

**Einwohnerratssitzung 2015/2016
Protokoll Nr. 7**

Sitzungsdatum **Donnerstag, 21. April 2016**
Sitzungszeit 13:30 Uhr bis 19:00 Uhr
Ort Gallusheim, Gemeindehausstrasse 9, Kriens

Protokoll	Gemeindekanzlei	21. April 2016
Direktwahl	041 329 63 09	

Anwesend	Präsident	Thomas Lammer (bis 18:40 Uhr)
	Einwohnerrat	34 Mitglieder Kathrin Graber (ab 13:45 Uhr) Räto Camenisch (bis 18:50 Uhr)
	Gemeinderat	4 Mitglieder
	Gemeindeschreiber	Guido Solari
	Protokoll	Sarah Deschwanden
Entschuldigt		Lothar Sidler Paul Trüb

Traktanden

- | | | | |
|-----|---|------------|-----------|
| 1. | <u>Mitteilungen</u> | | Seite 344 |
| 2. | <u>Protokoll Nr. 4</u> vom 17. Dezember 2015 | | Seite 345 |
| 3. | <u>Bericht und Antrag:</u> Bebauungsplan Nidfeld, 2. Lesung | Nr. 190/15 | Seite 345 |
| 4. | <u>Bericht und Antrag:</u> Anpassung Parkplatzreglement, 1. Lesung | Nr. 231/16 | Seite 349 |
| 5. | <u>Bericht Postulat Mathis:</u> Räumliche Energieplanung: Energierichtplan für Kriens | Nr. 060/13 | Seite 392 |
| 6. | <u>Bericht Postulat Graber:</u> Mehr Mitwirkung bei den Gemeindeverbänden | Nr. 175/15 | Seite 395 |
| 7. | <u>Bericht Postulat Graber:</u> Wirkungsvolle Beteiligungen ausserhalb der Gemeinde
aus Zeitgründen abtraktandiert | Nr. 176/15 | Seite 397 |
| 8. | <u>Bericht Postulat Kaufmann:</u> Betreuungsangebot an den Wochenenden für Kinder deren Eltern am Wochenende erwerbstätig sind
aus Zeitgründen abtraktandiert | Nr. 178/15 | Seite 397 |
| 9. | <u>Beantwortung Interpellation Zosso:</u> „Fachgremium“ der Gemeinde Kriens
aus Zeitgründen abtraktandiert | Nr. 205/15 | Seite 398 |
| 10. | <u>Beantwortung Interpellation Kobi:</u> Begünstigung Mobimo – zu Lasten der Gemeinde Kriens
aus Zeitgründen abtraktandiert | Nr. 212/15 | Seite 398 |
| 11. | <u>Beantwortung Interpellation Manoharan:</u> Mietzinsentwicklung in der Gemeinde Kriens
aus Zeitgründen abtraktandiert | Nr. 216/15 | Seite 398 |
| 12. | <u>Beantwortung Interpellation Portmann:</u> Ist der IS-Terror in Kriens angekommen?
aus Zeitgründen abtraktandiert | Nr. 217/15 | Seite 398 |
| 13. | <u>Beantwortung Interpellation Kobi:</u> Schulraumprovisorien – so geht es nicht
aus Zeitgründen abtraktandiert | Nr. 228/16 | Seite 398 |
| 14. | <u>Fragestunde</u>
(max. 30 Min.)
aus Zeitgründen abtraktandiert | | Seite 398 |

Neueingangsliste

- Nr. 217/15 Beantwortung Interpellation Portmann: Ist der IS-Terror in Kriens angekommen?
- Nr. 216/15 Beantwortung Interpellation Manoharan: Mietzinsentwicklung in der Gemeinde Kriens
- Nr. 232/16 Interpellation Tanner: Konsolidierungsprogramm des Kantons zu Lasten der Gemeinde
Eingang: 17.03.2016
- Nr. 228/16 Beantwortung Interpellation Kobi: Schulraumprovisorien - so geht es nicht
- Nr. 190/15 B+A: Bebauungsplan Nidfeld, 2. Lesung
- Nr. 231/16 B+A: Anpassung Parkplatzreglement, 1. Lesung
- Nr. 233/16 Motion Piras: Jugendvorstoss – Ohne Stimmrecht politisch mitreden
Eingang: 21.03.2016
- Nr. 234/16 Postulat Spörri: Quartierstrukturen stärken
Eingang: 05.04.2016
- Nr. 221/15 Beantwortung Interpellation Kaufmann: Gemeinderisiken im Griff
- Nr. 184/15 Bericht Postulat Kaufmann: Sponsoring Partner für das Schappe Süd zum Zweiten
- Nr. 191/15 Bericht Postulat Takacs: Langfristige Sicherung der Wasserversorgung Kriens
- Nr. 229/16 Bericht und Antrag: Bauabrechnung Werterhaltung Schulanlagen 2.& 3. Etappe - Roggern 1+2, Krauer, Feldmühle
- Nr. 226/16 Bericht und Antrag: Erlass neues Reglement über das Friedhof- und Bestattungswesen der Gemeinde Kriens, 2. Lesung
- Nr. 230/16 Bericht und Antrag: Jahresrechnung 2015

Thomas Lammer begrüsst alle Anwesenden zur heutigen Einwohnerratssitzung. Für die Neue Luzerner Zeitung schreibt Christian Glaus.

Peter Fässler feierte am 18. April 2016 seinen 60. Geburtstag. Er gratuliert ihm recht herzlich.

Lothar Sidler hat sich bei ihm entschuldigt, damit er weiter am Projekt der Verselbständigung der Heime arbeiten kann. Da ihn heute kein ordentliches Traktandum betrifft, hat der Sprechende ihm dies ausnahmsweise bewilligt. Lothar Sidler wird jedoch zur Fragestunde dazu stossen, sofern diese heute stattfinden wird. Ebenfalls entschuldigt hat sich aus beruflichen Gründen Paul Trüb. Kathrin Graber stösst später zur Sitzung hinzu.

Thomas Lammer muss die Sitzung um spätestens 18:45 Uhr verlassen. Sofern die Sitzung noch nicht beendet ist, wird Raphael Spörri den Abschluss machen.

Die Pause ist von 15:45 Uhr bis 16:05 Uhr vorgesehen. Sitzungsschluss ist um 19:00 Uhr.

1. Mitteilungen

Zur Traktandenliste sind nach Thomas Lammer keine Änderungsanträge eingegangen. Die Neueingänge liegen wie gewohnt schriftlich auf.

Mitteilungen seitens des Präsidiums

Thomas Lammer führt aus, dass am 4. September 2016 die kulinarische Wanderung stattfindet. Traditionell betreiben der Einwohnerrat und der Gemeinderat einen Stand. Diesmal ist der Standort beim Pfadiheim im Obernau. Für diesen Stand benötigt es insgesamt ca. 16 Personen. Gerne können auch Partnerinnen und Partner mithelfen. Der Sprechende bittet um Anmeldung per Mail bis 31. Mai 2016 und hofft auf zahlreiche Teilnahme.

Am 17. März 2016 war der Sprechende vom Präsidenten des Einwohnerrates Horw, Hannes Koch, zur Ratssitzung und dem zwischenzeitlichen Nachtessen eingeladen. Er durfte eine kleine Ansprache vor dem Einwohnerrat halten. Er hat einige Gemeinsamkeiten der beiden Gemeinden aufgezeigt und einige Infos gegeben, welche wahrscheinlich nicht so bekannt waren. Es war sehr interessant für ihn und sie haben abgemacht, dass sie diese Besuche zur Tradition machen sollten. Deshalb ruft er seinen Nachfolger und alle künftigen Einwohnerratspräsidentinnen und -präsidenten auf, diesen Kontakt zu pflegen. Es wurde aber auch abgemacht, dass in diesem Jahr keine offizielle Einladung aus Kriens erfolgt. Dies aus Rücksicht auf die Funktion des Einwohnerratspräsidenten Horw als Leiter der Spitex Kriens.

Dann liegt auf dem Pult die Einladung für den Einwohnerratsausflug vom 2. Juli 2016. Er freut sich auf eine rege Teilnahme und bittet um verbindliche Anmeldung bis 31. Mai 2016.

Mitteilungen seitens des Gemeinderates

Franco Faé informiert, dass der Gemeinderat eine Fristverlängerung für die Bearbeitung der Motion Ercolani: Bauvorhaben der Gemeinde Kriens (Nr. 151/2015) einreichen musste. Wegen dem Weggang von Paul Winiker ist die Bearbeitung etwas ins Stocken geraten. Die Mitarbeiter des Finanzdepartementes haben dies aber selbstverständlich weiterbearbeitet. Es braucht jedoch sehr viele rechtliche Abklärungen auch unter Einbezug von Kommissionen. Es wird versucht dies im 4. Quartal 2016 abzuschliessen. Es soll ein Papier geschaffen werden, welches einheitlich und übersichtlich ist.

Cyrill Wiget informiert zum Verband Luzerner Gemeinden VLG. Es fand eine Delegiertenversammlung statt, bei der das Konsolidierungspaket des Kantons vorgestellt wurde. Der Regierungsrat sagt klar, dass er 10 Mio. Franken von den Gemeinden für die Sanierung der Kantonsfinanzen möchte. Der Delegierte hat sich zur Wehr gesetzt und gesagt, dass dies für Kriens nicht in Frage kommt. Man möchte mindestens eine kostenneutrale Umsetzung. Die finanziellen Ziele können selbstverständlich nicht erreicht werden, wenn das so weiter geht, wie in den letzten Jahren. Das Krienser Parlament wird genau hinschauen, ob der VLG die Interessen der Gemeinde vertritt und ob er in der Lage ist diese Interessen durchzusetzen. Sollte er nicht in der Lage sein, dann wird wieder über die Mitgliedschaft diskutiert.

2. Protokoll Nr. 4 vom 17. Dezember 2015

Gemäss Thomas Lammer sind keine Änderungsanträge eingegangen. Sprachliche Fehler wurden nachträglich korrigiert. Das Protokoll wird somit genehmigt und verdankt.

3. Bericht und Antrag: Bebauungsplan Nidfeld, 2. Lesung

Nr. 190/15

Martin Heiz, Präsident BK, führt aus, dass die Änderungen im B+A gegenüber der 1. Lesung farblich hinterlegt sind. Diese geringfügigen Änderungen haben sich aus den Einspracheverhandlungen ergeben. Der Landabtausch beim Gehweg ist noch nicht abgeschlossen. Allenfalls hört man heute noch etwas darüber seitens des Gemeinderates. Ebenfalls ist der Infrastrukturvertrag mit dem Investor noch nicht unter Dach und Fach, da die erste Variante seitens des Investors nicht akzeptiert wurde. Doch mit der zweiten Variante ist man eventuell auch besser dran. Die Gemeinde wird den Streifen zwischen Gebäude und Strasse selber ausbauen und die Bauherrschaft bezahlt einen Pauschalbetrag daran. Es wurden dann noch einige Fragen gestellt, wie beispielsweise, ob es Sinn macht an der Autobahn Wohnen zu planen oder auch ob allenfalls der Perimeter des Bahnhof Mattenhof bis zum Nidfeld erweitert werden kann oder zur Parkplatzbewirtschaftung. Die Baukommission stimmte dem Beschlusstext einstimmig zu.

Gemäss René Zosso begrüsst es die CVP/JCVP/GLP-Fraktion sehr, dass es nun vorwärts geht mit der Entwicklung im Gebiet Nidfeld und etwas Ganzes und Einheitliches entsteht, das dem urbanen Charakter, welcher hier herrschen soll, auf die Beine hilft. Auch wenn heute noch einige Punkte zu diskutieren sein werden, stimmen sie dem Vorhaben, wie es jetzt vorliegt, zu. Die Anzahl von 650 Parkplätzen relativiert sich, wenn man sich das alte und das neue Parkplatzreglement vor Augen hält. Es scheint so etwas wie die goldene Mitte von beidem zu sein. Im Bericht wird zudem angegeben, dass kaum mit mehr als 500 Parkplätzen zu rechnen sei, dies allein schon aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes. Es ist also müssig, sich heute über die Zahl von möglichen 650 Parkplätzen lange aufzuhalten. Man darf gespannt sein, wie die definitive Ausprägung der Baufelder A und B sein wird, also, wie das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Wohnungen schlussendlich aussieht. Mit der Möglichkeit der Begrenzung auf 200 Fahrten in der Abendspitzenstunde, wenn der Verkehr kollabieren sollte, bleibt ja noch immer eine Notbremse. Weiter legt die CVP/JCVP/GLP-Fraktion sehr viel Wert darauf, dass die Rad- und Fusswege und auch das ÖV-Angebot von Anfang an, also bereits zu Baubeginn der ersten Objekte realisiert werden und den zukünftigen Bewohnern und den dort Arbeitenden als Alternative zum MIV in der Orientierungsphase nach dem Einzug zur Auswahl stehen. Nur so sind die Chancen gross, dass von den Leuten alle Verkehrsträger für die Bewältigung der täglichen Mobilität in Betracht gezogen werden und nicht bloss das Auto

oder der Bus. Erfreulich ist auch, dass die hängigen Einsprachen inzwischen gütlich beigelegt werden konnten und somit weitere Verzögerungen nicht in Sicht sind. Auch das ASTRA scheint sich nun mit dem vorliegenden Konzept arrangieren zu können, denn eine allfällige Überdeckung der Autobahn ist nach wie vor möglich. So steht es denn für die CVP/JCVP/GLP-Fraktion ausser Frage, dass sie das Vorhaben in der vorliegenden Form gutheisst. Sie ist gespannt, was denn hier schlussendlich wird. Und sie freut sich sehr, wenn dort ein gutes Konzept umgesetzt wird, welches für den neuen Stadtteil LuzernSüd von entscheidender Bedeutung ist. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion stimmt dem Reglement und B+A zu.

Gemäss Martin Heiz ist die SVP-Fraktion fast überrascht, dass keine Einsprache mehr hängig ist. Er kann sich nicht daran erinnern, dass ein Bebauungsplan behandelt wurde, wo über keine Einsprachen entschieden werden musste. Die SVP-Fraktion findet es sehr gut, dass dies vorgängig gütlich geregelt werden konnte. So sollte es eigentlich immer sein. Nichtsdestotrotz hofft sie, dass es vorwärts geht und nicht noch Einsprachen zum Bauprojekt im Bewilligungsverfahren eingehen.

Die SP/JUSO-Fraktion hat laut Yasikaran Manoharan bereits in der ersten Lesung ihre Bedenken zum Bebauungsplan Nidfeld geäussert und dazu Anträge gestellt. Ihr war es ein Anliegen, dass das Konkurrenzverfahren über alle drei Baubereiche durchgeführt wird, damit eine zusammenhängende, qualitative und städtebauliche Überbauung über das ganze Areal entstehen kann. Der Baubereich C, auf der das Prodega/Howeg Gebäude zustande kommt, wird nun aber von diesem Konkurrenzverfahren ausgeschlossen, was sie als qualitative Einbusse erachtet. Des Weiteren war die SP/JUSO-Fraktion mit der Parkplatzanzahl nicht zufrieden, da diese nicht den Vorgaben und den Visionen des Konzepts LuzernSüd entsprachen. Hinsichtlich der Mobilitätsentwicklung im gesamten Bereich LuzernSüd, ist ein sensibler Umgang mit dem Verkehr und der Parkplatzverteilung zu forcieren. Bereits in der ersten Lesung hat die SP/JUSO-Fraktion darauf aufmerksam gemacht, dass das Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement, sowie das vif eine Reduktion der Maximalzahl empfohlen hat. Inzwischen zeigt die aktuelle Machbarkeitsstudie, dass aus baulicher und ökonomischer Sicht kaum mehr als 500 Parkplätze auf diesem Areal realisiert werden können. Diese Parkplatzzahl erscheint für sie nachhaltig und sinnvoll. Die Losinger Marazzi AG als Arealentwicklerin bemüht sich, in den nächsten Jahren ein innovatives, nachhaltiges und dem Zeitgeist entsprechendes Quartier zu realisieren, so steht es jedenfalls in der zugesandten Broschüre. Ein solches Vorhaben kann die SP/JUSO-Fraktion nur begrüßen. Auf Worte müssen aber auch Taten folgen. Ein Punkt jedoch, was sie im B+A sowie in den Werbebroschüren vermisst, ist das Bespielen der öffentlichen Räume. Sie ist fest davon überzeugt, dass aktive Freiräume, ein zentrales Element für ein lebenswertes Quartier ist. Sie ermöglichen Begegnungen, Spielräume und Erholung und stiften damit Identität mit einem Ort. Mit dem raschen Wachstum und der inneren Verdichtung werden die öffentlichen Freiräume und somit deren Aufenthaltsqualität zu oft vernachlässigt. Dass gute Wohn- und Büroräume auf dem Areal entstehen können, davon ist die SP/JUSO-Fraktion überzeugt. Wichtig ist es aber auch, dass Bewohner, Angestellte und Besucher die Aussenflächen beleben, auch nach den Arbeitszeiten. Gute öffentliche Räume zeichnen sich eben nicht nur durch Fussgängerfreundlichkeit und Velowege aus, wie es im Bericht reduziert ist, sondern müssen eine Vielfalt von Aktivitäten ermöglichen. Ansonsten wird die SP/JUSO-Fraktion dem Bebauungsplan und dem Bauvorhaben mehrheitlich zustimmen und wünscht den Arealentwicklern gutes Gelingen.

Raoul Niederberger, Grüne/JG-Fraktion führt aus, dass im letzten September der B+A Bebauungsplan Nidfeld das erste Mal im Einwohnerrat behandelt wurde. Die Grüne/JG-Fraktion war damals für Eintreten, hatte aber zu drei Punkten Vorbehalte: Infrastrukturverträge, die maximale Anzahl Parkplätze und ein Konkurrenzverfahren über alle Areale. Wie ist der Stand

der Dinge heute, also eine gutes halbes Jahr später? Der Gemeinderat hatte die Infrastrukturverträge auf die 2. Lesung versprochen. Es wurde ein erster Entwurf des Infrastrukturvertrages zwischen der Gemeinde und der Coop Genossenschaft erstellt. Dieser war noch nicht das Gelbe vom Ei. Nun liegt jedoch ein zweiter Entwurf vor und dieser wird von der Grüne/JG-Fraktion begrüsst. Dass sich der Investor bei der Mitfinanzierung der für das Gebiet relevanten öffentlichen Ausgaben beteiligt, hat sie bereits in der 1. Lesung gefordert. Ein Punkt, der die Gemeinde beim Mattenhof sträflichst verpasst hat. Die 1.3 Mio. Franken, welche die Losinger Marazzi AG an den Ausbau der Südallee oder die Arealgestaltung bezahlen will, findet die Grüne/JG-Fraktion richtig, genauso wie der Perimeter Ausbau Nidfeldstrasse. Die Grüne/JG-Fraktion bedauert noch immer, dass der Antrag der SP auf eine Reduktion von maximal 480 Parkplätzen abgelehnt wurde. Mit einer Reduktion auf 650 Parkplätze ist man aber auf dem richtigen Weg, insbesondere wenn auch der Investor diese Lösung für richtig hält. Dieser Entscheid hat auch Signalwirkung für das neue Parkplatzreglement. Auch dass die Losinger Marazzi AG ihre Einsprache bezüglich des ASP (Fahrten in der Abendspitzenstunde) von 200 in Art. 21 Abs. 4 des Reglements zurückgezogen hat, zeigt, dass Investoren bereit sind, neue verkehrstechnische Lösungen mitzutragen. Zum Schluss kommt er zum Konkurrenzverfahren über alle Baubereich A, B, C. Dass ein Cash&Carry Markt, wie die Prodega nicht die attraktivste Lösung für dieses Areal ist, davon ist die Grüne/JG-Fraktion weiterhin überzeugt. Sie ist aber auch der Meinung, dass sich eine nachhaltige und qualitative Entwicklung des Areals realisieren lässt und zwar mit dem heute vorliegenden B+A. Für die Grüne/JG-Fraktion ist aber auch klar, dass die Gemeinde den nötigen Druck für eine solche Entwicklung auf die Investoren ausüben muss, auch wenn der B+A heute genehmigt werden sollte. Ein halbes Jahr später kann man aber sagen, dass die Gemeinde ihre Hausaufgaben gemacht hat, insbesondere was den Infrastrukturvertrag angeht. Deshalb kann die Grüne/JG-Fraktion diesem B+A so zustimmen.

Die FDP-Fraktion ist gemäss Beat Tanner gegenüber dem Bebauungsplan Nidfeld in 2. Lesung positiv eingestellt und wird dem vorliegenden Antrag ohne Änderungen zustimmen. Sie ist froh, dass es endlich vorwärts geht und hofft, dass es nach diesem Beschluss nahtlos weitergehen kann.

Matthias Senn dankt für die positive Aufnahme des Bebauungsplanes in 2. Lesung. Er ist zuversichtlich, dass in vier Monaten der Bebauungsplan Nidfeld den Bebauungsplan Eichhof überholt hat, indem er rechtskräftig sein wird. Es liegt nun ein unterzeichneter Infrastrukturvertrag vor. Er dankt der Coop und Losinger Marazzi AG, dass sie es auf heute geschafft haben. Es gab eine wesentliche Änderung gegenüber dem 1. Entwurf, nämlich der Punkt 3 zur Strassenraumgestaltung Nidfeldstrasse. Es wurde eine andere Auflistung erstellt und hat den Vorteil, dass es vom Strassenprojekt Nidfeld klar entkoppelt ist. Es funktioniert auch, falls kein Projekt zur Südallee zustande kommen würde. Zum Strassenprojekt Südalle hat der Gemeinderat entschieden, dass ein Vorprojekt für ein Verkehrsbetriebs- und Gestaltungskonzept in Auftrag gegeben wird. Darin wird diskutiert, ob es eine oder zwei Busspuren geben und wie die Strassenraumgestaltung aussehen soll. Wenn dieses Konzept vorhanden ist, weiss man was es von den Grundeigentümern braucht wie z.B. Landerwerbe etc. Mit diesem will man dann einen Perimeter erstellen, in welchen die angrenzenden Grundstücke an der Nidfeldstrasse einbezogen werden. Selbstverständlich werden die Grundeigentümer nicht alles finanzieren müssen, sondern die Kosten des Projekts werden verteilt. Der Gemeinderat hofft, dass man noch etwas aus dem Agglomerationsprogramm erhält. Ein Anteil wird durch die Gemeinde finanziert und der Restbetrag wird in den Perimeter genommen. Weiter stand der Ausbau zum Bahnhof Mattenhof zur Diskussion, ob auch dort ein Perimeter gemacht werden soll. Die Rechtsabklärungen haben ergeben, dass die Rechtsgrundlagen sehr schlecht sind. Es wurden auch Abklärungen bei einem Verband gemacht. Ihr Vorschlag war ein Rechtsgutachten eines Universitätsprofessors einzuholen. Der Gemeinderat hat nun beschlossen im

Moment nichts zu machen, weil der Kanton die Vorlage des Mehrwertabgleichs beraten wird. Auch wenn es nicht genau das Gleiche ist, ist der Gemeinderat der Meinung, dass wenn die Gemeinde über Um- und Aufzonungen zu finanziellen Mitteln kommt, ist es auch ein Mehrwertabgleich. Dort hat man auch eine saubere Rechtsgrundlage. Es heisst nicht, dass es gestrichen wird, sondern nur sistiert.

Thomas Lammer stellt fest, da es sich um die 2. Lesung handelt, gibt es kein eigentliches Eintreten. Es wird mit der Detailberatung begonnen. Vorgängig wurden keine Anträge eingereicht.

Detailberatung

Es erfolgten keine Wortmeldungen.

Guido Solari liest den **Beschlussestext** vor:

1. *Der Bebauungsplan Nidfeld, umfassend den Bebauungsplan 1 : 500 sowie das Reglement zum Bebauungsplan vom 16. März 2016, wird festgesetzt.*
2. *Die Einsprachen der Losinger Marazzi AG vom 3. November 2015, der Garage Galliker AG vom 28. Oktober 2015 sowie von Agnes Küttel vom 2. November 2015 werden infolge Rückzug als erledigt abgeschrieben.*
3. *Der Bebauungsplan ist dem Regierungsrat des Kantons Luzern zur Genehmigung zu unterbreiten.*
4. *Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.*
5. *Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.*

Abstimmung über den Beschlussestext Bericht und Antrag Nr. 190/15:

Der Beschlussestext wird mit 34:0 Stimmen genehmigt.

