement) beschlossen.

Nico van der Heiden: Die SP-Fraktion bedankt sich nach längerer Wartezeit für den sehr fundierten B+A, der eine gute Übersicht bietet und als Diskussionsgrundlage sehr geeignet ist.

Der Kontext des B+A ist klar: Das Parlament sprach sich dafür aus, den CO₂-Ausstoss bis 2030 – also bis in neun Jahren – auf netto null zu reduzieren. Dazu muss der Verkehr einen sehr grossen Beitrag leisten. Das heisst auch, dass der motorisierte Individualverkehr, wie wir ihn heute kennen, bereits in neun Jahren nicht mehr existieren wird.

Die Rolle des Autos wird künftig in unserer Mobilität massiv reduziert. Der Sprechende schätzt, dass sie auf einen Viertel des heutigen Standes zurückgeht. Dieser verbleibende Viertel wird ausschliesslich elektrisch betrieben sein. Von den 66'410 Parkplätzen in der Stadt Luzern wird es deshalb nach seiner Einschätzung 48'000 schon bald nicht mehr brauchen. Der Sprechende wünscht der politischen Generation nach ihm bereits jetzt viel Spass bei der Überlegung, was man mit diesen 480'000 m² – was rund 75 Fussballfeldern entspricht – machen kann.

Wie ist die Stadt Luzern im Verkehr momentan unterwegs in Richtung netto null CO₂-Ausstoss bis 2030? Nicht besonders gut. Alleine seit die Baukommission vor knapp zwei Monaten mit der Beratung des B+A begonnen hat, sind gemäss öffentlicher Bauaufgabe in der Stadt Luzern mehr als 200 neue, zusätzliche Parkplätze bewilligt worden, und das an teilweise perfekt mit dem ÖV und Langsamverkehr erschlossenen Lagen, z. B. auf der Rösslimatt oder auf der Reussinsel. Der Trend geht also in die völlig falsche Richtung, und das Parlament muss mit dem vorliegenden B+A den Trend nicht nur bremsen – so wie es der Stadtrat möchte –, sondern umkehren. Es ist daher kein Wunder, dass die SP-Fraktion in der Baukommission zahlreiche Anträge auf Verschärfung der vorliegenden Reglemente stellte.

Der B+A unterscheidet zwischen Strassenparkierung und privater Parkierung. Die Zahlen im B+A zeigen, dass die Strassenparkierung zwar jenes Element ist, das öffentlich stark und emotional diskutiert wird, dass aber der eigentliche Hebel für eine nachhaltige städtische Mobilität bei der privaten Parkierung liegt. Entsprechend muss man aus Sicht der SP-Fraktion bei Letzterer ansetzen. Dazu wird sie in der Detaildiskussion einen Antrag stellen, der in der Kommission anders lautete, vom Sprechenden aber am Montag den Parlamentarierinnen und Parlamentariern zugeschickt wurde.

Die ominöse Parkplatzerstellungspflicht muss angegangen werden. Sie ist ein Relikt aus den 1960er-Jahren: Wer baut, muss auch Autoparkplätze bauen. Wer das nicht macht, muss den Verzicht auf Autoparkplätze sehr gut begründen. Aus Sicht der SP-Fraktion müsste man diese Regelung sofort umkehren: Wer Parkplätze bauen will, muss es gut begründen können. Denn alle heute gebauten Parkplätze stehen in neun Jahren immer noch, obwohl man sie dann nicht mehr braucht. Folgt das Parlament in diesem Punkt dem Vorschlag des Stadtrates, der an der Parkplatzerstellungspflicht festhält, wird der Verkehr in Luzern eher früher als später kollabieren. Kommt die geplante Bautätigkeit im Stadtteil Littau zustande, würden dort hunderte neue Parkplätze entstehen. Den so generierten Verkehr kann das Strassennetz und insbesondere die Luzernerstrasse nie und nimmer aufnehmen. Darum besteht akuter Nachbesserungsbedarf.

Bei der Strassenparkierung aber findet die SP-Fraktion das geplante Vorgehen des Stadtrates gut bis sehr gut: einheitliche Parkdauer, Fr. 3.– pro Stunde im Zentrum, Senkpoller für die Altstadt, digitale Bezahlungsmöglichkeiten, deutlich restriktivere Vergabe der Anwohnerparkkarten und dank der Kommission deutlich teurere Anwohnerparkkarten. Die Grundidee hinter diesem Teil des B+A findet die SP-Fraktion gut und richtig: Parkplätze sollen für diejenigen da sein, die sie wirklich brauchen, sprich für Anlieferung und Handwerksbetriebe sowie für das Erledigen gewisser Einkäufe. Dafür muss in der Innenstadt Platz geschaffen werden. Die SP-Fraktion hofft, dass dies mit dem B+A gelingen wird.

Das Fazit der SP-Fraktion ist demnach zweigeteilt: Während sie bei der Strassenparkierung dem Stadtrat folgt, verlangt sie bei der privaten Parkierung eine deutliche Verschärfung. Die SP-Fraktion tritt gerne auf den B+A ein und ist mit den Abschreibungen der Vorstösse einverstanden.

Andreas Moser: Eigentlich hat der B+A «Konzept Autoparkierung», so wie ihn der Stadtrat vorlegt, vor allem das Ziel, die Parkierungssituation für Autos in der Stadt zu optimieren. Angesichts der vorliegenden Anträge muss man aber eher von einem radikalen Reduktionsprogramm der Parkierung zulasten des Autos anstatt von einer Optimierung sprechen. Natürlich akzentuierten sich die Herausforderungen im öffentlichen Raum in den letzten Jahren stark. Natürlich führten das Bevölkerungswachstum, die Verdichtung und das ungebremste Mobilitätsbedürfnis zu einer grossen Nutzungskonkurrenz im Strassenraum. Natürlich ist es vor dem Hintergrund der Klimasituation nötig, die Wirtschaftstätigkeit und die Lebensweise umweltfreundlicher zu gestalten und den Verbrauch fossiler Energieträger zu reduzieren. All dem verschliesst sich die FDP-Fraktion nicht. Doch die Bewohnenden, das Gewerbe und die Wirtschaft sind auf ein funktionierendes, leistungsfähiges und zukunftsgerichtetes Netz angewiesen.

In der Einleitung des B+A steht: «Die sichere und zuverlässige Erreichbarkeit der Stadt Luzern ist eine elementare Voraussetzung für eine attraktive Stadt mit einer wirtschaftlichen Prosperität und hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität.» Die Stadt ist auch Begegnungsort, Zentrum des Kantons, Tourismusstadt und Wirtschaftsort. Eine funktionierende Mobilität – den ruhenden Verkehr eingeschlossen – ist entscheidend für den Wohlstand und die gesamte wirtschaftliche Entwicklung von Stadt und Kanton. Zur Bewältigung der notwendigen Mobilität braucht es in Zukunft intelligent vernetzte Mobilitätskombinationen, die allen zugutekommen. Mobilitätsstrategien müssen Ziele haben und auf diese ausgerichtet sein. Sie sollen nicht dazu missbraucht werden, einzelne Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen.

Klar ist, dass es Lenkung, Verlagerung, Anreize und wo nicht anders möglich Restriktionen und Einschränkungen braucht. Vor dem Hintergrund der liberalen Grundhaltung der FDP-Fraktion zur Mobilität beurteilt sie den vorliegenden B+A.

Die Parkplatzpolitik ist ein wichtiges Steuerungselement der Mobilitätspolitik. Der Stadtrat legt eine Optimierung mit Augenmass vor. Er nimmt eine Aufteilung in Strassen- und private Parkierung vor. Man weiss, dass die Steuerung des ruhenden Verkehrs einen grossen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen hat. Dabei stellen die 15'000 öffentlich zugänglichen Parkplätze einen grösseren Hebel dar als die rund 50'000 Privatparkplätze. Deshalb findet die FDP-Fraktion die Stossrichtung und das Vorgehen hinsichtlich Strassenparkierung gut. Die Langzeitparkierung von über einer Stunde soll künftig stärker in die Parkhäuser verlegt werden, damit die Parkplätze auf der Strasse vermehrt für Güterumschlag und Kurzzeitparkierung zur Verfügung stehen. Dies verbessert die Bedingungen für das lokale Gewerbe und Dienstleistungen.

Die FDP-Fraktion unterstützt auch die Erhöhung der Parkgebühren im Zentrum als Lenkungsmassnahme. Trotzdem ist es wichtig, punktuell – wie z. B. beim Verkehrshaus als wichtige touristische Institution und Destination – Ausnahmen beim Pricing zu ermöglichen, um die Attraktivität für Auswärtige nicht zu schmälern.

Richtig ist auch, dass private Parkplätze primär auf privatem Grund stehen sollen. Dauerparkkarten müssen die Ausnahme bleiben, und die vorgesehene Preiserhöhung ist eine richtige Lenkungs-massnahme. Die FDP-Fraktion begrüsst ausdrücklich das verbesserte Angebot für Handwerker und Serviceleute in der Altstadt. Hingegen stellt sie sich gegen das Pilotprojekt oder gar die definitive Anschaffung von Senkpollern in der Altstadt. Die Anschaffung digitaler Parkuhren muss der

Anfang sein, um die Chancen der Digitalisierung im Sinne einer Smart City zu nutzen. Bei der Verkehrssteuerung, Anreizsystemen und der Verminderung des Suchverkehrs steht die Stadt Luzern wohl erst am Anfang der Entwicklung.

Die rasche Vermeidung von CO₂ in der Mobilität muss das Ziel sein. Deswegen hat die FDP-Fraktion eine grosse Sympathie für die Elektromobilität, welche schnell ihren Beitrag zur Reduktion leisten kann. Es ist angebracht, dass nicht nur Private ein Zeichen setzen, sondern auch die öffentliche Hand im Sinne der Vorbildfunktion.

Zusammengefasst unterstützt die FDP-Fraktion grossmehrheitlich die stadträtlichen Vorschläge, was die Anpassung der zeitlichen Strassenparkierung, das Parkkartenreglement und den Kredit für digitale Parkuhren betrifft. Damit ist für die FDP-Fraktion aber der positive Teil abgeschlossen.

Das zweite Thema, die private Parkierung, bereitet ihr massiv mehr Mühe. Das aktuelle, 34-jährige Parkplatzreglement ist noch heute das restriktivste Parkplatzreglement des Kantons. Der Stadtrat will, dass der motorisierte Individualverkehr nicht weiter ansteigt und dass die privaten Parkplätze reduziert werden. Er schlägt zwei steuernde Hauptmassnahmen vor: Im Zentrum werden bisherige Gebiete der Zone 4 in die Zone 3 eingeteilt, und Gebiete in der Zone 3 werden neu in die Zone 2 eingeteilt.

Damit findet bereits eine deutliche Reduktion der maximal möglichen Parkplätze statt. Vor dem Hintergrund, dass heute bereits 40 Prozent der Haushalte in der Stadt Luzern kein Auto mehr haben und auch Investoren von grösseren Überbauungen im Zentrum die maximale Parkplatzzahl nicht ausschöpfen, trägt die FDP-Fraktion die Massnahme mit.

Die Anträge der linken Ratshälfte, die zu einer weiteren Verschärfung der minimalen und der maximalen Parkplatzzahl führen, überschreiten für die FDP-Fraktion jedoch eine rote Linie. Die Forderung ist klar zu radikal. Sollten die Anträge durchkommen, wird die FDP-Fraktion das neue Parkplatzreglement ablehnen.

Wie festgestellt, ist der B+A komplex und die Anträge zahlreich. Der Sprechende weist auf einen Aspekt speziell hin: Aus welchen Gründen auch immer tauchen im B+A die Bedürfnisse des Tourismus, im Speziellen der Betriebe in der Tourismuszone, nicht auf. Auch in der Baukommission wurden diese nicht diskutiert. Der Sprechende wird dazu namens der FDP-Fraktion eine Protokollbemerkung und einen Antrag stellen. Er entschuldigt sich für den späten Zeitpunkt der Thematisierung dieses Umstandes, doch der Tourismus ist zu wichtig, um die Frage nicht vom Parlament diskutiert zu haben.

Für die FDP-Fraktion ist der vorliegende B+A aus der Feder des Stadtrates eine gute Grundlage. Leider gehen ihr viele Anträge zu weit. Deshalb wird sie zum Schluss einen Antrag auf blosser Kenntnisnahme stellen. Die FDP-Fraktion tritt auf den B+A ein.

Ratspräsidentin Lisa Zanolla bittet die Sprechenden, ihre Schutzmasken beim Vortragen der Voten korrekt zu tragen, damit alle Anwesenden gut geschützt sind.

Martin Abele bedankt sich namens der G/JG-Fraktion für den umfassenden und fundierten Bericht. Eingangs wird dargelegt, auf welchen Grundlagen das Konzept beruht. Es sind namentlich die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern, die der Rat im September 2018 verabschiedet hat, das Raumentwicklungskonzept REK und die Energie- und Klimaziele der Stadt. Diese Planungsinstrumente bilden ab, wohin sich die Stadt in Bezug auf Modalsplit, Nutzung des öffentlichen Raumes,

Gestaltung des Strassenraumes, CO₂-Neutralität, Velowegnetz, Begegnungszonen usw. bewegen soll.

Die G/JG-Fraktion kann sich mit den dort festgeschriebenen Zielsetzungen identifizieren. Sie stellt aber ernüchtert fest, dass ihnen im vorliegenden Konzept Autoparkierung nicht konsequent nachgelebt wird. Sie ist enttäuscht, denn die vorgeschlagenen Massnahmen genügen nicht. Der Stadtrat hat die Chance verpasst, seine eigenen CO₂-Ziele, seine eigene Mobilitätsstrategie sowie die Ziele betreffend den öffentlichen Raum konsequent zu verfolgen.

Die G/JG-Fraktion bemängelt, dass das Konzept Autoparkierung die Fünfjahresziele aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern zu wenig einbezieht und infolgedessen wenig zu deren Erfüllung beiträgt.

- Wie soll sich der Modalsplit verändern, wenn, wie im Bericht auf Seite 19 festgehalten, der MIV nicht zunehmen darf, de facto also der Status quo angestrebt wird? Der MIV muss abnehmen, sonst widerspricht es der Mobilitätsstrategie und werden die Ziele zur CO₂-Reduktion nicht erreicht.
- Wie soll sich der Modalsplit verändern, wenn keine Flächen für zusätzliche Velowege und Busspuren frei werden, wie es im Raumentwicklungskonzept vorgesehen ist? Es braucht einen gezielten Abbau oberirdischer Parkplätze, um dies zu ermöglichen.
- Wie sollen Lücken im Velowegnetz geschlossen werden, wenn kein zusätzlicher Platz für die Erstellung zusätzlicher Velowege und Radstreifen frei wird? Die G/JG-Fraktion fordert darum den gezielten Abbau oberirdischer Parkplätze auf definierten Strecken, die für die Schliessung von Lücken im Velonetz notwendig sind.

Sicher: Einige der in der Mobilitätsstrategie formulierten Ziele werden im Konzept Autoparkierung umgesetzt. Dass die Langzeitparkierung in die Parkhäuser verlagert wird und die Strassenparkplätze für den Güterumschlag und Kurzzeitparkierer zur Verfügung stehen sollen, findet auch die G/JG-Fraktion richtig. Auch die Erhöhung der Parkgebühren auf Fr. 3.– pro Stunde bzw. Fr. 2.– in zentrumsnahen Gebieten unterstützt die G/JG-Fraktion, weil sie einen gewissen Lenkungseffekt beinhaltet. Aber das genügt nicht, und die Fraktion befremdet, dass der Stadtrat keine Lösungen bereit hält für die folgenden in der Mobilitätsstrategie formulierten und verpflichtenden Zielsetzungen:

- Parkflächen zugunsten der Gestaltung und Aufenthaltsqualität verringern.
- Parkierungsflächen der Strassenparkierung zugunsten flächeneffizienter Mobilität, wie Carsharing, Velos und Motorräder, umverteilen.

Auch den festgelegten Zielen aus dem Raumentwicklungskonzept, die auf dem Prinzip der kurzen Wege, einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung und vielseitigen Freiräumen beruhen, wird zu wenig Nachachtung verschafft. Das konkrete Ziel der Förderung des autoarmen Wohnens und Arbeitens wird in den Augen der G/JG-Fraktion verfehlt.

Für die G/JG-Fraktion ist somit klar, dass eine Abnahme der Zahl der Parkplätze angestrebt werden muss. Denn der Stadtrat schreibt es selber im kürzlich diskutierten Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024: «Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle.» Da mutet es schon sehr seltsam an, dass der Stadtrat im vorliegenden Bericht schreibt: «Ein Abbau der Parkplatzanzahl drängt sich nicht auf, da bei den Spitzenauslastungen an den zentralen Lagen keine Reserven mehr vorhanden sind.» Es kann somit nicht sein, dass im vorliegenden Konzept zwar eine Nutzungsverlagerung, nicht aber eine

Umnutzung der öffentlichen oberirdischen Parkplätze vorgesehen ist. Dass vorhandene Parkplätze in Liegenschaften konsequenter durch die dortigen Bewohnerinnen und Bewohner genutzt werden sollen und eine entsprechende Nachweispflicht eingeführt wird, findet die G/JG-Fraktion richtig. Die daraus resultierende Reduktion der verkauften Dauerparkkarten soll an bestimmten Strassen aber zu einem gezielten Abbau von oberirdischen Parkplätzen genutzt werden, damit Platz gewonnen wird für die Attraktivierung des öffentlichen Raumes, für den ÖV und für den Bau von attraktiven, durchgehenden und sicheren Fuss- und Velowegen, wie es im Raumentwicklungskonzept angestrebt wird.

Da mehr als drei Viertel der Parkplätze in der Stadt Luzern private Parkplätze sind, ist es folgerichtig, dort den Hebel verstärkt anzusetzen, wenn man das erklärte Ziel einer Verlagerung vom MIV auf eine flächeneffiziente und ökologischere Mobilität erreichen will. In dieser Hinsicht geht der Sprechende mit seinem Vorredner Nico van der Heiden einig. Um dies zu erreichen, ist es am wirkungsvollsten, die Anzahl Mindest- und Maximalparkplätze zu reduzieren. Leider sind der Stadt Luzern durch kantonale Vorgaben die Hände etwas gebunden. Die G/JG-Fraktion unterstützt aber klar den von der SP-Fraktion eingereichten Antrag, der diesbezüglich weiter gehen will als der Stadtrat. Die G/JG-Fraktion fordert einen deutlich stärkeren Akzent zugunsten autofreier Siedlungen. Solche Konzepte, die in der Stadt Luzern im Vergleich zu anderen Städten noch ein Mauerblümchendasein fristen, sollen explizit gefördert werden.

Die G/JG-Fraktion hat sich in der Kommission aktiv für eine Verbesserung des vorliegenden Konzepts eingesetzt. Sie ist zuversichtlich, dass sie mit den eingebrachten Protokollbemerkungen und Anträgen das vorliegende Konzept entscheidend aufwerten kann, sodass es am Schluss die gesetzten strategischen Ziele der Stadt besser abbildet.

Die G/JG-Fraktion tritt auf den B+A ein und stimmt mit Ausnahme der Motion 148 zum Parkplatzsharing der beantragten Abschreibung der Vorstösse zu.

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion bedankt sich beim Stadtrat und der Verwaltung für das umfassende Konzept der Autoparkierung für die über 66'000 Parkplätze auf öffentlichem und privatem Grund und auch für den partizipativen Prozess, speziell im Bereich der Dauerparkkarten für die Anwohnerinnen und Anwohner. Der vorliegende B+A zeigt eine umfassende Darstellung der Situation im öffentlichen wie im privaten Raum sowie dessen Problematik.

Es wurde bereits angetönt, ob im privaten Bereich – wo deutlich mehr Parkplätze bestehen – andere Hebel angesetzt werden müssten. Die Frage, wie das geschehen soll, ist offen bzw. die Meinungen sind geteilt.

Das bisherige Parkplatzreglement ist in die Jahre gekommen und bedarf einer Erneuerung. Die Thematik des öffentlichen Raumes in Kombination mit einem grösseren Nutzungsdruck und der Verkehrsproblematik in der Stadt Luzern – diese gilt gemäss Bevölkerung immer noch als eines der grössten Probleme – muss angegangen werden, dies einerseits mittels einer Verlagerung der Parkierung weg vom öffentlichen Raum hin in Parkhäuser und in den privaten Raum und andererseits mit einer verkürzten Nutzungsdauer der öffentlichen Parkfelder, höheren Parkgebühren und digitalen Bezahlmöglichkeiten. Dies begrüsst die GLP-Fraktion. Vor allem weil es dem Gewerbe und den Handwerkern dient und die Parkplätze so der Bevölkerung – der auswärtigen und der ansässigen – vermehrt zur Verfügung stehen.

Die GLP-Fraktion unterstützt somit die Verlagerung der Parkierung auf die privaten Grundstücke, damit der öffentliche Raum nicht von Dauerparkierenden benutzt wird, ebenso wie die Bevorzugung des Gewerbes durch die Errichtung von sogenannten Handwerkerparkplätzen und das Beibehalten der Sonderkarten für den Tourismus und damit für die Hotellerie.

Unschön findet die GLP-Fraktion das Errichten von Pollern in der Altstadt. Nach diversen Diskussionen, wie man mit der Problematik des Verkehrs in der Altstadt umgehen kann, sieht sie allerdings den Handlungsbedarf und unterstützt aus Kostengründen die definitive Installation und nicht eine Pilotphase.

In den Diskussionen zeigt sich, dass der Teufel im Detail liegt und das Konzept Autoparkierung verschiedenen Ansprüchen dienen soll. Die GLP-Fraktion ist aber der Meinung, dass nicht alle im vorliegenden Konzept Platz finden müssen, etwa die Förderung der E-Mobilität.

Grundsätzlich sind die meisten Ideen und Vorstösse gut, wenn auch durchaus komplex. Deshalb wäre es ideal gewesen, den B+A komplett zu überarbeiten und neu zu präsentieren. Das hat der Grosse Stadtrat zu Beginn des Traktandums abgelehnt.

Die GLP-Fraktion tritt auf den B+A ein und steht den meisten Anträgen und damit Reglementsänderungen positiv gegenüber. Sie ist mit der Abschreibung aller parlamentarischen Vorstösse und mit der Bewilligung des Kredits einverstanden.

Peter Gmür: Der B+A ist wirklich sehr umfassend. Es wird fast jeder Parkplatz einzeln genannt, eine echte Herkulesarbeit. Für die CVP-Fraktion ist klar, dass sich die Stadt verändert. Es gibt mehr Menschen, mehr Verkehr, mehr Mobilität und gezwungenermassen sollte mehr verdichtet werden. Dafür braucht es Lösungen.

Das Konzept Autoparkierung ist es ein sehr wichtiges Geschäft. Für die CVP-Fraktion ist elementar wichtig, dass die Stadt immer noch für alle und nicht nur für wenige erreichbar ist. Sie soll nicht nur eine Wohlfühloase und ein Wohnort sein, sondern auch Handelsplatz, Tourismus- und Begegnungsort. Der vorliegende Bericht ist aus Sicht der CVP-Fraktion ausgewogen und akzeptabel. Man spürt, dass die Stadt mit allen relevanten Playern gesprochen hat, um den Bericht zu erstellen. So wie der B+A vom Stadtrat kommt, steht die CVP-Fraktion dahinter. Sie akzeptiert die Erhöhung der Preise für einzelne Parkplätze und für die Jahreskarten, welche tatsächlich sehr, sehr günstig sind. Sie akzeptiert auch die Neugestaltung der Parkkarten für Anwohnende und auch die digitalen Parkuhren. Sie akzeptiert auch, dass bei einer Parkdauer von mehr als einer Stunde Parkhäuser benutzt werden sollen und dass Kurzzeitparkplätze für das Gewerbe und Besuchende frei sein sollen, die etwas erledigen müssen. Bei der ganzen Diskussion ging leider die Tourismuszone vergessen, was die CVP-Fraktion sehr bedauert. Den Sprechenden überrascht dies zwar nicht wirklich, denn der Tourismus hat nicht bei allen Kräften eine grosse Bedeutung. Dazu braucht es unbedingt eine Lösung. Der Sprechende ist zuversichtlich, dass der Rat diese finden wird. Den Pollern steht die CVP-Fraktion kritisch gegenüber. In der heutigen Zeit für solche Infrastruktur derart viel Geld auszugeben, macht keinen Sinn. Der Sprechende ist überzeugt, dass es dafür eine Softwarelösung gäbe.

Leider gab es in der Kommission viele Anträge der linken Ratshälfte, weshalb der Bericht jetzt nicht mehr ausgewogen, sondern nur noch einseitig auf die Verhinderung des Autoverkehrs ausgelegt ist. Das ist radikal, wie zuvor bereits genannt. Bis in neun oder zehn Jahren sollen mehr als 20'000

oder 30'000 Parkplätze in der Stadt verschwinden. Dem Sprechenden ist unklar, wie das funktionieren soll. Es wird keine Rücksicht genommen auf Personen, die auf das Auto angewiesen sind. Eine gewisse Klientel will man anscheinend nicht mehr in der Stadt. Dies kommt einer Ausgrenzung gleich, was die CVP-Fraktion nicht unterstützt.

Die Neuerungen in Sachen Parkplatzbau, welche vor allem aus der linken Ratshälfte kommen, unterstützt die CVP-Fraktion nicht. Es ist schade, dass der Bericht einer einseitigen Politik der Auto- und Mobilitätsgegner zum Opfer fällt.

Die CVP-Fraktion tritt auf den B+A ein und stimmt der Abschreibung der Vorstösse zu.

Patrick Zibung: Die SVP-Fraktion bedankt sich für das umfassende Konzept zur Autoparkierung. Wie man bereits vernehmen konnte, ist die SVP-Fraktion mit einigen Teilen des Konzepts nicht einverstanden. Insbesondere die neue Einteilung der Reduktionszonen und die damit zusammenhängende Einschränkung der Mobilität wie auch die Herabsetzung der Prozente des Normbedarfs in der Zone 2 kritisiert sie scharf. Denn de facto wird damit die ganze Stadt bei Neubauten autoarm oder gar autofrei, was eine breite Bevölkerungsschicht aus der Stadt ausschliessen wird. Aber auch die teils bis zu 100-prozentige Erhöhung der Parkgebühren ist für die SVP-Fraktion nicht akzeptabel, der Lenkungseffekt wird, entgegen der Meinung der FDP-Fraktion, vernachlässigbar sein. Genauso lehnt die SVP-Fraktion auch die Parkzeitbeschränkung auf 30 Minuten ab, manche sagen, es wären 60 Minuten, aber auch das ist zu kurz, um wesentliche Erledigungen machen zu können. Sie führt zu einem unattraktiveren Wirtschaftsstandort Stadt Luzern, denn die knappe Zeitspanne wird nicht ausreichen, um relevante Dinge zu erledigen. Durch die kürzere Parkdauer wird mehr Verkehr entstehen. Der Stadtrat schreibt dies im B+A ja ebenfalls. Sollte es tatsächlich zu mehr Verkehr kommen, wird früher oder später die Forderung nach einem massiven Parkplatzabbau im Raum stehen. Parkhausbetreiber reiben sich bereits die Hände aufgrund der Parkgebührenerhöhung und der Parkzeitkürzung, wie Gespräche und Medienberichte zeigen. Einige haben in den letzten Wochen die Preise bereits erhöht. Dazu wird die SVP-Fraktion entsprechende Anträge stellen.

Generell gilt zu betonen, dass die SVP-Fraktion nicht zu viel Entscheidungsmacht beim Stadtrat will, bspw. bei der Höhe der Parkgebühren. Es geht dabei nicht primär darum, dass diese Anliegen nicht berechtigt wären, sondern, dass solche Entscheide eine breitere demokratische Legitimation brauchen und daher vom Parlament entschieden werden sollen. Deshalb wird die SVP-Fraktion einige Anträge der SP-Fraktion ablehnen, die dem Stadtrat erweiterte Kompetenzen geben würden. Vereinzelt Anträgen wird sie aber zustimmen können.

Man soll allerdings nicht nur kritisieren, sondern auch das Positive hervorheben. So begrüsst die SVP-Fraktion, dass das Reglement über das Dauerparkieren angepasst wird, sodass Stadtbewohner vermehrt auf privatem Grund parkieren müssen. Das hat positive Effekte auf das Gewerbe, was zuvor bei der Parkzeitbegrenzung angesprochen wurde. Ebenso begrüsst sie, dass der Radius, in dem Parkplätze an Anwohner vermietet werden dürfen, auf 300 m ausgedehnt werden soll. Begrüssenswert ist auch, dass endlich Handwerkerparkplätze geschaffen werden. Dabei gilt zu beachten, dass dies wenn möglich nicht auf Kosten der normalen Parkplätze geschehen soll.

Unter dem Strich möchte der Sprechende einen bis jetzt noch nicht genannten, aber wichtigen Aspekt hervorheben: Es gibt einen Widerspruch zwischen den verschiedenen Reglementsanpassungen, wenn man einerseits die private Parkierung in den Privatraum verlagern will, gleichzeitig aber

den privaten Parkplatzbau künftig stark einschränken will. Die SVP-Fraktion begrüsst die Verlagerung in den privaten Raum grundsätzlich, dazu braucht es aber auch private Parkplätze, damit die Strassen nicht weiterhin «zuparkiert» werden.

Auf die weiteren Details wird der Sprechende bei den einzelnen Anträgen eingehen.

Die SVP-Fraktion tritt auf den B+A ein. Sie wird den meisten Anträgen nicht zustimmen, die Vorstösse abschreiben und eine ablehnende Kenntnisnahme beantragen.

Nico van der Heiden dankt den bürgerlichen Sprechenden für ihre differenzierten Voten. In einem Punkt widerspricht er ihnen allerdings. Sie sprachen von einem radikalen Abbauprogramm, und es wurde gesagt, der Autoverkehr werde verhindert. Dies würde der Sprechende gerne tun, aber mit dem vorliegenden B+A ist es nicht möglich. Bestehende Parkplätze werden weder mit dem Vorschlag des Stadtrates noch mit jenem der SP-Fraktion angetastet. Es gibt die Bestandesgarantie und es gibt die Eigentumsfreiheit. Das sind zwei Punkte, die man bei der Überwindung des Kapitalismus angehen müssen. Aber vorderhand gelten sie. Es wird kein bestehender Parkplatz in der Stadt Luzern abgebaut. Es geht um Neubauten und darum, wie man mit dem Wachstum von Parkplätzen umgeht.

Der Sprechende bittet um eine differenzierte Wahrnehmung seines Eintretensvotums. Er geht davon aus, dass künftig drei Viertel der Parkplätze nicht mehr gebraucht werden. Der Sprechende wird sie nicht verbieten. Mit dem vorliegenden B+A wird per se kein Parkplatz abgebaut.

Silvio Bonzanigo ist vom Konzept des B+A nicht überzeugt. Bei der Parkierung von Fahrzeugen handelt es sich um eine zeitlich begrenzte Sondernutzung von privatem oder öffentlichem Grund, unabhängig davon, ob es sich um Cars, PKWs, Motorräder, Velos usw. handelt. Eine 360°-Sicht, die auch die gegenseitigen Abhängigkeiten der Parkierung verschiedener Fahrzeugkategorien aufzeigen könnte, hätte sich der Sprechende gewünscht. Die partielle Betrachtung, die zum Konzept Carparkierung, zum Konzept Autoparkierung usw. führt, ist aber offenbar gegeben und nicht mehr infrage zu stellen.

Das Leitmotiv des B+A ist nicht zu überlesen: «Nehmt den Autos die Parkplätze weg, dann sind wir auch die Autos los.» Diese Haltung ist stark ideologisch und wenig verkehrspolitisch motiviert. Der Sprechende teilt sie nicht, hält aber eine Diskussion darüber im Rahmen des B+A für verfehlt. Dafür wären Legislaturprogramm und Gemeindestrategie die passenden Foren. Dass die Eigentumsgarantie auf dem Weg des Parkplatzreglements angetastet wird, erscheint dem Sprechenden nicht zielführend und unnötig konfrontativ.

Als passionierter Fussgänger interessieren den Sprechenden die Zonen- und Tariffragen weniger, kommt hinzu, dass er sie nicht durchwegs durchschaut. Wichtig wäre eine Ergebnisrangierung der vorgeschlagenen Änderungen nach folgendem Mehrwert:

1. für die Fussgänger;
2. für den ÖV;
3. für den Veloverkehr.

Dies lässt sich dem B+A aber nicht entnehmen.

Grundsätzlich widerspiegelt der B+A die Lebenswelt von Singles, denen es leicht oder leichter fällt, auf das Auto zu verzichten. Studien zeigen hingegen, dass in Familien mit mehreren Kindern das Auto eine weit höhere Bedeutung hat, sei es zum Grosseinkauf, für Familiensport oder Ähnliches.

Solche Überlegungen sind nicht in den B+A eingeflossen, was der Sprechende bedauert. Hier nachzubessern scheint ihm allerdings vergebliche Mühe.

Der Sprechende macht einige Bemerkungen zu Einzelaspekten, die sich in Anträgen und einer Protokollbemerkung spiegeln:

1. In mehreren Artikeln wird die Elektromobilität als CO₂-freie Mobilitätsform angesprochen. Das ist zwar korrekt, aber in dieser Ausschliesslichkeit längst überholt. Niemand kann es für fortschrittlich und energieeffizient halten, wenn ein Tesla dauernd mit 600 kg Batterien als Ballast unterwegs ist. Es gibt heute eine Vielfalt von CO₂-freien Antriebsmöglichkeiten wie Wasserstofftechnik, synthetische Treibstoffe und disziplinenübergreifende Ansätze wie Power-to-Fuel oder Wandler von grünem Methanol in Elektrizität. Der Sprechende plädiert also dafür, die CO₂-freien Antriebstechniken als systemoffene Strategie zu betrachten und der E-Mobilität keine Sonderstellung einzuräumen.
2. Es ist widersinnig, wenn das Parlament ein eng formuliertes Reglement verabschiedet, gleichzeitig in wichtigen Aspekten, wie Gebühren und der Reduktion der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl, dem Stadtrat Spielraum gestattet. Sieht der Stadtrat nach einigen Jahren Änderungsbedarf, kann er diesen über eine Teilrevision dem Grossen Stadtrat vorlegen.
3. Im Zusammenhang mit der Vermietung oder Verleihung von rechtskräftig bewilligten Parkplätzen und der Handhabung der Parkkarten liest der Sprechende im Bericht eine übertriebene und grundlose Kontrollwut. Machen Sozialdetektive noch Sinn, so machen es Parkplatzdetektive mit Bestimmtheit nicht.

Der Sprechende tritt auf den B+A ein und stimmt der Abschreibung der Vorstösse zu.

Andreas Moser merkt an Nico van der Heiden gewandt an: Auch wenn von ihm selbst etwas prononciert ausgedrückt, ist dem Sprechenden sehr wohl bewusst, dass die Parkplatzreduktion Neubauten betrifft. Es geht um das Signal. Was der Stadtrat mit der Zonenverschiebung vorhat, bringt bereits eine Verschärfung. Es sei jener Generation von Politikern, die über Fussballfelder debattieren werden, überlassen, über eine weitere Reduktion von Parkplätzen zu debattieren. Im Moment lehnt die FDP-Fraktion diese jedoch ab.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula möchte einen kurzen Blick auf die Stadtentwicklung der letzten hundert Jahre werfen. Es wird viel über die Innenstadt und die Neustadt gesprochen. In der Altstadt gibt es nur noch beschränkt Autoverkehr, in der Neustadt hingegen – in verdichteten Gebieten wie der Bruchstrasse – noch viel. Jene Zonen wurden während einer Zeit gebaut, in der es noch keine Autos gab. Sie waren ausgerichtet auf Fussgängerinnen, Fussgänger und auf Kutschen. Später kam eine erste Velophase. Es gab Zeiten mit sehr viel mehr Velos als heute. Ab den 1940er- und 1950er-Jahren begann die Phase der Automobilität. In den 1960er- bis 1980er-Jahren wurden Städte umgebaut, damit sie autotauglich sind. Der Raum, der zuvor Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stand, wurde zum Teil reduziert. Gleichzeitig entstanden viele Parkierungsflächen auf öffentlichem Grund, der allen gehört.

Es folgte eine erste Korrekturphase, die einherging mit der Abnahme der Stadtbevölkerung, Stichwort Zersiedelung. Man zog weg. Es wurde zunehmend schwierig, alle Mobilitätsarten parallel zu führen. Man sah die Notwendigkeit, den ÖV zuverlässiger zu gestalten. In der Stadt Luzern gab es

einst ein Tramsystem, das man 1959 bis 1961 aufhob. Seither ist das ÖV-System in der Feinverteilung strassengebunden und damit auf denselben Spuren unterwegs wie der Autoverkehr.

Nach der Korrekturphase kommt nun eine Phase, in der es darum geht, in der Stadtentwicklung ein neues Gleichgewicht zu finden. Mit Ausnahme des Autoverkehrs nehmen die Mobilitätszahlen zu (Fussgängerinnen, Fussgänger, ÖV, Velofahrende).

Aktuell wird verdichtet, die Wege werden dadurch kürzer. Und dennoch steht noch sehr viel Fläche für Autos zur Verfügung. Die Gesamtfläche aller Parkierungsflächen in der Stadt Luzern für Autos, inkl. Parkhäuser, entspricht rund 100 Fussballfeldern. Diese stehen knapp zwei Fussballfeldern für die Veloparkierung gegenüber. So viel zu den Verhältnissen.

Die Stadt ist ziemlich geprägt durch den Autoverkehr. Es geht dem Stadtrat überhaupt nicht darum, den Autoverkehr abzuwürgen, aber man muss ein Gleichgewicht finden. Ein Fokus liegt auf der Aufenthaltsqualität; daran arbeitet der Stadtrat seit Jahren. Die Menschen halten sich vermehrt im öffentlichen Raum auf, welcher in den letzten Jahren wärmer wurde. Es findet ein Trend zur Mediterranisierung statt.

In einem Eintretensvotum wurde gesagt, man dürfe die einzelnen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen. Das will der Stadtrat auch nicht tun. Aber es muss gesagt sein, dass das Auto seit den 1960er- und 1970er-Jahren sehr viel Raum für sich beansprucht, z. B öffentlichen Raum für die Parkierung.

Eine 360°-Sicht, wie von Silvio Bonzanigo gewünscht, wird im Konzept Autoparkierung nicht gemacht – dies geschieht in der Mobilitätsstrategie. In dieser definierte der Stadtrat spezifische Handlungsfelder, bei denen er in die Tiefe gehen will. Weil sich zeigte, dass die Autoparkierung ein grosses und emotional diskutiertes Thema ist, macht der Stadtrat in dieser Thematik eine breite Ausleageordnung. Ein externer Bericht zur Eruiierung von Fakten wurde in Auftrag gegeben, um bspw. herauszufinden, wie viel Anwohnerparkierung in den zentralen Gebieten überhaupt stattfindet. Es zeigte sich, um bei diesem Beispiel zu bleiben, dass es sich um rund 60–80 Prozent handelt. Aus diesem Bericht wurden Handlungsfelder definiert und 2016/2017 in einem breiten partizipativen Prozess diskutiert. Ausgehend vom Klimaschutz hat sich die Diskussion inzwischen akzentuiert. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass der damalige partizipative Prozess eine gute Basis für die heutige Diskussion darstellt.

Die wichtigsten Ziele sind die folgenden:

- Die Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen für Kundinnen und Kunden sowie für die Gewerbetreibenden in der Innenstadt soll sichergestellt sein. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass gewisse Dienstleistungsbedürfnisse nach wie vor ein Auto erfordern.
- Auf der Strasse soll kürzer parkiert werden. Für eine längere Parkdauer ist ein Parkhaus zu benutzen.
- Der Stadtrat will ein übersichtliches und verständliches System unter Berücksichtigung der Digitalisierungschancen.
- Es soll mehr Abstellflächen für flächeneffiziente Verkehrsmittel geben.
- Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität bzw. zumindest die Schaffung einer Basis für entsprechende Projekte ist nötig.
- Das Wachstums der Anzahl privater Parkplätze soll verringert werden.
- Es braucht gute Regelungen für autofreie und autoarme Nutzungen.

Dass damit nicht alle Fraktionen gleichermassen einverstanden sind, liegt in der Natur der Sache. Der Sprechende stellt aber bei allen Differenzen fest, dass es einige Punkte mit breitem Konsens gibt. Er nennt als Bsp. den Versuch, die Anwohnerparkierung vermehrt in den privaten Raum zu bringen.

Der Sprechende geht auf einige Aspekte ein, die in den Eintretensvoten genannt wurden:

Nico van der Heiden geht davon aus, dass der Verkehr mit dem heutigen System kollabieren würde. Diese Meinung teilt der Stadtrat nicht. Selbstverständlich ist die Parkierung ein wichtiger Hebel für die Verkehrserzeugung. So steht es auch im städtischen Mobilitätsreglement. Doch die Wirkung der schärferen Bedingungen, v. a. bei den Zoneneinteilungen, verzögert sich um die Sanierungsrate der städtischen Gebäude. Es gibt in der Innenstadt nicht viele Neubauten, weshalb man auf Sanierungen setzen muss. Aus ökologischen und energiepolitischen Gründen müsste man die heutige jährliche Sanierungsrate von zirka zwei Prozent deutlich erhöhen. Wie Nico van der Heiden sagte: Die Bestandesgarantie und die Eigentumsfreiheit bleiben bestehen. Die Parkierung ist zwar eine Möglichkeit, um die Klimaschutzziele zu erreichen, aber eine langsame und eben nur eine von mehreren.

Der FDP-Sprecher sprach von einem radikalen Reduktionsprogramm. Diese Einschätzung teilt der Stadtrat nicht. Es ist vielmehr ein moderates Programm.

Betreffend die vom Sprecher der G/JG-Fraktion genannten Ziele der Mobilitätsstrategie und des Klimaschutzes ist zu sagen: Es ist nicht das Ziel des Konzepts Autoparkierung, auch alle anderen Aufenthaltsqualitätsziele zu erreichen und bspw. im Voraus zu sagen, welche und wie viele Strassenparkplätze abgebaut werden sollen. Das muss man in den konkreten einzelnen Projekten zusammen mit dem Kanton diskutieren, denn wichtige ÖV- und Veloachsen sind Kantonsstrassen. Die Lösung der Anwohnerparkierung und die Verkürzung der Parkdauer bergen die Gefahr von zusätzlichem Verkehr. Deswegen werden diese Massnahmen mit einem moderaten Abbau von Parkplätzen ausgeglichen. Nach der Auswertung wird sich zeigen, welche zusätzlichen Massnahmen allenfalls nötig sind. Die nächste Mobilitätsstrategie wird 2022 beschlossen. Aller Voraussicht nach wird sie nach der Diskussion über die Klima- und Energiestrategie, die 2021 ansteht, Anpassungen erfahren. Denn die Mobilität leistete bisher praktisch keinen Beitrag zur CO₂-Senkung, was jedoch dringend notwendig ist.

Zum Votum der SVP-Fraktion, der Wirtschaftsstandort werde mit einer maximalen Parkdauer von 60 Minuten weniger attraktiv: Der Stadtrat geht vom Gegenteil aus, weil es gerade für Kundinnen und Kunden, die für die Erfüllung ihrer Bedürfnisse auf das Auto angewiesen sind, mehr Parkmöglichkeiten geben wird. Der Standard von 60 Minuten wurde übrigens in der Partizipation ausführlich diskutiert und erlangte in der Diskussion einen breiten Konsens. Man war sich einig, dass, wer länger in der Stadt verweilen möchte, die Parkhäuser nutzen soll.

Ein letzter Punkt, zum Votum Silvio Bonzanigos: Der Stadtrat geht ebenfalls davon aus, dass ein E-Auto nicht per se CO₂-frei ist. Wenn man dessen Produktion mitberücksichtigt, ist die Ökobilanz im Moment gegenüber einem fossil betriebenen Auto noch nicht so gut. Doch die Antriebsart ist je nach Produktionsart des Stroms CO₂-neutral. Der Stadtrat ist durchaus systemoffen. E-Mobilität muss nicht die einzige Mobilitätsart sein, die künftig eine Rolle spielen wird. Die Entwicklung ist schlicht noch nicht absehbar.

Ratspräsidentin Lisa Zanolla stellt fest, dass der Grosse Stadtrat auf den B+A 5/2020: «Konzept Autoparkierung» eingetreten ist.

DETAIL

Seite 21 ff. 7.1 Öffentlich benutzbare Parkplätze

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 7 : 4 : 0 Stimmen folgenden **Antrag** überwiesen:

Art. 9 des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund soll wie folgt geändert werden: Neuer Absatz 2: «Parkkarten für die Einzelzone Z werden ausschliesslich für Anwohnerinnen und Anwohner, für Geschäftsbetriebe, deren Angestellte sowie für andere gleichermassen Berechtigte ausgestellt. Angestellte können Parkkarten nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie arbeiten, kein Parkplatz zur Verfügung steht.» Die Abs. 2–5 werden somit zu den Abs. 3–6.

Martin Abele: Die G/JG-Fraktion hatte noch nie Freude an der Spezialzone Z, denn sie ist ein Sonderfall. Im Gegensatz zu den anderen Zonen können die Parkkarten für die Zone Z bedingungslos, ohne Berechtigungsnachweis, erworben werden. Es ist somit ohne Weiteres möglich, dass Pendlerinnen und Pendler in die Stadt Luzern fahren und dort parkieren. Alle können hier parkieren, dies lädt geradezu dazu ein, mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Aus Sicht der G/JG-Fraktion ist das weder notwendig noch erwünscht. Der Antrag, der in der Kommission eine Mehrheit fand, geht in Richtung einer Angleichung an die anderen Zonen. Doch es ist weiterhin explizit vorgesehen, dass Autopendlerinnen und -pendler eine Zonenkarte erwerben und mit ihrem Auto in diese Zone fahren können.