Berger, Rita	ja
Bienz, Bruno	ja
Bienz, Viktor	ja
Büchi, Cla	ja
Burkhardt-Künzler, Anita	ja
Camenisch, Rätö	ja
Ercolani, Enrico	ja
Erni, Roger	ja
Fässler, Peter	ja
Fluder, Hans	ja
Graber, Kathrin	ja
Graf, Alfons	ja
Heiz, Martin	ja
Kaufmann-Wolf, Christine	ja
Kobi, Tomas	ja
Koch, Patrick	ja
Manoharan, Yasikaran	ja
Marty, Robert	ja
Mathis-Wicki, Judith	ja
Niederberger, Raoul	ja
Nyfeler, Nicole	ja
Piras, Davide	ja
Portmann, Peter	ja
Rösch, Daniel	ja

Schmid, Rolf	ja
Schmutz, Manuel	ja
Schwizer, Roland	ja
Sigg, Leo	ja
Spörri, Raphael	ja
Staub, Katja	ja
Tanner, Beat	ja
Tschümperlin, Erich	ja
Urfer, Mario	ja
Zosso, René	ja

4. Bericht und Antrag: Anpassung Parkplatzreglement, 1. Lesung Nr. 231/16

Gemäss Martin Heiz erläuterte Cyrill Wiget der Baukommission, warum das Parkplatzreglement angepasst werden muss. Heute geht man nicht mehr davon aus, dass man immer das Minimum erstellen muss, sondern man regelt die Obergrenze. Ein Musterreglement dazu wurde von LuzernPlus erarbeitet und von LuzernSüd dann noch präzisiert. Das Eintreten war für alle Mitglieder unbestritten. Es wurde dann aber gesagt, dass man eigentlich im Gebiet LuzernSüd Handlungsbedarf hat und nicht im ganzen Gebiet Kriens. Das sahen andere Mitglieder und der Gemeinderat anders. Auch wurde gesagt, dass dieses Reglement nicht allen Parteien gefällt. Das Schlusswort dazu hat sicher dann auch das Volk, da man mit der Stossrichtung nicht einverstanden ist. Es wurde auf das Fahrtenmodell hingewiesen und dass der Gewerbeverband mit diesem Entwurf nicht einverstanden ist. Auch wurden Aussagen in die Diskussion eingebracht, dass Investoren Probleme erhalten, wenn sie Eigentumswohnungen ohne Parkplätze verkaufen wollen. Da wurde dann aber auch von anderen Seiten widersprochen. Anscheinend ist es auch schwierig eine Finanzierung für Eigentum von den Banken zu erhalten, wenn keine Parkplätze vorhanden sind. Es wurde dann eine rege Diskussion über das Fahrtenmodell und über die Notwendigkeit, dass das Parkplatzreglement für das ganze Gemeindegebiet gelten soll, geführt. Weiter wurde darüber diskutiert ab wann man ein Mobilitätskonzept erstellen muss. Da ist die Mehrheit der Meinung, dass das nur im Planungsverfahren der Fall sein soll. Dazu liegt ein Antrag vor, welchem in der Baukommission mit 5:2 Stimmen zugestimmt wurde. Es wurde dann auch noch länger über die Veloparkplätze sowie über die Abstellplätze von Rollern diskutiert. Es ist festzuhalten, dass es zu den Abstellplätzen von Rollern keine Normwerte gibt. Vor allem war es der BK ein Anliegen, dass die Roller gedeckte Abstellplätze erhalten sollen. Man wollte aber keine fixen Zahlen haben. Auch dazu liegt ein Antrag der BK vor, welchem einstimmig zugestimmt wurde.

Raphael Spörri führt aus, dass Denise Belloli von der METRON AG und Stefan Oberer der USK anhand einer lehrreichen Präsentation die Ausgangslage, Ziele und Inhalt, Erstellung von Abstellplätzen und die Ersatzabgaben des neuen Parkplatzreglementes erklärten. Anhand eines nachvollziehbaren Beispiels, rechneten die Vortragenden gemeinsam mit den USK-Mitgliedern eine reelle Situation anhand eines zu erstellenden Bauprojektes durch. Die Mitglieder der USK erfuhren nun sichtbar wie das neue Parkplatzreglement aufgebaut ist und wie der Mecano funktionieren soll. Die Ziele die das neue Reglement verfolgt, wurden anhand des gezeigten Beispiels aufgezeigt und sind:

- Steuern der gesetzten Ziele bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Erstellen einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl an Abstellplätzen
- Koordinieren der Anwendung der Empfehlungen von LuzernSüd mit den Nachbargemeinden
- Festlegen von angepassten und gebietsbezogenen Ersatzabgaben

Daraus ist ersichtlich, dass Kriens nicht alleine auf dieser Welt ist und gemeinsam, mit anderen Gemeinden und Verbänden zusammenspannen und Lösungen finden muss. Eine Lösung zu einem Verkehrsaufkommen, das so wie bisher nicht mehr zu bewältigen sein wird. Für die Mehrheit der USK ist dies auch nicht mit einem Ausbau der Strasseninfrastruktur zu bewältigen, selbst dann nicht, wenn man den Platz und die Finanzen dazu hätte. So ist man gezwungen gemeinsam andere Lösungen zu finden. Gemeinsam mit dem Verkehrskonzept LuzernSüd und dem Gesamtverkehrskonzept Kriens ist dieses Reglement ein weiterer Mosaikstein zu einer möglichen Lösung des Krienser Verkehrsproblems. In der folgenden angeregten Diskussion wurden pro und kontra Punkte verglichen, Fragen gestellt und die politischen Meinungen eingebracht. So wurde auf der einen Seite moniert, dass das liberale Gedankengut mit Füßen getreten werde und dass das Individuum eingeschränkt sei. Sogar die Einführung des Fahrtenmodells durch die Hintertüre wurde befürchtet. Auf der anderen Seite wurde das neue Reglement als gangbarer Weg den Verkehrsproblemen der Zukunft entgegenzuwirken angesehen. Gemeinsam mit leichtem Druck die Vorteile anderer Verkehrsträger aufzuzeigen sei dem Bürger zumutbar. In Bezug zu den Ersatzabgaben beschloss die USK dem Vorschlag der Gemeinde zu folgen und plädiert für die Variante eine Ersatzabgabe für die Differenz zu verlangen: Erstellte Parkplätze bis zum reduzierten Minimum. Dies wird zwar nicht grosse Mehrerträge generieren, aber ist politisch eher durchsetzbar. Die USK war einstimmig für Eintreten.

Gemäss Roland Schwizer, CVP/JCVP/GLP-Fraktion, ist LuzernSüd einer der wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte im Kanton Luzern. Die geplanten Überbauungen lassen eine starke Zunahme des motorisierten Verkehrs befürchten. Ein Aspekt, der den Verkehr wachsen lässt, sind die Anzahl Parkplätze in einer Überbauung. Wie bislang bekannt ist, sind im Nidfeld 650, im Schweighof 1'030, beim Mattenhof 800 und auf dem Eichhof-Areal rund 500 Abstellplätze geplant. 2'980 Parkplätze, die sehr stark bis kaum genutzt werden. In den aufgezählten Perimetern sind wohnen, arbeiten und mit der Pilatushalle auch Freizeit und Sport vorgesehen. Und wie alle wissen, wächst die Gemeinde Kriens. Rund 2'500 Personen mehr wohnen seit dem Jahr 2000 in der Gemeinde. Und dies hatte auch Auswirkungen auf den Strassenverkehr. Regelmässig sind im Morgen- und Abendverkehr die Luzerner- und Obernauerstrasse verstopft. Und diese Verkehrsstaus werden noch stärker zunehmen, wenn das Gebiet Schlund/Mattenhof mit den geplanten 1'000 Wohneinheiten fertig ausgebaut ist. Mit dem vorliegenden Parkplatzreglement will der Gemeinderat nach 16 Jahren das Parkplatzregime in der Gemeinde Kriens neu regeln. Das neue Reglement soll mithelfen, dass sich die Verkehrsstaus entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse im Schlund nicht wiederholen. Es soll auch mithelfen für Investoren eine Planungssicherheit zu schaffen. Aufgrund der regionalen Lage des Gebietes, wurde ein Musterreglement von LuzernPlus erarbeitet. Dieses Reglement soll für die Stadt Luzern, Horw und Kriens zur Anwendung kommen und sieht die Möglichkeiten zur individuellen Anpassung in den Gemeinden vor. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion hat den vorliegenden Entwurf sehr kontrovers diskutiert. Sie stellte schnell fest, dass Parkplätze und Autos ein sehr emotional geladenes Thema bilden. Mit dem vorliegenden Reglemententwurf will der Gemeinderat das Thema versachlichen und mit Formeln und Berechnungen eine gerechte Aufteilung der möglichen Parkplätze aufzeigen. Es ist ihm nur halbwegs gelungen. Denn mit jeder Seite, die gelesen wurde, wuchs das Unbehagen, was dieses neue Reglement bringen soll. Verschiedene Berechnungsgrundlagen konnten aufgrund des Aktenstudiums nicht nachvollzogen werden. Die Berechnungen mussten in den Kommissionen erklärt werden. Man hat sich gefragt, welchen Nutzen ein Reglement bringt, das nicht selbsterklärend ist. Ein Reglement von Fachleuten für Fachleute? Das kann nicht der Sinn dieser Vorlage sein. Es ist klar, Kriens ist gebaut. Dieses Reglement findet nur noch Anwendung im Mattenhofgebiet, wo sowieso nur institutionelle Investoren bauen werden. Aber ein öffentliches Reglement sollte ihrer Meinung nach von interessierten Laien auf den ersten Blick verstanden werden. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion ist sich im Klaren, dass verkehrstechnisch ein Umdenken stattfinden muss, wenn man den Verkehrskollaps nicht vorprogrammieren will. Doch welches ist

die richtige Mischung von Öffnung des Verkehrs, damit Gewerbetreibende ihre Arbeitszeiten nicht im Morgen- und Abendstau verbringen? Und wie kann der Verkehr vermindert werden, damit auch Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, pünktlich an ihren Zielort ankommen? Bei Diskussion in der CVP/JCVP/GLP-Fraktion wurden einige Fragen formuliert, die im B+A nicht beantwortet sind: Man hat sich gefragt, wie die Reduktionsfaktoren entstanden sind. Weshalb soll zum Beispiel in der Zone 1 möglich sein, dass kein einziger Parkplatz zur Verfügung gestellt werden soll? Denn was macht ein Mieter in dieser Zone, wenn er trotz guter ÖV-Anbindung auf ein Auto angewiesen ist? Die Probleme mit dem wilden Parkieren sind vorprogrammiert. Oder soll er in eine andere Gemeinde umziehen? Es kann in diesem Gebiet Bewohner geben, die unter der Woche mit dem ÖV zur Arbeit fahren, am Wochenende aber mit dem Auto Skifahren oder Einkaufen gehen wollen. Eine weitere Frage ergab sich für das Gebiet 4. Hier können für Bewohner 20 – 90 % der Parkplätze des Normbedarfs erstellt werden. Diese grosse Spannweite macht ihres Erachtens in einem Reglement keinen Sinn. Bei einem 5-Familienhaus kann es demnach sein, dass nicht für jede Wohnung ein Parkplatz zur Verfügung steht. Macht das Sinn? Das lässt die CVP/JCVP/GLP-Fraktion zur Erkenntnis gelangen, dass die Reduktionsfaktoren in manchen Bereichen zu restriktiv, in anderen Gebieten zu lasch gehandhabt werden. Hier muss der Gemeinderat auf die 2. Lesung nochmals über die Bücher und andere Unter- und Obergrenzen vorschlagen und anhand von berechneten Beispielen aufzeigen, welche Auswirkung dies auf die Parkplatzsituation hat. Als Ganzes sieht die CVP/JCVP/GLP-Fraktion die Aufteilung der fünf Gebiete als nicht transparent und nachvollziehbar. Dass die Erschliessung mit dem ÖV als Leitlinie diene, ist nicht klar ersichtlich. Die Gestaltung der Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze ist nicht transparent nachvollziehbar und erscheint sehr hoch angesetzt im Verhältnis zu anderen Gemeinden. Auch hier möchte die CVP/JCVP/GLP-Fraktion Beispiele aus der Agglomeration. Sie ist auch daran interessiert, dass der Verkehrskollaps nicht eintritt. Dass ein richtiges Mass zwischen ÖV, langsamen Verkehr und dem Autoverkehr gefunden werden. Aber man darf auch nicht die Realität aus den Augen verlieren. Im Jahr 2013 veröffentlichte das Bundesamt für Statistik eine Studie über die Pendlermobilität. Diese Studie zeigt auf, dass 9 von 10 Erwerbstätigen Arbeitspendler sind. Ca. 70 % davon arbeiten ausserhalb der Wohngemeinde. Das vorliegende Reglement geht vom Idealfall aus, dass alle Bewohner von LuzernSüd in der Gemeinde Kriens eine Anstellung haben oder mit dem öffentlichen Verkehr einfach zum Arbeitsplatz gelangen. Ein kurzer Blick auf den SBB-Fahrplan zeigt, dass es sehr zeitraubend sein kann, in der näheren Agglomeration zur Arbeit zu gehen. Abfahrt Mattenhof mit Ziel:

- Ruswil: 50 Minuten 1 - 2x umsteigen
- Wolhusen Markt: 55 Minuten 2x umsteigen
- Littau Bahnhof: 30 – 50 Minuten 1 - 2x umsteigen

Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion ist insgesamt der Meinung, dass ein Investor selber wissen sollte, wie viele Parkplätze er benötigt bzw. er verwerten kann. Dies zeigt sich bereits ohne neues Parkplatzreglement bei der geplanten Pilatus-Halle. Der Investor, der 350 Wohnungen bauen wird, plant keine Parkplätze, da sie für ihn nicht wirtschaftlich sind. Auch hier stellt sich die Frage, ob wirklich alle Mieter ohne Auto einziehen werden. Wie bereits eingangs des Votums erwähnt, sind bei verschiedenen Grossbauten im Bereich LuzernSüd Parkplatzmengen definiert worden. Sollte für dieses Reglement das Referendum ergriffen werden und das Krienser Stimmvolk über dieses Reglement befinden soll, verliert man noch mehr Zeit und es müssen Parkplätze nach dem alten Reglement vergeben werden. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion ist sich bewusst, dass es ein grosses Dilemma gibt im Spannungsfeld Verkehrspolitik, Wohnqualität, Förderung des ÖV's, wirtschaftliche Interessen der lokalen KMU's und den individuellen Verkehrsteilnehmern. Das vorliegende Parkplatzreglement ist ein erster Entwurf, dass in die richtige Richtung zielt, mittels Parkplatzreduktionen das Verkehrsaufkommen zu mindern. In dieser Form ist es jedoch noch nicht praxistauglich oder besser gesagt noch nicht Kriens-tauglich. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion ist mit einer knappen Mehrheit für Eintreten und hofft, dass konstruktive Anträge in der 1. Lesung zu einem allseits akzeptablen Reglement führen werden.

In der SVP-Fraktion fand laut Martin Heiz eine grosse Diskussion statt, ob man überhaupt auf dieses Geschäft eintreten möchte oder ob es zurückgewiesen werden soll. Bei Nichteintreten, ist das Reglement gestorben. Bei Rückweisung wird dem Gemeinderat die Möglichkeit gegeben über die Bücher zu gehen. Sie einigten sich einen Rückweisungsantrag zu stellen. Die SVP-Fraktion ist mit dem vorliegenden Parkplatzreglement grundlegend nicht einverstanden. Es wird viel geregelt. Die grössten Probleme gibt es aber im Gebiet LuzernSüd. Dort sind noch einige Bauprojekte geplant. Der Rest von Kriens ist bebaut. Es gibt da und dort noch einzelne Bautätigkeiten. Das Reglement regelt das gesamte Gemeindegebiet und das findet die SVP-Fraktion nicht richtig. Das Alte soll so belassen werden wie es ist und nur im Gebiet LuzernSüd soll etwas Neues geregelt werden. Deshalb wurden auch noch einige Anträge gestellt. Die Bestandesgarantie von bisher erstellten Plätzen hat man wohl, aber wenn jemand etwas grösseres Umbauen möchte, sind die bisherigen Parkplätze nicht gewährleistet. Das findet die SVP-Fraktion absolut falsch. Bezüglich der Mindestabgaben versteht der Sprechende die Stossrichtung des Gemeinderates nicht. Es kann nicht sein, dass diejenigen mit zusätzlichen Kosten bestraft werden, die freiwillig weniger Parkplätze bauen möchten. Das ist kontraproduktiv. Nur mit dem Argument, dass das Geld in der Kasse der Gemeinde gebraucht werden kann, ist falsch. Die SVP-Fraktion wollte die Abgaben zuerst ganz streichen. Man soll froh sein, wenn jemand die Parkplätze reduziert oder gar keine erstellt. Zugunsten der Finanzen hat sie den Antrag gestellt, diese Abgaben zu halbieren. Je nach Ausgang der weiteren Diskussion wird sich die SVP-Fraktion überlegen, ob sie den Rückweisungsauftrag aufrechterhalten möchte oder nicht.

Thomas Lammer begrüsst als Sachverständigen Stefan Oberer und Anna Hool vom Büro Metron.

Die FDP-Fraktion ist gemäss Beat Tanner erstaunt, dass der Gemeinderat dem Parlament das Parkplatzreglement über das ganze Gemeindegebiet unterbereitet, unabhängig vom Gesamtverkehrskonzept. Für sie gehören das Parkplatzkonzept sowie das Gesamtverkehrskonzept zusammen wie siamesische Zwillinge. Eine einseitige Beurteilung macht für das ganze Gemeindegebiet keinen Sinn. Weiter entspricht dieses Reglement nicht den liberalen Vorstellungen der FDP. Die Freiheit der Bürger wird stark eingeschränkt, es wird ein bürokratischer Apparat aufgebaut und die Kosten werden ungerecht verteilt. Das vorliegende Reglement würde die FDP-Fraktion einstimmig ablehnen. Deshalb werden einige Anträge gestellt, mit der Hoffnung einen Konsens zu finden. Ein Mobilitätskonzept für einen Normbedarf von 50 oder mehr Abstellplätzen zu verlangen, hat aus Sicht der FDP-Fraktion nicht die richtige Flughöhe. So werden Investoren mit unnötig hohen Hürden und zusätzlichen Mobilitätskonzepten verärgert. Deshalb schlägt sie vor, dass die Maximalwerte des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen nur für Projekte mit Planungsverfahren gelten. Dazu wird von der FDP-Fraktion ein Antrag gestellt. Neu soll mindestens jährlich vom Grundeigentümer die Fahrtenzählung an die Baubehörde eingegeben werden. Die FDP-Fraktion ist erstaunt, dass die Ressourcen dazu vorhanden sind und dies jährlich gemacht werden soll. Aus ihrer Sicht würde es Sinn machen, diese mit dem Gesamtmonitoring LuzernSüd zu koppeln, welches wohl nicht jedes Jahr erhoben wird. Nicht jeder Parkplatz generiert automatisch in den Spitzenzeiten mehr Verkehr. Viele Bürgerinnen und Bürger fahren unter der Woche mit dem Velo oder dem ÖV zur Arbeit, obwohl sie ein Auto besitzen und dieses nur an Wochenenden benützen. Diese leben umweltbewusst, möchten aber auf die Freiheit flexibel ein Auto zu benutzen nicht verzichten. Auch die Lösung mit dem Mobility Sharing stösst gerade bei Familien an Grenzen. Wer kann schon mit Kinderwagen und Kindersitzen zu einem Standort gehen und dabei noch die richtige Grösse des Autos erwischen? Eine Ansiedelung von Einwohnern wird so eingeschränkt. Dazu wird auch ein Antrag folgen. Mit der Vorgabe, dass in gewissen Zonen keine Parkplätze gebaut werden müssen, werden Kosten und Probleme auf andere umgewälzt. Muss der Investor gar keine Parkplätze bauen, werden die umliegenden Liegenschaften durch Besucher

dieser Liegenschaft und durch einen temporären Parkplatzmangel beeinträchtigt. Diese Bewohner sind gezwungen das Velo oder die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Die Kosten für die Gemeinde Kriens werden dadurch steigen, weil sie zum einen die Veloinfrastruktur erstellen und unterhalten müssen und die Kosten aufgrund des dichteren ÖV-Fahrplans steigen. Aus diesen Gründen erscheint eine Untergrenze von null als falsch. Dazu wird die FDP-Fraktion auch einen Antrag stellen. Dass bereits für Zweifamilienhäuser vom Gemeinderat eine Sammelgarage verlangt werden kann, erachtet sie als nicht opportun. Hier braucht es für die zweite Lesung eine Ausformulierung. Dazu wird ebenfalls ein Antrag gestellt. Für das Ortsbild können sich ebenerdige Abstellflächen für leichte Zweiräder negativ auswirken. Gerade bei Überbauungen wie der Sportarena soll dies überprüft werden. Weiter soll geprüft werden, wo und wie die Motorfahräder geparkt werden können. Dazu sagt Art. 22 zu wenig aus. Es fokussiert sich nur alles auf die Veloparkierung. Die FDP-Fraktion hofft mit ihren Anträgen zusätzliche Bürokratien zu verhindern und die Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer Freiheit weniger einzuschränken und die Eigenverantwortung zu stärken.

Manuel Schmutz, SP/JUSO-Fraktion führt aus, nachdem an der letzten Sitzung das Grundkonzept Verkehr behandelt wurde, kommt man nun also zum Parkplatzreglement. Dies ist ein tragender Grundstein, um die im Grundkonzept Verkehr formulierten Ziele zu erreichen und Kriens in eine urbanere Zukunft zu führen. Man muss sich bei der Betrachtung ganz klar bewusst sein, dass Kriens seit langem schon kein Dorf mehr ist. Kriens ist eine Stadt und in einer modernen Stadt kann man die Anzahl Personenwagen nicht einfach unkontrolliert ins unermessliche steigen lassen. Schon gar nicht in einer Stadt wie Kriens mit ihren topografischen Verhältnissen, in einem Kessel zwischen Pilatus und Sonnenberg, wo es nur eine sehr begrenzte Anzahl Achsen gibt, auf welcher der Verkehr zu- und abgeführt werden kann. Mit einem zukunftsorientierten und intelligenten Parkplatzreglement bringt man Kriens auf den Weg sich zu einem modernen, urbanen und attraktiven Zentrum im Siedlungsgebiet Luzern zu entwickeln und wirkt der Gefahr vor Kriens noch tiefer ins Verkehrschaos zu stürzen. Das hier vorliegende Dokument geht für die SP/JUSO-Fraktion in die richtige Richtung. Punktuell schlägt sie aber einige Anpassungen vor. So empfindet sie es beispielsweise als unverständlich, dass das Zentrum von Kriens nicht dem Gebiet 1 zugeteilt werden soll. Schliesslich weist es alle Merkmale einer Zentrumszone auf. Ausserdem kann die SP/JUSO-Fraktion nicht nachvollziehen, wieso die Gebietszuteilungen im Grundkonzept Verkehr und dem Parkplatzreglement variieren wie z.B. das Nidfeld Areal. Nach Erklärungen wieso das so ist sucht man im B+A vergebens. Es wirft auch Fragen auf, wieso der Spielraum für die Erstellung von Parkplätzen bei den einzelnen Reduktionsfaktoren im Reglement so gross ist. Dadurch stellt sich insbesondere ab dem Gebiet 3 der Effekt, das Verkehrsaufkommen einzudämmen, nur bedingt ein. Zudem fehlen Berechnungsgrundlagen. Auch eine Simulation des kommenden Verkehrsaufkommens würde helfen die Wirkung der Reduktionsfaktoren zu konkretisieren. Ansonsten ist das Parkplatzreglement sehr gut ausgearbeitet. Man sieht, dass mit dem Gebietskonzept LuzernSüd und durch den Verband LuzernPlus super Vorarbeit geleistet wurde. Kriens macht mit dem Parkplatzreglement einen Schritt in die richtige Richtung. In Richtung einer modernen, urbanen Stadt Kriens. Die SP/JUSO-Fraktion ist für Eintreten und hofft, dass ihre Verbesserungsvorschläge angenommen werden.