Der Sprechende stellt daher namens der G/JG-Fraktion folgenden **Antrag:**

Das Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ist wie folgt zu ändern: Die bestehende Zone Z ist aufzuheben und die entsprechenden Stadtgebiete sind einer der bestehenden Parkzonen A–U und/oder neuen Parkzonen zuzuordnen.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Dieser Antrag wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt. Er lautete nicht wortwörtlich gleich, meinte aber im Grundsatz dasselbe: Die Zone Z soll abgeschafft werden. Der Antrag der G/JG-Fraktion wurde dem Antrag der Baukommission gegenübergestellt. Der Antrag der Baukommission wurde mit 6 : 3 Stimmen angenommen.

Nico van der Heiden: Die SP-Fraktion hat grosse Sympathien für den Antrag der G/JG-Fraktion, wird ihm aber trotzdem nicht zum Durchbruch verhelfen, sondern dem Antrag der Baukommission folgen. Die Kommission hat lange über die Zone Z diskutiert. Der Sprechende geht mit Martin Abele einig: Die Zone Z gehört abgeschafft. Sie ist ein Relikt aus alten Zeiten, als man auswärtigen Zupendlerinnen und Zupendlern noch günstig Parkkarten abgab, damit sie am Stadtrand parkieren konnten. Das braucht es heute nicht mehr. Park-and-ride soll so funktionieren, dass der Leserbriefschreiber aus Flüfli mit dem Auto nach Schüpfheim fährt, dort sein Auto parkiert und mit dem Zug

nach Luzern fährt. Es funktioniert sicher nicht so, dass er ins Würzenbachquartier fährt und dort den Bus ins Stadtzentrum nimmt. Parkkarten für Zupendlerinnen und Zupendler braucht es wirklich nicht mehr.

Weshalb stimmt die SP-Fraktion dem Antrag der G/JG-Fraktion trotzdem nicht zu? Das geschieht aus reinem Pragmatismus. Würde dem Antrag heute zugestimmt, müsste der B+A für zwei bis drei Monate sistiert werden, weil der Antrag nicht pfannenfertig vorliegt. In diesen zwei bis drei Monaten würden weitere 100, 200 oder 300 Parkplätze auf Stadtgebiet bewilligt. Das will die SP-Fraktion verhindern. Würde die G/JG-Fraktion in naher Zukunft eine Motion einreichen, welche die Abschaffung der Zone Z in der nächsten Revision des Reglements fordert, kann sich der Sprechende nichts anderes als die Unterstützung der SP-Fraktion vorstellen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Bezugsberechtigt für eine Zonenkarte Z sind nur Beschäftigte, die einen Arbeitsplatz in derselben Zone haben, nicht generell in der Stadt Luzern. Diese Präzisierung wurde vom Präsidenten der Baukommission im Antrag bereits vorgenommen. Es darf nicht sein, dass jemand mit einem Arbeitsplatz irgendwo in der Stadt Luzern eine Zonenkarte für die Zone Z bezieht.

Zur Geschichte der Zone Z: Die Zone Z ist erst sechs Jahre alt. Sie entstand in der Diskussion über das Parkkartenreglement in einer nicht ganz stringenten Logik. Da es am Stadtrand keine grossen Probleme mit der Parkierung gab, schuf man – das Parlament ist dem gefolgt – eine Parkmöglichkeit, bei der es keinen Berechtigungsnachweis braucht, die Kosten dafür etwas höher sind. Wenn man dieses System nun im Sinne des Antrags der Baukommission ausweitet, hat man immer noch eine Spezialzone Z, jedoch eine mit Anspruchsberechtigung. Es muss nachgewiesen werden, dass man in der Zone wohnt oder dort arbeitet.

Wenn die Zone Z einer Einzelzone A–U zugeteilt würde, müsste die Schlussabstimmung zum B+A sistiert werden, denn die Zonenkarte ist ein integraler Bestandteil des Beschlusses. Die Zonen können nicht heute neu zugeteilt werden. Es müssten zunächst möglichst schnell zweckmässige Zonengrenzen definiert werden, um das System der Zonen vollständig bis an die Stadtränder durchzuziehen.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann widerspricht Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula hinsichtlich dessen Aussage, der Präsident der Baukommission habe die Präzisierung im Antrag der Baukommission bereits vorgenommen: Der Sprechende las den Antrag so vor, wie er von der Baukommission verabschiedet wurde.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Wenn in der Baukommission die Ergänzung «in der Stadt Luzern» nicht überwiesen wurde, sind sich der Stadtrat und die Kommission einig.

Ratspräsidentin Lisa Zanolla fragt Martin Abele, ob die G/JG-Fraktion an ihrem Antrag festhält.

Martin Abele bestätigt, dass die G/JG-Fraktion an ihrem Antrag festhält.

Nico van der Heiden ist das Abstimmungsverfahren nicht ganz klar. Die SP-Fraktion möchte dem Antrag des Stadtrates folgen. Sie unterstützt die redaktionelle und juristische Bereinigung des Antrags der Baukommission. Der Sprechende fragt, ob der Antrag des Stadtrates nun demjenigen der Baukommission gegenübergestellt werden müsse, damit alle vom selben sprechen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Antrag der Baukommission, wie ihn der Präsident vorlas, beinhaltet bei der Regelung für Angestellte nicht die Formulierung «in der Liegenschaft auf dem Gebiet der Stadt Luzern». Hier liegt ein Missverständnis vor, denn der Stadtrat ging davon aus, dass der Antrag der Baukommission die Formulierung «auf dem Gebiet der Stadt Luzern» beinhaltet. Wenn dem nicht so ist, gibt es keinen anderslautenden Antrag des Stadtrates und die Anträge müssen nicht gegenübergestellt werden, da niemand einen Antrag stellt, der den Passus «auf dem Gebiet der Stadt Luzern» beinhaltet. Gemäss Seite 18 in der Antragsliste zum B+A stellte der Stadtrat in der Annahme, der Baukommissionsantrag beinhalte obigen Passus, folgenden Anpassungsantrag:

Angestellte können Parkkarten für die Einzelzone Z nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft ~~auf dem Gebiet der Stadt Luzern~~, in der sie arbeiten, kein privater Parkplatz zur Verfügung steht.

Der stadträtliche Antrag entfällt, da der Antrag der Baukommission den Passus nicht beinhaltet.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann liest noch einmal den **Antrag** aus dem Protokoll der Sitzung der Baukommission vor:

Art. 9 des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund soll wie folgt geändert werden: Neuer Absatz 2: «Parkkarten für die Einzelzone Z werden ausschliesslich für Anwohnerinnen und Anwohner, für Geschäftsbetriebe, deren Angestellte sowie für andere gleichermassen Berechtigte ausgestellt. Angestellte können Parkkarten nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie arbeiten, kein Parkplatz zur Verfügung steht.»

Ratspräsidentin Lisa Zanolla stellt fest, dass es keinen anderslautenden Antrag des Stadtrates gibt und dieser **dem Antrag der Baukommission nicht opponiert**.

Der Antrag der Baukommission

Art. 9 des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund soll wie folgt geändert werden: Neuer Absatz 2: «Parkkarten für die Einzelzone Z werden ausschliesslich für Anwohnerinnen und Anwohner, für Geschäftsbetriebe, deren Angestellte sowie für andere gleichermassen Berechtigte ausgestellt. Angestellte können Parkkarten nur beziehen, wenn ihnen in der Liegenschaft, in der sie arbeiten, kein Parkplatz zur Verfügung steht.»

wird dem Antrag der G/JG-Fraktion

Das Reglement über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund ist wie folgt zu ändern: Die bestehende Zone Z ist aufzuheben und die entsprechenden Stadtgebiete sind einer der bestehenden Parkzonen A–U und/oder neuen Parkzonen zuzuordnen.

gegenübergestellt.

In der Gegenüberstellung der beiden Anträge obsiegt der Antrag der Baukommission.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag der Baukommission zu.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 6 : 5 : 0 Stimmen einen weiteren **Antrag** überwiesen:

Art. 10 Abs. 2 des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund soll neu wie folgt lauten: «Der Stadtrat kann die Gebühren nach Art. 10 Abs. 1 in eigener Kompetenz um bis zu 50 % erhöhen.»

Der Stadtrat opponiert dem Antrag nicht.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag** zum Antrag der Baukommission. Wie bereits im Eintretensvotum erwähnt, sollen dem Stadtrat keine zusätzlichen Kompetenzen für Gebührenerhöhungen gegeben werden. Solche müssten vom Parlament behandelt werden. Die SVP-Fraktion staunt, dass ausgerechnet die SP-Fraktion, welche in einem Vorstoss mehr Demokratie durch sogenannte Bürgerkommissionen fordert, dem Stadtrat mehr Kompetenzen geben will.

Nico van der Heiden fragt sich, woher Patrick Zibung zu wissen meint, dass es sich um einen Antrag der SP-Fraktion handelt. Seines Wissens handelt es sich um einen Antrag der Baukommission. Dieses Detail will er gerne unter dem Stichwort Kommissionsgeheimnis zu gegebener Zeit besprechen.

Der Sprechende führt aus, weshalb die SP-Fraktion die Kompetenzdelegation an den Stadtrat unterstützt. Es ist richtig, dass man sich immer fragen muss: Wer entscheidet was auf welcher Ebene? Als Ultrademokrat kann man die Ansicht vertreten, alles gehöre ins Parlament oder gar vor das Volk. Man könnte jede Erhöhung von Parkgebühren um 5 Rappen dem obligatorischen Referendum unterstellen.

Man muss sich aber fragen, was sinnvoll ist. Ob der Parkplatz Fr. 3.– oder Fr. 3.10 kostet, liegt wirklich in der Kompetenz des Stadtrates. Der Stadtrat darf nicht alles machen, sondern das Parlament gibt die Leitplanken vor. Deswegen macht eine beschränkte, klar eingegrenzte Kompetenzdelegation aus Sicht der SP-Fraktion Sinn.

Patrick Zibung nimmt Bezug auf die von Nico van der Heiden genannte Erhöhung um 10 Rappen. Sofern der Sprechende den richtigen Antrag vor sich hat, geht es um eine Erhöhung von 50 Prozent, was nicht dasselbe ist.

Hinsichtlich Kommissionsgeheimnis würde es dem Sprechenden dienen zu erfahren, ob man sagen darf, von wem ein Antrag in der Kommission gestellt wurde.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula beantwortet Patrick Zibungs Frage betreffend Kommissionsgeheimnis: Der Antragsteller selbst darf sagen, dass der Antrag von ihm stammt, andernfalls ist es nicht gestattet.

Zum Antrag: Der Stadtrat opponiert diesem nicht. Er wird in nächster Zeit aber kaum davon Gebrauch machen. Er weist darauf hin, dass eine Stellungnahme des Preisüberwachers zu erwarten ist. Schon beim letzten Parkkartenreglement gab es eine kritische Rückmeldung seitens Preisüberwacher. Doch anstatt zu vergleichen, wie die Kosten in anderen Städten aussehen, wäre es nach Ansicht des Stadtrates vernünftiger, zu vergleichen was die Nutzung des öffentlichen Grundes für andere Zwecke kostet. Im Vergleich ist die Autoparkierung mit Anwohnerparkkarte in der Stadt Luzern insgesamt nämlich relativ günstig. Andere Nutzungsgebühren sind in aller Regel höher als ein Parkplatz. Bei einer Baustelle bspw. ist der Ansatz 45 Rappen pro m² und Tag. Das macht bei 10 m² Fr. 4.50 pro Tag. Nutzungsgebühren für Marktstände sind ebenfalls deutlich höher. Der Stadtrat erachtet diese Vergleichsgrösse als zweckmässiger als den Vergleich mit anderen Städten.

Auf die Meldung des Preisüberwachers wird der Stadtrat antworten, dass die Thematik vom Parlament so beschlossen wurde. Denn der Antrag wurde in der Kommission diskutiert und deutlich überwiesen.

Fakt ist aber, dass die Dauerparkkarten in der Stadt Luzern relativ teuer sind. Doch der Stadtrat opponiert weder einer generellen Erhöhung noch der zusätzlichen Kompetenz, wie sie von der Baukommission beantragt wird.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem folgenden Antrag der Baukommission zu:

Art. 10 Abs. 2 des Reglements über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund soll neu wie folgt lauten: «Der Stadtrat kann die Gebühren nach Art. 10 Abs. 1 in eigener Kompetenz um bis zu 50 % erhöhen.»

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 10 : 1 : 0 Stimmen einen weiteren **Antrag** überwiesen:

In Art. 10 Abs. 1 lit. b werden die Gebühren für die Parkkarte Einzelzone Z und die Parkkarte für Einzelzonen A–Z um einen Drittel erhöht. (Die Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute ist ausgenommen.)

Der Stadtrat opponiert dem Antrag nicht.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag** zum Antrag der Baukommission. Die Parkgebühren sind bereits heute genug hoch. Sogar der Preisüberwacher hat bereits Kritik geäussert. Konsequenterweise sollte man auf den Preisüberwacher hören, zumal man ihn auch sonst gerne als Argument anführt.

Martin Abele: Die G/JG-Fraktion ist erstaunt, dass nicht schon im B+A eine Erhöhung der Preise für Parkkarten vorgesehen ist, denn es werden ja auch die Gebühren für Kurzparker erhöht. Aus den Medien war zu erfahren, dass die Stadt Zürich die Preise für Dauerparkkarten massiv erhöhen will, auch dort kritisiert vom Preisüberwacher, jedoch gekontert von den meisten politischen Parteien und insbesondere vom Stadtrat. Der Preisüberwacher geht in diesem Fall in seiner Argumentation nicht besonders vorsichtig vor. Der Zürcher Stadtrat begründet den Antrag mit der erwarteten Lenkungswirkung. Weniger parkierte Autos am Strassenrand bedeuten mehr Platz für den Velo- und Fussverkehr – genau das, was die G/JG-Fraktion in Luzern ebenfalls anstrebt. Mit der Erhöhung der Gebühren würde zudem das Ungleichgewicht zu den privaten Parkplätzen verringert, argumentiert der Zürcher Stadtrat. Genauso ist es auch in Luzern. Die monatlichen Mietkosten für einen privaten Parkplatz im Freien liegen bei durchschnittlich Fr. 120.– bis 150.– und sind somit rund dreimal höher als der Preis für eine Parkkarte. Eine Erhöhung um einen Drittel ist daher angemessen.

Patrick Zibung gibt eine Antwort auf die vermeintlich zu günstigen Parkplätze. Der Vergleich mit den privaten Parkierungen in Garagen stört den Sprechenden. Ein Oberflächenparkplatz ist definitiv nicht dasselbe wie ein Garagenplatz oder ein abgesperrter Privatparkplatz. Dafür dieselben Preise zu verlangen, ist nicht korrekt. Im Privaten ist das Auto geschützt vor Wind, Regen, Sturm und Vandalenakten. Der Vergleich ist nicht akzeptabel.

Martin Abele sprach nicht von Garagenparkplätzen, sondern von privaten Oberflächenparkplätzen.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag der Baukommission zu.

Seite 26 8 Massnahmen Strassenparkierung

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 7 : 4 : 0 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Die Stadt Luzern soll wo nötig durch gezielten Abbau von oberirdischen Parkplätzen die durchgehende Markierung von Velowegen oder Radstreifen ermöglichen. Damit soll eine sichere Fahrt von Würzenbach, Maihof, Reussbühl, Littau, Allmend und Tribtschen Richtung Zentrum oder zurück garantiert werden. Desgleichen sind oberirdische Parkplätze aufzuheben oder zu verlagern, wo dadurch der Bau von separaten Busspuren realisiert werden kann.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung nicht.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag** zur Protokollbemerkung. Die SVP-Fraktion fragt sich, wo konkret man durch Aufhebung von Parkplätzen zusätzliche Velowege schaffen kann. Die aus Sicht der SVP-Fraktion möglichen Strassen sind zum Teil Kantonsstrassen, wie zuvor schon von Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula ausgeführt.

Martin Abele: Die G/JG-Fraktion möchte im Konzept Autoparkierung mehr Raum für die Förderung der flächeneffizienten Mobilität abgebildet sehen. Der B+A enthält bis jetzt nirgends entsprechende Massnahmen. Der stärkste Handlungsbedarf besteht auf Kantonsstrassen, da gibt der Sprechende seinem Vorredner Patrick Zibung recht.

Wenn der Sprechende bspw. auf der Bundesstrasse Richtung Bundesplatz fährt, muss er kurz nach der Bäckerei Odermatt mit dem Velo einen Schwenker nach links machen, um an den Parkplätzen rechts am Strassenrand vorbeizukommen. Das ist ziemlich gefährlich, da die Autofahrer den Schwenker der Velofahrer nicht unbedingt erwarten. Doch der Stadtrat schrieb es im Konzept: Er biss beim Kanton bisher auf Granit.

Die G/JG-Fraktion versteht den Antrag der Baukommission als Fingerzeig an den Kanton, der Stadt nicht länger Steine in den Weg zu legen, wenn es um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden geht und genügend Platz vorhanden ist.

Silvio Bonzanigo gibt unabhängig davon, ob die Parkplätze aufgehoben werden oder nicht, zu bedenken, dass es nicht nur die Interessen der Velofahrenden gibt, sondern auch jene der Fussgängerinnen und Fussgänger. Wenn neu mehr Platz im Strassenraum zur Verfügung steht, haben die Fussgängerinnen und Fussgänger ebenso ein Interesse daran. Es gibt in Luzern viel zu schmal dimensionierte Trottoirs. Bei frei werdenden Flächen möchte der Sprechende nicht in erster Linie nur Velowege und Velofahrstreifen eingerichtet sehen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Silvio Bonzanigo spricht ein wichtiges Thema an, das der Stadtrat in der Mobilitätsstrategie aufgriff. Die Prüfung der Raumverteilung ist eine Daueraufgabe. Es ist ein Fakt, dass der Platz knapp ist. Ein konkretes Beispiel wurde erwähnt: die Bundesstrasse zwischen Paulusplatz und Bundesplatz. Dort ist es für Velofahrende gefährlich. Für Fussgängerinnen und Fussgänger sind die Trottoirs genug breit, zumindest Richtung Paulusplatz. Dort gäbe es eine Möglichkeit für Anpassungen, doch es handelt sich um eine Kantonsstrasse. Ein weiteres Beispiel ist die Spitalstrasse Ost. Sobald es konkreten Bedarf gibt, Parkplätze aufzuheben, wird der Stadtrat diese beiden Stellen vorschlagen. An anderen Orten macht die Aufhebung keinen Sinn und ist nicht anzustreben, bspw. an der Neustadtstrasse, an der Bleicherstrasse oder an der Bruchstrasse, wo oftmals zwei Parkplätze zwischen Baumgruppen stehen und es keinen Sinn macht, für die Schaffung von Velostreifen Bäume oder Baumgruppen zu roden. Es gibt auch Konstellationen von Buslinien, bspw. auf der Untergütschstrasse, wo die Anordnung der Parkierung eine gezielt verkehrsberuhigende Wirkung hat. Der Abbau von oberirdischen Parkplätzen muss von Fall zu Fall beurteilt werden.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der Baukommission zu:

Die Stadt Luzern soll wo nötig durch gezielten Abbau von oberirdischen Parkplätzen die durchgehende Markierung von Velowegen oder Radstreifen ermöglichen. Damit soll eine sichere Fahrt von Würzenbach, Maihof, Reussbühl, Littau, Allmend und Tribtschen Richtung Zentrum oder zurück garantiert werden. Desgleichen sind oberirdische Parkplätze aufzuheben oder zu verlagern, wo dadurch der Bau von separaten Busspuren realisiert werden kann.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 6 : 4 : 1 Stimmen eine weitere **Protokollbemerkung** überwiesen:

Wo aufgrund einer starken Fahrradnutzung notwendig, sorgt die Stadt in den Quartieren für genügend Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum. Diese sind nach Möglichkeit überdacht zu gestalten und können auch auf bisherigen Autoparkplätzen erstellt werden.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung nicht.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag** zur Protokollbemerkung. Die Fraktion sieht keinen Bedarf für eine solche Regelung. Vielmehr sieht sie die Protokollbemerkung als ein Ausspielen von Auto gegen Velo. Es sollen künftig Veloparkplätze auf Autoparkplätzen erstellt werden müssen. Velos dürfen schon heute überall parkiert werden, auch auf Trottoirs, so lange 1,5 m Platz bleibt.

Cyrill Studer Korevaar macht einen gedanklichen Zeitsprung nach Küssnacht am Rigi in den 1980er-Jahren. Der Sprechende wuchs dort am Hörnli auf, welches über eine steile Strasse zu erreichen ist. Eine junge Mutter mit einem vorsintflutlichen Veloanhänger quälte sich damals die Anhöhe hinauf. Der Sprechende verspürte gemischte Gefühle: einerseits Bedauern und Mitleid, andererseits Anerkennung.

Zurück in den August 2020. Der Sprechende wohnt in einem Sechsfamilienhaus Richtung Hirtenhof, das in den 1960er- oder 1970er-Jahren erbaut wurde und nur über einen kleinen Velokeller verfügt. Inzwischen hat aber jede Familie ein Elektrovelo und einen Veloanhänger, man weiss schon nicht mehr wohin damit. Die Anwohnenden sprachen die Vermieter und die Verwaltung darauf an, welche prinzipiell bereit wären, der Situation Abhilfe zu verschaffen. Doch die Bauvorschriften lassen es nicht zu.

Die Protokollbemerkung soll bewirken, dass, wenn Signale aus den Quartieren kommen, die Stadt Hand bieten kann und soll, um das Bedürfnis zu befriedigen, das sich in den letzten Jahren dank der technologischen Entwicklung ergeben hat. Es steht nicht, dass dies auf bestehenden Parkplätzen gemacht werden muss, aber es steht, dass dafür bestehende Parkplätze sollen genutzt werden können. Auf einem bestehenden Parkplatz hat ein Auto Platz, aber vermutlich sechs, zehn oder zwölf Velos.

Mit der Protokollbemerkung soll die Möglichkeit geschaffen werden, einem breit abgestützten Mobilitätskonzept auf die Sprünge und bei spezifischen Fällen unbürokratisch und schnell zu helfen, ohne dass die Vermieterschaft übermässig in die Pflicht genommen wird.

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion unterstützt die Protokollbemerkung der Baukommission. Mit dem von Adrian Borgula erwähnten Aufkommen des Autoverkehrs wurden viele Parkplätze in der Stadt Luzern gebaut. Nun gibt es einen Gegentrend, der sich bereits in der Statistik von LUSTAT nachlesen lässt: Es gibt weniger Autos pro Familie bzw. Wohneinheit in der Stadt Luzern, und es gibt dafür mehr Veloverkehr. Der Veloverkehr nahm durch die Corona-Massnahmen weiter zu. Die GLP-Fraktion wünscht sich ein weiteres Stützen dieses Trends und die Planung des entsprechenden Umbaus.