Gemäss Bruno Bienz, Grüne/JG-Fraktion braucht es ein Bündel von Massnahmen, damit man den zunehmenden Verkehr in den Griff bekommt. Diese Diskussion hatte der Einwohnerrat schon beim Geschäft Planungsbericht Grundkonzept Verkehr LuzernSüd. Mit diesem B+A hat man jetzt die erste Hürde zu meistern. Für die Grüne/JG-Fraktion ist es klar, dass die Parkplätze ein wichtiger Teil der zu ergreifenden Massnahmen sein muss. Mit dem heutigen Reglement erreicht man das Gegenteil. Wichtig findet sie auch, da der Verkehr nicht vor den Gemeindegrenzen halt macht, dass eine Lösung über alle Gemeinden angestrebt wird. Da hat LuzernPlus bereits seine Arbeit gemacht und ein Musterreglement erstellt. Es wurde erkannt,

dass Luzern, Horw und Kriens im Gleichschritt diesen Weg gehen müssen. Der Verkehr ist ein wichtiges Element in der städtebaulichen Entwicklung von LuzernSüd sowie von ganz Kriens. Für eine gelungene Entwicklung in Kriens wird der Verkehr von den Bewohnern als einer der wichtigsten Punkte definiert. Wie das passieren soll, da scheiden sich die Geister. Immer wieder wird suggeriert, dass der MIV und das Gewerbe die Verlierer sein sollen. Niemanden, von links bis rechts kommt es in den Sinn, das Gewerbe abwürgen zu wollen. In einem ist man sich wahrscheinlich einig. Stau ist volkswirtschaftlicher Blödsinn, teuer, unproduktiv, und schadet dem Gewerbe. Noch schlimmer ist, wenn die neuen Entwicklungsgebiete, die bald noch dazukommen, gar nicht mehr erschlossen werden können. Damit das Ziel „flüssiger Verkehr“ erreicht werden kann, braucht es auch ein neues Parkplatzreglement. Zum einen können die Investoren, da sie bei den teuren Parkieranlagen nicht die Maximalvariante errichten müssen, massiv Geld sparen und zum anderen führt eine Beschränkung von Parkplätzen zu weniger Verkehr. Planungen und Erstellung von Parkplätzen sollen nicht allein auf die Nachfrage, sondern vielmehr auch auf die Verbesserung der Lebensqualität im Besonderen der Umwelt, Wohn- und Einkaufsqualität und die wirtschaftlichen Bedürfnisse ausgerichtet werden. Fragwürdig findet die Grüne/JG-Fraktion, dass der Gewerbeverband, FDP und SVP solche in der Fachwelt entworfene und mitgetragene Massnahmen von vorherein ablehnt. Das ist für sie unverständlich. Mit diesem Blockadeverhalten erreichen sie das Gegenteil: Stau, Stau und nochmals Stau. Denn das Parkplatzangebot ist ein wesentlicher Einflussfaktor auf das Verkehrsvolumen. Es wirkt sich sodann auch auf die Belastung des jeweils betroffenen Verkehrsnetzes erheblich aus. Darum ist dieses Parkplatzreglement gewerbe- und investorenfreundlich sowie auch zukunftsgerichtet. Darum ist die Grüne/JG-Fraktion für Eintreten und sagt auch ja zu diesem Parkplatzreglement. Es ist ein Muss für eine vernünftige Verkehrspolitik. Inhaltlich kann sie das Reglement unterstützen. Es sind ja noch diverse Anträge eingegangen. Diese wird die Grüne/JG-Fraktion punktuell je nach Argumentation des Gemeinderates und Fachpersonen unterstützen. Diverse Anträge schwächen das Reglement und das kann sie nicht unterstützen.

Räto Camenisch ist auch gegen dieses Reglement. Bisher hat der Staat immer wieder versucht dem Bürger ein normales Leben zu ermöglichen. Es wurden Strassen erstellt und das ÖV-Netz erweitert. Jetzt wird alles umgekehrt. Jetzt sind die Strassen massgebend und der Bürger hat sich danach zu richten. Wenn jemand in LuzernSüd eine Wohnung möchte, ist die Chance gross, dass er keinen Parkplatz erhält. Das ist eine Bevormundung des Bürgers eine Umkehr der bisherigen Politik und eine Einschränkung der persönlichen Freiheit. Er kommt nun zum Stau im Zentrum. Natürlich ist dieser schlimm, aber das stört überhaupt niemanden. Dazu gibt es aber kein Reglement. Dieser wird einfach so belassen wie er ist. Es wäre besser zuerst diesen Stau zu beheben, denn dann gäbe es viel bessere Zustände im Zentrum. Kriens ist nicht gebaut, wie bereits gesagt wurde. Eine Zürcher Stadträtin sagte einmal, dass Zürich gebaut ist. Sie ist dann schnell von der Bildfläche verschwunden. In Kriens wird auch gebaut, nun speziell im Gebiet LuzernSüd. Wenn man sich vorstellt, dass die Saalsporthalle mit null Parkplätzen realisiert werden soll, versteht er das einfach nicht. Wird diese Halle jemals voll? Man hat doch bereits Erfahrungen mit anderen Stadien, auch obwohl man hofft, dass viele mit dem ÖV anreisen. Hinzukommt, dass sie die Krienser Bevölkerung vor zehn Jahren für eine freie Mobilität in diesem Gebiet entschieden hat. Das wird nun mit Füßen getreten und ist höchst undemokratisch. Das bedeutet das Fahrtenmodell kommt durch eine Hintertür unter einer anderen Maske. Das Dossierungssystem mit der Ausfahrtsbehinderung je nach Staulage ist eine wahnsinnige Einschränkung der Persönlichkeit. Das muss dem Bürger dann noch erklärt werden. Wenn dieses Reglement nicht mit wesentlichen Veränderungen durchkommt, wird die SVP das Referendum ergreifen.

Gemäss Erich Tschümperlin ist Kriens kein Dorf mehr, sondern Kriens wird langsam zur Stadt. Offensichtlich verursacht das Geburtswehen. Kriens wird langsam urban und deshalb

verändern sich auch gewisse Anforderungen und gewisse Realitäten. Wenn man heute eine Wohnung sucht, erhält man nie die Garantie für einen Parkplatz. Die Bruchstrasse hat eine grosse Lebensqualität mit wenigen Parkplätzen. Man wird aber Mühe haben dort eine freie Wohnung zu finden. Die Gemeinde ist eigentlich nicht dazu da eine Garantie zu geben, dass man zu jeder Zeit vor seine Wohnungstür fahren kann. Es ist eine mutige Aussage, wenn man will, dass die Bürger Auto fahren können und dass bei Ablehnung des Reglements so viel gefahren werden kann wie man will. Letztes Mal hörte man, dass weder Kriens noch der Kanton Geld eingestellt hat, um die Strassenkapazitäten in diesem Gebiet zu erweitern. Es kann niemand eine Garantie abgeben, dass normal weitergefahren werden kann, wenn es mehr Verkehr gibt. Das grenzt für ihn an eine Vernebelung. Weiter führt er aus, dass es tatsächlich so ist, dass man mit dem Veloanhänger nicht alles transportieren kann. Es heisst aber auch nicht automatisch, dass man ein Auto kaufen muss. Jeder zieht von Zeit zu Zeit um und deshalb kauft man auch nicht gleich einen Zügelwagen. Für diese Sachen gibt es Mietautos wie Mobility. Wenn man den Spitzenbedarf jeder Zeit abdecken möchte, kann man sich das nicht leisten. Die Spitze muss anders gebrochen werden und nicht mit dem Ausbau der Infrastruktur.

Yasikaran Manoharan kommt zu den Wortmeldungen betreffend Bevormundung und Einschränkung der Demokratie. Dass die Schweiz sich im stetigen Wachstum befindet, sollte allen klar sein. Gemäss Bundesamt für Statistik werden bis im Jahr 2020 rund 8.7 Mio. Menschen in der Schweiz leben. Das Bevölkerungswachstum wird mehrheitlich durch Städte und Agglomerationen stattfinden und spürbar sein. Die rasante Entwicklung spürt man bereits jetzt schon in Kriens. Für Politik und auch die Städteplaner ist es eine grosse Herausforderung die Gemeinden als lebenswerter Lebensraum zu schützen und gleichzeitig nachhaltig weiterzuentwickeln, um für 30'000 Personen oder mehr gerüstet zu sein. Eine der grossen Herausforderung ist unbestritten der Verkehr. Obwohl die neu entstehenden Quartiere und Überbauungen Mehrverkehr produzieren werden, kann und darf man nicht das Strassennetz in Kriens weiter ausbauen. Um den bevorstehenden Entwicklungen gerecht zu werden hat der Gemeinderat in einem langen Prozess ein Verkehrskonzept entwickelt und das Parkplatzreglement angepasst. Die Gegner des Parkplatzreglementes argumentieren so, als würde dem Autobesitzer etwas weggenommen oder verboten. Das Ziel des Parkplatzreglements ist es den Verkehrsfluss insgesamt stabil zu halten und mit der inzwischen knapp gewordenen Ressource Strassenkapazität nachhaltig umzugehen. Das kann auf lange Zeitdauer nur funktionieren, wenn der Verkehr mit restriktiven Massnahmen gelenkt wird. Dazu gehört auch eine sinnvolle Parkplatzverwaltung. Es sollen nur noch dort neue Parkplätze geschaffen werden, wo auch eine gute Erschliessung zur öffentlichen Strasse möglich und in den engen Krienser Verhältnissen angemessen ist. Interessant ist aber auch, dass gerade die Parteien, die behaupten das Gewerbe und deren Gewerbeverkehr unterstützen und stärken zu wollen, mit ihren Anträgen gerade jene im negativen beeinflussen. Im Parkplatzreglement geht es um die, die aus nachvollziehbaren Gründen auf eine Fahrt mit dem Auto angewiesen sind. Diese profitieren nur, wenn der individuelle motorisierte Pendlerverkehr nicht weiter zunimmt und es auf der Strasse mehr Platz hat. Nur so kann der Gewerbeverkehr profitieren. Ein weiteres Problem welches in Bezug zum Parkplatzreglement viel zu wenig thematisiert worden ist, ist der wachsende Bedarf an Wohnfläche, welcher eine direkte Auswirkung auf die Parkplätze hat. Gemäss neuem Reglement wird in einem Mehrfamilienhaus mindestens ein Abstellplatz pro erstellter Wohnung oder pro 100 m² verlangt. Der Bedarf an Wohnfläche ist jedoch stark angestiegen, sodass die meisten 4 ½ bis 5 ½-Zimmerwohnungen durchschnittlich zwischen 120m² und 150m² gross sind. Das bedeutet das bei einer 150m² grossen Wohnung 1,5 Parkplätze erstellt werden müssen und wenn man tatsächlich den Anträgen der FDP zum Art. 9 mit erhörter Prozentzahl annimmt, dann können im Gebiet 3 bis 5, was immerhin 70 % der bebauten Gemeindefläche entspricht, je nach Überbauung mehr Parkplätze gebaut werden als Wohnungen. Seiner Meinung nach sind diese Anträge lediglich ideologisch behaftet und tragen nicht zur Nachhaltigkeit bei, sondern fördern nur einen Fehlanreiz für die Investoren.

Mit der neuen Regelung wird kein bestehender Parkplatz zurückgebaut, sondern nur sichergestellt, dass zukünftig nicht mehr viele dazu gebaut werden. Das entlastet den Strassenverkehr und das Gemeindebudget und so kann auch die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden. Als Vertreter einer Jungpartei legt der Sprechende keinen Wert auf kurzfristige Experimente auf Kosten der nachfolgenden Generationen oder Natur. Als Gesetzgeber darf man kein Überangebot schaffen und damit einen Fehlanreiz erzeugen. Bereits heute kommen über 40 % der Bevölkerung ohne eigenes Auto aus und können ihr Leben ohne Parkplätze organisieren.

Laut Alfons Graf möchte man mehr Wachstum, was unweigerlich auch mehr Verkehr bringt. Der drohende Verkehrskollaps der hier immer propagiert und Angst gemacht wird, wird in Kriens zu einem Dauerbrenner. Welche Gemeinde hat dieses Problem nicht? Das ist eine Randstundenproblematik. Sonst läuft der Verkehr mehr oder weniger immer flüssig. Mit diesem Reglement wird einmal mehr der Individualverkehr schikaniert. Das Gewerbe wird buchstäblich zerstört. Der Bürger soll selber entscheiden, womit er sich bewegen möchte. Der Sprechende ging auch mit dem Zug Ski fahren, weil es auf der Strasse zu viele Autos hat. Mitte Links Parteien heben den ÖV in den Himmel. Nur sollte der ÖV billiger sein. Dieses Parkplatzreglement ist für die Fische und ist eine Bevormundung des Steuerzahlers.

Katja Staub sieht das Problem mit dem Verkehr. Kriens hat aber auch zu wenig Geld. Es sollte der Gemeinde deshalb wichtig sein auch in Zukunft gute Steuerzahler zu haben. Viele gute Steuerzahler haben aus irgendwelchen Gründen gerne ein, zwei oder auch drei Autos. Wenn solche Vorschriften gemacht werden, gibt es vielleicht einige Personen, die dann keine Lust haben nach Kriens zu ziehen.

Gemäss Enrico Ercolani hat Cyrill Wiget einmal gesagt, dass jede erwachsene Person das Recht auf ein Auto hat. Ein Auto braucht aber auch eine Garage. Es schleckt keine Geiss weg, dass Familien zuerst kleine Kinder haben und wenn die Kinder älter sind, haben diese auch ein Auto. Ein Parkplatz pro Wohnung wird nie und nimmer reichen. Der Sprechende hatte gerade gestern eine Diskussion. Am Sonnenberg gibt es ein Mehrfamilienhaus mit Eigentumswohnungen, wo jede Wohnung zwei Parkplätze und mehrere Aussenparkplätze hat. Diese mussten nun an die einzelnen Wohnungsbesitzer verkauft werden, weil diese mehr Autos haben als die zwei Parkplätze. Das kann man in einem liberalen Staat niemandem verwehren. Es ist nicht Sache der Politik dem einzelnen Bürger zu sagen, dass er nur ein Auto haben darf. Es gibt auch noch Personen, die Autos sammeln. Er kennt einen, der hat zwei Alltagsautos und neun Oldtimer. Wo soll er mit diesen hingehen? Jeder Unternehmer oder Investor, der ein Gewerbe baut muss selber wissen, was er an Parkplätzen braucht. Es ist doch sein Risiko. Es kann kein Einfluss genommen werden, dass dieser zuletzt die Wohnungen nicht vermieten kann oder niemand in diese Gewerbe geht. Wenn z.B. ein Restaurant keine Parkplätze hat, ist dies ein gewaltiger Nachteil. Das müssen nicht die Politiker entscheiden, sondern derjenige der baut. Er kommt nun zum Verkehr im Allgemeinen. Enrico Ercolanis Sohn hat eine Zeit lang in Zug gearbeitet. Jeden Morgen hört man Verkehrsmeldungen in diese Richtung. Damit er nicht im Stau stand, fuhr er eine halbe Stunde vorher ab. Der Mensch richtet sich doch ein. Selbstverständlich ist der Sprechende der allerglücklichste wenn er im Auto drin sitzt und zufahren kann. Aber es ist seine Sache, ob er ins Auto sitzt und im Stau steht. Es ist nicht der liberalen Vorstellung entsprechend, dass die Politik vorschreibt was der einzelne Bürger zu tun hat.

Erich Tschümperlin sieht, dass alle aus ihrem Erfahrungshintergrund sprechen. Die einen haben ein Auto, die anderen zwei und die anderen drei und haben das Gefühl es geht nur mit

ihrer Anzahl an Autos. Der Sprechende wohnt auch im Sonnenberg und in der Tiefgarage ist ein Auto pro Wohnung vorgesehen. Drei Personen vermieten ihren Parkplatz, weil sie kein Auto besitzen. Er hat etwas Zeit gebraucht, bis er jemand gefunden hat, der den Parkplatz wollte. Dieser stellt nun seinen Oldtimer-Töff drauf. Er glaubt nicht, dass für diejenigen ein Parkplatzreglement erstellt werden muss, welche 10 Oldtimer besitzen. Diese finden schon eine Lösung. Der Sprechende wäre prinzipiell damit einverstanden, dass Politik sich nicht darum kümmern muss, wie viel Parkplätze es gibt. Die Politik muss sich aber nachher mit den Folgen, nämlich dem Verkehrsproblem, auseinandersetzen. Darum muss sich die Politik hier einmischen und schauen, dass der Verkehr gelenkt werden kann. Vor allem soll die KMU zu den Zeiten wenn sie müssen auch auf die Strasse gehen können. Der Strassenraum wird ja von der Öffentlichkeit bezahlt. 45 % besitzen kein Auto. Er sieht auch nicht ein wieso die Öffentlichkeit zwei- drei, oder sechsspürige Strassen zahlen soll, nur wegen denen die Auto fahren wollen. Auch das hat Grenzen. Es wurde gesagt, dass es teuer wird, wenn Velowege gebaut und unterhalten werden müssen. Er hat das Gefühl, dass man langsam ein Anrecht auf gleiche Spiesse hat. Velowege sollen von der Gemeinde gebaut und unterhalten werden, wie sie auch die Gemeindestrassen baut und unterhält. Dort gibt es grösseren Nachholbedarf wenn er sieht wie viele Velofahrer es gibt. Erich Tschümperlin erinnert daran, dass der Kanton im Schlund bereits 180 Mio. Franken in Strassen investiert hat. Beim Velo gibt es ein krasses Missverhältnis.

Gemäss Peter Fässler hat jede Demokratie eine Regierung. Regieren heisst aber nichts anderes als führen, einschränken und vorausschauen. Dazu gehört auch, dass das Planen des Zusammenlebens unter den Menschen mit oder ohne Auto. Es wird manchmal grotesk, was der Sprechende hier hört. Beispielsweise wurde gesagt, dass gute Steuerzahler ein Auto wollen. Das ist möglich, aber gute Steuerzahler möchten auch fahren und wollen keine verstopften Strassen. Sie wollen vorwärts kommen. Ein Gewerbe wird kaputt gemacht, wenn sie auf den Strassen nicht vorwärts kommen und nicht weil es zu wenig Parkplätze hat. Dass die Linken den ÖV nicht im Himmel wollen ist nicht so. Die Leute sollen nicht umherfliegen. Das ist gegen ihr Gedankengut. In einer Gemeinde ist man in einer Gemeinschaft und man muss aufeinander Rücksicht nehmen. Es kann nicht sein, dass nur eine Gruppe bevorteilt wird. Es muss ein Kompromiss gefunden werden, dass man zusammenleben kann. Das geht nur mit der Einschränkung, weil man ein so grosses Wachstum in allen Bereichen hat. Darum liegt ein fortschrittliches Parkplatzreglement vor.

Martin Heiz glaubt, dass manche das Gefühl haben, dass jedes Auto immer gleichzeitig auf den Strassen unterwegs sind. So ist es aber nicht. Der Sprechende hat auch drei Parkplätze, aber zwei Autos. Es ist sehr selten, dass beide Autos gleichzeitig auf der Strasse sind. Sie sind unabhängig voneinander oder mit einem Auto unterwegs. Wenn man in der Stadt einen Parkplatz sucht, findet man einen. Es gibt Leute die dort wohnen, die keinen Parkplatz haben. Die anderen Parkplätze werden aber an Auswärtige vermietet. Einer davon hat der Sprechende gemietet. Dieser Luxus leistet er sich. Irgendwann sind die Leute pensioniert und diese müssen oder geben freiwillig ihren Führerschein ab. Dann ist ein Parkplatz frei, welcher mit der Eigentumswohnung dazu gekauft wurde. Die Pensionierten sind sehr froh, wenn sie den Parkplatz vermieten können. Sie finden auch immer jemanden. Das ist kein Problem. In der Überbauung wo der Sprechende wohnt, hat jemand sogar vier Parkplätze gekauft, welche zum Teil vermietet wurden oder ein Töff steht drauf. Nicht jeder Parkplatz ist mit einem Auto besetzt. Es können auch Töff oder Roller dort stehen. Gedeckte Parkplätze für Roller wären wünschenswert. Nun kommt er zum Veloweg. Klar soll der Staat den Veloweg bauen, aber dann sollen die Velofahrer auch etwas bezahlen, dass sie auf der Strasse unterwegs sein dürfen. Die Autofahrer zahlen genug, dass man unterwegs sein darf. Es ist nicht die gleiche Ellenlänge. Wenn man die gleiche Ellenlänge möchte, soll der Veloverkehr seinen Veloweg bezahlen, wie die Autofahrer die Strassen bezahlen.

Christine Kaufmann-Wolf meint, dass die beiden links und rechts Polen nur ihre eigenen Standpunkte durchdrücken wollen. So will die rechte Seite totale Freiheit und eine möglichst hohe Anzahl von Parkplätzen. Die linke Seite beharrt auf möglichst wenigen bis gar keine Parkplätzen. Die CVP/JCVP steht nun wieder mal in der Mitte und steht für Lösungen. Kriens braucht ein Parkplatzreglement, weil es in diesem Gebiet eine hohe Entwicklung gibt. Aber weder die eine noch die andere Seite ist vernünftig. Die einen wollen zu viel und die anderen zu wenig. Im ganzen Gebiet muss man zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer unterscheiden. Einerseits werden rund um den Mattenhof vor allem Personen wohnen, welche das urbane Wohn-Feeling suchen. Nähe zum ÖV und dem Velohighway. Diese werden eher kein Auto besitzen. Andererseits gibt es den Gewerbeverkehr der auf einen flüssig rollenden Verkehr angewiesen ist und dann gibt es den Arbeitsverkehr. Es sind Arbeitnehmer welche in diesem Quartier arbeiten und es gibt Personen, die im Quartier wohnen und von dort mit dem Auto oder dem ÖV zur Arbeit fahren. Es wohnen auch Personen in dieser Gegend, wegen dem schnellen Zugang zur Autobahn. Dann gibt es auch noch die Familien. Vor allem das Schlundgebiet ist für Familien sehr attraktiv. Denn dort befindet sich unmittelbar die Schule und ist von einer Grünzone umgeben. Diese Familien besitzen meist ein Auto, benötigen es jedoch nicht täglich, sondern setzen es gezielt ein, sei es für den Wochenendeinkauf oder für Ausflüge. Doch auch diese Autos benötigen einen Parkplatz. Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sind nicht alle gleichzeitig und in die gleiche Richtung unterwegs. Man soll pragmatisch vorgehen. Es wird mehr Verkehr geben und es muss geschaut werden, wie und ob dieser überhaupt zum Rollen kommt. Dass man den Verkehr ganz verbietet geht nicht.

Bruno Bienz muss zu einigen Aussagen widersprechen. Christine Kaufmann-Wolf hat wohl nicht richtig zugehört. Die Grüne/JG-Fraktion hat nicht gesagt, dass sie keine Parkplätze will. Es braucht Parkplätze, aber es muss das Verkehrsproblem gelöst werden. Im Einwohnerrat wird gesprochen als wenn dies das Novum wäre. In grossen Städten ist es schon lange eine Tatsache, dass man es steuern muss. Mit den Anzahl Parkplätzen kann der Verkehr gesteuert werden. Die Bürgerliche Seite soll dies auch anerkennen. Es sind ja schliesslich nicht die Linken, die so etwas sagen. Zum anderen ist es so, dass Martin Heiz gesagt hat, dass die Velofahrer auch etwas zahlen sollen. Der Sprechende denkt, dass er mit den Steuern sehr viel an die Strassen bezahlt.

Davide Piras glaubt, dass der Ernst der Lage noch gar nicht erkannt wurde. Es gibt ein Studium Verkehrsingenieur FA. Dort studiert man den Verkehr. Das Parkplatzreglement hat einen engen Zusammenhang mit dem Verkehr. Wenn man einfach die Augen vor der Wahrheit verschliesst geht das System ins Chaos über. Das Chaos wird so aussehen, dass jeder einen Parkplatz hat und somit auch ein Auto. Man kommt dann aber nicht aus der Ausfahrt, weil der Verkehr zu massiv sein wird. Hier hat der Einwohnerrat die Verantwortung, dass dagegen etwas unternommen wird. Mit einer Rückweisung dieses Reglementes kommt man nicht vorwärts.

Gemäss Yasikaran Manoharan ist auch die SP/JUSO-Fraktion für pragmatische Lösungen. Sie sieht einfach, dass die Gebiete 2-5 grösstenteils schon bebaut sind. Kriens ist grösstenteils bebaut. Um dies pragmatisch ausdiskutieren, braucht es Statistiken, welche belegen wie viele Parkplätze es in diesen Gebieten gibt und wie viele von diesen unvermietet bleiben. Dann kann man auch sagen was Sinn macht. Darum sind diese Prozentzahlen relativ schwammig. Damit kann man schlichtweg nichts anfangen, weil man nicht weiss wie der Bestand ist. Im Reglement ist auch festgeschrieben, dass kein einziger Parkplatz zurückgebaut wird. Es geht lediglich darum, wie viel man noch zusätzlich baut.