Silvio Bonzanigo geht auf die Ausführungen von Vorredner Cyrill Studer Korevaar ein. Gemäss dessen Aussagen liegt das Problem vor, dass Velos und Veloanhänger auf Privatgrund nicht mehr parkiert werden können. Der vorliegende B+A sieht vor, die Autoparkierung möglichst auf Privatgrund zu organisieren. Der Sprechende sieht diese Massnahme auch für den Veloverkehr als passend. Er versteht nicht, weshalb man Veloabstellplätze auf öffentlichem Strassenraum erstellen will, anstatt private Eigentümer zu verpflichten, solche zu erstellen.

Cyrill Studer Korevaar: Über die Anzahl Veloparkplätze wird der Rat noch diskutieren. Der Sprechende weiss aus eigener Erfahrung, dass es nicht in jedem Fall einfach ist, mehr Platz für Velos und Veloanhänger auf Privatgrund zu schaffen. Deshalb und aufgrund der bereits gehörten Argumente, wie z. B. die rückläufige Autonutzung, ermöglicht die Protokollbemerkung in den Augen der SP-Fraktion ein pragmatisches Vorgehen, das schnell umgesetzt werden kann. Über weitere Vorstösse, welche in die von Silvio Bonzanigo angedeutete Richtung gehen, kann gerne diskutiert werden.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Das Ziel muss sein, die private Parkierung in erster Linie privat zu lösen. Es gibt Fälle, vor allem in der Innenstadt, wo man Velos auf öffentlichem Grund abstellen muss. Dies ist aber für Dauerparkierung ein eher seltener Fall. Eine der Aufgaben aus dem Veloparkierungskonzept lautet, für mehr Veloparkierung im öffentlichen Raum zu sorgen. Die Defizite wurden erarbeitet und mit dem Parlament besprochen. Die Umsetzung läuft Schritt für Schritt. Gerade letzte Woche wurden Veloparkplätze geschaffen.

Zum Votum von Patrick Zibung betreffend Vergleichbarkeit von Auto- und Veloparkierung: Auch wenn es erlaubt ist, ein Velo auf dem Trottoir abzustellen, sofern 1,5 m übrig bleiben, unterstützt der Stadtrat dies grundsätzlich nicht. Der Platz soll für Fussgängerinnen, Fussgänger, Kinderwagen usw. zur Verfügung stehen. Deshalb will der Stadtrat ein Angebot schaffen, damit die legale wilde Parkierung nicht allzu stark zunimmt. Sehr viel Parkierung findet bereits heute auf vorgesehene Flächen statt, und selten wird legal auf dem Trottoir parkiert.

Patrick Zibung: Der SVP-Fraktion geht es mit der Ablehnung der Protokollbemerkung nicht darum, ob dies auf öffentlichem oder privatem Grund geschehen soll. Bei genug breiten Trottoirs kann dies auch auf öffentlichem Grund geschehen. Die SVP-Fraktion will den Vermietern diesbezüglich keine zusätzlichen Vorgaben machen.

Doch mit der Protokollbemerkung gibt man dem Stadtrat ein weiteres kleines Instrument für den Abbau von Parkplätzen in die Hand. Deswegen sprach der Sprechende in seinem vorherigen Votum von einem Auspielen von Velo- und Autoparkierung. Der Sprechende geht davon aus, dass 1,5 m Platz auf dem Trottoir reichen. Ihm ist bisher niemand mit einem Kinderwagen oder Rollstuhl begegnet, der diese Breite überschritt.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der Baukommission zu:

Wo aufgrund einer starken Fahrradnutzung notwendig, sorgt die Stadt in den Quartieren für genügend Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum. Diese sind nach Möglichkeit überdacht zu gestalten und können auch auf bisherigen Autoparkplätzen erstellt werden.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion den **Antrag, die Parktarifzonen wie bisher beizubehalten.**

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Der Antrag der SVP-Fraktion wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt und mit 1 : 10 : 0 Stimmen abgelehnt.

Andreas Moser: Die FDP-Fraktion lehnt den Antrag der SVP-Fraktion ab. Sie steht dazu, dass die Parkplatzgebühren nach nun 24 Jahren erhöht werden können. Der Sprechende bittet die Parlamentarierinnen und Parlamentarier, dies ebenfalls zu unterstützen.

Peter Gmür: Auch die CVP-Fraktion ist der Meinung, die Erhöhung sei moderat, weshalb sie ihr zustimmt und den Antrag der SVP-Fraktion ablehnt.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der SVP-Fraktion ab.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen weiteren **Antrag** zu Kapitel 8.1:
Die Parkgebühren sollen wie folgt angepasst werden: Zone 1 Fr. 2.50 statt Fr. 3.– pro Stunde, Zone 2 Fr. 1.50 statt Fr. 2.– pro Stunde (Zone 3 so belassen wie vorgeschlagen).

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Der Antrag der SVP-Fraktion wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt und mit 1 : 9 : 0 Stimmen bei einer Abwesenheit abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der SVP-Fraktion ab.

Cyrill Studer Korevaar stellt namens der SP-Fraktion den **Antrag, Art. 6 bzw. Art. 9 des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren seien wie folgt zu ergänzen: Die Parkgebühren gemäss Abs. 1 gelten für leichte Motorwagen mit Elektro- oder Brennstoffzellenantrieb. Leichte Motorwagen mit einem anderen Antrieb bezahlen einen Zuschlag von mindestens 10 Prozent der Gebühren nach Abs. 1. Der Stadtrat kann diesen Zuschlag in eigener Kompetenz bis maximal 50 Prozent erhöhen.**

Worum geht es? Die Rede ist heute von Parkplätzen und vom Klimaschutz. Schon bald wird der Grosse Stadtrat über das Thema sprechen, den CO₂-Ausstoss bis 2030 auf netto null zu reduzieren. Der Sprechende ist überzeugt, dass jeder, der sich auch nur ein bisschen mit diesem weitgehenden Ziel beschäftigt, welches das Stadtparlament beschloss, als es noch nicht so links-grün war, auch über Elektromobilität sprechen muss.

Peter Gmür nahm zuvor in Zusammenhang mit dem B+A das Wort «radikal» in den Mund. Der Sprechende sieht es nicht so. Das Ziel, das der Grosse Stadtrat im nächsten Frühling besprechen wird – den CO₂-Ausstoss bis 2030 auf netto null zu senken –, ist keine Ideologie, sondern schlichte

Physik. Das Ziel ist machbar, auch wenn der Weg nicht einfach sein wird. Was bedeutet es? Innerhalb von zehn Jahren muss man beim Heizöl, beim Gas, beim Benzin und beim Diesel bei null Emissionen sein. Es gibt drei Stossrichtungen dazu: Die eine ist, künftig anstatt Heizöl und Erdgas Kälte und Wärme gespiesen durch See-Energie mithilfe von Wärmepumpen zu nutzen. Die andere ist ein grosser Ausbau erneuerbarer Energien, insbesondere mit Photovoltaik in den Städten. Die Dritte ist der MIV, den es anzugehen gilt, vor allem mit Suffizienz (Alternativen bequemer machen und Quartiere so angenehm gestalten, dass das Bedürfnis nach Mobilität nicht gross ist). Der verbleibende Energiebedarf soll mit erneuerbarer Energie gedeckt werden. Adrian Borgula sprach von einer CO₂-Senkung. Wenn der Parlamentsauftrag ernst genommen wird, muss man nicht nur CO₂ senken, sondern es auf null bringen.

Wenn man Autos nicht wie während der letzten 100 Jahre mit Diesel und Benzin betreiben will, muss es mit erneuerbarer Energie in Form von Elektrizität geschehen. Silvio Bonzanigo sowie Adrian Borgula sagten in ihren Eintretensvoten zu diesem Punkt, dass offene Formulierungen gewünscht seien, da man noch nicht wisse, wohin die Reise gehe. Der Sprechende sieht es anders. In einer neuen Broschüre von Energie Schweiz wird aufgezeigt, dass die Anzahl Elektrofahrzeuge in den letzten acht Jahren massiv zunahm.

Es geht nicht um ein Mobilitätssystem des Jahres 2100 – denn dann sieht es vielleicht tatsächlich anders aus –, sondern um ein Mobilitätssystem der nächsten zehn bis zwanzig Jahre. Alle Anzeichen weisen darauf hin, dass die Elektromobilität die Mobilität der Zukunft ist. Bis zu dieser Erkenntnis vergingen acht Jahre. Blickt man acht weitere Jahre in die Zukunft, wird es kaum eine riesige Anzahl an Wasserstofffahrzeugen geben. Es wird sie dort geben, wo sehr viel erneuerbarer Strom anfällt, der nicht genutzt werden kann, bspw. im süddeutschen Raum. Dort wird überflüssiger Strom seit Jahren in Wasserstoff umgewandelt und kommt vor allem in Bussen und Lastwagen zum Einsatz, nicht jedoch beim MIV.

Heute hat der Grosse Stadtrat die Möglichkeit, die Energienutzung des verbleibenden MIV in die gewünschte Richtung zu lenken, sei es symbolisch oder mit konkreten Massnahmen. Der Sprechende ist überzeugt, dass man, wenn man nicht klar für erneuerbare Energien und Elektrofahrzeuge kämpft, aufzeigen muss, welches die Alternativen sind.

Die Alternativen können seiner Ansicht nach nur sein, dass der Grosse Stadtrat künftig keine MIV-Parkplätze mehr will, womit das CO₂-Problem ebenfalls gelöst wäre. Aus Sicht des Sprechenden geht diese Massnahme aber zu weit. Es wird immer einen MIV- oder einen MIV-ähnlichen Anteil brauchen, nur schon für Polizei-, Feuerwehr- oder Rettungswagen.

Mit den auf dem Tisch liegenden Vorstössen ist zu definieren, dass die neue Normalität erneuerbare Energien bzw. Elektrofahrzeuge sein sollen. Dies kann durch die Festlegung von unterschiedlichen Parkgebühren je nach Antriebsart des Fahrzeugs geschehen. Das ist keine Bevorzugung von Elektromobilität, sondern eine Nivellierung auf das künftig Gewünschte und somit ein Malus gegenüber fossilen Energien (Benzin und Diesel).

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: In der Baukommission wurde ein ähnlicher Antrag gestellt, in dem allerdings nur Elektrofahrzeuge vom Zuschlag hätten befreit werden sollen. Neu geht es auch um Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb, die vom Zuschlag ausgenommen würden. Über den so vorliegenden Antrag der SP-Fraktion wurde in der Baukommission nicht diskutiert.

Stefan Sägesser geht gedanklich in die 1980er-Jahre zurück. Es gab damals grosse Bemühungen, ausgehend von Kalifornien bis nach Europa, schadstoffarme Autos mit Katalysatoren zu entwickeln. Man war damals der Meinung, weit gekommen zu sein. Heute sieht man: Man kam nicht weit. Das Erreichte wurde zunichte gemacht durch grössere und «dreckigere» Autos. Letztlich brachten alle Bemühungen nicht viel. Doch für Lenkungsabgaben über Parkplätze steht die GLP-Fraktion nicht ein. Dies ist das falsche Instrument, und es gehört nicht in das Konzept Autoparkierung. Über Steuern kann so etwas gemacht werden, aber nicht über Parkplätze. Die GLP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ab.

Silvio Bonzanigo geht auf die Aussagen von Cyrill Studer Korevaar ein. Elektromobilität ist eine sehr traditionelle Technologie, ebenso Wasserstoff. Dafür muss man jeden Drucktank auf -253° Celsius kühlen, sowohl auf den Fahrzeugen wie in den Tankstellen. Das ist inzwischen technologisch gesehen Geschichte. Man ist bei synthetischen Treibstoffen angelangt, weshalb der Sprechende für eine systemoffene Formulierung für Bonus- oder Maluszahlungen für die Inverkehrsetzung oder Parkgebühren einsteht. Mit zehn Prozent wäre der Sprechende nicht einverstanden. Das rechtfertigt den administrativen Aufwand nicht. Es müsste deutlicher ausfallen und nicht in Form eines Malus für herkömmlich betriebene Fahrzeuge, sondern in Form eines Bonus für CO₂-frei emittierende Fahrzeuge.

Andreas Moser hat grosse Sympathien für die Ausführungen von Cyrill Studer Korevaar, doch er sieht es ähnlich wie Stefan Sägesser: Das Thema muss ausserhalb des B+A zur Autoparkierung diskutiert werden.

Roger Sonderegger schliesst sich seinem Vorredner an, er hat ebenfalls Sympathien für das Anliegen, sieht es jedoch an anderer Stelle.

Wie will man sicherstellen, dass die Kontrollen funktionieren? Es bräuchte ein Label für Autos, welche 30 oder 50 Prozent weniger Gebühren bezahlen müssen. Es würde ja kaum genügen, aufs Heck des Autos «Brennstoffzelle» zu schreiben, um von der tieferen Parkgebühr profitieren zu können.

Martin Abele: Innerhalb der G/JG-Fraktion gibt es unterschiedliche Ansichten zum Antrag der SP-Fraktion. Einige unterstützen den Antrag, weil sie alternativ betriebene Fahrzeuge fördern wollen. Anderen ist nicht klar, ob damit der gewünschte Lenkungseffekt erzielt werden kann. Wieder für andere ist nicht wünschenswert, überhaupt in derartige Mobilität zu investieren. Viele Mitglieder der G/JG-Fraktion setzen zudem ebenfalls ein Fragezeichen bei der Umsetzung der Kontrolle.

Patrick Zibung hat keine Sympathien für das Anliegen der SP-Fraktion. Er staunt, dass die SP-Fraktion der Ansicht ist, mit solch kleinen Massnahmen das Klima retten zu können. Die Auswirkungen des Antrages tendieren hinsichtlich Wirkung für das Klima Richtung null. Beim Thema E-Auto stellen sich aber auch soziale und ethische Fragen. Am Strassenrand sind aktuell Bilder von leidenden Kindern auf Plakaten der Konzernverantwortungsinitiative zu sehen. Elektroautos, wie auch viele andere Dinge, die man heute nutzt, haben ebenfalls einen Einfluss darauf, dass z. B. in

einer der trockensten Regionen Chiles der Wasserspiegel derart sank, dass die ansässigen Bauern nicht überleben können. Von anderen Rohstoffen, die teils mit Kinderarbeit abgebaut werden, gar nicht erst zu sprechen.

Der Sprechende stellt sich einen grossen Tesla mit vermögendem Fahrer oder vermögender Fahrerinnen neben einer Spitexangestellten im kleinen Auto mit Verbrennungsmotor vor. Letztere müsste künftig mehr bezahlen. Das Bild ist stossend, weshalb der Sprechende Silvio Bonzanigo recht gibt. Wenn man schon Anreize setzt, sind diese positiv zu setzen. Tiefere Preise für Elektroautos und Fahrzeuge mit anderen gewünschten Antrieben sind denkbar, aber definitiv nicht noch höhere Preise, als der Grosse Stadtrat zuvor bereits beschlossen hat.

Cyrrill Studer Korevaar geht auf zwei, drei Stichworte aus Wortmeldungen ein:

- *Positive Anreize* sind nicht die Lösung. Das Ziel, den MIV in der Stadt Luzern zu schmälern, besteht nach wie vor, und es ist grundlegend. Die SP-Fraktion wird auch künftig darauf pochen. Es gilt zu steuern, mit welcher Technologie der künftig noch bestehende MIV betrieben werden soll.
- *Steuern*: Natürlich kann man darauf warten und darauf vertrauen, dass Bundesbern der EU folgt und weitergehende CO₂-Emissionsvorschriften bei Autos beschliesst. Der Sprechende ist jedoch der Ansicht, dass die Stadt Luzern die vorhandenen Steuerungsmöglichkeiten zusätzlich nutzen sollte.
- *Umsetzung*: Jeder, der schon einmal ein Billett an einem Automaten der SBB gelöst hat, weiss, dass man für Halbtaxtickets weniger bezahlt. Wenn man so tut, als hätte man ein Halbtaxabo, obwohl man keines hat, wird man bei einer Kontrolle im Zug gebüsst. Das ist bei der zuvor bemängelten Kontrolle der Antriebsart dasselbe. Bei einem Elektromobil sucht man zudem den Auspuff vergeblich – damit ist die Frage nach der Umsetzung von Kontrollen bereits erledigt.
- *Soziale und ethische Argumente*: Selbstverständlich gibt es unrühmliche Beispiele. Gleichzeitig weiss man, dass es eine Lernkurve gibt. Sie verläuft ähnlich wie vor zehn oder zwanzig Jahren bei der Photovoltaiktechnik. Die Zellen waren damals teuer und «dreckig». Die Energiedichte ist heute massiv höher als bei einem Elektrofahrzeug von 2010, und man spricht davon, dass als Grundstoff bspw. Aluminium verwendet werden können. Es wird zu umweltfreundlichen Materialien kommen, denn der Druck ist gross. Wenn man die Zustände in Chile als Argument gegen die Elektromobilität anführt, muss man konsequenterweise auch vom fossilen Abbau sprechen. Als Bsp. genannt seien die Menschenrechtssituation in Saudiarabien und der Gasbezug von Russland mit seinem fragwürdigen Umgang mit Oppositionellen. Zudem muss fossiler Brennstoff dauernd zugeführt werden, nicht nur einmalig bei der Herstellung.
- *Immer grössere Offroader*: Dieser Trend stört den Sprechenden ebenfalls. Ihn zu brechen, ist auf Ebene Stadtparlament nicht einfach, wie der Grosse Stadtrat schon mehrfach feststellen musste. Dennoch muss es passieren. Auf www.verbrauchskatalog.ch sind alle Fahrzeuge aufgeführt. Man staunt, zu welchen Preisen Elektrofahrzeuge bereits heute erhältlich sind.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Selbstverständlich ist es richtig, auch in der Mobilität die Klimaziele möglichst schnell zu erreichen – gemäss Bund bis 2050; es gibt auch Forderungen nach 2030 oder 2040. Bis wann genau ist zu definieren.

Die Frage ist, ob der Antrag der SP-Fraktion die geeignete Massnahme ist. Der Stadtrat konnte diesen nicht diskutieren, weshalb der Sprechende die Abklärungen der Umwelt- und Mobilitätsdirektion (UMD) bekannt gibt. Die UMD stellte fest, dass die Umsetzung des Antrages nicht praktikabel ist, weil die heutigen Parkuhren nicht zwei Tarife unterscheiden können. Wenn man die Bargeldbezahlung – die nach wie vor gewünscht ist – weiterhin anbieten will, bräuchte es demnach zwei Parkuhren: je eine pro Tarif.

Die Rückmeldung der Luzerner Polizei lautet wie folgt: «Mit den heutigen, erst kürzlich eingeführten Kontrollmöglichkeiten (QR-Codes auf Parkuhren) ist eine Umsetzung nicht möglich. Diesbezüglich müsste mit den Herstellern bzw. Betreibern Kontakt aufgenommen werden, welche neue Kontrollmöglichkeiten erarbeiten müssten. Auf jeden Fall würden die Kontrollen des ruhenden Verkehrs erheblich erschwert.»

Cyrill Studer Korevaar stellt fest, dass die Stadt Luzern viel Geld in ein neues Parkuhrensystem investiert, das keine unterschiedlichen Tarife zulässt. Es ist gut vorstellbar, dass in zwei oder drei Jahren nachjustiert wird. Denkbar sind unterschiedliche Tarife für unterschiedliche Autogrössen. Der Sprechende wird einen Vorstoss einreichen, der verlangt, dass neue Parkuhren mindestens so flexibel sind wie SBB-Automaten vor zehn oder fünfzehn Jahren.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der SP-Fraktion ab, Art. 6 bzw. Art. 9 des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren seien wie folgt zu ergänzen: Die Parkgebühren gemäss Abs. 1 gelten für leichte Motorwagen mit Elektro- oder Brennstoffzellenantrieb. Leichte Motorwagen mit einem anderen Antrieb bezahlen einen Zuschlag von mindestens 10 Prozent der Gebühren nach Abs. 1. Der Stadtrat kann diesen Zuschlag in eigener Kompetenz bis maximal 50 Prozent erhöhen.

Andreas Moser stellt namens der FDP-Fraktion den **Antrag, die Parkplätze beim Verkehrshaus und beim Lido (vgl. Abb. 10, Seite 29) der Tarifzone 3 zuzuweisen.**

Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass bei einer Institution wie dem Verkehrshaus eine Ausnahme gemacht werden soll. Aufgrund der guten öffentlichen Erschliessung soll auf diejenigen Personen, die mit dem Auto anreisen müssen, bei der Tarifierung Rücksicht genommen werden.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Der Antrag der FDP-Fraktion wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt und mit 4 : 6 : 0 Stimmen bei einer Abwesenheit abgelehnt.

Martin Abele: Der Antragsteller begründete nicht ausführlich, weshalb die Umzonung beim Verkehrshaus/Lido vorgenommen werden soll. Die G/JG-Fraktion sieht diesbezüglich keinen Bedarf. Es gibt eine S-Bahn-Haltestelle, weshalb die Gebiete mit ÖV sehr gut erschlossen sind. Es soll durchaus so sein, dass die dortigen Parkplätze entsprechend teurer sind, damit die Anreise mit ÖV gefördert wird. Abgesehen davon kommt es für Besuchende des Verkehrshauses, welche die relativ hohen Eintrittspreise sowie Ausgaben für Essen bezahlen müssen, kaum darauf an, ob sie für den Parkplatz 50 Rappen mehr bezahlen müssen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula beantragt, betreffend Tarifzone Verkehrshaus/Lido beim Antrag des Stadtrates zu bleiben. Das Verkehrshaus wird von der Stadt in vielfältiger Weise unterstützt. Es ist zudem sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Es gibt keinen logischen Grund, weshalb eine andere Regelung als auf der Allmend gelten sollte. Der Stadtrat hat die Zonen nach Erreichbarkeit mit ÖV und nach logischen Prinzipien eingeteilt. Eine Vertretung des Verkehrshauses war am partizipativen Prozess beteiligt. Dass das Verkehrshaus lieber günstigere Parktarife hätte, wurde mitgeteilt, aber grundsätzlich war damals das Verständnis für die Zoneneinteilung seitens Verkehrshaus vorhanden.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der FDP-Fraktion mit 24 : 18 : 4 Stimmen ab.

Seite 29 f. 8.1.3 Finanzielle Auswirkungen

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion den **Antrag, Art. 9 ersatzlos zu streichen**. Art. 9 ist im B+A auf Seite 69 zu finden.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Dieser Antrag wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt. Er wurde mit 1 : 9 : 0 Stimmen bei einer Abwesenheit abgelehnt.

Patrick Zibung begründet den Antrag der SVP-Fraktion damit, dass die Kompetenz zur Festlegung der Parkgebühren nach Ansicht der Fraktion beim Parlament liegen sollte. Es wäre zudem transparenter, wenn der Grosse Stadtrat für die betroffene Zone einen Parktarif von Fr. 3.50 festlegen würde, anstatt ihn bei Fr. 3.– anzusetzen, um ihn zeitnah vom Stadtrat auf Fr. 3.50 erhöhen zu lassen.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der SVP-Fraktion ab.

Seite 31 ff. 8.2 Massnahmen Dauerparkkarten

Cyrrill Studer Korevaar stellt noch einmal denselben **Antrag** wie zuvor:

Die Parkgebühren gemäss Abs. 1 gelten für leichte Motorwagen mit Elektro- oder Brennstoffzellenantrieb. Leichte Motorwagen mit einem anderen Antrieb bezahlen einen Zuschlag von mindestens 10 Prozent der Gebühr nach Abs. 1. Der Stadtrat kann diesen Zuschlag in eigener Kompetenz bis maximal 50 Prozent erhöhen.

Die Argumente wurden genannt. Hinzu kommt hier, dass die Umsetzung einfacher ist, weil man einmal jährlich eine Dauerparkkarte bezieht und mit dem Fahrzeugausweis nachweisen kann, ob man ein Fahrzeug besitzt, das vom Zuschlag ausgenommen ist.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: In der Baukommission wurde ein ähnlich lautender Antrag gestellt. Wiederum hätten nur Elektrofahrzeuge vom Zuschlag befreit werden sollen. Neu geht es auch um Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb, die vom Zuschlag ausgenommen würden. Über den so vorliegenden Antrag der SP-Fraktion wurde in der Baukommission nicht diskutiert.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der SP-Fraktion ab.

Seite 38 8.3.4 Massnahmen

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 7 : 4 : 0 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Die Einrichtung von Parkplätzen für den Güterumschlag / für Handwerker und Serviceleute wird auch in der Neustadt geprüft.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung, weil die Analogie zur Altstadt nicht gegeben ist. In der Altstadt können Handwerkerinnen und Handwerker, die in der Fahrverbotszone unterwegs sind, aber nicht den ganzen Tag auf das Auto angewiesen sind, ihr Fahrzeug zentrumsnah parkieren. Dafür werden die definierten Parkplätze für Handwerkerinnen und Handwerker geschaffen.

In der Neustadt ist die Ausgangslage anders: Es gibt dort Zonen für den Güterumschlag, um kurzzeitig etwas ab- oder aufzuladen. Es handelt sich hierbei um die gelben Flächen. Diese werden in der Regel für den Güterumschlag genutzt, ausser manchmal vor dem Hotel Astoria. Daneben gibt es in der Neustadt nach wie vor die Handwerkerparkkarten, welche mit einer Gültigkeit auf jedem Parkfeld für Fr. 400.– jährlich bezogen werden können.

Der Stadtrat erachtet es als nicht sinnvoll, das System dahingehend zu ändern, dass eine zusätzliche Kategorie für Handwerkerinnen, Handwerker und Servicefahrzeuge mit separaten Flächen geschaffen wird. In der Neustadt wird in Zukunft mehr Parkierungsfläche frei, weil mehr Anwohnerinnen und Anwohner auf privatem Grund parkieren werden. Der Stadtrat beantragt deshalb, die Protokollbemerkung abzulehnen.

Thomas Gfeller: Die SVP-Fraktion teilt die Ausführungen Adrian Borgulas nicht. Der Sprechende ist oft beruflich im Gebiet Neustadt unterwegs. Es ist aktuell extrem schwierig, einen Parkplatz zu finden, um seinen Job machen zu können. Es kommt vor, dass er auf der Suche nach einem Parkplatz bis zu 45 Minuten unterwegs ist, um bei einer Liegenschaft, in der bspw. ein Heizungsausfall oder ein Wasserrohrbruch behoben werden muss, reglementskonform zu parkieren. Die SVP-Fraktion begrüsst deshalb den Antrag, die Situation für Handwerker auch in der Neustadt zu prüfen.

Die Abstimmung über die Protokollbemerkung der Baukommission ergibt das Stimmenverhältnis 21 : 21 : 5. Es kommt zu einem zweiten Durchgang der Abstimmung.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung mit 23 : 22 : 2 Stimmen ab.

Seite 42 ff. 8.3.4.4 Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone»

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 8 : 3 : 0 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Zur Einführung von Senkpollern ist auf eine Pilotphase zu verzichten und die Massnahme definitiv einzuführen.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung nicht.

Thomas Gfeller stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag** und beantragt die folgende **Protokollbemerkung**:

Auf die Installation von Senkpollern wird vorerst verzichtet. Erst wenn sich zeigen sollte, dass die übrigen Massnahmen (u. a. striktere Kontrollen gemäss Ziff. 8.3.4.3) nicht ausreichen, wird die Installation von Senkpollern geprüft.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Diese alternative Protokollbemerkung wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt. Sie wurde der Protokollbemerkung der Baukommission gegenübergestellt. Die Protokollbemerkung der Baukommission obsiegte mit 8 : 3 : 0 Stimmen.

Andreas Moser: Bei der von Thomas Gfeller vorgelesenen Protokollbemerkung handelt es sich um eine Protokollbemerkung der FDP-Fraktion.

In der Gegenüberstellung der beiden Protokollbemerkungen obsiegt die Protokollbemerkung der Baukommission.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der Baukommission

Zur Einführung von Senkpollern ist auf eine Pilotphase zu verzichten und die Massnahme definitiv einzuführen.

zu.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 6 : 5 : 0 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Auch die Zufahrt zum Grendel soll mittels Senkpoller umgestaltet werden.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung.

Thomas Gfeller: Die SVP-Fraktion lehnt die Protokollbemerkung ebenfalls ab.

Nico van der Heiden begründet, weshalb die SP-Fraktion in der Baukommission diese Protokollbemerkung stellte. Sie ist kohärent mit dem vorher Gesagten: Es mutet komisch an, Hunderttausende von Franken für Senkpoller auszugeben, dies aber als Pilotphase zu bezeichnen. In den Gebieten der Altstadt fehlt beim Einsatz von Senkpollern zum Abschluss des Projekts nur noch der Poller beim Grendel.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung. Er ist einverstanden, die Senkpoller definitiv einzuführen. Doch er möchte eine Erfahrungsphase, was nicht dasselbe wie eine Pilotphase ist. Auch wenn der Grendel mit einem Senkpoller ausgestattet würde,

wäre die Altstadt nicht komplett «dicht». Es gibt z. B. noch die Möglichkeit via Schulhaus Mariahilf zu fahren.

Nach der Eingewöhnungsphase und einer Evaluation der bestehenden Senkpoller ist der Stadtrat bereit, in einem nächsten Schritt einen Poller am Grendel vorzusehen. Es wird aber entsprechende finanzielle Mittel zur Realisierung brauchen.

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion unterstützt die Haltung des Stadtrates vollumfänglich.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der Baukommission zu.

Seite 46 ff. 8.4 Parkierungsdauer und Flächennutzung Innenstadt

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 6 : 5 : 0 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Die angedachten Massnahmen dürfen in keinem Quartier zu einem erhöhten Verkehrsvolumen führen. Wo sich rechnerisch ein erhöhtes Verkehrspotenzial abzeichnet, sind quartier-spezifisch Kompensationsmassnahmen vorzusehen.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung nicht.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung zu.

Martin Abele: Die G/JG-Fraktion betrachtet insgesamt als sehr gut, was in Bezug auf die Parkdauer angedacht wurde. Sie wünscht sich jedoch, dass durch die Verschiebung von Parkplätzen auch Raum freigespielt und attraktiver gestaltet wird, denn diesbezüglich besteht an einigen Orten in der Stadt Nachholbedarf.

Der Sprechende stellt namens der G/JG-Fraktion folgende **Protokollbemerkung**:

Die Stadt Luzern definiert Gebiete, wo durch die Aufhebung bzw. Verschiebung von Parkplätzen Raum freigespielt werden kann für die gezielte Attraktivierung des öffentlichen Raums.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Diese Protokollbemerkung wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt und mit Stichentscheid des Präsidenten abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der G/JG-Fraktion zu.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 8 : 1 : 2 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Um das lokale Gewerbe zu stärken und die Innenstadt attraktiver zu machen, werden vermehrt Kurzzeitparkplätze für Erledigungen im Quartier geschaffen. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, beträgt die maximale Parkdauer grundsätzlich 60 Minuten. Nur in begründeten Ausnahmefällen wird eine kürzere Parkdauer festgelegt.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung nicht.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen Antrag, der leicht modifiziert bereits in der Baukommission gestellt wurde. Der Sprechende geht davon aus, dass die beiden Anträge in der Abstimmung gegenübergestellt werden müssen. Der **Antrag** lautet:

Die maximale Parkzeit wird auf 90 Minuten festgelegt.

In der Baukommission forderte die SVP-Fraktion 120 Minuten, nun würde sie sich mit 90 Minuten zufriedengeben.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Wie von Antragsteller Patrick Zibung gesagt, wurde in der Baukommission ein anderer Antrag gestellt, weshalb über die Parkzeit von 90 Minuten nicht abgestimmt wurde.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula würde es begrüßen, wenn der Grosse Stadtrat an den 60 Minuten festhielte. Diese Dauer wurde lange diskutiert, und die Protokollbemerkung der Baukommission rennt offene Türen ein.

In der Gegenüberstellung der Protokollbemerkung der Baukommission und derjenigen der SVP-Fraktion obsiegt die Protokollbemerkung der Baukommission.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der Baukommission

Um das lokale Gewerbe zu stärken und die Innenstadt attraktiver zu machen, werden vermehrt Kurzzeitparkplätze für Erledigungen im Quartier geschaffen. Um die angestrebten Ziele zu erreichen, beträgt die maximale Parkdauer grundsätzlich 60 Minuten. Nur in begründeten Ausnahmefällen wird eine kürzere Parkdauer festgelegt.

zu.

Seite 52 ff. 8.6 Umgang mit Elektroladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 9 : 2 : 0 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Der Stadtrat sorgt im Rahmen seiner Einflussmöglichkeiten dafür, dass in den öffentlichen Parkhäusern an attraktiv platzierten Standorten Ladestationen für PKW-Elektrofahrzeuge zur Verfügung stehen, der verwendete Strom aus erneuerbaren Quellen stammt und wo sinnvoll und möglich Fotovoltaik-Anlagen auf den Parkhausdächern und -fassaden zum Einsatz gelangen.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung nicht.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag**.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der Baukommission zu.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 4 : 3 : 3 Stimmen bei einer Abwesenheit folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Der Stadtrat klärt ab, wo im öffentlichen Raum wie viele Ladestationen platziert werden müssen, um die Transformation von Verbrennungs- hin zu Elektrofahrzeugen zu beschleunigen, ohne eine zusätzliche Nachfrage nach Privat-PKWs zu stimulieren. Die Stadt oder Private sorgen für Investitionen und einen kostendeckenden Betrieb mit erneuerbarer Elektrizität.

Der Stadtrat opponiert dieser Protokollbemerkung.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag**. Es ist nicht Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, dass Betriebsstoffe für Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Der Staat stellt schliesslich auch keine Tankstellen auf. Genauso sollen auch Elektrofahrzeuge auf private Art getankt bzw. aufgeladen werden.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Die Diskussion über den Trend Elektromobilität wurde heute bereits geführt. Es ist klar, dass der Antrieb von Autos fossilfrei werden muss. Welche Rolle soll der öffentliche Raum bei der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur spielen? Nach Ansicht des Stadtrates muss man sehr sorgfältig mit dem öffentlichen Raum umgehen und zurückhaltend bei dessen Möblierung sein. Ladeinfrastruktur stellt eine Möblierung des öffentlichen Raumes dar. Gleichzeitig ist die Reservation einzelner Parkplätze für eine bestimmte Fahrzeugkategorie nicht zu begrüssen. Es braucht vor allem Lademöglichkeiten auf privatem Grund sowie Schnellladestationen auf den grossen Achsen, die sich nicht in der Stadt befinden.

Wenn man auf Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund verzichtet, gibt es ein unschönes Detail: Besitzerinnen und Besitzer eines E-Fahrzeuges, die keinen Privatparkplatz in der Innenstadt haben, können ihr Fahrzeug über Nacht nicht laden. Der Stadtrat möchte ja eben dafür sorgen, dass die Initiative bei der privaten Ladeinfrastruktur entsteht.

Die Formulierung in der Protokollbemerkung «ohne eine zusätzliche Nachfrage nach Privat-PKWs zu stimulieren» ist mit Sicherheit gut gemeint. Doch es ist schlicht nicht realistisch, dies auf kommunaler Ebene messen zu können. Insgesamt opponiert der Stadtrat deshalb der Protokollbemerkung.

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion opponiert der Protokollbemerkung ebenfalls. Ein Teil der Begründung gab Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula bereits. Als weiterer Grund ist zu nennen, dass die Reichweite von Elektrofahrzeugen relativ hoch ist; deutlich höher als noch vor fünf Jahren. Sie liegt bei 350 bis 400 km. Insofern wäre diese Protokollbemerkung in erster Linie für auswärtige Gäste interessant. Aber bereits vorhin wurde gesagt, dass vor allem öffentliche Parkhäuser mit Anreizsystemen umgerüstet werden sollen, damit es dort genügend Kapazität gibt, um die Elektroautos zu laden. Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Luzern – davon geht die GLP-Fraktion aus – werden grossmehrheitlich eigene Ladestationen oder solche in der Nähe nutzen, um ihre Fahrzeuge zu laden. Deshalb lehnt die GLP-Fraktion die Protokollbemerkung ab.

Cyrill Studer Korevaar: Es stimmt, dass das Zurverfügungstellen von Infrastruktur keine Staatsaufgabe ist. Andererseits muss man die Frage stellen, ob der Staat Einfluss nehmen will und ob er Bedingungen schaffen will, um in eine gewünschte Richtung zu lenken. Der Sprechende findet: Ja. Die Protokollbemerkung lautet: «Der Stadtrat klärt ab [...]». Der Sprechende stellt fest, dass der Stadtrat noch nicht daran glaubt, dass die Elektromobilität kommen wird.

Man wagt auch nicht, proaktiv mit dem neuen Thema umzugehen. Der Sprechende erinnert an die Städte Basel und Bern, die genau solche Abklärungen machen. Sie wagen es. Das braucht Mut. Es kann auch heissen, dass man nach Abklärungen feststellt, dass etwas tatsächlich doch nicht nötig ist. Das soll selbstverständlich möglich sein.

Der Sprechende bedauert die Zurückhaltung und bittet um Unterstützung der Protokollbemerkung.

Silvio Bonzanigo macht seine Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität geltend. Es gibt eine ganze Palette von Fahrzeugtypen: Vollstromer, Hybridstromer, Mildhybridfahrzeuge usw. Beim Fiat Panda bspw. leistet der Elektroantrieb nur 1 PS an den im Übrigen fossil betriebenen Antrieb des Fahrzeugs. Die Palette ist inzwischen derart breit, dass es kaum noch rechtlich praktikable, gültige Definitionen geben kann, die besagen, wann es sich um ein Elektrofahrzeug handelt. Der Sprechende rät deshalb zu Zurückhaltung bei der Förderung dieser dispersen Fahrzeuggruppe.

Roger Sonderegger: Stefan Sägesser hat Recht. Die Fahrzeuge lädt man daheim. Es können nicht Tankstellen auf öffentlichem Raum entstehen, wie es sie heute mit fossilen Treibstoffen gibt. Wenn die Langzeitparkierung in die Parkhäuser verlagert werden soll, weshalb sollen dann die Oberflächenparkplätze im öffentlichen Raum zum Laden von Elektroautos genutzt werden? Dies widerspricht der Grundphilosophie des Parkierungskonzepts. Im Parkhaus gibt es eine gute Infrastruktur, und der öffentliche Raum muss nicht möbliert werden. Der Sprechende bittet um Ablehnung der Protokollbemerkung.

Martin Abele: Die G/JG-Fraktion stützt mehrheitlich die Haltung des Stadtrates. Insbesondere das soeben genannte Argument von Roger Sonderegger überzeugt die Fraktion. Gleichzeitig kann sich die Fraktion nicht vorstellen, dass es funktionieren soll, Ladestationen im öffentlichen Raum zu fördern, ohne eine zusätzliche Nachfrage nach Privat-PKW's zu stimulieren.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula reagiert auf das Votum von Cyrill Studer Korevaar: Der Vorwurf, der Stadtrat glaube nicht an die E-Mobilität, hat überhaupt nichts zu tun mit dem Antrag des Stadtrates, die in der Protokollbemerkung der Baukommission geforderte Prüfung nicht vornehmen zu wollen. Selbstverständlich glaubt der Stadtrat an erneuerbare Antriebsarten. Die Frage ist aber, was im öffentlichen Raum dafür getan werden soll. Ein überzeugendes Argument, das zuvor auch von Roger Sonderegger genannt wurde, lautet, dass der Fokus im öffentlichen Raum auf der Kurzzeitparkierung liegt.

Die wenigen öffentlichen E-Parkstellen werden heute sehr schlecht genutzt. Auf der Allmend und beim Verkehrshaus gibt es sie, zudem auch halböffentliche Parkplätze mit Ladeanschluss. Es ist kaum eine Frage des Mutes. Vielmehr hat der Stadtrat eine klare Haltung und sagt, dass er keine E-Ladestationen im öffentlichen Raum will. Dieser soll nicht zusätzlich belastet werden mit einer

Infrastruktur, die nicht zwingend im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden muss. Das Aufladen muss daheim, im Parkhaus und am Arbeitsplatz ermöglicht werden.

Zum Vorwurf, Bern und Basel seien im Gegensatz zu Luzern mutig: Es gibt tatsächlich verschiedene Positionierungen. Als Präsident der Städtekonferenz Mobilität weiss der Sprechende, dass die Positionspapiere vorsichtig formuliert sind, weil man sich in der Konferenz nicht ganz einig ist, was im öffentlichen Raum und was im privaten Raum unternommen werden soll. Die Stadt Luzern – mit wenig Platz und engen Raumverhältnissen – vertritt die Haltung, dass der öffentliche Raum möglichst schonungsvoll möbliert und möglichst wenig Platz für spezifische Bedürfnisse reserviert werden soll. Das ist keine Frage des Mutes.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung der Baukommission

Der Stadtrat klärt ab, wo im öffentlichen Raum wie viele Ladestationen platziert werden müssen, um die Transformation von Verbrennungs- hin zu Elektrofahrzeugen zu beschleunigen, ohne eine zusätzliche Nachfrage nach Privat-PKWs zu stimulieren. Die Stadt oder Private sorgen für Investitionen und einen kostendeckenden Betrieb mit erneuerbarer Elektrizität.

ab.

Andreas Moser: Die FDP-Fraktion glaubt durchaus an die Elektromobilität. Deshalb beantragt sie die folgende **Protokollbemerkung:**

Vor dem Hintergrund der Förderung der CO₂-armen Mobilität und der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand ist eine offensivere Haltung der Stadt wünschenswert. Wenige und zentral gelegene Ladestationen auf öffentlichem Grund sind deshalb nötig.

Es braucht jetzt ein Zeichen der Stadt Luzern, wie es in nordischen Städten ebenfalls geschieht.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt. Sie wurde mit 4 : 5 : 1 Stimmen bei einer Abwesenheit abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion ab.

Mittagspause von 11.40–13.15 Uhr

Seite 52 ff. 8.6. Umgang mit Elektroladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund

Silvio Bonzanigo: Der Titel des Kapitels spricht eine eigene Sprache, nämlich dass alle nicht fossile Mobilität als elektrogetrieben verstanden wird. Der Sprechende teilt diese Haltung nicht, worauf er in seinen Voten bereits mehrmals hinwies. Der Stadtrat müsste eine offene Strategie verfolgen,

nur schon deshalb, weil man heute weit mehr weiss, als vor über hundert Jahren, als die Elektromobilität erfunden wurde. Inzwischen ist hier nicht viel an Entwicklung erfolgt.

Der Sprechende stellt die folgende **Protokollbemerkung**:

Die Stadt Luzern verfolgt in der postfossilen Mobilität eine technologieoffene Strategie. Sie unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Bestrebungen privater Anbieter in den zurzeit bekannten Antriebstechniken Elektromobilität, Wasserstofftechnik und synthetische Treibstoffe sowie disziplinenübergreifende Ansätze wie Power-to-Fuel.

Erläuterungen dazu macht der Sprechende anhand des Beispiels Methanol, welches weltweit der am zweitmeisten gehandelte Treibstoff ist. Es wird meist fossil entwickelt. In China fahren 5,6 Mio. Fahrzeuge methanolbetrieben. In der Nordsee fahren aus grün gewonnenem Methanol vier Fährschiffe der Stena Line. In Zug, um den Kreis in die Region zu schliessen, arbeitet ein Methanolwandler, der Methanol CO₂-frei in Elektrizität umwandelt mit 35 kW Leistung Strom und mit 70 kW Leistung Wärme.

Dies bedeutet, dass sehr vieles in Gang ist. Man sollte neben der fossil betriebenen Antriebsart nicht nur auf eine einzige Mobilitätsform setzen. Diese Offenheit wünscht sich der Sprechende.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Diese Protokollbemerkung wurde in der Baukommission nicht gestellt.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula erlaubt sich den Hinweis, dass der Stadtrat grundsätzlich technologieoffen ist. Das postfossile Zeitalter muss vorbereitet werden. Es kann sein, dass es andere Wege als den elektrischen geben wird, das weiss man noch nicht. Die Parkierung eines E-Fahrzeuges auf einem Parkplatz mit Elektroladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund braucht Zeit. Ein Methanol- oder ein Gasfahrzeug kann konventionell getankt werden. Da stellt sich die Frage nicht, ob es ebenfalls Ladestationen im öffentlichen Raum braucht. Die Stadt setzt nicht nur auf Elektrofahrzeuge. Aber zum jetzigen Zeitpunkt ist es die erfolgversprechendste Perspektive. Natürlich birgt sie Probleme, wie den Rebound-Effekt, den man in Skandinavien beobachtet: Es besteht die Gefahr, dass man mehr Auto fährt, da man annimmt, mit Strom sauberer unterwegs zu sein.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung von Silvio Bonzanigo ab.

Seite 72 9.1 Totalrevision Parkplatzreglement

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 7 : 3 : 1 Stimmen folgenden **Antrag** überwiesen:

Art. 16 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird um folgenden neuen Abs. 5 ergänzt (der in der Totalrevision vorgesehene Abs. 5 wird zu Abs. 6): «Neue Parkplätze bei Neubauten und neubauähnlichen Umbauten sind entweder mit einer Ladestation für Elektrofahrzeuge auszustatten oder es sind Vorkehrungen für eine spätere einfache Nachrüstung zu treffen. Als Richtlinie gelten die einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).»

Der Stadtrat opponiert dem Antrag und stellt den Eventualantrag, den Begriff «Neubauten» durch «Errichtung von Bauten und Anlagen» zu ersetzen.

In der Gegenüberstellung des Antrags der Baukommission mit dem Antrag des Stadtrates ob-siegt der Antrag des Stadtrates.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag gemäss Formulierung des Stadtrates zu:

Art. 16 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird um folgenden neuen Abs. 5 ergänzt (der in der Totalrevision vorgesehene Abs. 5 wird zu Abs. 6): «Neue Parkplätze bei Neubauten der Errichtung von Bauten und Anlagen oder neubauähnlichen Umbauten sind entweder mit einer Ladestation für Elektrofahrzeuge auszustatten oder es sind Vorkehrungen für eine spätere einfache Nachrüstung zu treffen. Als Richtlinie gelten die einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).»