Räto Camenisch möchte Peter Fässler an die Grundsätze der Schweizer Demokratie erinnern. Wer regiert die Schweiz? Keine Regierung, sondern das Volk. Das Volk ist die oberste Instanz und hat bereits mit dem Fahrtenreglement in dieser Sache entschieden. Wenn jetzt links-grüne Ideologen eine Diktatur des Verkehrs aufzwingen wollen in Anlehnung an das Vorbild der Stadt Luzern, fragt er sich, wieso Kriens selbstständig geblieben ist. Kriens ist selbstständig geblieben, um eine Krienser Lösung zu machen. Es wurde vom Gemeindepräsident gesagt, dass Physik die Politik bestimmt. Wenn das wahr wäre, gäbe es keine Brücken, Tunnel etc. Politik ist da, um die Physik zu überwinden, sofern es notwendig ist. Das heisst, dass der Verkehr punktuell angepasst werden muss. Jemand hat vorhin vom Kanton gesprochen. Es geht gar nicht um Kantonsstrassen. Im Mattenhof sind es grösstenteils Gemeindestrassen. Er musste hören, dass man tatsächlich daran denkt den Mattenhofkreis zu verkleinern. Das ist der Auswuchs der linken Mentalität. Der Sprechende hat in keinem Parkhaus in Kriens jemals einen unbenutzten leeren Parkplatz gesehen.

Rolf Schmid wehrt sich persönlich vehement gegen Regulierungsdichten. Generell hat man heute die Tendenz alles zu regulieren. Das Sechseläuten hat es gezeigt. Im letzten Jahr fiel ein Pferd um und dann hatte man das Gefühl es muss alles anders reguliert werden. Der Sprechende ist aber auch für eine gewisse Lebensqualität, welche sich nicht einfach nur übers Auto definiert. Er stellt fest, dass im Einwohnerrat eine ideologische Diskussion stattfindet, welche geprägt ist von zum Teil extrem subjektiven Theorien, die wissenschaftlich überhaupt nicht fundiert sind. Er schlägt vor, dass der Einwohnerrat eine Verantwortung wahrnimmt und dass ein guter und notwendiger Kompromiss zum Wohle von Kriens gesucht wird.

Erich Tschümperlin muss das Gesagte von Davide Piras aufgreifen. Wenn man gesundheitliche Probleme hat, geht man zum Arzt. Dieser hat Erfahrung und hat studiert. Dieser kann einem dann sagen wo das Problem liegt. Für Verkehrsprobleme gibt es auch Fachleute. Diese haben studiert und haben Erfahrung, denn es ist ein Hochschulstudium. Diese machen nichts anderes als sich mit dem Verkehr auseinanderzusetzen. Nicht so wie der Einwohnerrat nur alle 5-10 Jahre einmal. Die Verkehrsingenieure haben Erfahrungen aus anderen Städten und schauen was möglich ist und welche Einflussfaktoren es gibt. Beim Verkehr ist das alles anders. Es kommt ihm vor, dass jeder der Auto fährt oder einen PC hat, ist gleich ein Verkehrs- oder PC-Spezialist. Die Fachleute werden aussen vor gelassen. Beim vorliegenden Parkplatzreglement haben renommierte Fachleute mitgearbeitet und diese erzählen keinen Hafenkäse aus irrsinnigen Gründen. Kriens geht in Richtung Stadt und Urbanisierung. Man kann schon eine Krienser Lösung haben, aber diese kommt nicht an der Physik vorbei.

Beat Tanner kommt auf den Vergleich mit der Stadt Luzern zu sprechen. Es ist tatsächlich so, dass viele alte Gebäude keine Parkplätze haben. Es gibt jedoch sehr viele öffentliche Parkplätze, wofür Parkkarten gekauft werden können. Es soll nicht geglaubt werden, dass diese Anwohner kein Auto besitzen, denn diese Annahme ist falsch. Es gibt sehr viele Leute, die ein Auto brauchen. Die Schlussfolgerung, dass man in der Stadt Luzern kein Auto braucht, ist ziemlich kurz gezogen.

Gemäss Robert Marty ist die Stadt Luzern ein gutes Thema. Die Stadt hat viele Parkhäuser die rege benutzt werden, auch von Unternehmen. Der Sprechende selber hat mit 20 Minuten auch Parkplätze gemietet. Andere Unternehmen, die diese Möglichkeit nicht haben, gehen aus der Stadt heraus. Die Stadt hat ein Aderlass von Unternehmen der Sondergleichen. Diese suchen Raum in der Agglomeration. Wenn dieses Reglement so gemacht wird, holt Emmen die Unternehmen zu sich. Für Dienstleistungsbetriebe sind Parkplätze das A und O. Es kann kein Aussendienstmitarbeiter beschäftigt werden, wenn diesem kein Parkplatz garantiert wer-

den kann. Wenn dieser mit dem ÖV unterwegs ist, macht er nur vier anstatt acht Termine am Tag. Die Schweiz ist ein Land der Dienstleister, insbesondere die Zentralschweiz. Es ist ein Irrtum zu denken gegenüber Unternehmen attraktiv zu sein. Kriens weiss das. Wenn die Unternehmen zu wenig Parkplätze haben, ziehen sie an einen anderen Ort weiter. Sie müssen nicht mal weit gehen, nämlich beispielsweise nach Hergiswil oder in den Kanton Zug. Dort sparen sie noch mehr Geld und haben eine attraktive Situation, weil sie sind nahe an der Autobahn sind. Wenn Kriens dort mitmischen möchte, macht man den grössten Irrtum, wenn die Gemeinde sagt, wie viele Parkplätze erlaubt sind. Der Sprechende erinnert sich an ein Radio-interview der Gemeinderätin von Horw, indem sie den Arbeitgeber empfohlen hat anstatt eines Autos ein GA zu kaufen. Ein GA kostet bald Fr. 5'000.00. Wenn man 20 Aussendienstmitarbeiter hat, wird ein Vermögen investiert. Von Unternehmerseite her geht das so nicht.

Davide Piras verweist Robert Marty auf Art. 9 Abs. 6 Teil B. Darin steht, dass wenn Gewerbe Parkplätze brauchen, werden diese auch ausserhalb der Berechnung bewilligt. Wenn es darum geht auch Aussendienstmitarbeiter zu haben, geht das tiptopp. Der Gemeinderat wird diese auch so genehmigen.

Gemäss Cyrill Wiget wird das eine grosse Herausforderung, denn die Gräben scheinen wirklich sehr gross zu sein. Die letzten Redner haben vor allem auf die Verantwortung des Einwohnerrates aufmerksam gemacht. Eines der grössten Probleme in Kriens ist seit Jahren der Verkehr. Dies wurde von allen Parteien moniert. Er ist überrascht, dass dies nun nicht mehr so prekär sein soll. Man stützte sich auch auf Umfragen in der Bevölkerung, wo 80-85 % gesagt haben, dass der Verkehr eines der Themen ist, welches sie am meisten beschäftigen. Die Verantwortung der Politiker ist nun die, dass man sich damit auseinander setzen muss und eine Lösung gefunden wird. Den Sprechenden hat es etwas belastet, dass die CVP gesagt hat, dass die Herleitung nicht klar sei. Der Gemeinderat hat zuerst die Verkehrskommission begrüsst. Die zwei Vertreter des Fachbüros Metron haben sich auch intensiv Zeit genommen. Das Reglement wurde zeitgleich mit dem von Horw erarbeitet. In beiden Gemeinden möchte man das Gleiche, denn der Raum LuzernSüd wird geteilt. Weiter war der Gemeinderat in zwei einwohnerrätlichen Kommissionen und hatte das Gefühl, dass die Idee gut überbracht werden konnte. Er hofft, dass man noch anhand der Anträge Klärung vornehmen kann. Es wäre schon wichtig darüber einig zu sein, wie dieses Reglement angedacht ist und funktioniert. Der Gemeinderat hat nun gehört, wo die Anliegen der Parteien sind. Bei einem Anteil der Anliegen ist auffällig, dass der Gemeinderat inhaltlich nicht verstanden wurde. Das Parkplatzreglement ist nicht einfach so von gestern auf heute gekommen. Seit 2011 wurde Kriens bereits vom Kanton und anderen Gemeinden angefragt, ob man nicht endlich vorwärts machen kann, weil das jetzige Reglement nicht mehr genügt und einen falschen Ansatz verfolgt. Der Einwohnerrat hat entschieden, dass zuerst das Grundkonzept Verkehr und die verkehrliche Strategie vorgelegt wird. Es irritierte ihn, dass manche gefragt haben, wieso das Reglement erst jetzt kommt. Das Gesamtverkehrskonzept als Strategie wurde bereits behandelt. Jetzt werden die Massnahmen heruntergebrochen die gebraucht werden. Es hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Parkplatzreglement. Es leistet auch keinen Beitrag zu dieser Frage. Die Grundlagen wurden wie gewünscht sukzessive erarbeitet. Cyrill Wiget kommt nun auf einige Themen zu sprechen. Der Normbedarf gilt nach VSS-Norm als 100 %. Die 100 % kommen zu Stande, dass wenn alle Fahrten in diesem Gebiet mit dem motorisierten Individualverkehr gemacht werden. Dann braucht es diese Anzahl Parkplätze. Mit 100 % geht man davon aus, dass alles per MIV abgewickelt wird. Darum hat das System Reduktionsfaktoren eingesetzt, weil man weiss, dass nicht alle Fahrten mit dem MIV abgewickelt werden. Er wird zusammen mit den Sachverständigen die Herleitungen bei den Anträgen ausführen. Je nachdem in welchem Gebiet man wohnt, sind die Zahlen der Fahrten der verschiedenen Verkehrsträger anders. Wenn jemand im Entlebuch zu Hause ist, kann man davon ausgehen, dass nur ein kleiner Teil zu Fuss geht, weil die Gehdistanzen gross sind. Das Velo und der ÖV sind

auch nicht die erste Wahl. Die meisten nehmen deshalb das Auto. Kriens ist daran ein dicht besiedeltes Gebiet zu werden. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger kann sich immer noch verändern. Ein etwas rarer besiedeltes Gebiet braucht deshalb mehr Parkplätze als ein dicht besiedeltes Gebiet. Danach hat man die Gebietseinteilung gemacht. In Kriens gibt es ganz unterschiedliche ÖV-Erschliessungen. Im Gebiet LuzernSüd wird es wahrscheinlich die beste ÖV-Erschliessung geben, denn es gibt nicht nur ein gutes Bus-Netz, sondern auch die S-Bahn. Weiter wurde darauf geachtet, ob etwas in einer Hanglage ist. An einer Hanglage ist es etwas schwieriger zu Fuss nach Hause zu gehen als im Flachen. Die Frage stellt sich auch, ob es zumutbar ist den Ort mit dem Velo zu erreichen. Es ging nicht darum an dem Bestand der Parkplätze etwas zu ändern. Jeder Parkplatz hat Bestand und es muss niemand Angst haben, dass er seinen Parkplatz nicht mehr vorfindet. Wenn im Gebiet LuzernSüd nun 15'000 Wohn- und Arbeitsplätze erstellt werden sollen und dies mit dem jetzigen Verkehrsnetz bewältigen will, kann der Anstieg des Verkehrs nicht gleich linear fortgesetzt werden wie in den letzten Jahren. In den letzten paar Jahren wurden noch verkehrliche Ausbauten gemacht. Solche kann sich die Gemeinde jetzt nicht leisten. Sie sind auch nicht im Aggloprogramm oder im Kantonsstrassen-Topf. Der Sprechende kommt nun zu der Physik zurück. Das Strassensystem ist wie ein Röhrensystem. Wenn zu viel hineingelassen wird, funktioniert es nicht mehr. Schlussendlich möchte der Gemeinderat die Erreichbarkeit sichern. Man stellt nun fest, dass die Reserven des vorhandenen Systems erschöpft sind. Der Gemeinderat appelliert beim Reduktionsfaktor zu bleiben. Im Detail ist das gar nicht so wichtig. Man soll den Mut haben den Paradigmenwechsel zu machen, weil sonst die Erreichbarkeit irgendwann nicht mehr gegeben ist. Was passiert wenn man nicht mehr erreichbar ist? Der Gemeinderat hat ein Wachstum versprochen. Es ist nicht vorgesehen, dass der Einzelne mehr Steuern bezahlt, sondern dies mit zusätzlichen Ansiedlungen und Firmen zu erreichen ist. Dies ist ein Wagnis, aber der Gemeinderat ist davon überzeugt dies zu schaffen. Man schafft dies nur, wenn nicht nur der Verkehr, die Parkplatzzahl und der Stau wachsen, sondern wenn mehr Ansiedlungen möglich sind. Das bringt man nicht zustande, wenn mit dem Verkehr so weiter gemacht wird wie bisher. Viel wurde gesagt, dass das Ganze unliberal ist. Das stimmt inhaltlich einfach nicht. Was ist liberal am alten Parkplatzreglement? Der Gemeinderat ist herangegangen und hat den Investoren gesagt, dass sie mindestens die 100 % erfüllen müssen und alles was darunter liegt, muss abgegolten werden. Das ist doch liberal. Es wäre liberal wenn eine Range zwischen 20 - 80 % gemacht wird. Mehr und gar nichts darf aber auch nicht gemacht werden. Wenn gar nichts gemacht wird, steht der Verkehr in den Quartieren. Es ist nicht wahr, dass die Saalsporthalle nichts machen muss. Die Helvetia möchte für die Wohnungen oberhalb keine Parkplätze erstellen, wenn man direkt vor der Haustür in den Zug einsteigen kann. Selbstverständlich muss die Halle, welche Besucherverkehr generiert, etwas anbieten. Diese müssen auch ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept vorlegen. Im vorliegenden Reglement steht nirgends null beim Besucher. Beim Besucher ist 20 % das Minimum. Wenn jemand die 20 % nicht machen möchte, ist man bei der Abgeltung. Dahinter steht eine volkswirtschaftliche Logik. Ein Viertel der Kosten für einen Parkplatz möchte die Gemeinde sehen. Macht dieser keine Parkplätze, stehen die Autos im Parkhaus. Der Begriff Investorenfeindlich trifft einfach nicht zu. Die Investoren der Saalsporthalle sind froh, wenn von ihnen ein nicht zu hoher Prozentsatz verlangt wird, weil es für sie wahnsinnig teuer ist in den Boden zu investieren, wenn es nachher dann nicht gebraucht wird. Nach Gesprächen mit anderen Investoren, die nach dem alten Gesetz gebaut haben, wären froh gewesen, wenn sie nicht so viele Plätze bauen mussten, denn an denen verdienen sie nichts. Einige wären froh gewesen, wenn das Parkplatzreglement nur über das Gebiet LuzernSüd angepasst würde. Das ist nicht richtig. In LuzernSüd hat man eher die Möglichkeit über Sondernutzungspläne, Bebauungspläne und Gestaltungspläne zu reagieren. Im letzten BZR wurde pauschal im ganzen Gemeindegebiet verdichtet. Das heisst es hat heute fast jeder die Möglichkeit sein Haus höher zu nutzen. Es ist eine grosse Bautätigkeit vorhanden. Jede Bautätigkeit generiert zusätzlichen Verkehr. Am meisten Stau gibt es im Dorfzentrum. Wenn man sagt, dass man hier noch Reserven hat, stimmt dies einfach nicht. Im Zentrum hat man die Reserven durch den Tag hindurch schon, aber am Morgen und am Abend nicht. Deshalb soll eine Lösung gefunden werden, welche das gesam-

te Gemeindegebiet beinhaltet. Die SP forderte noch, dass Simulationen gemacht werden. Der Sprechende versuchte dies bereits in den Kommissionen zu erklären. Er wäre froh, wenn die Fachleute noch kurz etwas dazu sagen können. Die Simulation ist einfach wahnsinnig schwierig. Es gibt Verkehrsmodelle in den Gebieten und diese wurden durchgerechnet. Man stellte fest, dass wenn die Massnahmen des Grundkonzepts Verkehr korrekt umgesetzt werden, sind die Reserven ausgereizt. Man schafft es noch, aber nur wenn man jetzt wirklich handelt. Die Verkehrsmodelle kann man schon in einer Kommission diskutieren. Aber dies zu illustrieren ist schwierig. Von was geht man aus? Das sind dutzende von verschiedenen Faktoren, Zeiten und Massnahmen. Weiter wurde vorgeschlagen, dass Vergleichszahlen betreffend der Abgeltung in anderen Gebieten der Agglomeration gebracht werden. Das Problem ist, dass die anderen Gebiete genau die gleiche Übung auch machen, weil es die Stadt Luzern schon hat. Die Stadt Luzern möchte auch noch weiter gehen. Vor allem finden die Investoren es immer noch zu streng und müssen zu viel abgelden. In Horw wurde es im gleichen Schritt gemacht. Die anderen Agglomerationsgemeinden sind ebenfalls daran, denn man hat im Verband LuzernPlus ein Musterreglement erstellt, damit die gesamte Agglomeration vom gleichen System ausgeht. Das ist auch wichtig, sonst kann es sein, dass die eine der anderen Gemeinde das Wasser abgräbt. Deshalb muss man möglichst mit dem gleichen System vorwärts gehen. Er hofft, dass der Rückweisungsantrag nicht gestellt wird. Man kann das Ganze nicht umgehen, sondern muss es anpacken.

Thomas Lammer stellt fest, dass das Eintreten unbestritten ist und nun mit der Detailberatung begonnen werden kann.

Detailberatung

Übersichtsplan

Antrag SP/JUSO – Zentrum

Die SP/JUSO-Fraktion möchte laut Cla Büchi den Gebietseinteilungsplan wie folgt ändern: *Das Zentrumsgebiet von Kriens soll wie das Gebiet beim Bahnhof Mattenhof dem Gebiet I zugeteilt werden. Im abgeänderten Übersichtsplan wurde ein Vorschlag für den Umfang der Zuteilung gemacht.*

Das Zentrum von Kriens hat alle Merkmale einer Zentrumszone. Entsprechend ist sie im Zonenplan des Bau- und Zonenreglements in zwei Zentrumszonen eingeteilt. Merkmale einer Zentrumszone sind: dichte Bebauung, eine hohe Ausnutzungsziffer und eine gute ÖV-Erschliessung. Durch die dichte und kleinräumige Bebauung im Zentrum von Kriens sind die Möglichkeiten für die Erstellung von Parkplätzen beschränkt. Kommt dazu, dass es durch den Verkehr bereits stark belastet ist. Folglich spricht alles dafür, das Zentrum von Kriens dem Gebiet I zuzuteilen.

Gemäss Cyrrill Wiget opponiert der Gemeinderat diesem Antrag. Es war nicht ganz einfach herauszufinden, wie der Gemeinderat mit den vielen Anträgen umgehen soll. Der Gemeinderat will die Prüfaufträge im Hinblick auf die zweite Lesung prüfen und besser erklären. Die Änderungsanträge möchte er nicht entgegennehmen. Einige Anträge von der linken Seite sind etwas strenger und einige Anträge der rechten Seite möchte es weniger streng. Wahrscheinlich wird man sich den ganzen Nachmittag balgen und ungefähr in der Mitte landen. Der Gemeinderat findet sein Regelwerk als einigermaßen ausgeglichen und als einen guten Kompromiss. Er ist jedoch schon bereit auf die 2. Lesung vereinzelte Sachen zu bewegen. Der Gemeinderat opponiert zwar dem Antrag als solches, aber es wird trotzdem eine Prüfung stattfinden. Von der CVP sind bereits Prüfaufträge eingegangen, die so übernommen werden

können. Der inhaltliche Grund ist der, dass das Zentrum tatsächlich schon im Gebiet I drin war. Aber wenn man es abgewogen hat, musste man einen Unterschied feststellen. In LuzernSüd hat man neben der guten Buslinie auch noch die S-Bahn.

Die SVP-Fraktion opponiert laut Martin Heiz den drei Anträgen der SP. Das Gebiet I ist das Zentrum von Kriens. Dort gibt es Gewerbe, Geschäfte und Läden. Es wird ja immer mit Köniz verglichen. Wenn man Köniz anschaut, gibt es auch im Zentrum vor den Geschäften Kurzzeitparkplätze. Das Gewerbe braucht Parkplätze. Man geht ja keinen neuen Flachbildfernseher zu Fuss holen.

Gemäss Leo Sigg opponiert auch die CVP/JCVP/GLP-Fraktion diesem Antrag. Es gibt einen Unterschied zwischen dem Mattenhof mit Bahnhof und dem Zentrum. So wie es jetzt ist, ist es ein guter Kompromiss. Es soll keine Verschärfung eingeführt werden, die eine zusätzliche Diskussion auslöst.

Bruno Bienz möchte, dass die Fachleute bei den Anträgen mitteilen was Sache ist. Er wäre froh, wenn sie die Vor- und Nachteile aufzeigen können oder wieso der Antrag abgelehnt werden soll.

Cyrill Wiget findet die Idee gut und unterstützt dies.

Laut Stefan Oberer hat man bei der Herleitung des Parkplatzreglementes verschiedene Kriterien herangezogen. Unter anderem sind dies die Erschliessung durch den ÖV, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs, aber auch die Siedlungsstruktur und auch die Faktoren wie die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Es ist auch eine Frage wie man dies gewichtet. Die Gebiete im Zentrum und Mattenhof sind recht ähnlich. Wie Cyrill Wiget bereits gesagt hat, gibt es im Mattenhof einen Bahnanschluss, welcher im Viertelstunden Takt verkehrt. Die Bahn ist das ÖV-Mittel, welches am höchsten gewichtet wird. Erst danach kommt der Bus. Der zweite Antrag zum Gebiet Langsäge-/Amstutzstrasse kann durchaus nochmals geprüft werden. Es hat relativ ähnliche Merkmale und ist in Richtung Hang. Beim Gebiet Nidfeldkreisel/Motorfahrzeugkontrolle wurden zum einen die ÖV-Güterklassen angeschaut. Dort gibt es verschiedene Einzugsgebiete. Beim Bus spricht man von 300 m und bei der Bahn 500 m. Man könnte dort sicher nochmals die Gewichtung prüfen. Von der Leistungsfähigkeit gibt es dort zwei Schlüsselemente. Zum einen ist es der Mattenkreisel und das andere ist der Autobahnanschluss Luzern/Kriens. Das sind die kritischen Elemente des Strassennetzes. In diesem Bereich könnte man es vertieft anschauen.

Manuel Schmutz möchte zu Martin Heiz noch etwas sagen. Wenn es ins Gebiet I umverteilt wird, kann er im Reglement die Tabelle anschauen. Im Gebiet I können Kundenparkplätze 20 – 40 % erstellt werden. Im Gebiet II sind es genau gleich viele.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag SP/JUSO (Zentrum neu Gebiet I)

Mit 23:11 Stimmen wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	GR: gem. Vorlage
Bienz, Bruno	SP: neu Gebiet I

Bienz, Viktor	GR: gem. Vorlage
Büchi, Cla	SP: neu Gebiet I
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Räto	GR: gem. Vorlage
Ercolani, Enrico	GR: gem. Vorlage
Erni, Roger	GR: gem. Vorlage
Fässler, Peter	SP: neu Gebiet I
Fluder, Hans	GR: gem. Vorlage
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	GR: gem. Vorlage
Heiz, Martin	GR: gem. Vorlage
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	SP: neu Gebiet I
Koch, Patrick	GR: gem. Vorlage
Manoharan, Yasikaran	SP: neu Gebiet I
Marty, Robert	GR: gem. Vorlage
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	SP: neu Gebiet I
Nyfeler, Nicole	SP: neu Gebiet I
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	GR: gem. Vorlage
Rösch, Daniel	GR: gem. Vorlage
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	SP: neu Gebiet I
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	SP: neu Gebiet I
Staub, Katja	GR: gem. Vorlage
Tanner, Beat	GR: gem. Vorlage
Tschümperlin, Erich	SP: neu Gebiet I
Urfer, Mario	SP: neu Gebiet I
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Antrag SP/JUSO – Langsäge-/Amstutzstrasse

Cla Büchi führt aus, dass die SP/JUSO-Fraktion den Gebietseinteilungsplan wie folgt ändern möchte: *Das Areal zwischen Langsägestrasse und Amstutzweg und zwischen Autobahn und Amstutzstrasse soll dem Gebiet II zugeteilt werden.*

Auf besagtem Areal ist eine Abweichung der Baudichte und Zonenbestimmungen gegenüber dem Bau- und Zonenreglement möglich, unter anderem den Bau eines Hochhauses von 45 m Höhe. Auch ist das Areal gut erschlossen. Im Allgemeinen hat das Areal dieselben Voraussetzungen und Möglichkeiten wie das Areal Eichhof West östlich der Autobahn, das dem Gebiet II zugeteilt ist. Es scheint darum nur logisch, dass das Areal westlich der Autobahn auch dem Gebiet II zugeteilt wird.

Die SVP-Fraktion opponiert gemäss Martin Heiz diesem Antrag. Es macht keinen Sinn diesen Antrag umzusetzen. Die Vorlage des Gemeinderates ist richtig.

Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion hat sich laut Anita Burkhardt-Künzler gewundert, weshalb das Gebiet östlich und westlich der Autobahn unterschiedlich behandelt wird. Sie wird dem Antrag zustimmen, obwohl sie nicht für eine Verschärfung des Reglementes ist.

Gemäss Beat Tanner stimmt die FDP-Fraktion diesem Antrag nicht zu. Diese zwei Gebiete können auf Grund des Anschlusses an den Öffentlichen Verkehr nicht miteinander verglichen werden.

Viktor Bienz hat noch eine Grundsatzfrage. Dieses Gebiet ist direkt am Autobahnanschluss. Das Gleiche ist auch beim Pilatusmarkt der Fall. Er versteht nicht ganz, dass man dieses Gebiet mit Parkplätzen bestraft. Denn viele Leute suchen genau diesen Parkplatz respektive den Ort um möglichst schnell über die Autobahn an die Arbeitsstelle zu gelangen. Das sind Gebiete, die einen hohen Wert für solche Personen haben. Diese generieren keinen Verkehr.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag SP/JUSO (Langsäge-/Amstutzstrasse neu Gebiet II)

Mit 19:15 Stimmen wird der Antrag der SP/JUSO angenommen.

Bienz, Bruno	SP: neu Gebiet II
Bienz, Viktor	GR: gem. Vorlage
Büchi, Cla	SP: neu Gebiet II
Burkhardt-Künzler, Anita	SP: neu Gebiet II
Camenisch, Räto	GR: gem. Vorlage
Ercolani, Enrico	GR: gem. Vorlage
Erni, Roger	GR: gem. Vorlage
Fässler, Peter	SP: neu Gebiet II
Fluder, Hans	GR: gem. Vorlage
Graber, Kathrin	SP: neu Gebiet II
Graf, Alfons	GR: gem. Vorlage
Heiz, Martin	GR: gem. Vorlage
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	SP: neu Gebiet II
Koch, Patrick	GR: gem. Vorlage
Manoharan, Yasikaran	SP: neu Gebiet II
Marty, Robert	GR: gem. Vorlage
Mathis-Wicki, Judith	SP: neu Gebiet II
Niederberger, Raoul	SP: neu Gebiet II
Nyfeler, Nicole	SP: neu Gebiet II
Piras, Davide	SP: neu Gebiet II
Portmann, Peter	GR: gem. Vorlage
Rösch, Daniel	GR: gem. Vorlage
Schmid, Rolf	SP: neu Gebiet II
Schmutz, Manuel	SP: neu Gebiet II
Schwizer, Roland	SP: neu Gebiet II
Sigg, Leo	SP: neu Gebiet II
Spörri, Raphael	SP: neu Gebiet II
Staub, Katja	GR: gem. Vorlage
Tanner, Beat	GR: gem. Vorlage
Tschümperlin, Erich	SP: neu Gebiet II
Urfer, Mario	SP: neu Gebiet II
Zosso, René	SP: neu Gebiet II
Berger, Rita	GR: gem. Vorlage

Antrag SP/JUSO – Nidfeldkreisel/Motorfahrzeugkontrolle

Die SP/JUSO-Fraktion möchte laut Cla Büchi den Gebietseinteilungsplan wie folgt ändern: *Das Gebiet zwischen dem Nidfeld-Kreisel, der Motorfahrzeugkontrolle, der Allmend und der Autobahn soll dem Gebiet II zugeteilt werden.*

Im Planungsbericht Grundkonzept Verkehr LuzernSüd war dieses Gebiet noch dem Gebiet II zugeteilt, was von der Sache her auch richtig erschien. Wieso nun dieses Gebiet umgeteilt wurde, ist nicht nachvollziehbar. In der Bauzonenzuteilung und der verkehrsmässigen Erschliessung gibt es keine Unterschiede zu den benachbarten Gebieten von LuzernSüd, die in das Gebiet II eingeteilt sind. Es sind Abweichungen der Baudichte und Zonenbestimmungen gegenüber dem Bau- und Zonenreglement möglich, dichte Bebauungen erwünscht und Hochhäuser vorgesehen. Auch betreffend der Erzeugung von zusätzlichem Verkehr und den begrenzten Kapazitäten des Strassennetzes gibt es keine anderen Voraussetzungen. Hingegen muss man sich bewusst sein, dass bei einer Gebietszuteilung III 80 % des Normbedarfs an Parkplätzen realisiert werden dürfen. Wenn nun auf einem grossen Teil des Gebiets von LuzernSüd 80 % des Normbedarfs an Parkplätzen realisiert werden darf, ist es fraglich, ob das Ziel einer Umlagerung und Entwicklung von LuzernSüd zu einem städtischen Quartier erfolgen kann. An dieser Stelle zitiert er den ersten Absatz der Einleitung aus dem Grundkonzept Verkehr: *Die im vorliegenden Grundkonzept Verkehr LuzernSüd enthaltenen Regeln und Grundsätze sind konsequent einzuhalten und umzusetzen, um die vorgesehene Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Geschieht dies nicht oder ungenügend ist der Verzicht auf einen beträchtlichen Teil der Entwicklung in LuzernSüd die klare Konsequenz.* Deshalb bittet er den Einwohner- und Gemeinderat die fundierten Grundsätze aus dem Grundkonzept auch zu befolgen und umzusetzen.

Martin Heiz stellt fest, dass hier der Bebauungsplan Nidfeld betroffen ist. Der Bebauungsplan wurde nun in zweiter Lesung genehmigt. Was heisst das nun wenn der Grundeigentümer das Baugesuch einreicht? Muss dann noch etwas geändert werden?

Cla Büchi ist klar der Meinung, dass dies das Nidfeld nicht betrifft. Der Bebauungsplan wurde heute verabschiedet und dort gelten die heute beschlossenen Parkplatzzahlen.

Cyrill Wiget ist sich nicht ganz sicher, ob das Gesagte von Cla Büchi stimmt. Er möchte das rechtlich abklären lassen.

Patrick Koch findet, das man nicht abstimmen kann, solange diese Frage nicht geklärt wurde.

Gemäss Cyrill Wiget sollte dieser Antrag in einen Prüfauftrag umformuliert werden, damit diese Frage abgeklärt werden kann.

Die SP/JUSO-Fraktion ist laut Cla Büchi mit einer Umwandlung einverstanden.

Beat Tanner meint, dass die FDP-Fraktion opponiert.

Abstimmung Überweisung Prüfauftrag SP/JUSO (Nidfeldkreis/Motorfahrzeugkontrolle)

Der Prüfauftrag wird mit 18:16 Stimmen nicht überwiesen.

Berger, Rita	nein
Bienz, Bruno	ja
Bienz, Viktor	nein

Büchi, Cla	ja
Burkhardt-Künzler, Anita	nein
Camenisch, Räto	nein
Ercolani, Enrico	nein
Erni, Roger	nein
Fässler, Peter	ja
Fluder, Hans	nein
Graber, Kathrin	nein
Graf, Alfons	nein
Heiz, Martin	nein
Kaufmann-Wolf, Christine	nein
Kobi, Tomas	ja
Koch, Patrick	nein
Manoharan, Yasikaran	ja
Marty, Robert	nein
Mathis-Wicki, Judith	ja
Niederberger, Raoul	ja
Nyfelner, Nicole	ja
Piras, Davide	nein
Portmann, Peter	nein
Rösch, Daniel	nein
Schmid, Rolf	ja
Schmutz, Manuel	ja
Schwizer, Roland	ja
Sigg, Leo	ja
Spörri, Raphael	ja
Staub, Katja	nein
Tanner, Beat	nein
Tschümperlin, Erich	ja
Urfer, Mario	ja
Zosso, René	ja

Viktor Bienz möchte noch eine Grundsatzfrage klären. Das vorliegende Parkplatzreglement ist für alle Verkehrsteilnehmer. Wo haben die Busse in Zukunft Parkplätze? Der grosse Busparkplatz im Inseli soll verschwinden. Hat Kriens selber eine Lösung? Es werden Hotels gebaut und es wird touristisch interessant. Gehört das gar nicht hier rein?

Antrag FDP – Art. 1 Geltungsbereich und Inhalt

Gemäss Beat Tanner möchte die FDP-Fraktion den Absatz 1 wie folgt ergänzen: *Das Reglement gilt für das ganze Siedlungsgebiet. Die in Art. 9 festgelegten Maximalwerte des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen gelten nur für Projekte mit Planungsverfahren.*

Im Antrag der FDP geht es darum, dass die Maximalwerte nur bei Planungsverfahren Gültigkeit haben. Der Antrag wäre kongruent mit demjenigen der Baukommission. Es kann nicht sein, dass für Ein- und Zweifamilienhäuser Maximalwerte gelten.

Der Gemeinderat opponiert laut Cyrell Wiget. Es ist etwas völlig anderes wenn man über das Mobilitätskonzept spricht. Dort geht es darum, ob man bei Sondernutzungen ein Mobilitätskonzept verlangt. Damit kann der Gemeinderat leben. Wenn man nun sagt, das gesamte Parkplatzreglement gilt nicht, ausser jemand hat einen Gestaltungs- oder Bebauungsplan, hebt man das Reglement aus. Es würde auch eine Privilegierung von grossen Unternehmen und Investoren geben, wenn man diese vom Reglement ausnimmt. Es wird ohnehin ein Privileg geschaffen, indem berücksichtigt wird, dass jemand der vom ÖV weiter entfernt wohnt, mehr Parkplätze erstellen darf. Es ist nicht Sinn des Reglements es allen zu erlauben.

Gemäss Roland Schwizer wird auch die CVP/JCVP/GLP-Fraktion den Antrag ablehnen, denn es wird ein Reglement für das gesamte Gemeindegebiet und nicht für nur LuzernSüd gebraucht.

Laut Bruno Bienz hebt dieser Antrag das ganze Reglement aus. Dieser Antrag muss entschieden abgelehnt werden.

Cla Büchi fragt sich, ob dies überhaupt rechtlich möglich ist. Dies ist eine völlige Willkür. Diejenigen die einen Gestaltungs- oder eine Bebauungsplanpflicht haben, müssen sich nach diesem Reglement richten. Alle anderen können wie bisher Parkplätze bauen.

Erich Tschümperlin hört immer wieder, dass die Reglemente möglichst einfach und verständlich gemacht werden sollen. Nun wird ein Reglement für die einen und für die anderen erstellt. Es ist weder nachvollziehbar, noch transparent und durchgängig. Diese Einführung wäre Bürokratie.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag FDP (Ergänzung)
Mit 21:12 Stimmen wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	FDP: Ergänzung Abs. 1
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	GR: gem. Vorlage
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Räto	FDP: Ergänzung Abs. 1
Ercolani, Enrico	FDP: Ergänzung Abs. 1
Erni, Roger	FDP: Ergänzung Abs. 1
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	FDP: Ergänzung Abs. 1
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	FDP: Ergänzung Abs. 1
Heiz, Martin	FDP: Ergänzung Abs. 1
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	FDP: Ergänzung Abs. 1
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	FDP: Ergänzung Abs. 1
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	FDP: Ergänzung Abs. 1
Rösch, Daniel	FDP: Ergänzung Abs. 1
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	n.t.
Tanner, Beat	FDP: Ergänzung Abs. 1
Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Antrag BK – Art. 4 Mobilitätskonzepte

Die BK möchte laut Martin Heiz den Absatz 1 wie folgt neu formulieren: *Für Projekte im Planungsverfahren wird unabhängig des Reduktionsfaktors ein Mobilitätskonzept verlangt.*

Bruno Bienz möchte von den Fachleuten wissen, was das genau heisst.

Anna Hool führt aus, dass so wie es jetzt drin steht, ist es egal wie das Planungsverfahren ist. Ab 50 Parkplätzen Normbedarf wird ein Mobilitätskonzept erstellt. Wenn der Antrag angenommen wird, würde es bedeuten, dass für alle Projekte im Planungsverfahren wie Gestaltungsplan, Bebauungsplan ein Mobilitätskonzept erstellt wird. Das bedeutet, dass bei grossen Projekten ohne Planungsverfahren kein Mobilitätskonzept erstellt wird, hingegen bei kleinen Projekten im Planungsverfahren schon.

Martin Heiz wurde mitgeteilt, dass das Planungsverfahren ein Bebauungsplan ist. Sobald es einen Gestaltungs- oder Bebauungsplan gibt, unabhängig der Grösse, braucht es ein Mobilitätskonzept. Es ist ganz klar geregelt, wann es einen Bebauungsplan braucht.

Raoul Niederberger möchte wissen, wann genau ein Planungsverfahren zum Zug kommt.

Kathrin Graber ist nicht in der Baukommission. Sie weiss aber ungefähr die gesetzlichen Grundlagen wann ein Gestaltungs- oder Bebauungsplan nötig ist. Für sie ist die Frage, ob die Formulierung genügend klar ist. Spricht das Planungs- und Baugesetz auch von Planungsverfahren? Ansonsten muss die Formulierung im Hinblick auf die zweite Lesung präzisiert werden. Wenn sie es richtig verstanden hat, bedeutet es, dass die Projekte, die einen Gestaltungs- oder Bebauungsplan haben, müssen unabhängig der Anzahl Parkplätze ein Mobilitätskonzept erstellen. Diese Formulierung ist noch nicht das Richtige, sondern muss präzise und klar sein.

Matthias Senn kommt zur Frage, wann es ein Planungsverfahren braucht. Im Zonenplan gibt es gewisse Gebiete, die eine Bebauungs- oder Gestaltungsplanpflicht haben. Dort ist klar, dass wenn jemand bauen möchte, muss der entsprechende Sondernutzungsplan vorgelegt werden. Zusätzlich kann man freiwillige Gestaltungspläne machen, wenn man beispielsweise einen Bonus beantragen möchte. Sobald in den letzten acht Jahren eine etwas grössere Überbauung gemacht wurde, erhielt das Baudepartement immer Gestaltungspläne, weil diese den Ausnützungsbonus wollten. In LuzernSüd ist das Entwicklungsgebiet vom Eichhof bis in den Schlund, wo mit Bebauungsplänen die Nutzungen geändert werden können. Heute hat man reine Arbeitszonen. Mit dem Bebauungsplan Nidfeld wurde aus einer Arbeitszone eine Mischzone gemacht. Auch dafür braucht es Bebauungspläne. Das ist der Grund, weshalb der Gemeinderat hinter dem Antrag stehen kann. Für den Vollzug wird es schon einfacher. Dann kann man von Anfang an sagen, was alles vorgelegt werden muss. Wenn die Zahl 50 enthalten ist, muss er mit dem Baugesuch kommen, um den Normbedarf auszurechnen. Dann muss vielleicht im Nachhinein ein Mobilitätskonzept einverlangt werden, wenn mehr als 50 Parkplätze gebaut werden. Der Begriff Planungsverfahren wird so angewendet, aber im PBG gibt es diesen Begriff nicht. Es gibt den übergeordneten Begriff Nutzungsplanung. Dieser beinhaltet Ortsplanung, Bebauungsplan, Gestaltungsplan und Sondernutzungspläne. Die Sondernutzungspläne sind der Gestaltungs- und Bebauungsplan.

Erich Tschümperlin denkt dabei wieso einfach wenn es auch kompliziert geht? Er ist davon ausgegangen, dass es im Parkplatzreglement um die Anzahl Parkplätze geht. Mit dieser Zahl 50 konnte er etwas anfangen. Jetzt führt man den Begriff Planungsverfahren ein, der nicht einmal definiert ist. Nachher findet man vielleicht einen Begriff, der das Meiste umfasst und dann wird gesagt, die Planungsverfahren sind meistens grösser. Man weiss ja gar nicht wann Projekte im Planungsverfahren kommen. Wieso lässt man nicht einfach die Anzahl Parkplätze drin? Dann ist es eindeutig und es regelt das was man möchte, nämlich die grösseren Objekte. Dann gibt es keine Diskussion wann es angewendet wird. Auch darüber kann in der Vorabklärung oder Vorprüfung hingewiesen werden, dass man dies allenfalls berücksichtigen muss. Er würde den Antrag nicht ändern, denn die Diskussionen zeigen, dass es nur komplizierter wird.

Renè Zosso meint, dass die Anzahl 50 eine Runde Zahl ist. Es können auch 37 oder 48 sein. Warum 50? Dies war auch die Überlegung in der Baukommission. Es braucht ein besseres Kriterium. Wenn jemand sowieso einen Gestaltungsplan machen muss, hat er einen erhöhten Planungsaufwand und dann kann man ein Verkehrskonzept verlangen. Hingegen wenn jemand nur ein Wohnhaus baut, welches zufälligerweise 55 Parkplätze braucht, muss dieser nicht unbedingt ein Mobilitätskonzept machen. Wenn es nur Mietwohnungen sind, kann man dem Mieter nicht vorschreiben wie sie sich bewegen sollen. Deshalb ist er für den Antrag.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag BK (neue Formulierung)

Mit 21:8 Stimmen bei 5 Enthaltungen wird der Antrag der BK angenommen.

Berger, Rita	BK: Neuformulierung
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	BK: Neuformulierung
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	BK: Neuformulierung
Camenisch, Rätö	BK: Neuformulierung
Ercolani, Enrico	BK: Neuformulierung
Erni, Roger	BK: Neuformulierung
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	BK: Neuformulierung
Graber, Kathrin	BK: Neuformulierung
Graf, Alfons	BK: Neuformulierung
Heiz, Martin	BK: Neuformulierung
Kaufmann-Wolf, Christine	BK: Neuformulierung
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	BK: Neuformulierung
Manoharan, Yasikaran	BK: Neuformulierung
Marty, Robert	BK: Neuformulierung
Mathis-Wicki, Judith	Enthaltung
Niederberger, Raoul	Enthaltung
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	BK: Neuformulierung
Portmann, Peter	BK: Neuformulierung
Rösch, Daniel	BK: Neuformulierung
Schmid, Rolf	Enthaltung
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	BK: Neuformulierung
Sigg, Leo	Enthaltung
Spörri, Raphael	Enthaltung
Staub, Katja	BK: Neuformulierung
Tanner, Beat	BK: Neuformulierung

Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	BK: Neuformulierung

In der CVP/JCVP/GLP-Fraktion gab es laut Kathrin Graber nochmals eine Unsicherheit wegen der Formulierung. Sie bittet den Gemeinderat den Gestaltungsplan und Bebauungsplan auf die 2. Lesung ausdrücklich aufzunehmen.

Antrag SVP – Art. 5 Ausfahrtsdosierung

Gemäss Martin Heiz möchte die SVP-Fraktion diesen Artikel streichen. Der Sprechende ist in der Verkehrskommission und dort sprach man von Fahrtenmodellen. Jetzt hat man es umbenannt auf eine Ausfahrtsdosierung. Dies gibt es bereits an gewissen Orten, wird jedoch nicht kontrolliert oder nicht richtig gemacht. Dies ist etwas, was das Volk abgelehnt hat, auch wenn es nun etwas anders ist. So wird ein Volkentscheid durch die Hintertür wieder eingeführt. Die SVP-Fraktion ist dagegen.

Gemäss Cyriill Wiget ist es nicht das Gleiche. Er hat dies schon mehrmals gesagt. Äpfel und Birnen können auch nicht miteinander verglichen werden. Er anerkennt den Fehler, dass im Grundkonzept von Fahrtenmodell gesprochen wurde. Fahrtenmodell ist ein besetzter Begriff von früherer Zeit, wo auf den Gebieten Fahrten und nicht Parkplätze zugelassen waren. Man probiert auf verschiedenem Weg ans Ziel zu gelangen. Bei der Ausfahrtsdosierung geht es darum, dass wenn auf einer Kreuzung eine grosse Stausituation herrscht, macht es wenig Sinn noch einmal hunderte Fahrzeuge auf die Strasse zu lassen. Darüber kann man lange diskutieren. Schlussendlich bestimmt das rawi wie es läuft. Das rawi erlaubt in den Abendspitzenstunden keine endlos Ausfahrten. Darum ist es im Sinne der Transparenz, wenn dies im Parkplatzreglement festgehalten wird.

Judith Mathis-Wicki ist erstaunt, warum genau die SVP gegen die Ausfahrtsdosierung ist. Diese Seite möchte ja unbedingt freie Fahrt. Das ist genau ein Punkt womit die freie Fahrt garantiert werden kann. Das wird nur in absoluten Notfällen gemacht und ist keine Alltagslösung. Sie versteht nicht, dass die SVP dies nicht nachvollziehen kann. Es geht darum, dass der Verkehr noch rollt. Wenn man in einfach fahren lässt wie bisher, fährt am Schluss gar niemand mehr. Das ist ja auch nicht recht. Deshalb soll der Punkt drin gelassen werden. Die Anzahl Fahrten in den Abendspitzenstunden wird ja auch noch definiert. Ausserdem besteht dies bereits beim Parkhaus Pilatusmarkt. Dort kam dies noch nie zur Anwendung. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion ist gegen den Antrag.

Erich Tschümperlin denkt, dass dies ein KMU Artikel ist. Wenn der Verkehr still steht und die Handwerker arbeiten müssen und der ganze Pilatusmarkt geleert wird, ist es sinnlos, weil der Verkehr noch mehr verstopft. Man spricht ja immer davon, dass gerade die KMU sollen fahren können.

Enrico Ercolani stellt fest, dass es viele höchst anständige Autofahrer gibt die das Reissverschlussystem kennen. Mit dem Reissverschlussystem, Ethik und Moral braucht es keine Barriere. Dann kommt jeder raus und jeder kommt nach Hause auch wenn man vielleicht eine Minute länger im Auto sitzt. Er kann den Antrag der SVP unterstützen.

Für Räto Camenisch ist das kein Instrument zur Verkehrsregelung. Man kann selber zum Fenster hinausschauen und schauen wie der Verkehr läuft. Es ist eine reine Schikane.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag SVP (Streichung)
Mit 23:8 Stimmen bei zwei Enthaltungen wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	Enthaltung
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	GR: gem. Vorlage
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Räto	SVP: streichen
Ercolani, Enrico	SVP: streichen
Erni, Roger	Enthaltung
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	SVP: streichen
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	SVP: streichen
Heiz, Martin	SVP: streichen
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	SVP: streichen
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	GR: gem. Vorlage
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	SVP: streichen
Rösch, Daniel	GR: gem. Vorlage
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	n.t.
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	SVP: streichen
Tanner, Beat	GR: gem. Vorlage
Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Antrag FDP – Art. 5 Ausfahrtsdosierung

Die FDP-Fraktion möchte gemäss Beat Tanner den zweiten Teil des Absatzes 2 lit. d streichen: *Regelung Monitoring: z.B. Zählung der Fahrten pro Tag durch Grundeigentümer und mind. Jährlich Berichterstattung an Baubehörde.* Zum einen sind die Beispiele in einem Reglement nicht abzubilden und zum anderen ist eine Präzisierung mit einer unglaublichen Bürokratie verbunden. Man stellt sich vor, dass mindestens jährlich ein Bericht an die Baubehörde gemacht werden muss. Die nötigen personellen Ressourcen in der Gemeinde sind nicht vorhanden und man muss dies nur gezielt bei den Problemgebieten anschauen. Mit der Streichung wäre man flexibel.

Cyrrill Wiget findet es einen Streitpunkt, ob Beispiele in ein Reglement gehören oder nicht. Der Gemeinderat sieht dies als Schutz. Das Monitoring könnte man auch übertreiben. Die jährliche Berichterstattung erfolgt über eine Statistik, welche beim Pilatusmarkt seit 10 Jahren gemacht wird. Diese geben einmal im Jahr Bericht ab, ob die Fahrtenkontingente eingehalten werden oder nicht. Damit kann beurteilt werden, ob es Massnahmen braucht. Hier von Über-

bürokratisierung zu sprechen ist übertrieben. Wenn hier ausgeführt ist, was unter Monitoring zu verstehen ist, sind die Unternehmer auch vor einer allfälligen Überbürokratisierung geschützt.

Gemäss Leo Sigg könnte die CVP/JCVP/GLP-Fraktion dem Antrag zustimmen. Sie ist der Meinung, dass dies Gegenstand einer Verordnung ist und nicht ins Reglement gehört. Denn die Verordnung kann schneller angepasst werden.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag FDP (Streichung)
Mit 21:11 Stimmen bei zwei Enthaltungen wird der Antrag der FDP angenommen.