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission hat mit 7 : 4 : 0 Stimmen folgenden Antrag überwiesen:

Art. 11 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird um einen Abs. 4 ergänzt: «Der Stadtrat kann bei einer Änderung der Bedingungen gemäss Abs. 1 eine Änderung der Zoneneinteilung vornehmen.»

Der Stadtrat opponiert dem Antrag nicht.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag**. An der heutigen Sitzung wurde von der SVP-Fraktion mehrfach gesagt, dass sie dem Stadtrat keine zusätzlichen Kompetenzen zusprechen will. Der Sprechende räumt ein, dass es bei seiner ersten Nennung dieses Vorsatzes um Kleinigkeiten ging. Hier geht es nun aber unter Umständen um grosse Gebiete. Es ist deshalb angebracht, die demokratischen Institutionen – sprich das Parlament – darüber beraten und entscheiden zu lassen und nicht den Stadtrat.

Nico van der Heiden: Auch hier ist die Kompetenzdelegation an den Stadtrat sehr klar eingegrenzt. Sie geschieht nämlich nur dann, wenn sich die dahinterliegenden Bedingungen, die im Reglement dargelegt sind, klar verändern. Der Stadtrat kann nicht nach Lust und Laune eine Zonenumteilung vornehmen, sondern nur, wenn sich die Bedingungen verändern.

Nehmen wir an, in einem Quartier gibt es eine neue Buslinie, womit dieses einen grossen Sprung in der ÖV-Anbindung macht. Die Parkplatzerstellungspflicht würde dennoch zehn oder fünfzehn Jahre bestehen bleiben, weil sie einst vom Parlament beschlossen wurde.

In einem solchen Fall soll der Stadtrat doch die zwei oder drei Strassenzüge umzonen können.

Patrick Zibung: Der SVP-Fraktion geht es eben genau darum, ausführlich im Parlament zu diskutieren, wenn es keine trennscharfe Linie zwischen bspw. Zone 2 und Zone 3 gibt. Wenn dies fünf, zehn oder fünfzehn Jahre dauert, ist es eben so. Die SVP-Fraktion ist der Ansicht, dass es diverse Parameter gibt – ein Teil wurde diskutiert –, die einen Einfluss auf eine Zonenumteilung haben. Alle Argumente sollen im Parlament vorgebracht werden.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Stadtrat opponiert dem Antrag nicht. Dennoch glaubt der Sprechende nicht, dass er exzessiv vom Recht auf Änderung der Zoneneinteilung Gebrauch machen würde. Es gilt, die Planbeständigkeit zu beachten. Man muss sich auf längere Frist auf die Zoneneinteilung verlassen können. Die Zonen sollen mit Bestimmtheit nicht hin und her geschoben werden. Doch wenn es kleine Anpassungen aufgrund von deklarierten Bestimmungen gibt, ist nicht auszuschliessen, dass der Stadtrat eine Anpassung vornimmt. Er wehrt sich nicht gegen die Möglichkeit. Die Topografie wird er nicht ändern, doch hinsichtlich ÖV-Anbindung ist denkbar, dass eine Änderung zweckmässig ist.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag der Baukommission zu.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: In der Baukommission wurde mit 6 : 4 : 1 Stimmen folgende **Protokollbemerkung** überwiesen:

Der Stadtrat verbessert das Angebot von ÖV, Fuss- und Veloverkehr insbesondere im Stadtteil Littau so, dass dieser zügig in die Zone 2 umgeteilt werden kann.

Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung.

Roger Sonderegger würde zum ersten Teil der Formulierung gerne Ja sagen. Zum zweiten Teil – einer Umteilung in die Zone 2 – kann man aus folgenden Gründen nicht Ja sagen: In der Formulierung ist vom Stadtteil Littau die Rede. Es ist unklar, wie dies zu verstehen ist. Sind der Littauer Berg, Reussbühl und das Dorf Littau gemeint? Bei Letzterem könnte der Sprechende Ja sagen. Beim Littauer Berg sicher nicht. Dort eine ÖV-, Fuss- und Veloverkehrerschliessung mit dem Ziel der Umteilung in die Zone 2 ins Auge zu fassen, geht nicht; sowohl aus Dichte- wie aus Topografiegründen.

Auf der Abbildung im B+A Seite 77 ist ersichtlich, dass sich die Zone 2 über einen Teil Reussbühls erstreckt. Es gibt Gebiete im Stadtteil Littau, die 250 oder 300 m vom Bahnhof Emmenbrücke entfernt liegen. Zunächst wäre deshalb eine lange Diskussion darüber nötig, was überhaupt mit dem Stadtteil Littau gemeint ist.

Wenn man die Kriterien in der Tabelle auf Seite 76 im B+A betrachtet, lässt sich die Topografie nicht wegre-den. Die Protokollbemerkung kann deshalb so gar nicht behandelt werden. Es ist nicht klar, was sie will.

Der Sprechende plädiert dafür, künftig von Littau Dorf, vom Littauer Berg und von Reussbühl zu sprechen, so wie wir Würzenbach, Maihof und Neustadt sagen. Damit wäre zumindest halbwegs klar, worum es geht. Der Begriff Stadtteil Littau ist eine Hilfskonstruktion, die man einführte, weil man die Gemeinde Littau nicht beleidigen wollte. Der Sprechende bittet darum, die Protokollbemerkung trotz des ersten guten Teils abzulehnen.

Patrick Zibung gibt seinem Vorredner recht. Der erste Teil der Protokollbemerkung – den ÖV, den Fuss- und den Veloverkehr zu verbessern – ist durchaus gut. Umzonungen hingegen sollen möglichst im Parlament entschieden werden und nicht im Stadtrat, weshalb die SVP-Fraktion die Protokollbemerkung ablehnt.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Stadtrat bezog die Protokollbemerkung vor allem auf Littau Dorf. Er anerkennt das Grundanliegen. Er sieht, dass es in naher Zukunft ein Problem mit der Verkehrsbelastung vor allem im Bereich Littau Dorf Richtung Kreuzstutz geben wird. Er arbeitet daran. Ob es reicht, um die Region in die Zone 2 umzuteilen, beurteilt der Stadtrat kritisch. Das Hauptanliegen des Stadtrates ist, in Littau Dorf Verbesserungen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu erwirken, damit ein zuverlässiger Autoverkehr nach Littau sichergestellt werden kann. Den inhaltlichen Auftrag aus der Protokollbemerkung nimmt der Stadtrat ernst, nicht aber unbedingt den Teil betreffend die Umzonung, weil bspw. die Topografie nicht beeinflussbar ist.

Stefan Sägesser versteht die Argumentation von Roger Sonderegger. Die Protokollbemerkung ist aber nicht so gemeint, wie er sie auslegt. Seine Auslegung ist etwas spitzfindig. Im Sinne der Rechtsprechung könnte so argumentiert werden. Aber eigentlich geht es bei der Diskussion um die von Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula soeben genannten Themen. Die erschlossenen Teile Littaus, die dem Langsamverkehr besser zugänglich gemacht werden, sollen nach und nach umgezont werden. Es ist nicht so, dass der gesamte Stadtteil Littau gleich behandelt werden soll, sondern dass der Stadtrat diesen Gebiet für Gebiet beurteilt.

Der Forderung Roger Sondereggers, Littau nicht als Grossraum zu betrachten, sondern in die verschiedenen Zonen aufzuteilen, würde damit Folge geleistet. Der Sprechende plädiert dafür, der Protokollbemerkung zuzustimmen.

Nico van der Heiden möchte sich zunächst bei allen Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils Littau dafür entschuldigen, dass für die Protokollbemerkung eine unpräzise Formulierung gewählt wurde. Der Sprechende hat nun die offizielle Quartierkarte der Stadt Luzern vor sich und erklärt zuhanden des Protokolls, dass **in der Protokollbemerkung die Quartiere Littau Dorf und Matt gemeint sind.**

Die Protokollbemerkung ist ein Prüfauftrag an den Stadtrat mit dem Ziel, ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Im zweiten Satz steht als Ziel die Umzonung in die Zone 2. Ob dies gelingt oder nicht, ist im Moment nicht absehbar. Das Ziel soll dennoch verfolgt werden. Über die Kriterien wurde in der Kommission viel debattiert. Im Verständnis des Sprechenden ist die Topografie angesichts der Tatsache, dass heute mehr E-Bikes als herkömmliche Velos verkauft werden, kein gewichtiges Argument mehr im Zusammenhang mit Langsamverkehr.

Der Sprechende macht beliebt, die Protokollbemerkung im Sinne davon, dass man für die Quartiere Littau Dorf und Matt eine Verbesserung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erreicht, zu überweisen.

Der Grosse Stadtrat stimmt der Protokollbemerkung der Baukommission zu:

<p>Der Stadtrat verbessert das Angebot von ÖV, Fuss- und Veloverkehr insbesondere im Stadtteil Littau so, dass dieser zügig in die Zone 2 umgeteilt werden kann.</p>

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion folgende **Protokollbemerkung**:

Der bisherige Zonenplan wird beibehalten.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt und mit 1 : 10 : 0 Stimmen abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion ab.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion eine weitere **Protokollbemerkung**:

Die Zonen, die von Stufe 4 auf Stufe 2 herabgestuft werden, werden nur auf Zone 3 eingestuft.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt und mit 2 : 9 : 0 Stimmen abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Protokollbemerkung der SVP-Fraktion ab.

Seite 73 ff. 9.1.1 Berechnung der Anzahl Park- und Abstellplätze

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: In der Baukommission wurde mit 7 : 4 : 0 Stimmen der folgende **Antrag** überwiesen:

In Art. 18 Abs. 1 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird die Spalte Abstellplätze für Beschäftigte in Abstellplätze pro Vollzeitäquivalent geändert und in der ganzen Spalte auf 3 Vollzeitäquivalente geändert.

Der Stadtrat opponiert dem Antrag der Baukommission.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Antrag ist sicher wichtig, doch er zielt in die falsche Richtung. Die Umsetzung würde unter Umständen bedeuten, dass weniger Veloparkplätze zu erstellen wären. Zudem arbeiten Teilzeitbeschäftigte manchmal gleichzeitig, von daher erscheint es dem Sprechenden sinnvoll, bei der Formulierung gemäss Reglement zu bleiben.

Stefan Sägesser: Die GLP-Fraktion folgt der Begründung des Stadtrates.

Nico van der Heiden versuchte mit dem Antrag einen Kompromiss zu finden, also einerseits mehr Veloparkplätze zu verlangen, andererseits für Betriebe eine sinnvolle Lösung zu finden. Gerade Betriebe mit vielen Teilzeitangestellten würden zu einer sehr hohen Erstellung von Veloparkplätzen verpflichtet, die unter Umständen während drei oder vier Werktagen wöchentlich leer stünden. Das durchschnittliche Arbeitspensum der Schweizerinnen und Schweizer dürfte bei 80 Prozent liegen. Firmen mit reihenweise Angestellten mit 20-Prozent-Pensum sind selten. Der Sprechende versuchte, einen gewerbefreundlichen Antrag zu stellen. Vollzeitäquivalente sieht er nach wie vor als

sinnvolle Berechnungsgrundlage für Veloabstellplätze im Betrieb an. Die Teilzeitangestellten arbeiten kaum alle am Montag, sondern verteilen sich etwas über die Woche.

Stefan Sägesser: Die Begründung des Stadtrates ist überzeugender als die Forderung des Antrages. Es liegt nicht am Parlament, festzulegen, wer wann arbeitet. Dies müssen die Unternehmen und die Mitarbeitenden selber entscheiden.

Der Sprechende war bis anhin der Meinung, dass Teilzeitarbeit sowohl für Männer als auch für Frauen gefördert werden soll. Insofern wird das Teilzeitmodell in kommenden Jahren eher zunehmen, weshalb die Begründung des Stadtrates nach wie vor schlüssig ist. Die GLP-Fraktion folgt dem Antrag des Stadtrates.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der Baukommission ab.

Nico van der Heiden stellt die Frage in den Raum, ob für die Abstimmung nicht der Antrag der Baukommission dem Antrag des Stadtrates hätte gegenübergestellt werden sollen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula verneint: Der Stadtrat stellt keinen Antrag, sondern will am bisherigen Vorgehen gemäss Reglement festhalten. Es konnte deshalb nur über die Annahme oder die Ablehnung des Baukommissionsantrages abgestimmt werden.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Baukommission stellt einen weiteren Antrag, der mit 6 : 5 : 0 Stimmen angenommen wurde:

Art. 14 wird wie folgt geändert: «Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann die Baubewilligungsbehörde auch Parkplätze bewilligen, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 4 erstellt werden, insbesondere als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.»

Der Stadtrat opponiert dem Antrag der Baukommission nicht.

Silvio Bonzanigo stellt den **Antrag, im Art. 14 lit. b beizubehalten anstatt zu streichen, dafür lit. a und lit. c zu streichen.**

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Dieser Antrag wurde in der Baukommission nicht gestellt.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag.**

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula erläutert, weshalb der Stadtrat dem Antrag der Baukommission nicht opponiert. Wesentlicher Punkt des Antrages ist das Entfallen des Passus, dass die Baubewilligungsbehörde «zusätzliche Parkplätze bewilligen» kann. Es bleibt die Möglichkeit, öffentlich benutzbare Parkierungsanlagen ohne eine Verknüpfung an eine bestimmte Nutzung zu bewilligen.

Gemeinschaftsanlagen gemäss Antrag von Silvio Bonzanigo hingegen kann man übergreifend machen, indem z. B. in einem Quartier oberirdische Parkplätze abgebaut werden und eine gemeinsame Tiefgarage erstellt wird. Dies ist unabhängig von Art. 14 möglich. Art. 14 war ein Ausnahmeanartikel, dessen Absicht dahingehend bestehen bleibt, dass die Formulierung «insbesondere als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage» durch den Antrag der Baukommission nicht entfällt. Das ist dem Stadtrat wichtig. Sonst entfielen die Möglichkeiten, ein Parkhaus erstellen zu können, wenn es den örtlichen Verhältnissen und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes entspricht und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht.

Die Schwelle für Ausnahmen ist sehr hoch.

In der Gegenüberstellung des Antrages der Baukommission und des Antrages von Silvio Bonzanigo obsiegt der Antrag der Baukommission.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag der Baukommission zu,

Art. 14 wie folgt zu ändern: «Sofern es die örtlichen Verhältnisse und die bestehende Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zulassen und kein Widerspruch zu raumplanerischen Gesichtspunkten entsteht, kann die Baubewilligungsbehörde auch Parkplätze bewilligen, die unabhängig von einer Verpflichtung gemäss Art. 4 erstellt werden, insbesondere als öffentlich benutzbare Parkierungsanlage.»

Nico van der Heiden: Die SP-Fraktion stellte in der Baukommission den Antrag, dass die Parkplatzstellungspflicht in der Stadt Luzern aufgehoben wird, also gemäss Tabelle 16 auf Seite 78 im B+A in allen Zonen auf 0 Prozent gesetzt wird. Das wäre aus Sicht der Fraktion weiterhin das einzig Richtige. Liegenschaftsbesitzerinnen und Liegenschaftsbesitzer dazu zu verpflichten, Parkplätze zu erstellen, ist etwa so, wie wenn man sie verpflichten würde, eine Gasheizung zu installieren – es ist klimapolitischer Mumpitz.

Blöderweise gibt es das kantonale Strassengesetz, welches die Parkplatzstellungspflicht vorsieht, was dringend geändert gehört. Da es aber noch nicht geändert ist, ist die Reduktion auf 0 Prozent nicht möglich. Das kantonale Gesetz sieht aber auch eine ganze Reihe von Gründen vor, wieso man die Anzahl Parkplätze, die man erstellen muss, reduzieren kann. Die SP-Fraktion möchte mit ihrem angepassten Antrag [siehe unten] folgende Ziele erreichen:

1. In der Zone 3, wo in nächster Zeit die grösste Bautätigkeit zu erwarten ist, möchte die SP-Fraktion die Erstellungspflicht auf 0,2 bis 0,5 festlegen. Nur so gelingt es, das Verkehrswachstum halbwegs in den Griff zu bekommen.
2. Die nachträgliche Erstellungspflicht, d. h., dass man nachträglich Parkplätze bauen muss, wenn sich die Bewohnerinnen und Bewohner einer Liegenschaft nicht ans vereinbarte Mobilitätsreglement halten, soll wirklich Ultima Ratio sein. Man stelle sich das praktisch vor: In einem Vierfamilienhaus kaufen sich plötzlich zwei Mietparteien ein Auto und stellen es auf die Strasse vor dem Haus. Wird dann der Liegenschaftsbesitzer verpflichtet, den Garten zu betonieren und dort zwei Parkplätze zu erstellen? Viel Unsinnigeres kann sich der Sprechende nicht vorstellen. Aus Sicht der SP-Fraktion muss man wirklich alle anderen Optionen prüfen, bevor man die

nachträgliche Erstellungspflicht durchsetzt: Das Gespräch mit den Parteien suchen, eine Sammelgarage erstellen, Parkplätze in benachbarten Liegenschaften suchen. Aber sicher nicht gerade mit dem Vorschlaghammer einfahren.

Aus diesem Grund hat der Sprechende den Anwesenden am Montag einen Antrag zugestellt. Er sieht Änderungen an den Artikeln 4, 12 und 13 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze vor. Nach Rücksprache mit dem stellvertretenden Stadtschreiber Daniel Egli hat die SP-Fraktion den Antrag betreffend Art. 12 gegenüber der Version vom Montag redaktionell präzisiert. Der **Antrag** der SP-Fraktion lautet:

**Art. 4 Abs. 1 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird wie folgt ergänzt:
«Vorbehalten bleibt Art. 13.»**

**Art. 12 Abs. 2 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird wie folgt geändert:
«In der Zone 3 wird der Mindestanteil für Bewohnende und Besuchende und Kundschaft auf je 20 % gesetzt. In der Zone 3 wird der Maximalanteil für Bewohnende und Besuchende und Kundschaft auf je 50 % gesetzt.»**

Art. 13 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird wie folgt geändert:

¹ Wenn die Erstellung von Parkplätzen am vorgesehenen Standort gegen verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere den Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, verstösst, hat die Baubewilligungsbehörde die Zahl der Parkplätze gemäss Art. 12 Abs. 2 weiter zu reduzieren oder deren Erstellung ganz zu untersagen. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes dies erfordert oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet werden. Die minimal zu erstellende Parkplatzzahl kann auch unterschritten werden, wenn die Bauherrschaft im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einreicht, das die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Bei Verdacht auf Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts kann die Baubewilligungsbehörde von der Grundeigentümerschaft ein Controlling verlangen. Die private Parkierung der Liegenschaft darf nicht auf den öffentlichen Grund verlagert werden, weshalb Bewohnerinnen und Bewohner und Geschäftsbetriebe dieser Liegenschaften kein Anrecht auf eine Parkkarte für die Einzelzonen A–Z gemäss Parkkartenreglement haben.

² Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Carsharingorganisation vorzulegen.

³ Bei wiederholter Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts oder Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen, wenn keine alternative Lösung gefunden werden kann. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

⁴ Im Gestaltungsplanverfahren kann der Stadtrat eine Reduktion der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl verlangen. Abs. 1 gilt sinngemäss.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Über den Antrag der SP-Fraktion wurde in der Baukommission nicht abgestimmt.

Patrick Zibung stellt namens der SVP-Fraktion einen **Ablehnungsantrag** zum Antrag der SP-Fraktion und stellt seinerseits folgenden **Antrag**:

Der maximal zu erstellende Normbedarf in der Zone 2 bleibt bei 50 Prozent für Bewohnende und bei 40 Prozent für Besuchende und Kundschaft.

Die SVP-Fraktion hält Sammelparkierungsanlagen für nicht realistisch, was diverse grössere Projekte zeigten, die alle scheiterten. Zudem begrüsst es die Fraktion überhaupt nicht, dass die Zone 3 – sofern der Sprechende den Antrag richtig verstand – autofrei bis autoarm gemacht werden soll. 0,5 Parkplätze pro Wohnung ist in diesen Gebieten definitiv zu wenig. Es würden dadurch Leute von einem Zuzug in die Stadt oder von einem Verbleib in der Stadt ausgeschlossen. Die SP-Fraktion mit ihrem Slogan «Für alle statt für wenige» sollte sich diesbezüglich einige Gedanken darüber machen, ob man wirklich für alle Leute da sein will oder ob man nur noch eine bestimmte Klientel in der Stadt möchte.

Der Antrag der SP-Fraktion kann zudem zu zusätzlichem Suchverkehr führen. Wenn man auf privatem Grund keinen Parkplatz hat, wird man sein Auto gezwungenermassen auf der Strasse abstellen müssen, sofern man in der Stadt wohnen bleibt.

Der grösste Kritikpunkt der SVP-Fraktion am gesamten B+A ist der Widerspruch, der sich hier zeigt. Man will die private Parkierung auf dem privaten Raum unterbringen, wogegen die SVP-Fraktion wie bereits erwähnt grundsätzlich nichts einzuwenden hat, doch gleichzeitig soll man auf privatem Grund keine Parkplätze mehr erstellen dürfen. Diesen Widerspruch kritisiert die SVP-Fraktion scharf.

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Der Antrag der SVP-Fraktion wurde in der Baukommission ebenfalls gestellt und mit 1 : 10 : 0 Stimmen abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat lehnt den Antrag der SVP-Fraktion ab.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula kommt auf den Antrag der SP-Fraktion zurück und fragt Nico van der Heiden, welche Anträge nun eröffnet seien. Geht es nur um die Reduktionszahlen oder geht es bereits um die Formulierungen gemäss Antragsliste (Art. 4, 12 und 13)?

Nico van der Heiden hat die Artikelanpassungen in seinem Votum als einen einzigen Antrag formuliert. Man kann die beiden Teile – Mindest- und Maximalanteile sowie die Änderung bei der nachträglichen Erstellungspflicht – aber auch einzeln zur Abstimmung bringen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula: Der Antrag konnte so nicht im Stadtrat behandelt werden, weshalb der Sprechende die Direktionsansicht wiedergibt. Er ist überzeugt, dass mit dem B+A eine gute Lösung vorgeschlagen wird. Sie gehört schweizweit zu den sehr strengen Handhabungen. Der wichtigste Schritt ist die Zonenanpassung bzw. -vergrösserung bei den Zonen 2 und 3.

Eine Parkplatzerstellungspflicht kennen fast alle Städte. Sie ist nicht nur Mumpitz. Hintergrund ist, dass der öffentliche Raum nicht für private Zwecke genutzt werden soll. Private Parkierung soll privat abgewickelt werden. Die nachträgliche Erstellungspflicht ist tatsächlich nur Ultima Ratio und kam in der Stadt Luzern gemäss Baudirektorin Manuela Jost noch nie zur Anwendung.