Berger, Rita	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	GR: gem. Vorlage
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Camenisch, Räto	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Ercolani, Enrico	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Erni, Roger	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Graber, Kathrin	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Graf, Alfons	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Heiz, Martin	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Kaufmann-Wolf, Christine	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Kobi, Tomas	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Koch, Patrick	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Portmann, Peter	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Rösch, Daniel	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Schmid, Rolf	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Sigg, Leo	Enthaltung
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Tanner, Beat	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Tschümperlin, Erich	FDP: Abs. 1 lit. d Zusatz streichen
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	Enthaltung

Antrag SVP – Art. 9 Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen

Die SVP-Fraktion möchte laut Martin Heiz in Absatz 1 folgende Änderung: *Das Gebiet IV ist aufzulösen und die Flächen sind ins Gebiet V zu integrieren. Wobei die Prozentzahlen des Gebietes V für dieses neue Gebiet gelten.* Sie hat überlegt, was der Unterschied zwischen dem Gebiet IV und V ist. Planlich gesehen passiert im Gebiet V nichts mehr. Im Gebiet IV wird wahrscheinlich auch nicht mehr viel passieren. Dort werden nicht so viel mehr Parkplätze generiert, als heute vorhanden sind. Deshalb sollte es möglich sein diese beiden Gebiete zusammenzulegen. Das Gebiet V soll jedoch nicht vermindert werden. Die Zahlen des Gebiets IV sollen bleiben.

Cyrell Wiget hat in Aussicht gestellt, dass hier die Fachleute darüber Auskunft geben sollen wie man auf die Zahlen kam und wie man diese lesen muss.

Anna Hool möchte nochmals das Prinzip der Reduktionsbereiche und der Gebiete erklären. Der Normbedarf legt die 100 % fest. Dann wird die Mobilität mit dem Auto abgedeckt. Der gewählte Ansatz den tatsächlichen Bedarf vom Normbedarf abzuleiten ist, dass die Gebiete mit Reduktionsfaktoren eingeteilt werden und von diesen werden die Prozentzahlen vom Normbedarf abgeleitet werden. Beispielsweise sind 60-80 % vom Normbedarf erlaubt. Die Ausrichtung erfolgte anhand der Qualität des Grundstücks, Erschliessungsqualität des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs. Die Qualität des Grundstücks schliesst die Lage und die Nutzung des Grundstücks ein. Die Lage schliesst auch die Topografie und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ein. In der VSS Norm gibt es bereits ein Reduktionsspektrum, welches etwas enger und höher ist. Der vorliegende Vorschlag orientiert sich an LuzernSüd, wo die ähnlichen Zahlen gewählt wurden. Das ist auch der Grund weshalb man auf fünf Gebiete hinsteuert, weil LuzernSüd auch fünf Gebiete vorsieht. Man möchte möglichst kongruent arbeiten. Bei den Reduktionsfaktoren gibt es zwei Sichten: Sicht Eigentümer und Sicht Öffentlichkeit. Aus Sicht des Eigentümers ist gewünscht, dass man eine möglichst grosse Flexibilität hat und selber auswählen kann wie viele Parkplätze man erstellen möchte. Aus Sicht der Öffentlichkeit geht es darum eine gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu sichern. Der Sinn der Begrenzung nach unten ist, dass man verunmöglicht, dass Personen einen Parkplatz brauchen und ihr Auto auf dem öffentlichen Grund abstellen, damit der notwendige Bedarf erstellt wird. Die Begrenzung nach oben hat zum Ziel, dass die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes gewährleistet werden kann. Das Ausmass ist LuzernSüd entnommen. Die Unterscheidung zwischen Gebiet IV und V ist folgender: Heute hat man im Gebiet IV grundsätzlich eine ÖV-Erschliessung die eine gewisse Erschliessungsqualität nach ÖV-Güterklasse ergibt. Im Gebiet V gibt es das nicht mehr. Dort gibt es keine ÖV-Erschliessung, welche eine ÖV-Güterklasse in genügendem Bereich ergibt. Zusätzlich kommt die Topografie hinzu.

Gemäss Cla Büchi sieht das angenommene Raumplanungskonzept eine Verdichtung im bestehenden Siedlungsraum vor. Das wird auch in Kriens passieren. Er geht davon aus, dass genau im Gebiet IV mit der Änderung des BZR die Ausnützungsziffer zum Teil erhöht wurde. In Zukunft wird dort mehr gebaut, weil mehr möglich ist. Es stimmt nicht ganz, dass Kriens schon gebaut ist. Man kann noch weiter verdichten. Hinsichtlich dieser Sachlage muss man auch dort die Parkplätze in den Griff bekommen.

Laut Martin Heiz wurden im neuen BZR die Hanglagen ziemlich korrigiert. Heute ist nicht mehr so viel mehr möglich.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag SVP (Auflösung Gebiet IV)

Mit 20:14 Stimmen wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Râto	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Ercolani, Enrico	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Erni, Roger	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen

Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Heiz, Martin	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Rösch, Daniel	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Tanner, Beat	SVP: Gebiet IV streichen, Gebiet V zuordnen
Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Antrag FDP – Art. 9 Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen

Die FDP-Fraktion möchte gemäss Beat Tanner den Absatz 1 wie folgt ändern: *Unter Berücksichtigung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs, der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs, der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und der Erstellungsschwierigkeit wird gemäss Übersichtsplan (Anhang) in den Gebieten I, II, III, IV, und V der Normalbedarf ab 50 Abstellplätzen reduziert. Der reduzierte Bedarf an Abstellplätzen entspricht folgenden Prozentzahlen des Normalbedarfs.* Aus Sicht der FDP-Fraktion macht eine Reduzierung der Parkplätze erst Sinn, wenn mehr als 50 Parkplätze gebaut werden. Es kann nicht sein, dass für kleine Überbauungen die Einschränkung gilt. Bei grossen Überbauungen kann die Nachfrage trotz Reduzierung eher ausgeglichen werden.

Cyrill Wiget findet es die gleiche Diskussion, die bereits vorher geführt wurde. Es heisst wieder, dass derjenige Pech hat, der in einer grossen Überbauung wohnt. Alle anderen sind vom ganzen Reglement befreit. Die Anzahl 50 ist eine relativ hohe Zahl. Der Gemeinderat opponiert gegen diesen Antrag, weil er keine Privilegierung möchte.

Beat Tanner möchte wissen, ob es um die Zahl 50 geht? Könnte sich der Gemeinderat eher damit einverstanden erklären, wenn diese Zahl reduziert wird?

Cyrill Wiget hat etwas Mühe, wenn jetzt einfach der Antrag umformuliert wird. Der Gemeinderat ist klar bereit auf die zweite Lesung gewisse Formulierungen und Anpassungen zu machen. Es macht keinen Sinn, wenn man Einfamilienhäuser ausnimmt. Auch ein Quartier generiert Verkehr. Genau der Verkehr aus den Quartieren sammelt sich verständlicherweise auf der Luzernerstrasse. Es wäre gut hier keine Privilegien zu machen, von Personen die in kleineren Wohneinheiten zu Hause sind. Natürlich versteht er ihre Bedürfnisse auch, denn diese haben die gleichen wie andere auch. Er möchte beliebt machen die alte Formulierung beizubehalten.

Erich Tschümperlin führt aus, dass dies heissen würde, dass diejenigen die ein schönes Ein- oder Zweifamilienhaus haben, sind dann vom Parkplatzreglement ausgenommen und können so viele Parkplätze haben, wie sie möchten. Die anderen, welche vielleicht etwas kompakter in einem Mehrfamilienhaus wohnen, sind davon betroffen. Für ihn tönt es nach einer Lex-Sonnenberg. Es kann nicht sein, dass zu den bereits vorhandenen Privilegien noch eines drauf kommt. Es braucht eine Lösung respektive ein Reglement für alle.

Beat Tanner bestätigt, dass es ihm genau um die Einfamilienhäuser geht. Vielleicht ist jemand berufstätig und hat ein Geschäftsauto. Nachher hat die Frau auch noch ein Auto und jemand kommt auf Besuch. Wahrscheinlich kann man drei Parkplätze bauen. Hingegen in einer grösseren Überbauung gibt es Personen, die einen oder auch keinen Parkplatz brauchen. Dort gibt es viel mehr Möglichkeiten auszuweichen. Was passiert bei einem Einfamilienhaus? Dort parkieren alle auf den Besucherparkplätzen des Nachbarn. Das verursacht Krach und kann auch nicht zielführend sein.

Robert Marty geht es um etwas anderes. Wenn jemand ein Einfamilienhaus kauft und auf Grünfläche verzichtet, weil er zehn Parkplätze haben will, hat er einfach weniger Grünfläche. Das ist die Freiheit des Bauherrn. Es gibt keinen Grund das einzuschränken. Der Bauherr soll auf seinem Grundstück machen können was er will.

Bruno Bienz findet, dass der Vergleich mit dem Ein- und Mehrfamilienhaus mehr als hinkt. Die Problematik ist, dass bei einem Mehrfamilienhaus die Parkplätze mehr oder weniger vergeben sind. Es gibt vielleicht 1-2 Besucherparkplätze und kommt gleich heraus wie bei einem Einfamilienhaus. Dann gehen die Besucher auch auf dem Parkplatz des Nachbarn parkieren. Das ist nicht anders. Es kann nicht sein, dass eine 2. Klassengesellschaft geschaffen wird.

Cla Büchi erklärt, dass die Ein- und Zweifamilienhäuser eher am Rand des Siedlungsgebietes sind. Das heisst, dass diese im Gebiet IV oder sogar Gebiet V sind. Diese können ja 100 % vom Normbedarf realisieren. Das ist nicht das Problem. Aber wenn man es sich vor Augen führt, dass es erst bei 50 Parkplätzen greifen soll, sind das im Gebiet III vielleicht 80-90 Wohnungen, die gebaut werden. Wie viele Projekte in Kriens gibt es mit 80-90 Wohnungen? Das würde heissen, dass das ganze Parkplatzreglement gar nicht mehr greifen würde. Das sind relativ wenige Projekte, die so gross sind.

Enrico Ercolani kommt auf die Ein- und Zweifamilienhäuser zu sprechen. Man will ja ein Parkplatzreglement, damit man den Verkehr einschränken kann. Ob jemand dann einer oder vier Parkplätze hat, spielt doch gar keine Rolle. Entweder fährt der Mann, die Frau oder das Kind das Auto.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag FDP (Normalbedarf ab 50 Abstellplätzen reduziert)

Mit 20:13 Stimmen bei einer Enthaltung wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	Enthaltung
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Räto	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert

Ercolani, Enrico	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Erni, Roger	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Heiz, Martin	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Rösch, Daniel	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Tanner, Beat	FDP: .. Normalbed. ab 50 Abstellplätzen reduziert
Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Antrag FDP – Art. 9 Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen - Tabelle

Die FDP-Fraktion möchte gemäss Beat Tanner die Tabelle wie folgt ändern:

	Bewohner
Gebiet I	20 % - 60 %
Gebiet II	30 % - 80 %
Gebiet III	40 % - 100 %
Gebiet IV	40 % - 100 %
Gebiet V	40 % - 100 %

Hier stellt sich die Frage, welche Bewohner Kriens anlocken möchte. Mit diesen Vorgaben wird die Freiheit der Bürger massiv eingeschränkt und die Eigenverantwortung wird entzogen. Viele Krienser Bürgerinnen und Bürger gehen täglich mit dem Auto oder dem ÖV zur Arbeit. Für die Freizeit und Familien wäre kein Parkplatz undenkbar. Er ist überzeugt, dass viele Anwesende auch nicht auf ein Auto verzichten. Es sollen sämtliche Angaben um 20 % erhöht werden. Eine Möglichkeit, dass man keine Parkplätze machen kann, ist verheerend. Ein Haus ohne Parkplätze zu bauen ist eine Illusion. Für grosse Einkäufe, Besucher, Geschäftsautos, Versicherungsagenten und Handwerker müssen auch Velobesitzer ab und zu einen Parkplatz haben. Es liegt auf der Hand, dass man die Nachbarn mit der Besetzung von Besucherparkplätzen oder wildem Parkieren beeinträchtigt. Zum anderen führt es dazu, dass die Investoren günstiger bauen können. Wertvolle Flächen gehen verloren. Weiter muss die Gemeinde die Infrastrukturen für Velo und den ÖV finanzieren. Auch die Betriebskosten des ÖV's werden massiv steigen. Deshalb ist die FDP-Fraktion der Meinung, dass ein Investor nicht null Parkplätze bauen darf oder nur wenn er eine entsprechende Ersatzabgabe leistet. Somit würde der Steuerzahler entlastet. Für das Gewerbe sieht man kein Problem, weil die Parkplätze entsprechend erhöht werden können.

Der Gemeinderat opponiert gegen diesen Antrag. Gemäss Cyrrill Wiget soll man nicht gleich den Teufel an die Wand malen. Es spricht niemand von null Parkplätzen. Es geht darum, dass die städtischen Verhältnisse in das Geviert aufgenommen werden. In der Stadt Luzern sind 42 % der Haushalte ohne Auto. Entweder gibt es einen Ausgleich im Haus oder im Quartier. Es gibt solche die kein Auto haben wollen oder brauchen und geben so ihren Parkplatz frei, damit ein anderer einen oder zwei haben kann. Wenn 100 % gebaut wird und 42 % leer steht, macht das keinen Sinn. Dieser Ausgleich innerhalb des Hauses oder des Quartiers spielt. Anna Hool möchte an einem fiktiven Beispiel aufzeigen, wie eine solche Berechnung funktioniert. Ein Mehrfamilienhaus mit zehn Wohnungen und einer Nutzfläche von 200 m² im Gebiet II. Für die Bewohner sind 12 Parkplätze der Normbedarf und 1.2 Parkplätze für die Besucher. Nun geht man zu den Reduktionsfaktoren. Im Gebiet II sind dies 10 - 60 % für Bewohner und 20 - 40 % für Besucher. Das gibt dann eine zulässige Zahl von 1.2 - 7.2 Parkplätzen für die Bewohner und 0.2 - 0.5 Parkplätzen für Besucher. Das gibt ein total von 1-8 Parkplätzen in dem Spektrum der 13 Parkplätzen. Der Vergleich mit der Stadt Luzern ist etwas hinkend, weil man dies nicht direkt übertragen kann. Es wurde ein ähnliches Gebiet der Stadt Luzern genommen und hat die Berechnung anhand des Parkplatzreglements der Stadt Luzern gemacht. Dort käme man auf 0-7 Parkplätzen. Ein weiteres Beispiel zu einer Verkaufsnutzung im Zentrum mit täglicher Versorgung wie beispielsweise Coop oder Migros. Mit einer Verkaufsfläche von 500 m² im Gebiet II. Der Normbedarf für die Beschäftigten liegt bei 10 Parkplätzen und für die Kunden 40 Parkplätzen. Mit den zulässigen Reduktionen kommt man bei den Beschäftigten auf 1-2 Parkplätzen und für die Besucher auf 8-16 Parkplätzen. Das gibt ein total von 8-18 Parkplätzen. Es ist eine Halbierung der vorher zulässigen Parkplätzen.

Erich Tschümperlin ist aufgefallen, dass es nicht null Parkplätzen geben kann. Es ist liberal dem Investor die Möglichkeit zu geben auch nur null Parkplätzen zu bauen. Wenn die Angaben um 20 % erhöht werden, müssen alle auch 20 % mehr bauen. Das ist willkürlich. Es darf Gebiete mit null Parkplätzen geben.

Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion hat gemäss Roland Schwizer einen Auftrag eingereicht, welcher den Gemeinderat beauftragt ein für Kriens passender Reduktionsschlüssel zu erarbeiten. Die vorliegenden Zahlen wurden von LuzernPlus erarbeitet. Der Sprechende hat in seinem Eintretensvotum bereits gesagt, dass die Reduktionsschlüssel zum Teil zu lasch oder zu rigide sind. Darum möchte der Sprechende, dass der Auftrag der CVP/JCVP/GLP-Fraktion angenommen wird. Dieser wäre wertoffener. Es soll zuerst über den Prüfauftrag abgestimmt werden.

Prüfauftrag CVP/JCVP/GLP – Art. 9 Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen

Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion möchte laut Roland Schwizer folgenden Auftrag überweisen: *Es ist ein den Krienser Bedürfnissen entsprechender Reduktionsschlüssel zu erarbeiten.*

Von LuzernPlus wurden Prozentzahlen für den reduzierten Bedarf vorgeschlagen. Ein Teil dieser Prozentzahlen wurde übernommen, ein anderer Teil wurde prozentmässig erhöht. Es ist nicht nachvollziehbar, aufgrund welcher Annahmen die Anpassungen erfolgt sind. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion ist nicht überzeugt, dass die Prozentzahlen des reduzierten Bedarfs vom Betrag her überall sachgerecht sind. Der Gemeinderat soll die Prozentzahlen pro Gebiet nochmals überprüfen und einen Reduktionsschlüssel, der den Krienser Bedürfnissen entspricht, erarbeiten. Insbesondere soll dieser Vorschlag auch in der Zone 1 eine angemessene Anzahl Parkplätzen ermöglichen.

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Antrag nicht opponiert wird und ist somit an den Gemeinderat erteilt.

Robert Marty kommt auf den Vergleich von Anna Hool zu sprechen. Der Vergleich Luzern und Kriens hinkt brutal. Er wäre froh, wenn man Agglomerationen vergleichen könnte, wie Emmenbrücke, Horw und Ebikon. Diese Zahlen würden ihn interessieren.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag FDP (Erhöhung 20 %)

Mit 19:13 Stimmen bei zwei Enthaltungen wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	Enthaltung
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Räto	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Ercolani, Enrico	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Erni, Roger	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Heiz, Martin	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Kaufmann-Wolf, Christine	Enthaltung
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Rösch, Daniel	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Tanner, Beat	FDP: neue %-Zahlen für Bewohner
Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Antrag SVP – Art. 9 Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen

Gemäss Martin Heiz möchte die SVP-Fraktion den Absatz 6 lit. b wie folgt abändern: *Als Betriebsfahrzeuge gelten für den Betrieb notwendigen Fahrzeuge, die auf den Betrieb eingelöst sind, insbesondere Servicefahrzeuge.* In diesem Artikel beginnt man mit einer Aufzählung. Ein Betriebsfahrzeug, welches für den Betrieb eingelöst ist, ist auch für den Betrieb eingelöst. Weiter könnte man auch die Aussendienstfahrzeuge oder das Fahrzeug des Geschäftsführers aufführen. Es ist nicht nötig eine Aufzählung zu machen. Ansonsten müsste man die Aufzählung erweitern.

Laut Cyrell Wiget findet der Gemeinderat es richtig, dass es aufgeführt ist. Vorher wurde der Vorwurf gemacht, dass das Reglement nicht lesbar und klar sei. Servicefahrzeug ist kein Beispiel, sondern es heisst insbesondere. Servicefahrzeuge ist ein verständlicher Begriff.

Martin Heiz meint, dass dies nur eine Art von Fahrzeugen ist. Es gibt aber auch noch andere. Ein Architekturbüro hat noch für den Bauleiter ein Fahrzeug. Das ist aber kein Servicefahrzeug, sondern ein Betriebsfahrzeug. Der Begriff Servicefahrzeug beinhaltet zu wenig.

Raoul Niederberger kennt den Begriff insbesondere aus seinem juristischen Studium. Dieses Wort ist beispielhaft und nie abschliessend. Hier ist das Servicefahrzeug ein Anhaltspunkt, was man darunter verstehen kann. Es schliesst andere Fahrzeuge nicht aus.

Gemäss Cyrell Wiget ist dies der Ausnahmetext, der Ängste von Unternehmern nehmen soll. Ausnahmen sind immer ein Privileg. Der Gemeinderat gibt diese gerne, wenn es Sinn macht. Diese müssen aber eine Definition haben.

Anita Burkhardt-Künzler führt aus, dass aus Sicht der CVP/JCVP/GLP-Fraktion dem Antrag stattgegeben werden kann. Inhaltlich wird dies kein grosser Verlust resultieren.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag SVP (Streichung Servicefahrzeuge)

Mit 20:13 Stimmen bei einer Enthaltung wird der Antrag der SVP angenommen.

Berger, Rita	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Camenisch, Rätö	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Ercolani, Enrico	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Erni, Roger	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Graber, Kathrin	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Graf, Alfons	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Heiz, Martin	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Kaufmann-Wolf, Christine	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfelner, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Portmann, Peter	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Rösch, Daniel	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	Enthaltung
Staub, Katja	SVP: streichen Servicefahrzeuge
Tanner, Beat	SVP: streichen Servicefahrzeuge

Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	SVP: streichen Servicefahrzeuge

Prüfauftrag CVP/JCVP/GLP – Art. 9 Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen

Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion möchte laut Roland Schwizer folgenden Auftrag überweisen: *Der Gemeinderat soll verschiedene Berechnungsbeispiele aus den 5 Gebieten vorlegen, welche Parkplatzzahlen ein Bauherr zur Verfügung hat.* Aufgrund der vorliegenden Tabelle ist nicht auf einen Blick ersichtlich, welche Anzahl Parkplätze ein Bauherr für sein Projekt einsetzen kann. Als Entscheidungshilfe, ob der vorgeschlagene Reduktionsschlüssel sachgerecht ist, soll der Gemeinderat konkrete Berechnungen pro Gebiet vorlegen und zwar mit Zahlen mit den aktuellen Reduktionsfaktoren und der gemäss Ziffer 1 angepassten Reduktionsfaktoren.

Der Gemeinderat nimmt den Auftrag laut Cyrill Wiget gerne entgegen. Die Schwierigkeit ist die, dass die Zahlen von Horw bis heute nicht verwendet werden dürfen. Angedacht war, dass die Faktoren von Kriens und Horw gleich berechnet werden. Horw ist mit Kriens nicht ganz einverstanden, weil man im Nidfeld etwas zu grosszügig ist.

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Antrag nicht opponiert wird und somit an den Gemeinderat überwiesen ist.

Antrag FDP – Art. 13 Geometrie und Gestaltung der Abstell- und Verkehrsflächen

Gemäss Beat Tanner möchte die FDP-Fraktion den Absatz 3 wie folgt ändern: *Bei grösseren Überbauungen mit Bebauungsplan und Bauten mit grossem Verkehrsaufkommen kann verlangt werden, dass die Abstell- und Verkehrsflächen zu einem wesentlichen Teil in Sammelgaragen anzulegen sind, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben.* Die Mehrfamilienhäuser sollen nicht drin sein. Bei Zwei, Drei- und Vierfamilienhäusern kann es nicht sein, dass wenn Einzelgaragen sinnvoller sind eine Einstellhalle gebaut werden muss.

Cyrill Wiget möchte wissen, was nun gegen Tiefgaragen spricht. Die Einstellhallen machen Sinn. Denn es gibt städtebauliche Gründe und ist auch für die Fahrzeuge nicht falsch. Auch für die Nachbarschaft ist es interessant, wenn man Sammelgaragen erstellt. In erster Linie ist zu vermeiden oberflächlich zu bauen.

Gemäss Beat Tanner geht es um die Sammelgaragen. In der Blumenhalde hat es unten drin Garagenboxen. Dort ist es zweckmässig und sinnvoll. Wieso sollen diese Sammelgaragen sein? Es geht nicht darum, dass auf dem Freiraum noch zusätzliche Garagen gebaut werden, sondern dass man auch die Garagen unten drin bauen kann, wenn es sinnvoll ist.

Cyrill Wiget meint, dass es ja bereits steht „... soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben“. Es sagt ja gerade aus, dass wenn es sinnvoll ist, macht man es und wenn nicht, wird es auch nicht gemacht.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag FDP (Neufassung betroffene Bauten)

Mit 19:14 Stimmen bei einer Enthaltung wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Räto	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Ercolani, Enrico	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Erni, Roger	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Heiz, Martin	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Kaufmann-Wolf, Christine	Enthaltung
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage
Marty, Robert	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Rösch, Daniel	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Tanner, Beat	FDP: Neufassung betroffene Bauten
Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Antrag SVP – Art. 16 Berechnung

Martin Heiz führt aus, dass die SVP-Fraktion die Beträge in Absatz 1 um 50 % kürzen will. Die Fraktion findet die Kosten viel zu hoch. Luzern verlangt seines Wissens nach gar nichts. Gewisse sind bei Fr. 2'000.00 – Fr. 5'000.00 und Kriens verlangt bis Fr. 10'000.00. Das ist ein falscher Anreiz nur um die Kasse in Kriens zu füllen. Dann fragt man sich schon, ob man den Parkplatz erstellen möchte oder nicht. Die Mehrheit möchte ja möglichst wenig Parkplätze, also soll man nicht diejenigen bestrafen, die noch weniger bauen. Wenn jemand 18 Parkplätze bauen sollte, aber keinen erstellt, bezahlt dieser dann relativ viel.

Gemäss Cyrill Wiget muss man schon sehen, was man hier macht. Dies ist eine sehr grosszügige Haltung. Mit dem heutigen Parkplatzreglement verlangt die Gemeinde mehr. 25 % vom Erstellungspreis ist für einen Unternehmer schon relativ interessant. Eine Tiefgarage kostet schnell einmal Fr. 30'000.00 - Fr. 40'000.00. Wenn man sich dies sparen kann und dann wird einem der ÖV und Sonstiges gratis zur Verfügung gestellt, kann dies der Gemeinderat nicht nachvollziehen. Die Gemeinde wird nicht viel Geld damit machen. Aber wenn jemand unter das Minimum geht, wird das Quartier mit Autos verstopft. Wenn die Lösungen nicht mitfinanziert werden, geht der Schuss nach hinten los. Es ist richtig, dass ein bescheidener Betrag

von einem Viertel des Erstellungspreises verlangt wird. Es baut auch nicht jeder eine Tiefgarage.

Erich Tschümperlin hat vorher die Befürchtung gehört, dass keiner mehr Parkplätze erstellt. Wenn man jetzt sagt es muss abgegolten werden, ist dies ein guter Deal. Dann ist es auch kein Abkassieren der Gemeinde. Es ist legitim, dass die Gemeinde für ihre Dienstleistungen etwas erhält. Der Ansatz ist moderat. Man zahlt auch etwas, wenn man keinen Zivilschutzkeller baut. Das ist das Minimum nach unten, damit es funktioniert.

Roland Schwizer stellt nochmals einen Ordnungsantrag. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion hat einen Auftrag eingegeben, dass der Gemeinderat Vergleichszahlen aus der Agglomeration aufzeigen soll. Dann würde man auch sehen, ob Kriens mit den Fr. 10'000.00 im Kraut steht. Die Vergleichszahlen von Sursee, Grosswangen und Weggis bringen nichts.

Gemäss Cyrell Wiget muss man trotzdem über beide Anträge abstimmen. Der Gemeinderat wird die Vergleichszahlen auf die 2. Lesung gerne bringen, soweit diese eruiert werden können. Hier kann man auch den Vergleich zum alten Reglement machen.

Die FDP-Fraktion lehnt laut Beat Tanner den Antrag der SVP ab. Sie ist für eine Ersatzabgeltung. Wenn man keine Parkplätze baut, gibt es massive Mehrkosten beim ÖV und deshalb ist es nicht mehr als Recht, dass man etwas dafür zahlt. Hingegen unterstützt sie den Prüfauftrag der CVP/JCVP/GLP-Fraktion.

Erich Tschümperlin wäre bei diesem Vergleich wichtig, dass dieser mit den Zahlen von Luzern und Horw gemacht wird. Mit dem heutigen Ist-Zustand zu vergleichen macht wenig Sinn. Im Gebiet LuzernSüd möchte Kriens auch nicht ausgespielt werden. Es gab einmal ein Vorstoss von Werner Baumgartner, der die Angleichung der Baureglemente in der Bauzone gewünscht hat. Es kann ja nicht sein, dass man in Horw an der Grenze etwas ganz anderes bauen kann.

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag SVP (Kürzung 50 %)

Mit 27:7 Stimmen wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	GR: gem. Vorlage
Bienz, Bruno	GR: gem. Vorlage
Bienz, Viktor	GR: gem. Vorlage
Büchi, Cla	GR: gem. Vorlage
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Rätö	SVP: Kürzung 1/2
Ercolani, Enrico	GR: gem. Vorlage
Erni, Roger	GR: gem. Vorlage
Fässler, Peter	GR: gem. Vorlage
Fluder, Hans	SVP: Kürzung 1/2
Graber, Kathrin	GR: gem. Vorlage
Graf, Alfons	SVP: Kürzung 1/2
Heiz, Martin	SVP: Kürzung 1/2
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	GR: gem. Vorlage
Koch, Patrick	SVP: Kürzung 1/2
Manoharan, Yasikaran	GR: gem. Vorlage

Marty, Robert	GR: gem. Vorlage
Mathis-Wicki, Judith	GR: gem. Vorlage
Niederberger, Raoul	GR: gem. Vorlage
Nyfeler, Nicole	GR: gem. Vorlage
Piras, Davide	GR: gem. Vorlage
Portmann, Peter	SVP: Kürzung 1/2
Rösch, Daniel	GR: gem. Vorlage
Schmid, Rolf	GR: gem. Vorlage
Schmutz, Manuel	GR: gem. Vorlage
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	GR: gem. Vorlage
Spörri, Raphael	GR: gem. Vorlage
Staub, Katja	SVP: Kürzung 1/2
Tanner, Beat	GR: gem. Vorlage
Tschümperlin, Erich	GR: gem. Vorlage
Urfer, Mario	GR: gem. Vorlage
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Prüfauftrag CVP/JCVP/GLP – Art. 16 Berechnung des tatsächlichen Bedarfs an Abstellplätzen

Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion möchte laut Roland Schwizer folgenden Auftrag überweisen: *Der Gemeinderat legt Vergleichszahlen für die Ersatzabgaben von Horw und Emmen vor.* Im B+A werden Gemeinden wie Sursee, Grosswangen und Weggis als Vergleich aufgeführt. Diese Gemeinden sind für Kriens nicht relevant. Die Vergleiche müssen mit Gemeinden aus der Agglomeration erfolgen. Mit den Vergleichen kann besser abgeschätzt werden, ob die Höhe der Ersatzabgaben gerechtfertigt ist.

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Antrag nicht opponiert wird und ist somit an den Gemeinderat überwiesen ist.

Antrag FDP – Art. 20 Abstellflächen für leichte Zweiräder

Die FDP-Fraktion möchte gemäss Beat Tanner den Absatz 1 wie folgt ändern: *Für leichte Zweiräder sind Abstellflächen in der Regel zu überdachen oder ins Gebäude zu integrieren.* Der Sprechende war vor einem Monat in Kopenhagen und stellte fest, dass bei neuen Bauten die Veloparkplätze ins Gebäude integriert werden. Dies führt dazu, dass das Ortsbild aufgewertet wird und der Freiraum nicht unnötig eingeschränkt wird. Gerade bei Überbauungen wie der Pilatusarena macht es wohl keinen Sinn sämtliche Veloparkierungsanlagen ebenerdig auf dem Gelände zu erstellen. Das ist schade für den Freiraum.

Der Gemeinderat kann laut Cyrill Wiget den Antrag entgegennehmen, wenn die Formulierung nicht zwingend ist.

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Antrag nicht opponiert wird und ist somit an den Gemeinderat überwiesen ist.

Cla Büchi hat einen Rückkommensantrag zum Absatz 1. Es wäre ihm wichtig, dass das Wort ebenerdig nicht herausgestrichen wird.

Beat Tanner findet, dass es dort gemacht werden soll, wo es sinnvoll ist. In Kopenhagen geht man auch zum Teil etwas nach unten und ins Innere. Es kann nicht sein, dass man genau auf der Ebene wo die Restaurants oder Geschäfte sind eine Veloparkierungsanlage hinstellen muss.

Antrag FDP – Art. 20 Abstellflächen für leichte Zweiräder

Gemäss Beat Tanner möchte die FDP-Fraktion den Absatz 2 wie folgt ändern: *Erforderliche Abstellplätze für leichte Zweiräder sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen.*

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Antrag nicht opponiert wird und somit an den Gemeinderat überwiesen ist.

Seite 10 - Art. 21

Katja Staub hat eine Frage zu Art. 21 Nutzungsart Wohnen. Wie kann sie sich den Faktor „1 Abstellplatz pro Zimmer“ vorstellen? Muss dann für eine 5-Zimmerwohnung fünf Abstellplätze erstellt werden?

Gemäss Anna Hool ist dies korrekt.

Antrag SP/JUSO – Art. 21 Bedarf an Abstellflächen für leichte Zweiräder

Die SP/JUSO-Fraktion möchte laut Cla Büchi den Gebietseinteilungsplan wie folgt ändern: *Für das Veloabstellplätze-Angebot sind die Prozentzahlen der Tabelle des Grundkonzepts Verkehr LuzernSüd und des Musterreglements von LuzernPlus zu übernehmen (siehe Planungsbericht Parkplatzreglement, Seite 10, Tabelle 5). Und zwar folgendermassen:*

Veloabstellplätze-Angebot in % des Normbedarfs			
Gebiet	Wohnen	Angestellte	Besucher / Kunden
I	140	150	140
II	140	150	140
III	120	130	120
IV	100	110	100
V	100	100	100

Tabelle 5: Erhöhter Bedarf an Veloabstellplätzen in Abhängigkeit der Nutzung und des Gebiets; Quelle: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd.

Mit den Reduktionsfaktoren für das Angebot von Parkplätzen will man eine Umlagerung der Verkehrsmittel erwirken. Mit der Umlagerung wird die Benützung des öffentlichen und des Langsam-Verkehrs gefördert und angestrebt. Eine logische Konsequenz ist die Zunahme von Zweirädern. Für diese erhöhte Anzahl von Zweirädern müssen entsprechend Abstellplätze geschaffen werden. Dies wurde im Grundkonzept Verkehr LuzernSüd erkannt und dementsprechend die Anzahl an Abstellplätzen gegenüber dem Normbedarf erhöht. Dass nun im Parkplatzreglement die Prozentzahlen des Grundkonzepts nicht übernommen wurden, ist nicht nachvollziehbar. Speziell die Anzahl Abstellplätze für Bewohner belies man bei 100 % des Normbedarfs, was dem Grundgedanken der Umlagerung widerspricht. Mindestens hier sollte man in den Gebieten I-III die Prozentzahlen gemäss der Vorgabe Grundkonzept Verkehr LuzernSüd übernehmen.

Cyrill Wiget meint, dass der Umlagerungsgedanke schon korrekt ist. In der Umsetzung bei den Bewohnern spielt es nicht die gleich grosse Rolle wie bei den Angestellten und Besuchern. Dort kommt die Umlagerung voll zum Tragen. Bei Besuchern sollte in der Regel kein zusätzlicher Ausbau der Veloabstellplätze reichen. Als Kompromiss hat sich der Gemeinderat anders entschieden, als es im Grundkonzept vorgesehen war.

Die FDP-Fraktion opponiert gemäss Beat Tanner diesem Antrag. Es wurde ein Prüfauftrag eingereicht, womit der Bedarf an Veloabstellplätzen insbesondere für Beschäftigte zweckmässig ist. Darüber fanden einige Diskussionen statt, deshalb will sie auf die 2. Lesung ein Beispiel sehen.

Martin Heiz möchte beliebt machen, dass man dies nochmals überprüft. Eine 5-Zimmerwohnung hat eigentlich nur vier Schlafzimmer. Der Sprechende hat ein 6 ½-Zimmerhaus und sollte somit sechs Abstellplätze für Velos erstellen, obwohl sie nur zu zweit darin wohnen. Das ist wahnsinnig. Es ist nicht zwingend, dass in einer 5-Zimmerwohnung auch fünf Personen leben. Meistens sind es nicht so viel und nicht jeder fährt Velo. Für die Bewohner müsste man es eher reduzieren. Der Normbedarf ist für die SVP-Fraktion relativ hoch.

Kathrin Graber stellt den Antrag die Version der FDP zu überweisen, dieser soll jedoch noch ergänzt werden, dass die Überprüfung selbstverständlich auch gemacht werden kann, dass die Zahl nach oben hin angepasst wird. Die Sprechende wohnt in einem Mehrfamilienhaus und es ist regelmässig ein Chaos im Veloraum. Man bringt das Velo fast nicht heraus. Das schadet dem Velo und den Nerven.

Anita Burkhardt-Künzler ist etwas erstaunt über diese Diskussion. Die Sprechende wohnt zu fünft in einer 4-Zimmerwohnung. Muss nun ein Velo nach draussen gestellt werden oder wozu geht es?

Abstimmung Antrag Gemeinderat (gemäss B+A), gegenüber Antrag SP/JUSO (Neufassung)

Mit 16:15 Stimmen bei zwei Enthaltungen wird der Antrag des Gemeinderates angenommen.

Berger, Rita	GR: gem. Vorlage
Bienz, Bruno	SP: Neufassung
Bienz, Viktor	GR: gem. Vorlage
Büchi, Cla	SP: Neufassung
Burkhardt-Künzler, Anita	GR: gem. Vorlage
Camenisch, Rätö	GR: gem. Vorlage
Ercolani, Enrico	GR: gem. Vorlage
Erni, Roger	GR: gem. Vorlage
Fässler, Peter	SP: Neufassung
Fluder, Hans	GR: gem. Vorlage
Graber, Kathrin	SP: Neufassung
Graf, Alfons	GR: gem. Vorlage
Heiz, Martin	GR: gem. Vorlage
Kaufmann-Wolf, Christine	GR: gem. Vorlage
Kobi, Tomas	SP: Neufassung
Koch, Patrick	Enthaltung
Manoharan, Yasikaran	SP: Neufassung
Marty, Robert	GR: gem. Vorlage
Mathis-Wicki, Judith	SP: Neufassung
Niederberger, Raoul	SP: Neufassung

Nyfeler, Nicole	SP: Neufassung
Piras, Davide	SP: Neufassung
Portmann, Peter	GR: gem. Vorlage
Rösch, Daniel	GR: gem. Vorlage
Schmid, Rolf	SP: Neufassung
Schmutz, Manuel	SP: Neufassung
Schwizer, Roland	GR: gem. Vorlage
Sigg, Leo	Enthaltung
Spörri, Raphael	SP: Neufassung
Staub, Katja	GR: gem. Vorlage
Tanner, Beat	n.t.
Tschümperlin, Erich	SP: Neufassung
Urfer, Mario	SP: Neufassung
Zosso, René	GR: gem. Vorlage

Prüfauftrag FDP – Art. 21 Bedarf an Abstellflächen für leichte Zweiräder

Die FDP-Fraktion möchte laut Beat Tanner folgenden Auftrag überweisen: *Auf die zweite Lesung ist abzuklären, ob der Bedarf an Veloabstellplätzen (Prozentzahlen des Normalbedarfs) insbesondere auch für Beschäftigte und in Anlehnung der VSS-Norm zweckmässig sind.* Kathrin Graber wollte diesen Antrag noch ergänzen. Die FDP-Fraktion ist mit der Ergänzung einverstanden.

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Antrag nicht opponiert wird und ist somit an den Gemeinderat überwiesen ist.

Antrag FDP gegenüber Antrag BK – Art. 22 Bedarf an Abstellflächen für Motorräder und Roller

Gemäss Beat Tanner möchte die FDP-Fraktion diesen Artikel wie folgt ändern: *Für Motorfahräder sind an geeigneter Stelle ausreichend Abstellflächen bereitzustellen. Sie sind in der Regel zu überdachen oder ins Gebäude zu integrieren.* Wird der Autoverkehr eingeschränkt, wächst der Verkehr mit Motorfahrrädern. Im Reglement wird aber nur dem Velo ein Sonderstatus zugesprochen. Bei den Motorfahrrädern spricht man nur am Rand davon. Aus Sicht der FDP-Fraktion sollten ausweichend Motorfahrplätze erstellt und überdacht werden. Weiter sollen wenn immer möglich diese ins Gebäude integriert werden, um das Ortsbild zu schützen und den Freiraum zu erhalten.

Die BK möchte laut Martin Heiz den Absatz 1 wie folgt ändern: *Für Motorräder und Roller sind an geeigneter Stelle ausreichend gedeckte Abstellflächen bereitzustellen.* Der zweite Satz ist zu streichen. Dieser Normbedarf gibt es in keiner Norm. Darum wollte man sich nicht auf eine Zahl festlegen. Die Parkplätze sollen gedeckt sein, weil wenn die Töff oder Roller draussen stehen, ist das nicht so geeignet. Der Sprechende fragt sich noch, was unter den Begriff Motorfahrrad gehört.

René Zosso erklärt, dass wenn man von Motorfahrrädern spricht, sind es die leichten Zweiräder, die bereits abgehandelt wurden. Mofas und Velos gehören in die gleiche Kategorie. Hier spricht man von Motorrädern und Rollern. Mofas haben hier nichts verloren. Zu den Mofas gehören auch alle Elektrobikes. Elektrische Motorräder und Roller sind im Aufkommen. Diese müssen sowieso gedeckt parkiert werden, damit diese aufgeladen werden können.

Martin Heiz hat eine Verständigungsfrage. Wenn beim Antrag der FDP Motorfahräder drin steht, sind die Motorräder und die Roller nicht mehr geregelt. Ist das richtig? Deshalb bittet er den Antrag der BK zu unterstützen.

Beat Tanner hat seinen Fehler gesehen. Der Sprechende meint, dass dies für Motorräder und Roller gelten soll. Der Unterschied ist nur wegen der Integration ins Gebäude.

Abstimmung Antrag FDP (Neufassung), gegenüber Antrag BK (Neufassung)
Mit 18:16 Stimmen wird der Antrag der FDP angenommen.

Berger, Rita	FDP: Neufassung
Bienz, Bruno	FDP: Neufassung
Bienz, Viktor	BK: Neufassung
Büchi, Cla	FDP: Neufassung
Burkhardt-Künzler, Anita	BK: Neufassung
Camenisch, Räto	BK: Neufassung
Ercolani, Enrico	FDP: Neufassung
Erni, Roger	FDP: Neufassung
Fässler, Peter	FDP: Neufassung
Fluder, Hans	BK: Neufassung
Graber, Kathrin	BK: Neufassung
Graf, Alfons	BK: Neufassung
Heiz, Martin	BK: Neufassung
Kaufmann-Wolf, Christine	BK: Neufassung
Kobi, Tomas	FDP: Neufassung
Koch, Patrick	FDP: Neufassung
Manoharan, Yasikaran	BK: Neufassung
Marty, Robert	FDP: Neufassung
Mathis-Wicki, Judith	BK: Neufassung
Niederberger, Raoul	FDP: Neufassung
Nyfeler, Nicole	FDP: Neufassung
Piras, Davide	BK: Neufassung
Portmann, Peter	BK: Neufassung
Rösch, Daniel	FDP: Neufassung
Schmid, Rolf	BK: Neufassung
Schmutz, Manuel	FDP: Neufassung
Schwizer, Roland	FDP: Neufassung
Sigg, Leo	FDP: Neufassung
Spörri, Raphael	BK: Neufassung
Staub, Katja	BK: Neufassung
Tanner, Beat	FDP: Neufassung
Tschümperlin, Erich	FDP: Neufassung
Urfer, Mario	FDP: Neufassung
Zosso, René	BK: Neufassung

Antrag SVP – Neuer Artikel

Die SVP-Fraktion möchte gemäss Martin Heiz einen neuen Artikel: *Bestehende Parkplätze bleiben in jedem Fall in ihrem Bestand garantiert.* Dieses Reglement ist etwas schwierig zu lesen, insbesondere die Bestandesgarantie. Es steht, dass das neue Parkplatzreglement auch Anwendung findet bei neubauähnlichen Umbauten. Was heisst das? Er fragt sich, wenn jemand ein Gebäude abreisst und neu baut, ob dies unter einen neubauähnlichen Umbau fällt oder nicht. Deshalb sollte der Bestand der vorhandenen Parkplätze garantiert werden. Eine ausdrückliche Bestandesgarantie ist in diesem Reglement nirgends geschrieben. Das könnte zu Interpretationsproblemen führen.

Der Gemeinderat liest dies laut Cyrill Wiget etwas anders. Die Bestandesgarantie ist für den Gemeinderat klar und muss nicht zusätzlich ins Reglement aufgenommen werden. Jeder der heute einen Parkplatz hat, hat auch einen zu gute. Wenn es aber darum geht, dass ein Ersatzneubau plötzlich nicht mehr neu beurteilt werden kann, weil alles übernommen wird, was früher war, wäre es nicht korrekt. Es gibt ja Auf- und Umzonungen, die Nutzungsmöglichkeiten können komplett ändern und auch die Dichte kann ändern. Ein Neubau soll frisch beurteilt werden können. Alles was in seinem Bestand weitergenommen wird, kann unter der Bestandesgarantie verstanden werden.

Rolf Schmid opponiert diesem Antrag vehement. Wenn jemand ein Haus mit fünf Parkplätzen hat, dieses abreisst und ein grösseres Haus baut, dann hat man einen grösseren Bedarf an Parkplätzen. Dieser möchte dann nicht auf seinen fünf Parkplätzen sitzen bleiben, sondern entsprechend diesem Reglement die Parkplätze ausbauen. Das ist ein Widerspruch zu all den Anträgen von vorhin.

Kathrin Graber versteht die Aufregung nicht. Aus ihrer Sicht ist klar, welche Folgen dieser Antrag hat. Wenn jemand ein neues Haus baut, geht das nicht unter die Bestandesgarantie. Dies kann die SVP-Fraktion gar nicht verlangen, selbst wenn sie es möchte. Sie schlägt vor, dass der Gemeinderat auf die 2. Lesung abklärt, wie sich dies juristisch verhält. Sie denkt, dass man es schon hineinschreiben kann, aber es bezieht sich nur auf Häuser, welche jetzt Parkplätze haben. Die bestehenden Bauten, die nicht geändert werden, haben einen Bestandeschutz.

Cyrill Wiget fragt, ob es sinnvoll ist, etwas juristisch abzuklären, was der Einwohnerrat gar nicht möchte. Wenn die Bestandesgarantie erweitert werden soll, kann man dies schon juristisch abklären. Der Gemeinderat ist nicht zu faul dafür.

Kathrin Graber möchte wissen, ob die SVP-Fraktion auch eine Bestandesgarantie bei Neubauten möchte?

Martin Heiz meint, dass das Parkplatzreglement auch bei neubauähnlichen Umbauten gilt. Es ist für ihn noch nicht ganz klar, was eine neubauähnliche Umbaute beinhaltet. Das ist für ihn das Problem. Es kann ja sein, dass jemand einen Umbau hat und heute fünf Parkplätze hat. Nach dem neuen Parkplatzreglement darf dieser nur noch 2-3 bauen. Dann baut dieser vielleicht nicht neu, weil er die Parkplätze behalten möchte.

Robert Marty versteht darunter, dass wenn jemand einen Wintergarten an sein Haus bauen möchte, ist dies ein Umbau oder Neubau. Dann hat dies einen Einfluss auf die Beurteilung der Parkplätze.

Erich Tschümperlin findet die Formulierung nicht so gut. Man weiss nicht genau was er meint. Entweder soll der Antrag so formuliert werden, dass dieser verhält oder sonst ist es schwierig darüber abzustimmen. Wenn man solche Anträge macht, sollten diese soweit klar sein. Es steht etwas von Bestandesgarantie, aber man weiss nicht genau was darunter gemeint ist. Er bittet den Antrag zurückzuziehen und eventuell auf die 2. Lesung einen neuen Antrag zu stellen.

Martin Heiz möchte den Antrag in einen Prüfauftrag umwandeln. Es soll überprüft werden in welchen Fällen eine Bestandesgarantie gewährleistet ist. Dann kann man es nochmals ausdeutschen.

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Prüfauftrag nicht opponiert wird und somit an den Gemeinderat überwiesen ist.

Seite 11

Kathrin Graber möchte den Antrag stellen, dass das bisherige Reglement zuerst aufgelöst wird, weil es handelt sich vom Inhalt her um ein Totalrevision und nicht nur um eine Teilrevision. Folgender Satz soll aufgenommen werden: *Das bisherige Reglement vom 25. November 1999 wird aufgehoben.*

Cyrill Wiget ist noch nicht klar, was nun bei Artikel 20 Absatz 1 Sache ist. Die FDP-Fraktion hat eine ganz andere Formulierung eingegeben. Beat Tanner sagte nun, dass dies nur als Ergänzung gilt in Anlehnung an Kopenhagen. Bei der Formulierung ist aber der ganze Absatz 1 weg. Er möchte nicht den Fehler machen, dass in der 2. Lesung wieder darüber diskutiert wird. Ist es einfach als Ergänzung zum Absatz 1 zu verstehen? Der Antrag lautet: *Für leichte Zweiräder sind Abstellflächen in der Regel zu überdachen oder ins Gebäude zu integrieren.* Eingangsnähe wird nicht mehr erwähnt.

Beat Tanner erklärt, dass man die Eingangsnähe weggelassen hat, weil sich die Frage stellt was Eingangsnähe bedeutet, wenn die Abstellplätze ins Gebäude integriert werden.

Gemäss Cyrill Wiget ist es dann keine Ergänzung, sondern eine Umformulierung.

Viktor Bienz möchte nochmals das Thema Bus und Car aufgreifen. Wo stellt man diese in Zukunft hin?

Der Gemeinderat war laut Cyrill Wiget der Auffassung, dass die Carparkplätze nicht Teil dieses Reglementes sind. Die Carparkplätze brauchen selbstverständlich Lösungen. Beim erwähnten Hotel wird eine Carvorfahrt erstellt. Wenn diese den Car dort über Nacht stehen lassen wollen, dürfen sie das. Wenn mehrere Cars dort stehen, muss eine andere Lösung gesucht werden.