Hinsichtlich Abstimmung ist es wohl gut, die beiden Teile zu trennen: Es gibt einerseits den Antrag, wie die Werte festzulegen seien, und andererseits die vorgeschlagene Formulierung im Antrag der SP-Fraktion in Art. 13. Die Stadtbehörde kann die Zahl der Parkplätze reduzieren, wenn die Erstellung gegen einen der im Artikel genannten Gesichtspunkte verstösst. Dies kommt vor, aber selten. Bisher war die Möglichkeit in Art. 5 geregelt. Durch den SP-Antrag erscheint der Passus wie folgt: «insbesondere dann, wenn der Schutz der Wohnumgebung [und des Ortsbildes] dies erfordert». In Art. 5 war es nicht so stark gewichtet.

Das Problem ist, dass sich dahinter eine ungleiche Behandlung verbirgt. Wenn die Behörde sagt, nach Art. 5 seien weniger Parkplätze zu erstellen, galt nach bisheriger Lesart, dass die Anwohnerinnen das Recht auf eine Dauerparkkarte hatten. Mit der von der SP-Fraktion vorgeschlagenen Formulierung entfällt dieses Recht. Das sieht der Stadtrat als nicht zweckmässig an. Es macht einen Unterschied, ob jemand freiwillig weniger Parkplätze erstellt und z. B. dafür ein verbindliches Mobilitätskonzept erstellt, das von der Stadtregierung begutachtet werden kann, oder ob die Weisung von der Behörde kommt, weil Parkplätze z. B. aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten nicht erstellt werden können.

Deswegen sollen die beiden Anträge bei der Abstimmung getrennt werden. Der Stadtrat hält an der Ausnahmeregelung gemäss Art. 5 fest. Beim freiwilligen Verzicht auf Parkplätze ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen.

Martin Abele nimmt nicht direkt auf das von Adrian Borgula Gesagte Bezug, sondern auf den Antrag der SP-Fraktion generell. Für die G/JG-Fraktion ist es sehr wichtig, die Möglichkeit für Private zu schaffen, weniger Autoparkplätze zu erstellen, also die Minima zu reduzieren. Gleichzeitig steht die Fraktion dafür ein, dass nicht mehr so viele Parkplätze wie bis anhin erstellt werden, dass also auch die Maxima sinken.

Mit den Minima können das autoarme und das autofreie Bauen beeinflusst werden. Knapp die Hälfte der Haushalte in der Stadt Luzern hat kein Auto, Tendenz steigend. Diese Tendenz muss der Grosse Stadtrat berücksichtigen. Es muss Antworten darauf geben, dass die Menschen ohne Auto in der Stadt leben wollen. Dies ist möglich dank einem guten ÖV- und Velowegnetz. Auch Elektrowelos boomen, man kann ohne Mühe bis hoch zum Konservatorium oder nach Littau fahren. Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula führte aus, dass durch die Veränderung der Zonen bzw. die Vergrösserung der Zonen 2 und 3 bereits viel erreicht worden sei. Der G/JG-Fraktion genügt dies nicht. Die Maihofstrasse gehört zur Zone 2. Doch sobald man knapp daneben wohnt, z. B. an der Mozartstrasse, ist man in der Zone 3. Das geht für die G/JG-Fraktion nicht auf. Die Wohnverhältnisse unterscheiden sich an der Haupt- und an der Nebenstrasse nicht stark. Deshalb ist die G/JG-Fraktion sehr froh um den Antrag der SP-Fraktion und unterstützt ihn voll und ganz. Ihr ist wichtig zu betonen: Es wurde immer wieder bemängelt, dass ein Bauherr sagen könnte: «Dann baue ich halt keine Parkplätze und spare mir die Tiefgarage. Die Bewohner sollen auf öffentlichem Grund parkieren.» Aber nein: In Art. 13 steht explizit: «Die private Parkierung der Liegenschaft darf nicht auf den öffentlichen Grund verlagert werden, weshalb Bewohnerinnen und Bewohner und Geschäftsbetriebe dieser Liegenschaften kein Anrecht auf eine Parkkarte für die Einzelzonen A–Z gemäss Parkkartenreglement haben.» Die Gefahr besteht also nicht.

Adrian Borgula macht einen Unterschied, ob freiwillig auf das Auto verzichtet oder behördlich verordnet auf das Auto verzichtet wird. Wer in eine Siedlung zieht, in der keine Parkplätze vorhanden

sind, tut dies freiwillig. Der Sprechende würde sich wünschen, dass der Parkplatzverzicht nicht nur vom Stadtrat verordnet werden kann, sondern dass auch das Parlament sagen könnte – wenn irgendwo ein neues Areal mit Wohnungen erschlossen wird, was leider selten vorkommt – dort soll eine autofreie Siedlung erstellt werden. Es gibt sehr gute Beispiele dafür. Im Moment sind der Stadt Luzern leider kantonale Hürden in den Weg gelegt.

Die G/JG-Fraktion unterstützt den Antrag der SP-Fraktion, weil es sich um das offenbar maximal Mögliche handelt.

Andreas Moser: Es handelt sich beim Antrag der SP-Fraktion um eine rote Linie für die FDP-Fraktion. Sie steht klar hinter der stadträtlichen Fassung, welche das nötige Augenmass beinhaltet, obwohl sie sehr weit geht. Sie bietet die Möglichkeit, mit einem Mobilitätskonzept autoarm zu bauen, doch sie verhindert, dass die Autos auf die Strasse gestellt werden. Alles, was weiter geht, lehnt die FDP-Fraktion ab.

Nico van der Heiden beantragt, die beiden Anträge separat zur Abstimmung zu bringen:

- Ein Antrag ist der Änderungswunsch zu Art. 12.
- Der zweite Antrag beinhaltet die Änderungswünsche zu Art. 4 und 13.

An Andreas Moser gerichtet sagt der Sprechende, dass es so tönt, als ob der Antrag extrem restriktiv wäre. Wenn man bei Neubauten schaut, wie gross die durchschnittliche Wohnfläche ist, erhalte gemäss Vorschlag des Stadtrates quasi jede Wohnung einen ganzen Parkplatz. Es sind nicht 0,3–0,7 Parkplätze pro Wohnung, sondern pro 100 m² Geschossfläche. Bei grösseren Wohnungen ist man damit schnell bei einem Parkplatz pro Wohnung. Das macht aus Sicht der SP-Fraktion verkehrstechnisch keinen Sinn.

Hinsichtlich Votum von Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula stellt der Sprechende fest, dass sich deren Ansichten gar nicht so stark unterscheiden. Wie es die Verwaltung lebt, findet der Sprechende eigentlich gut. Die nachträgliche Parkplatzstellungspflicht wurde noch nie angewandt. Auch hinsichtlich Mobilitätskonzept verstand der Sprechende Adrian Borgula dahingehend, dass man nicht eine Bachelorarbeit einreichen muss, um zu einer Bewilligung zu kommen. Ein Bauherr, der die Verwaltung jedoch nicht kennt und zum ersten Mal in Luzern baut, liest im Reglement nach. Dort ist es aktuell sehr hart formuliert. Die Anforderungen an das Mobilitätskonzept sind sehr hoch.

Die SP-Fraktion versuchte die Artikel so zu formulieren, dass in der gesetzlichen Grundlage transparent dargelegt ist, was sowieso schon gelebt wird. Wer nur den Gesetzestext zur Hand nimmt, wird viel zu stark abgeschreckt.

Mirjam Landwehr stört sich bei den Erläuterungen des Stadtrates stark am Vergleich mit anderen Städten. Erstens wurde heute bereits im Zusammenhang mit den Parkgebühren über die Vergleichsthematik gesprochen. Die Begründung war, nicht darauf zu schauen, wie teuer es in anderen Städten ist, sondern das Gesamtsystem anzuschauen. Gemäss Gesamtsystem, über das der Grosse Stadtrat diskutiert, soll es in der Stadt Luzern einerseits weniger Autos auf den Strassen haben (Strassenkapazität) bzw. soll die Menge sicher nicht zunehmen. Andererseits gibt es den Auftrag, den CO₂-Ausstoss auf Ebene Stadt bis 2030 auf netto null zu reduzieren. Es ist somit nicht

relevant, ob die Stadt Luzern vorprescht oder ob ihr eine andere Stadt zuvorkommt. Der Vergleich ist in diesem Kontext nicht angebracht.

Andreas Moser sagt an Nico van der Heiden gerichtet, dass er keine Angst vor Mobilitätskonzepten habe. Sie haben einen hohen gestalterischen Gehalt, der teilweise über die Mobilitätsfrage hinausgeht. Deshalb sind sie ihm wichtiger als eine extreme Nulllösung oder absolute Zahlen.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula kann sich nicht vorstellen, dass Bauherrschaften von Reglementen stark abgeschreckt werden. Wenn, dann wird man über die Zoneneinteilung und durch die Bestimmungen der Berechnungen über die erlaubte oder vorgeschriebene Parkplatzzahl abgeschreckt. In der Regel läuft dies über eine Beratung bei der Baudirektion.

Der Stadtrat konnte die Anträge nicht vordiskutieren. Die Umsetzung des Reduktionsantrages würde praktisch die ganze Stadt autoarm machen, denn 0,2–0,5 ist gleich autoarm. 0,0–0,2 ist gleich autofrei. Das Parlament entscheidet.

Parkplätze zu bauen ist relativ teuer. Das macht man nicht ohne Grund. Natürlich gibt es Investoren, welche eine Klientel mit Autos ansprechen wollen. Es wird auch in Zukunft Menschen geben, die Autos haben, das ist klar.

Nico van der Heiden sagt an Andreas Moser gerichtet, dass es auch in der Fassung der SP-Fraktion weiterhin ein Mobilitätskonzept braucht. Sie hat dies nicht herausgestrichen, sondern sieht vor, dass die Bauherrschaft die Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie mit dem ÖV ins Konzept aufnehmen muss. Es ist absurd, dass ein Bauherr den Busfahrplan und die Standorte von Velowegen studieren muss, während das Wissen bei der Stadtverwaltung vorhanden ist. Der Bauherr soll entlastet werden und nichts im Mobilitätskonzept erarbeiten müssen, das die Baubewilligungsbehörde als Empfängerin des Konzepts selber prüfen kann.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem folgenden Antrag der SP-Fraktion betreffend Art. 12 zu:
Art. 12 Abs. 2 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird wie folgt geändert:
«In der Zone 3 wird der Mindestanteil für Bewohnende und Besuchende und Kundschaft auf je 20 % gesetzt. In der Zone 3 wird der Maximalanteil für Bewohnende und Besuchende und Kundschaft auf je 50 % gesetzt.»

Der Grosse Stadtrat stimmt auch dem folgenden Antrag der SP-Fraktion betreffend Art. 4 und Art. 13 zu:

Art. 4 Abs. 1 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird wie folgt ergänzt:
«Vorbehalten bleibt Art. 13.»

Art. 13 des Reglements über private Fahrzeugabstellplätze wird wie folgt geändert:

¹ Wenn die Erstellung von Parkplätzen am vorgesehenen Standort gegen verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere den Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, verstösst, hat die Baubewilligungsbehörde die Zahl der Parkplätze gemäss Art. 12 Abs. 2 weiter zu reduzieren oder deren Erstellung ganz zu untersagen. Dies

gilt insbesondere dann, wenn der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes dies erfordert oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet werden. Die minimal zu erstellende Parkplatzzahl kann auch unterschritten werden, wenn die Bauherrschaft im Planungs- oder Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einreicht, das die Regelung des möglichen Autoverzichts und Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzeigt. Bei Verdacht auf Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts kann die Baubewilligungsbehörde von der Grundeigentümerschaft ein Controlling verlangen. Die private Parkierung der Liegenschaft darf nicht auf den öffentlichen Grund verlagert werden, weshalb Bewohnerinnen und Bewohner und Geschäftsbetriebe dieser Liegenschaften kein Anrecht auf eine Parkkarte für die Einzelzonen A–Z gemäss Parkkartenreglement haben.

² Ein Parkplatz für Carsharing ersetzt vier Parkplätze des massgeblichen Bedarfs für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte. Für den Nachweis ist bei Einreichen des Baugesuchs ein Vertrag mit einer Carsharingorganisation vorzulegen.

³ Bei wiederholter Nichteinhaltung des Mobilitätskonzepts oder Verlust der Carsharingparkplätze sind die minimal erforderlichen Parkplätze zu erstellen, wenn keine alternative Lösung gefunden werden kann. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

⁴ Im Gestaltungsplanverfahren kann der Stadtrat eine Reduktion der minimal zu erstellenden Parkplatzzahl verlangen. Abs. 1 gilt sinngemäss.

Andreas Moser stellt namens der FDP-Fraktion eine Protokollbemerkung betreffend Hotels in der Tourismuszone. Das Thema hat nach der soeben durchgeführten Abstimmung noch mehr an Brisanz gewonnen; Stichworte Tourismuszone und Revision des Parkplatzreglements. In der Tourismuszone wurden mit der letzten Revision des Bau- und Zonenreglements (BZR) Hotels geschützt, die hinsichtlich Ortsbild wichtige Institutionen darstellen. Die Hotelnutzung ist durch die Tourismuszone gebunden. Dies ist ein Schutzziel.

Vor dem Hintergrund des Parkplatzreglements und des vorliegenden B+A Autoparkierung ging die Tourismuszone irgendwie vergessen. Die Gründe kennt der Sprechende nicht. Sie muss deshalb noch einmal aufs Tapet gebracht werden. Der Sprechende tut dies mit einer Protokollbemerkung und mit einem Antrag.

Namens der FDP-Fraktion stellt er folgende **Protokollbemerkung**:

Die Bedürfnisse des Tourismus sind im vorliegenden B+A zu wenig berücksichtigt worden. Insbesondere die Hotels in der sogenannten Tourismuszone sind von öffentlichem Interesse und für den Tourismus wichtig. Genügend Parkplätze für Individualgäste gehören auch dazu. Das muss im neuen Parkplatzreglement mit einer Ausnahmeregel gewichtet werden.

Der Sprechende stellt zudem namens der FDP-Fraktion einen **Antrag**. Dieser bezieht sich auf das Parkplatzreglement, III. Reduktion und Verbot der Parkplätze, und sieht vor,

Art. 12 des Parkplatzreglements mit folgendem neuen Abs. 5 zu ergänzen: «Für Betriebe in der Tourismuszone sind Ausnahmen für Besucher und Kunden (Hotelgäste) möglich. Dabei kann sowohl bei der minimalen wie auch der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze

der Zonen 2–4 abgewichen werden, um die Schutzziele der Tourismuszonen zu unterstützen.»

Baukommissionspräsident Rieska Dommann: Die Protokollbemerkung und der Antrag wurden in der Baukommission nicht gestellt.

Christian Hochstrasser: Die G/JG-Fraktion hat einen kritischen – keinen ablehnenden – Blick auf den Tourismus in Luzern. Beim Thema Tourismuszonen geht es in erster Linie um Übernachtungstourismus. Die Tourismuszonen wurden vom Parlament geschaffen. Es ging insbesondere darum, die Umnutzung der Hotels in andere Zwecke zu unterbinden. Dies setzte einen längeren Prozess mit Gerichtsverfahren in Gang.

Die G/JG-Fraktion ist der Ansicht, dass es nicht zu viele Ausnahmen geben soll. Die Formulierung gemäss Antrag der FDP-Fraktion ist jedoch offen formuliert. Es steht nicht, dass die Hotels per se unbeschränkt Parkplätze erhalten sollen. Der Stadtrat erhielt einen gewissen Handlungsspielraum. Für die G/JG-Fraktion ist denkbar, dem Stadtrat den Handlungsspielraum zu geben. Ob es Einstimmigkeit in der Fraktion gibt, ist dem Sprechenden nicht bekannt. Das Thema konnte aufgrund der Kurzfristigkeit erst in der Mittagspause besprochen werden.

Die Protokollbemerkung hingegen schaut die G/JG-Fraktion als hinfällig an, angesichts der Tatsache, dass bereits ein Antrag vorliegt.

Nico van der Heiden: Es ist bedauerlich, dass der Antrag nicht bereits in der Baukommission gestellt wurde. Der Sprechende hätte dazu viele Fragen gehabt. Wie viele Parkplätze haben die Hotels denn heute? Wie viele hätten sie gerne? Wo klafft es auseinander? Ist es nur bei Renovierungen ein Thema? Grundsätzlich ist der Sprechende aber der Ansicht, dass das Thema angegangen werden darf.

Dem Sprechenden geht es ähnlich wie Christian Hochstrasser: Der Antrag ist moderat so formuliert, dass er dem Stadtrat im Einzelfall die Möglichkeit gibt, die Anzahl Parkplätze zu reduzieren oder zu erhöhen. Der Sprechende geht davon aus, dass der Stadtrat einem Hotel nicht das Doppelte dessen erlauben wird, was im Parkplatzreglement steht.

Der Sprechende wird dem Antrag zustimmen und fordert seine Fraktionskolleginnen und -kollegen dazu auf, dies ebenfalls zu tun. Auch er macht den Hinweis, dass die Protokollbemerkung somit hinfällig ist. Der Passus soll ins Reglement geschrieben werden und dem Stadtrat die entsprechende Kompetenz gegeben werden.

Peter Gmür: Die CVP-Fraktion steht für den Tourismus ein. Die Protokollbemerkung und der Antrag sind sehr wichtig. Der Sprechende ist zuversichtlich, dass eine gute Lösung gefunden wird.

Stefan Sägger: Die GLP-Fraktion unterstützt den Antrag der FDP-Fraktion ebenfalls und ist auch der Meinung, dass die Protokollbemerkung hinfällig ist.

Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula kann den Anwesenden kein Stimmungsbild des Stadtrates geben, da die Protokollbemerkung und der Antrag der FDP-Fraktion nicht behandelt werden konnten. Dem Stadtrat ist der Tourismus aber selbstverständlich wichtig.

Zur Protokollbemerkung ist zu sagen, dass es nicht so ist, dass das Thema nicht behandelt worden wäre. Der Prozess wurde Ende 2015 gestartet, und es gibt einen Fachbericht. Luzern Hotels sowie die Tourismusorganisationen waren im partizipativen Prozess dabei und konnten sich eingeben. Das Thema war nie evident.

Zur «maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2–4»: Der Sprechende geht nicht davon aus, dass es in der Zone 4, in der Landwirtschaftszone, Hotels gibt. Alle Tourismuszonen stehen in den Zonen 2 und 3. Für die Abstimmung spielt es allerdings keine Rolle.

Die Antragsformulierung ist sehr offen, und der Stadtrat wird sich selbstverständlich dem Beschluss des Grossen Stadtrates fügen.

Der Grosse Stadtrat stimmt dem Antrag der FDP-Fraktion zu, Art. 12 des Parkplatzreglements mit folgendem neuen Abs. 5 zu ergänzen: «Für Betriebe in der Tourismuszone sind Ausnahmen für Besucher und Kunden (Hotelgäste) möglich. Dabei kann sowohl bei der minimalen wie auch der maximalen Anzahl zu schaffender Parkplätze der Zonen 2–4 abgewichen werden, um die Schutzziele der Tourismuszone zu unterstützen.»

Andreas Moser zieht die Protokollbemerkung der FDP-Fraktion zurück.

Die Detailbehandlung des B+A 5 vom 4. März 2020: «Konzept Autoparkierung» wird an dieser Stelle unterbrochen und die Fortsetzung aus Zeitgründen auf die nächste Sitzung verschoben.

- 5 Bericht und Antrag 25/2020 vom 19. August 2020:
Arealentwicklung Pilatusplatz**
- **Ergebnis des Projektwettbewerbs für Investoren und Architekten**
 - **Abgabe im Baurecht mit Projektverpflichtung**

Das Traktandum wird aus zeitlichen Gründen verschoben.

**6 Dringliche Motion 6, Simon Roth, Gianluca Pardini und Yannick Gauch
namens der SP-Fraktion vom 14. September 2020:
Corona-Solidaritätsfonds – Hilfe für das städtische Kleinstgewerbe**

Der Stadtrat lehnt die Motion ab, die Diskussion ist dadurch gegeben.

Simon Roth: Bei der Einreichung der Motion im September 2020 sah es so aus, als hätten wir die Pandemie im Griff. Heute – wenige Wochen später – sprechen die Parlamentarierinnen und Parlamentarier mit Mundschutz im Parlament. Unter Kontrolle scheint im Moment ziemlich wenig. Uns wird gerade relativ drastisch vor Augen geführt, dass sich die Entwicklung einer Pandemie nicht so einfach vorhersagen lässt, genauso wenig wie die Auswirkungen auf die Gesellschaft im Allgemeinen und die Wirtschaft im Speziellen.

Mit der Kurzarbeitsentschädigung und den Überbrückungskrediten hat der Bund im Frühling ein – in dieser Form noch nie gesehenes – Hilfsprogramm auf die Beine gestellt. Und dies mit nahezu unbeschränkten Mitteln und einem Minimum an Bürokratie. Die Kantone ergänzten dieses Hilfsprogramm mit eigenen Instrumenten.

So richtete der Kanton Luzern – wie auch in der Antwort des Stadtrates geschrieben steht – erst vor Kurzem gemeinsam mit der Albert Koechlin Stiftung einen Härtefallfonds ein. Leider verschweigt der Stadtrat in seiner Antwort, dass sich dieser ausschliesslich an Unternehmen mit mehr als fünf Vollzeitstellen richtet. Alleine in der Stadt Luzern gibt es aber schätzungsweise 4'000 bis 5'000 Arbeitsstätten, die unter dieser Grenze liegen. Zudem ist der Fonds mit gerade einmal 1,1 Mio. Franken ausgestattet. Wie weit das reichen wird, wird sich zeigen.

Auch der Bund hat die Problematik erkannt und beabsichtigt, Härtefälle gezielter zu unterstützen. Im Moment ist aber noch offen, wie und unter welchen Bedingungen dies passieren soll. Zudem ist die Einführung dieser Massnahme frühestens für nächsten Februar vorgesehen.

Ein weiteres Problemfeld sind die Geschäftsmieten. In dieser Hinsicht sah es bis vor Kurzem so aus, als ob eine nationale Lösung gefunden werden könnte. Inzwischen wissen wir, dass daraus aller Wahrscheinlichkeit nach nichts wird.

Dies alles zeigt, dass die bisher getroffenen, umfangreichen Massnahmen Lücken aufweisen. Sie mögen gesamtwirtschaftlich betrachtet verkraftbar erscheinen. Aber sie können die berufliche Existenz der betroffenen Menschen zerstören. Und für die Stadt Luzern führt es zu einem Verlust von innovativen, kreativen und originellen Betrieben.

Vielleicht wird man rückblickend sagen können, dass die Motion überflüssig war. Das wünschen wir uns vermutlich alle. Aber vorausschauende Politik bedeutet, dass man darauf vorbereitet ist, falls derartige Massnahmen nötig werden. Und da setzt die Motion an. Mit einer Überweisung sollen die Grundlagen geschaffen werden, um subsidiär zu den Massnahmen von Bund und Kanton Unterstützung zu leisten.

Deshalb kann der Sprechende das Argument des Stadtrates, welcher «derzeit keinen zusätzlichen Handlungsbedarf» sieht, nicht nachvollziehen. Es muss doch jetzt der Handlungsspielraum geschaffen werden, um reagieren zu können, wenn Bedarf entsteht. Und dass dieser entstehen wird, scheint dem Sprechenden in der aktuellen Lage alles andere als eine Fantasievorstellung.

In diesem Sinne bittet der Sprechende die Parlamentarierinnen und Parlamentarier, der Motion zuzustimmen.

Thomas Gfeller: Die SVP-Fraktion befürwortet es, dass über die Auswirkungen der Corona-Krise diskutiert und nach Lösungen und Massnahmen gesucht wird, um die negativen Auswirkungen für das Gewerbe und die Wirtschaft abzufedern. Eine Massnahme des Bundes ist, dass jede Unternehmerin und jeder Unternehmer die Möglichkeit hatte, einen COVID-19-Kredit bei einer Bank zu beantragen. Seriöse, in Liquiditätsengpässe geratene Unternehmen beanspruchten diese Möglichkeit, wohl wissend, dass der Kredit zurückbezahlt werden muss. Für viele stellt dies kein Problem dar, denn jeder ist daran interessiert, dass es mit der Wirtschaft so schnell wie möglich wieder aufwärts geht und die verlorenen Umsätze gestoppt werden können. Die in der Motion 6 vorgeschlagene Massnahme eines Fonds kann nach Ansicht der SVP-Fraktion jedoch keinen nachhaltigen und diskriminierungsfreien Beitrag zur Milderung der Auswirkungen der Corona-Krise leisten. Es ist völlig falsch, auf Gemeindeebene eine weitere Kasse zu definieren, aus welcher A-Fonds-perdu-Zahlungen gemacht werden. Abgesehen davon ist stets die Rede von einem angespannten Budget, und nun sollen Geschenke in der Höhe von rund 2 Mio. Franken verteilt werden und dies nur an eine ganz bestimmte Zielgruppe.

Unternehmer zu sein, bedeutet Risiken einzugehen, diese abschätzen zu können, antizyklisch zu investieren und haushälterisch mit dem Geld umzugehen.

Die Kriterien, Gewerbetreibende nach Anzahl Mitarbeitenden und Jahresumsatz einzuteilen, damit staatliche Unterstützung beansprucht werden kann, so wie es in der Motion festgelegt wurde, sind weder sinnvoll noch zielführend. Es handelt sich um blosser Symptombekämpfung, die das Problem nicht löst. Die erste Welle ist kaum verarbeitet, schon steht die zweite Welle an. Was machen wir, wenn die dritte oder vierte kommt?

So hart es tönt, aber wir müssen lernen, mit dem Virus zu leben und alles dafür zu tun, dass die Ausbreitung durch sinnvolle Schutzkonzepte verhindert werden kann, damit die wirtschaftliche Tätigkeit nicht eingeschränkt werden muss. Aus der Optik der SVP-Fraktion ist eine zwingende Voraussetzung, dass die Stadt Luzern Gewerbetreibende fair und nach gleichen Kriterien behandelt. Wenn es der Stadt Luzern gelingt, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – sofern es in ihrem Einflussbereich liegt – so anzupassen, dass alle Teilnehmenden im Wirtschaftskreislauf davon Nutzen ziehen können, ist die SVP-Fraktion bereit, dies zu unterstützen.

In der vorliegenden Form lehnt die SVP-Fraktion die Motion aber ab.

Mirjam Fries: Als die Motion 6 eingereicht wurde, sah die Corona-Situation noch ganz anders aus. Mittlerweile hat uns die zweite Welle unerwartet schnell erreicht, und die Situation für viele Betriebe, insbesondere für Branchen wie die Gastronomie, Clubs, Kultur oder Schausteller, sieht düster aus. In dem Zusammenhang hat die CVP-Fraktion grundsätzlich Sympathien für das Anliegen der Motionäre. Sie ist sich zudem bewusst, dass gerade die kleinen und mittleren Betriebe ein wichtiger Pfeiler der städtischen Wirtschaft sind. Es gilt, ihnen Sorge zu tragen.

Trotzdem lehnt sie den Vorstoss ab.

Bund, Kanton und Stadt haben bereits verschiedene Massnahmen getroffen und aus Sicht der CVP-Fraktion schnell und pragmatisch gehandelt. Die Umsetzung klappte in der Regel gut. Die wichtigsten Massnahmen traf der Bund. Die Unternehmen erhalten vor allem mit den Kurzarbeitsentschädigungen und dem Corona-Erwerbssersatz substanzielle A-Fonds-perdu-Beiträge. Die Kurzarbeitszeitentschädigung wurde vereinfacht, und man hat sie im August von 12 auf 18 Monate verlängert. Mit dem Corona-Erwerbssersatz für Selbstständigerwerbende wurde ein neues Instrument

geschaffen – die Kurzarbeitsentschädigungen waren bisher auf Angestellte beschränkt. Auch der Corona-Erwerbsersatz wurde für besonders hart betroffene Branchen wie zum Beispiel Clubs verlängert.

Der Bund hat auch die COVID-19-Überbrückungskredite initiiert. Sie sind genau dafür gedacht, dass Unternehmen, welche vor Corona in einem guten Zustand waren, dank dem Kredit durch die Krise kommen. Die Rückzahlungsdauer beträgt fünf Jahre, in Härtefällen gar sieben Jahre. In dieser Zeit sollte sich ein Unternehmen erholen können.

Auch der Kanton traf verschiedene Unterstützungsmassnahmen. So laufen über ihn die Ausfallentschädigungen für die Kultur.

Die Stadt soll dann handeln, wenn es zusätzlichen Handlungsbedarf gibt. So hat sie einen Beitrag an den Tourismus für ein Recovery-Programm gesprochen, dies ebenso wie der Kanton. Leider hat das Parlament den Beitrag an den Detailhandel abgelehnt, das wäre effektiv Hilfe zur Selbsthilfe gewesen.

Die CVP-Fraktion ist sich bewusst, dass die Massnahmen im Einzelfall nicht immer reichen und es Härtefälle geben kann. Letztlich bleibt ein unternehmerisches Risiko. Sie sieht deshalb keinen zusätzlichen Handlungsbedarf seitens Stadt.

Die CVP-Fraktion lehnt die Motion ab.

Marco Baumann schliesst sich seinem Vorredner und seiner Vorrednerin an. Der Bund und der Kanton Luzern ergriffen Massnahmen, um die Wirtschaft und damit auch das Kleinstgewerbe zu unterstützen. Auch die Stadt Luzern blieb nicht untätig. So kompensiert sie die Billettsteuerausfälle und reduziert die Gebühren für die Nutzung des öffentlichen Grundes. Gastrobetriebe können unkompliziert ihre Boulevardzonen erweitern. Geschäften in städtischen Liegenschaften wird teilweise die Monatsmiete erlassen. Aus Sicht der FDP-Fraktion stehen damit auch für das städtische Kleinstgewerbe genügend Unterstützungsangebote zur Verfügung. Die Stadt Luzern hat aktuell selbst mit den finanziellen Auswirkungen aufgrund von Corona zu kämpfen, deshalb kann der Finanzhaushalt nicht noch mit zusätzlichen zwei Millionen Franken an A-Fonds-perdu-Beiträgen belastet werden. Zudem ist die Prüfung der Beitragsberechtigung, wie sie die SP-Fraktion vorsieht, mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden, und es schafft gegenüber dem Gewerbe Diskriminierungen, wenn man Kriterien wie die Anzahl Mitarbeitende zur Beurteilung beizieht. Die FDP-Fraktion lehnt deshalb die Motion ab. Sie setzt sich aber nach wie vor dafür ein, dass das städtische Gewerbe weiterhin durch einen Bürokratieabbau und durch die Reduktion der finanziellen Belastung unterstützt wird.

Jules Gut: Aus Sicht der GLP-Fraktion haben die Stadt, der Kanton und der Bund bereits einiges unternommen. Diese Feststellung fehlt der GLP-Fraktion in der vorliegenden Motion 6. Dementsprechend sieht sie keinen aktuellen Handlungsbedarf. Zudem ist aus ihrer Sicht ein Fonds in der Stadt gar nicht zulässig.

Aktuell gibt es ein Angebot der Albert Koechlin Stiftung zusammen mit dem Kanton mit einer Härtefallregelung. Die Erwartung der GLP-Fraktion ist die Diskussion über einen möglichen Nachtragskredit, allenfalls via einen B+A, für Branchen, die tatsächlich Unterstützung benötigen. Vor dem Sommer wurde die Unterstützung des Detailhandels und beinahe jene des Tourismus von den Motionären abgelehnt.

Die GLP-Fraktion stützt die Haltung des Stadtrates. Die grosse Frage ist, wie es weitergeht. Man muss allenfalls grundsätzlich noch einmal über die Bücher. Die GLP-Fraktion ist dafür offen. Die vorliegende Motion 6 lehnt sie ab.

Christian Hochstrasser: Viele Unternehmen gerieten unverschuldet in die Krise. Viele kleine Unternehmungen haben häufig wenig Reserven. Was man nicht vergessen darf: Die Vielfalt und Kreativität der Wirtschaft und Gesellschaft in unserer Stadt wird, gerade in den Quartieren, stark von kleinen Unternehmen geprägt. Das haben auch Kanton und Bund festgestellt und Lösungen aufgegleist. Zum Teil gelang es, zum Teil nicht oder noch nicht.

Es wäre wertvoll, wenn bei dieser Motion nicht die Haltung durchdrückt, dass die eine Ratshälfte nun nicht zustimmt, weil die andere gegen den Kredit für den Detailhandel war. Das ist eine schwierige Ausgangslage.

Gleichzeitig gibt es kein stichhaltiges Argument, weshalb Kleinstunternehmungen besser aufgestellt seien als KMU. Speziell bei den Arbeitsbedingungen erlebt der Sprechende immer wieder, dass Kleinstunternehmungen prekärste Arbeitsverhältnisse haben, während KMU und grössere Unternehmungen bessere Arbeitsbedingungen sicherstellen.

Doch es gibt offene Fragen im Zusammenhang mit der Rechtsgleichheit. Wenn Gelder nur an Kleinstunternehmungen vergeben werden, sind alle grösseren Unternehmungen ausgeschlossen – auch wenn es nicht explizit steht. Denn das Geld reicht nicht ewig.

Weitere Fragen stellen sich bei der Verteilung der Gelder. Gemäss Motion 6 sollen Personen aus der Branche selber über die Vergabe der Gelder entscheiden können. Weil es um staatliche Gelder geht, stellt sich die Frage, wie dies rechtsgleich abgewickelt werden kann.

Es gibt zwei Seiten von Argumenten. So ist es auch in der G/JG-Fraktion. Die Mitglieder sind sich nicht einig, wie sie zur Motion stehen.

Im Moment entsteht eine riesige Innovation und Dynamik im Zusammenhang mit der Krise und dem damit verbundenen beschleunigten Strukturwandel, auch in den betroffenen Branchen. Aus Sicht des gegenüber der Motion kritischen Teils der Fraktion gilt zu sagen, dass es nicht das Ziel sein kann, langfristig nicht mehr gefragte Branchen und Tätigkeiten mit Staatsgeldern zu retten. Starke sozialpolitische Instrumente wären für diesen Teil der G/JG-Fraktion, welche der Sprechende vertritt, eine bessere Alternative. Sie sind eine wichtige Absicherung, damit das kreative unternehmerische Risiko überhaupt eingegangen werden kann. Der Staat sollte sich lieber besser um die betroffenen Menschen kümmern als um juristische Personen bzw. Unternehmen.

Die genaue Zahl von Stimmen für und gegen die Motion innerhalb der G/JG-Fraktion weiss der Sprechende nicht.

Silvio Bonzanigo schliesst sich in den Hauptzügen seinen Vorrednern und der Stellungnahme des Stadtrates an. Es soll gemäss Vorstoss einen Ausschuss geben, der über Auszahlungen über Fr. 25'000.– befinden soll. Dieser Ausschuss muss irgendwie zusammengesetzt sein – fachlich, politisch oder anders. Dies wird zu einem unsinnigen Gerangel führen, und die Entscheide wären entsprechend umstritten. Schon nur aus diesem Grund stimmt der Sprechende der Motion nicht zu. Was zudem die Kleinstunternehmen gegenüber anderen zum Vorteil haben: Sie sind viel flexibler und können sich im Arbeitsmarkt schneller umorientieren. Viele – auch der Sprechende – mussten sich damit abfinden. Er arbeitet nur noch halb so viel wie im Januar 2020.

Er möchte jenen, die auf diese Hilfe hoffen, zurufen: Vertrauen Sie nicht allzu zu stark dem Staat, sondern Ihren eigenen unternehmerischen Kompetenzen.

Simon Roth kann viele der gehörten Argumente nachvollziehen. Sie sprechen auch nicht unbedingt gegen die Motion. Was mehrmals gesagt wurde, ist, dass im Moment kein dringender Handlungsbedarf bestehe. Dem ist zu entgegnen: Wenn man wartet, bis Handlungsbedarf besteht, ist es zu spät, um zu reagieren. Die Anwesenden kennen die parlamentarischen Abläufe.

Zum Thema «Diskriminierung» von nicht Kleinstunternehmen sagt der Sprechende: Es geht bei der Motion um Unternehmen, die durch die Maschen der anderen Massnahmen fallen. Es soll nicht jenen Unternehmen noch mehr Geld gegeben werden, die von vorhandenen Massnahmen profitieren konnten. Es gibt bereits Diskriminierungen bei bestehenden Massnahmen. Der Fonds des Kantons und der Albert Koechlin Stiftung gilt nur für Unternehmen ab fünf Vollzeitstellen. Die meisten, die von der Motion 6 profitieren würden, liegen eben unter dieser Grenze. Von daher ist es eine sinnvolle Ergänzung zum Bestehenden.

Der Anspruch, es müssten alle denselben Zugang zu Massnahmen haben, konnte bisher ja auch nicht eingelöst werden. Es haben nicht alle Unternehmen denselben Zugang. Wenn man nur noch das machen würde, wo garantiert ist, dass alle Zugang haben, hätte man in der Pandemie vermutlich noch gar nichts machen können. Es ist nun mal ein Flickwerk, das gilt es zu akzeptieren.

Finanzdirektorin Franziska Bitzi Staub: Die Situation hat sich tatsächlich massiv verschlechtert, nicht nur für Privatpersonen, sondern auch für Unternehmen. Die Sprechende war zu Wochenbeginn Teilnehmerin am sogenannten «Echoraum GAST». Dies ist ein Gefäss mit Vertretungen von Tourismus- und Hotelbetrieben, der Polizei, von Eventunternehmungen usw., das zweimal jährlich stattfindet. Die Sitzung im Frühling fiel aufgrund des Lockdown aus.

Die Sprechende nahm am Dienstag an einem weiteren Anlass – am Key-Partner-Meeting von Luzern Tourismus – teil, an dem sich alle Stakeholder des Tourismus einmal jährlich treffen, um sich über Entwicklungen und Trends auszutauschen.

Aus den beiden Sitzungen sowie von persönlich betroffenen Restaurantbetreibern und Hoteliers weiss die Sprechende, dass in der Branche wieder stündliche Absagen von Weihnachtessen, Mittagessen und Geschäftsevents die Regel sind. Bis vor zwei Wochen hatten die Betriebe wieder zu tun, zwar nicht auf demselben Niveau wie vor der ersten Welle, doch man arrangierte sich mit der Situation und es lief wieder etwas. Seit der aktuellen Woche gibt es wieder sehr viele Absagen. Den Unternehmungen geht es nicht gut. Das ist sehr frustrierend für jene, die sich nach dem Lockdown wieder aufrappelten.

Nichtsdestotrotz gibt es viele Unterstützungsmassnahmen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten. Man wird nicht alle Unternehmen retten können, ob gross oder klein. Es wird solche geben, die der Strukturwandel treffen wird. Man kann die Zeit nicht anhalten und in einem halben Jahr an derselben Stelle weitermachen. Das wird nicht funktionieren, denn die Welt wird eine andere sein. Wenn man sich jetzt nicht auf die neuen Gegebenheiten einstellt, wird es sehr schwierig. Man kann nicht mit staatlichen Mitteln Strukturen erhalten, wenn das Angebot nicht mehr gleich wiederhergestellt werden kann. Der Wandel ist nicht nur vorübergehend, sondern wird zum Teil dauerhaft sein.

Was Menschen angeht – nicht Unternehmen –, fällt in der Schweiz niemand durch das Netz. Es gab in der Stadt Luzern bereits einen massiven Anstieg der wirtschaftlichen Sozialhilfe. In Luzern ist dieser seit dem Frühling verglichen mit anderen Städten unverhältnismässig hoch.

Es geht auch nicht nur um den finanziellen Aspekt. Wenn man seit dem Frühling weg ist vom Arbeitsmarkt, z. B. wegen Kurzarbeitsentschädigung, ist es auch psychisch schwierig. Plötzlich in einen Betrieb zurückzukommen, der sich verändert hat, ist nicht einfach. Das Ende ist noch lange nicht erreicht. Ob die zwei Millionen des Corona-Solidaritätsfonds wirklich helfen würden, ist zudem fraglich.

Die Sprechende greift Stichworte aus der vorangehenden Debatte auf:

- Aufbau einer entsprechenden Organisation zur Beurteilung inkl. Kriterien: Die Grösse eines Unternehmens ist ein willkürliches Kriterium. Wieso sollte man bis neun Mitarbeitende Unterstützung erhalten, mit elf aber nicht mehr?
- Umfang der Hilfe: Zwei Millionen werden nicht reichen. Wird das Kriterium «Der Schnellere ist der Geschwindere» gelten? Es ist eine schier unlösbare Aufgabe für das vorgesehene Gremium.
- Zeit: Zunächst müsste man ein Reglement bzw. einen B+A machen und die Referendumsfrist abwarten. Wir wissen, wie lange das dauert. Dass morgen Geld zur Verfügung stehen wird, ist nicht realistisch, weshalb es sich nicht um eine Sofortmassnahme handelt.

Ein Fonds mit der Zweckbindung allgemeiner Steuermittel, wie es ihn im Kanton Bern noch gibt, ist im Kanton Luzern nicht zulässig. Beim Sozialfonds bspw. gab es diese Diskussion. Da intervenierte die kantonale Finanzaufsicht über die Gemeinden nach dem ersten B+A. Das Geschäft musste überarbeitet werden. Natürlich tönt dieses Argument im Kontext der ganzen Tragik unpassend, doch was gefordert wird, ist rechtlich nicht machbar.

Die Sprechende bittet die Anwesenden, dem Stadtrat keine unlösbaren Aufgaben aufzubürden, auch wenn sie grosses Verständnis für das Anliegen der Motionäre hat.

Simon Roth nimmt Bezug auf den titelgebenden Begriff «Solidaritätsfonds». In der Forderung steht nicht, dass es ein Fonds sein muss. Der Sprechende kennt schlicht kein besseres Wort, um zu beschreiben, was mit der Motion vom Sinn und Geist her gemeint ist. Wenn es ein passenderes Wort gibt, verwendet der Sprechende beim nächsten ähnlichen Vorstoss gerne dieses.

Der Grosse Stadtrat lehnt die Dringliche Motion 6: «Corona-Solidaritätsfonds – Hilfe für das städtische Kleinstgewerbe» ab.

Ratspräsidentin Lisa Zanolla gibt Silvio Bonzanigo das Wort betreffend
Dringliche Interpellation 21, Silvio Bonzanigo vom 6. Oktober 2020:
Investorenwettbewerb Pilatusplatz: Ist die Senda Immobilien AG ein vertrauenswürdiger Vertragspartner?

Silvio Bonzanigo: Eingangs der Sitzung wurde die Dringlichkeit von Vorstössen beraten. Der Sprechende reichte die Interpellation 21 als dringlich ein, hat zu Beginn der Sitzung aber signalisiert, dass ihm bewusst ist, dass gemäss Geschäftsreglement Art. 55m keine Dringlichkeit gegeben werden kann, wenn die Sache, auf die sich die Dringlichkeit bezieht, für dieselbe Sitzung traktandiert ist. Das war heute der B+A 25/2020: «Arealentwicklung Pilatusplatz», der als Traktandum 5 vorgesehen war. Aus Zeitgründen wurde er heute jedoch nicht beraten. In diesem Sinne betrachtet der Sprechende das Geschäft als nicht mehr traktandiert und beantragt deshalb, sich die Dringlichkeit der Interpellation 21 im Hinblick auf eine nächste Sitzung durch den Grossen Stadtrat bestätigen zu lassen.

Baudirektorin Manuela Jost wird die Interpellation so schnell wie möglich traktandieren, damit die Antworten im Hinblick auf die Diskussion zum B+A 25: «Arealentwicklung Pilatusplatz» bekannt sind.

Silvio Bonzanigo: Angesichts der Tatsache, dass die Einladung zur Sitzung noch nicht ergangen ist, erachtet der Sprechende die Beratung des B+A 25 als noch nicht traktandiert.

Ratspräsidentin Lisa Zanolla: Die nächste Sitzung findet 12. November 2020 statt.

Christian Hochstrasser versteht das Anliegen von Silvio Bonzanigo in diesem Punkt klar. Wenn er die Baudirektorin richtig versteht, werden die Antworten auf die Interpellation 21 ohne dringliche Behandlung so vorbereitet, dass sie im Vorfeld der nächsten Ratssitzung schriftlich vorliegen, damit sie in die Vorbereitung der Fraktionen auf die Sitzung einfliessen können. Aufgrund der Situation wäre es angebracht, dies zu ermöglichen. Wenn das der Fall ist, muss man nicht auf der Dringlichkeit beharren. Das Statement der Baudirektorin reicht.

Baudirektorin Manuela Jost ist bereit, die Interpellation so schnell wie möglich zu behandeln, so dass die Antworten im Hinblick auf die Diskussion des B+A 25 bekannt sind.

Silvio Bonzanigo: Werden demnach die Mitglieder des Grossen Stadtrates im Vorfeld der Sitzung, zu welcher der B+A 25 traktandiert wird, die schriftlichen Antworten auf die Interpellation zugestellt bekommt?

Baudirektorin Manuela Jost bestätigt das.

Silvio Bonzanigo gibt sich mit dieser Zusicherung zufrieden. Er bedankt sich für die Unterstützung von Christian Hochstrasser.

Die restlichen Traktanden 7 bis 12 werden aus zeitlichen Gründen nicht mehr behandelt.

Ratspräsidentin Lisa Zanolla: Die nächste Sitzung des Grossen Stadtrates findet am 12. November 2020 wiederum im Kantonsratssaal statt. Es wird eine ganztägige Sitzung sein.

Schluss der Sitzung: 15.10 Uhr

Luzern, 30. November 2020

Die Protokollführerin:



Andrea Müller

Eingesehen von:



Daniel Egli
Stadtschreiberin-Stv.