Viktor Bienz ist nicht ganz zufrieden mit dieser Antwort. Er möchte, dass dies auf die 2. Lesung abgeklärt wird. Deshalb möchte er seine Frage in einen Prüfauftrag umformulieren.

Erich Tschümperlin möchte das Reglement nicht unnötig belasten. Das müsste man anders regeln. Dem Bauherrn für ein Hotel soll ja nicht vorgeschrieben werden, dass er fünf Carparkplätze bauen muss. Es ist klar, dass das Problem gelöst und angeschaut werden muss.

Anita Burkhardt-Künzler meint, dass es Parkplatzreglement heisst und dazu gehören auch Cars. Deshalb gehört es auch in dieses Reglement.

Martin Heiz hat auch das Gefühl, man sollte mindestens einen Satz im Reglement ergänzen. Der Bus braucht auch einen Parkplatz.

Gemäss Beat Tanner ist auch die FDP-Fraktion der Meinung, dass so eine Formulierung geprüft werden soll. Das kann ja auch bei der Sportarena dazu führen, dass es Veranstaltungen gibt, wohin die Leute mit einem Car kommen. Dann muss man auch schauen, was man mit diesen macht. Was und wo man dies abbildet kann noch diskutiert werden.

Räto Camenisch ist Viktor Bienz sehr dankbar für diese Bemerkung. Es ist ein Fehler, dass dies nicht hier drin festgehalten wird. Es werden Theater, Sportstätten und Hotels gebaut und dann muss man auch wissen, wo man mit dem Car hingehen kann. Auch die Car-spezifischen Gewerbebetriebe sollen berücksichtigt werden.

Bruno Bienz ist der Meinung, dass es nicht ins Reglement gehört. Aber man kann dies schon prüfen. In der Stadt Luzern ist es auch nicht im Parkplatzreglement geregelt, sondern in einem anderen Reglement.

Cyрил Wiget erklärt, dass der Gemeinderat dem Prüfauftrag nicht opponiert. Wenn der Einwohnerrat dies wünscht, wird es angeschaut.

Thomas Lammer stellt fest, dass dem Prüfauftrag nicht weiter opponiert wird und somit vom Gemeinderat entgegengenommen wurde.

Bericht und Antrag

Rückweisungsantrag SVP

Die SVP-Fraktion stellt gemäss Martin Heiz einen Rückweisungsantrag. Die Fraktion ist mit der heutigen Diskussion nicht zufrieden. Es wurden zu viele Sachen überwiesen, wohinter sie nicht stehen kann.

Abstimmung Rückweisungsantrag SVP

Mit 20:13 Stimmen bei einer Enthaltung wird der Antrag abgelehnt.

Berger, Rita	ja
Bienz, Bruno	nein
Bienz, Viktor	Enthaltung
Büchi, Cla	nein
Burkhardt-Künzler, Anita	nein
Camenisch, Räto	ja
Ercolani, Enrico	ja
Erni, Roger	ja
Fässler, Peter	nein
Fluder, Hans	ja
Graber, Kathrin	nein
Graf, Alfons	ja
Heiz, Martin	ja
Kaufmann-Wolf, Christine	nein
Kobi, Tomas	nein
Koch, Patrick	ja
Manoharan, Yasikaran	nein

Marty, Robert	ja
Mathis-Wicki, Judith	nein
Niederberger, Raoul	nein
Nyfeler, Nicole	nein
Piras, Davide	nein
Portmann, Peter	ja
Rösch, Daniel	ja
Schmid, Rolf	nein
Schmutz, Manuel	nein
Schwizer, Roland	nein
Sigg, Leo	nein
Spörri, Raphael	nein
Staub, Katja	ja
Tanner, Beat	ja
Tschümperlin, Erich	nein
Urfer, Mario	nein
Zosso, René	nein

Cyrell Wiget dankt, dass dies nun so über die Bühne ging. Der Gemeinderat möchte sich im Hinblick auf die 2. Lesung anbieten bei Unklarheiten in die Fraktionen zu gehen, um diese zu klären.

Nachdem es sich um die 1. Lesung handelt, findet keine Schlussabstimmung statt.

5. Bericht Postulat Mathis: Räumliche Energieplanung: Energie-richtplan für Kriens Nr. 060/13

Laut Thomas Lammer hat es im Bericht einen Fehler. Das Postulat ist im Kompetenzbereich des Einwohnerrates, weshalb es eine Abstimmung gibt.

Judith Mathis-Wicki führt aus, dass es manchmal durchaus auch ein Vorteil ist, wenn sich die Behandlung und Berichterstattung eines Vorstosses etwas in die Länge zieht. Im Falle dieses Energievorstosses hat sich das mit der ausführlichen und fachlich fundierten Antwort des Gemeinderates bewahrheitet in einem ersten Schritt und mit der Erkenntnis, dass auch ein Energiekonzept an Stelle eines Energierichtplans in die richtige Richtung zielt. Auch das „nicht Abschreiben“ des Vorstosses im April 2015 hat zur nun vorliegenden Antwort beigetragen. Wenn man den Energierichtplan des Kantons Luzern anschaut, sind hohe Ziele gesetzt. Der Anteil der erneuerbaren Energieträger soll bis 2035 auf 40 % erhöht werden. Der energetische Gesamtverbrauch soll um ein Drittel reduziert werden. Bei der Umsetzung spielen die Gemeinden eine zentrale Rolle. Kriens hat grossen Vorbildcharakter mit der energetischen Sanierung ihrer eigenen Gebäude. Hier ist man auf gutem Weg und kann auch bereits gute Resultate vorweisen. Inzwischen ist die Zentrumsüberbauung in Gang gekommen, bei der ebenfalls hohe Energiestandards angewendet werden. Das neue Werkhof und Feuerwehrgebäude darf als sehr positives Beispiel erwähnt und präsentiert werden. Auch die neuen modularen Schulhauserweiterungsbauten sind auf einem hohen energetischen Level. Wichtige Grundlagen sind mit dem Konzept Wärme/Kälte LuzernSüd und dem Solarkataster der Gemeindelienschaften bereits erstellt worden. Nun gilt es jedoch dieses Energiekonzept auch auf das restliche Gemeindegebiet auszudehnen und die bestehenden Bauten in die Planung ein zu beziehen. Dies hinsichtlich der grossen Sanierungsvolumen, die in den nächsten Jahren in etlichen Quartieren mit alter Bausubstanz anstehen werden. Um das Ziel, die Verdoppelung der erneuerbaren Energie bis 2030, zu erreichen, braucht es professionelle, mutige und viel-

leicht auch unkonventionelle Ideen von Seiten der Fachleute. Das Tempo der Entwicklung der neuen Technologien kommt dabei entgegen. Das Energiekonzept bietet im Vergleich zum Richtplan auch die Möglichkeit, schnelle Anpassungen zu machen. Der Nachteil wird die Verbindlichkeit sein, welche man mit dem Energiekonzept gegenüber der Bauherrschaft nicht hat. Hier gilt es allenfalls noch zusätzliche Überlegungen zu machen, wie die Umsetzung trotzdem erfolgreich sein kann. Wichtige Pfeiler der Energieplanung bleiben:

- Konsequente Vorbildfunktion der Gemeinde
- Aufzeigen von Energieträgern im erneuerbaren Bereich
- Aufzeigen von Wärmeverbundsystemen
- Hoher Gebäudestandart und dadurch kleiner Energieverbrauch
- Förderung von Anreizsystemen
- Nutzung von lokalen Energieträgern (forstwirtschaftliche Produkte)

Die Sprechende freut sich darauf, wenn das gemeindeeigene Energiekonzept vorgelegt werden kann. Nachdem es nochmals eine Verwirrung gegeben hat in Bezug auf den Kompetenzbereich dieses Postulates, kann sie den Gemeinderat beruhigen. Sie ist mit der jetzigen Beantwortung für Abschreiben des Postulates.

Gemäss Raphael Spörr ging die USK davon aus, dass das Postulat im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, weshalb sie nicht über die Abschreibung abgestimmt hat. Des Weiteren wurde von der Vorrednerin bereits alles Wichtige gesagt.

Die SVP-Fraktion findet es laut Patrick Koch positiv, dass der Gemeinderat anstelle eines Richtplanes nun nur eine räumliche Energieplanung auf Stufe eines Konzepts erstellt. Ein Konzept kann viel rascher und günstiger erarbeitet werden. Der Bericht zu diesem Vorstoss ist äusserst umfangreich ausgefallen. Dies ist bereits ein halbes Konzept. Es ist sicher sinnvoll sich in diesem Konzept auf die Entwicklungsgebiete und ausgewählte Gemeindeliegenschaften zu konzentrieren. Für das restlich bebaute Siedlungsgebiet reichen die gesetzlichen Mindestanforderungen. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Enrico Ercolani von der FDP-Fraktion hat sich zuerst die Frage gestellt, ob dieses Papier wirklich nötig war. Kann Kriens im Energiebereich ohne dieses Papier nicht funktionieren? Cyrill Wiget sagte in der Kommission, dass es ohne dieses Papier möglich gewesen wäre. Es hat sehr viel gekostet und ist sehr umfangreich. Er dankt für die Arbeit, aber es ist schon verrückt bei der jetzigen Finanzlage solche Aufträge vom Einwohnerrat zu erhalten.

Die SP/JUSO-Fraktion ist gemäss Raphael Spörr bei diesem Geschäft etwas gespalten. Sie hat nun gehört was Judith Mathis-Wicki damit meint und ist etwa zum gleichen Schluss gekommen. Die SP/JUSO-Fraktion ist auf das Energiekonzept, welches nun vom Gemeinderat erarbeitet wird, gespannt und setzt sein Vertrauen auf ihn. In diesem Sinne ist auch die SP/JUSO-Fraktion für abschreiben.

Die Grüne/JG-Fraktion dankt laut Erich Tschümperlin dem Gemeinderat für den ausführlichen Bericht und die Übersicht, was in Kriens in Sachen Energie nun läuft – oder besser gesagt geplant ist. Sie ist froh um den Vorstoss, denn das gibt dem Einwohnerrat die Gelegenheit sich mit diesem wichtigen Thema zu befassen. Gerade jetzt ist es wichtig, da Kriens einen wahren Bauboom erlebt und damit die Energieversorgung grosser Gebäude und Gebiete für Jahre zementiert wird. Für die Grüne/JG-Fraktion ist deshalb die wichtigste Frage: Wie kann man verbindlich eine nachhaltige und flächendeckende Energieversorgung sicherstellen und

deren Umsetzung auch garantieren? Welches Instrument ist das geeignetste und auch rechtzeitig verfügbar? Der Gemeinderat will das Ziel einer nachhaltigen Energieversorgung auf dem Gemeindegebiet mittels Konzept erreichen. Dieses rechtlich schwächere Instrument ist schneller verfügbar und kann besser an die aktuelle Entwicklung angepasst werden, sagt der Gemeinderat in seinem Bericht. Dies bedeutet aber auch, dass der Gemeinderat die Umsetzung dieses Konzepts eng begleiten und auch aktiv betreuen muss, sonst bleibt es ein Papier-tiger. Die Grüne/JG-Fraktion vertraut dem Gemeinderat, erwartet aber, dass er den Einwohnerrat regelmässig informiert, z.B. wenn die Energieplanung für die ganze Krienser Bauzone vorliegt, oder wenn die Anforderungen für die grossen Bauprojekte vorliegen. Der Gemeinderat muss nun beweisen, dass es ihm ernst ist mit einer zukunftsfähigen Energiepolitik, auch wenn kein behördenverbindliches Instrument wie ein Richtplan vorliegt. Für die Bauwilligen in Kriens ist es wichtig, dass die Energieplanung bald vorliegt. Dies schafft Planungssicherheit und gleich lange Spiesse für alle und es erlaubt der Gemeinde übergeordnete Ziele und Synergien auch tatsächlich zu erreichen. Die Energiepolitik in Kriens wurde jahrelang stiefmütterlich behandelt und man wurde früher immer wieder auf später vertröstet wie z.B. bei der zentralen Energieversorgung im Zentrum rund um die Hofmatt. Offenbar ist es der Gemeinde nun ernst mit einer aktiveren Rolle und einer gewissen Lenkung, die allen zugutekommt. Alle profitieren von besserer Luft und weniger Abhängigkeit von Rohstoffen aus dem Ausland.

Cyrril Wiget bestätigt, dass das Konzept dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme vorgelegt wird. Es ist richtig, dass dieser Vorstoss nun abgeschrieben wird. Die Verbindlichkeit ist nicht ganz so hoch wie bei einem Richtplan, aber es ist für den Gemeinderat trotzdem bindend.

Abstimmung über die Abschreibung des Postulat Mathis: Räumliche Energieplanung: Energierichtplan für Kriens (Nr. 060/13):

Das Postulat wird mit 32:1 Stimmen bei einer Enthaltung abgeschrieben.

Berger, Rita	ja
Bienz, Bruno	ja
Bienz, Viktor	ja
Büchi, Cla	ja
Burkhardt-Künzler, Anita	ja
Camenisch, Räto	ja
Ercolani, Enrico	ja
Erni, Roger	ja
Fässler, Peter	ja
Fluder, Hans	ja
Graber, Kathrin	ja
Graf, Alfons	Enthaltung
Heiz, Martin	ja
Kaufmann-Wolf, Christine	ja
Kobi, Tomas	ja
Koch, Patrick	ja
Manoharan, Yasikaran	ja
Marty, Robert	ja
Mathis-Wicki, Judith	ja
Niederberger, Raoul	ja
Nyfelner, Nicole	ja
Piras, Davide	ja
Portmann, Peter	nein
Rösch, Daniel	ja
Schmid, Rolf	ja
Schmutz, Manuel	ja
Schwizer, Roland	ja
Sigg, Leo	ja
Spörri, Raphael	ja

Staub, Katja	ja
Tanner, Beat	ja
Tschümperlin, Erich	ja
Urfer, Mario	ja
Zosso, René	ja

Da Thomas Lammer einen weiteren Termin hat, verabschiedet er sich und übergibt die Leitung an Raphael Spörrli.

6. Bericht Postulat Graber: Mehr Mitwirkung bei den Gemeindeverbänden Nr. 175/15

Laut Raphael Spörrli ist das Postulat im Kompetenzbereich des Gemeinderates, weshalb es keine Abstimmung gibt.

Gemäss Kathrin Graber wird die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden immer wichtiger. So ist auch die Gemeinde Kriens Mitglied in verschiedenen Verbänden. Sobald die Gemeinde in solchen Gemeindeverbänden Mitglied ist, fällt der CVP/JCVP/GLP-Fraktion auf, dass der Einwohnerrat bei solchen Gemeindeverbänden nicht mehr viel mitreden und entscheiden kann. Das sollte sich unbedingt ändern. Auch ist nicht klar, wieweit der Gemeinderat als Behörde in die Entscheide ihrer Delegierten eingebunden ist. Daher hat die Sprechende den vorliegenden Vorstoss eingereicht. Aus der Antwort des Gemeinderates entnimmt sie, dass der Gemeinderat vor der Delegiertenversammlung offenbar wirkungsvoll einbezogen wird. Der Gemeinderat hält fest, dass die delegierten Gemeinderäte vor der Delegiertenversammlung im Gemeinderat bekannt geben müssen, wie sie abzustimmen gedenken. Nach der Versammlung müssen die Delegierten das Protokoll dem Gemeinderat unterbreiten. Hier sieht Kathrin Graber noch eine wirkungsvollere Massnahme. Die Delegiertenversammlung und die Ergebnisse müssten in einer GR-Sitzung traktandiert werden, also nicht nur das Protokoll, das vielleicht angesichts der Fülle der Geschäfte nur am Rand zur Kenntnis genommen werden kann. Was den Einbezug des Einwohnerrates betrifft, so führt der Gemeinderat aus, dass er die zuständige Kommission bei schwerwiegenden Geschäften informiere. Die Sprechende erinnert sich kaum an eine solche Information in einer einwohnerrätlichen Kommission. Diese Information ist daher sicher zu intensivieren. Wenn es zeitlich nicht möglich sein sollte, so müsste aus ihrer Sicht im Voraus eine schriftliche Information der Kommission erfolgen. Eine nachträgliche Information ist nicht sehr wirkungsvoll. Als Einwohnerrat kann man dann nicht mehr reagieren. Es ist ein Anfang, wenn der Gemeinderat die Protokolle der Delegiertenversammlung aufs Extranet und damit dem Einwohnerrat zur Einsicht zustellen will. Aber auch hier ist zu sagen, dass das Zugänglich machen der Protokolle eine nachträgliche Information ist, die häufig erst einige Zeit später möglich sein wird, wenn bereits längstens alles beschlossen und die Referendumsfrist abgelaufen ist. Auch bei der Rückmeldung durch den Delegierten an den Gemeinderat ist, wie erwähnt, aus ihrer Sicht eine Verbesserung möglich, indem nicht nur das Protokoll zur Einsicht steht, sondern dass der Rückblick auf die Delegiertenversammlung auch ein kurzes Traktandum ist. In diesem Sinn dankt Kathrin Graber dem Gemeinderat für den Bericht. Die CVP/JCVP/GLP-Fraktion wird in nächster Zeit verfolgen, wie die Information des Gemeinderates in den einzelnen Kommissionen erfolgen wird. Insbesondere wird sie darauf achten, dass die Information grundsätzlich vor der Delegiertenversammlung erfolgt.

Alfons Graf von der SVP-Fraktion meint, dass die Postulantin mit diesem Vorstoss offene Türen einrennt. Die Mitwirkung bei den Gemeindeverbänden ist alter Schnee. Das funktioniert heute auf breiter Basis bestens. Der Gemeinderat führt das schon lange fachgerecht aus und hat das im Griff. Die ganze Angelegenheit ist eine alte Forderung der SVP. So ist das Postulat seiner Meinung nach völlig überflüssig und hat die Ressourcen der Gemeindeverwaltung einmal mehr stark beansprucht. Das heisst, der Gemeinderat musste sich wieder mit Angelegenheiten befassen und seine eh schon kostbare Zeit für eine Sache einsetzen, die bereits pfanntfertig auf dem Tisch liegt. Dieser Vorstoss hat schlussendlich wieder dutzende Beamtenstunden gebraucht. Mit der Verkleinerung des Einwohnerrates fallen in der sich anstehenden Legislatur, so hofft der Sprechende wenigstens, weniger Leerläufe mit parlamentarischen Vorstössen an. Das Gleiche betrifft im weitesten Sinn auch das nächste Traktandum.

Roger Erni meint, dass die FDP-Fraktion für beide Postulate spricht, da sie in die ähnliche Richtung gehen. Genau eine solche Information wie sie heute Cyrill Wiget zum Konsolidierungsprogramm gebracht hat, wünscht sich die FDP-Fraktion schon lange. Man kann als Exekutive nie zu viele Informationen an den Einwohnerrat weitergeben. Beim Konsolidierungsprogramm des Kantons ist die Gemeinde unter Druck und informiert deshalb. Aus Sicht der FDP-Fraktion gibt es einige Themen bei denen kein grosser Druck besteht, wie z.B. der GICT, REAL, LuzernSüd, Sonnenbergbahn etc. Der Gemeinderat könnte mehr darüber informieren, was in diesen Gremien läuft und dies nicht nur bei schwerwiegenden Geschäften. Es ist eine ganz wichtige Aufgabe, dass die Gemeinderäte in den inzwischen staatlichen Institutionen die Meinung vom Volk hineinträgt. Das läuft über den Einwohnerrat. Es ist problematisch, dass die nicht direkt demokratisch kontrollierten Unternehmen, Gemeindeverbände oder Vereine nicht durch den Einwohnerrat geführt werden. Die FDP-Fraktion findet es gut, dass die Gemeinde Eignerstrategien zu aktualisieren gedenkt und dies dem Einwohnerrat vorlegen will. Auch ist gut, dass die zuständige Kommissionen mehr Einblick in die Tätigkeiten der Gemeindeverbände erhält. Dies sollte, wie Kathrin Graber bereits erwähnt hat, vor der Delegiertenversammlung passieren. Er möchte nun am Beispiel GICT aufzeigen, wie der Einblick in die Protokolle vertieft werden kann. Vor zwei Jahren hat man mit einer legendären Kommissionsitzung die GICT in Kriens eingeführt. In diesen zwei Jahren erhielt man nur ganz spärliche Meldungen wie es läuft. In Emmen wurde der Geschäftsführer der GICT von der FGK eingeladen. Der Sprechende erwartet mehr Proaktivität der Gemeinderäte und soll vorschlagen, dass dieser auch eingeladen wird. Der Sprechende hat dies nun gemacht. Warum kann sich der Gemeinderat nicht 1-2 pro Jahr mit dem Präsidenten der Kommission über solche nicht schwerwiegende Dinge austauschen? Es braucht hoffentlich kein Postulat, sondern es wäre sympathischer wenn der Gemeinderat die operativen Präsidenten direkt informiert.

Mario Urfer, SP/JUSO-Fraktion führt aus, dass die Postulantin geprüft haben möchte, wie Delegierte den Gemeinderat und den Einwohnerrat, vor Beschlüssen, wirkungsvoll einbeziehen kann. Der Bericht zeigt den Ablauf und die Vorgehensweise auf. Es ist zu entnehmen, dass die delegierten Gemeinderäte die zuständige Einwohnerratskommission üblicherweise informieren. Dies ist aber aufgrund zeitlichen Ablaufs nicht immer möglich. Die SP/JUSO-Fraktion begrüsst es, dass der Gemeinderat bereit ist, Protokolle der Delegiertenversammlung per Extranet zur Verfügung zu stellen. Er weist aber drauf hin, dass der Einwohnerrat eine Hohl-schuld hat, um zu den nötigen Informationen zu gelangen. Dies ist nicht im Sinne des Postulats, sondern es wird eine Vorinformation gewünscht.

Bruno Bienz dankt im Namen der Grüne/JG-Fraktion für das Postulat. Auch sie findet, dass die Mitwirkung in den Gemeindeverbänden ein wichtiges Anliegen ist. Der Sprechende hat sich deswegen schon mehr als einmal genervt. Der Einwohnerrat gibt immer mehr Kompetenzen bei solchen Gemeindeverbänden ab. Es kann Vor- und Nachteile geben. Bis dato laufen

die Informationen bei solchen Gemeindeverbänden meistens über den Gemeinderat. Als richtiger Ansatz für mehr Informationen sieht die Grüne/JG-Fraktion auch, dass die Protokolle künftig im Extranet aufgeschaltet werden. Aber sie erwartet auch, dass die Traktandenliste rechtzeitig zugestellt wird, damit dies in einer Kommissionssitzung traktandiert werden kann. Denn dort hat die SVP-Fraktion den Sinn dieses Vorstosses nicht verstanden. In den Gemeindeverbänden kann es budgetrelevante Änderungen geben wozu der Einwohnerrat dann nichts sagen kann. Der Einwohnerrat soll vorgängig seinen Senf dazu abgeben können. Ansonsten funktioniert dies nicht.

Beat Tanner findet den Vorschlag des Gemeinderates eigentlich sehr gut, aber er sieht noch ein anderes Problem. REAL hat Unmengen von Geld, wo er den Eindruck erhält, dass die Geschäftsführung damit macht was sie will. Die Schwierigkeit ist, dass keine Gemeinde die Mehrheit hat. Ihm geht es auch darum was nicht traktandiert ist wie z.B. ob das neue Verwaltungsgebäude von REAL wirklich so grosszügig sein muss. REAL kommt ihm vor wie ein König, der einfach macht, weil alle Minderheitsbeteiligungen haben und dieser gar nicht gebremst werden kann. So braucht es vielleicht auch mit einer anderen Gemeinde eine Strategie was man überhaupt alles zulassen will. Die Gemeinden bezahlen dies mit den Gebühren. Auch nur weil es eine Spezialfinanzierung ist, nicht hinzuschauen, ist schwierig.

Gemäss Cyrrill Wiget ist es richtig, dass früher relativ viele Entscheide am Einwohnerrat vorbei gingen. Es ist schon wichtig, dass sich der Einwohnerrat rechtzeitig überlegt, welche Entscheidungen er delegieren möchte und welche nicht. Als es REAL noch nicht gab, hat die Gemeinde mit der Heggli AG verhandelt was sie dürfen und was nicht. Der Gemeinderat kam damit mit dem Budget in den Einwohnerrat und konnte somit darüber entscheiden. Wenn man sagt es ist besser etwas überregional zu machen, dann entscheidet man sich für eine Delegation. Von dem Zeitpunkt an ab dem man delegiert, kann man nicht plötzlich wieder alles miteinander verbinden und das Gefühl haben den Gemeinderat zu mandatieren. Anfang der Legislatur wird mit der Delegation dem Gemeinderat ein Mandat gegeben. Der Gemeinderat nimmt das Mandat mit bestem Wissen und Gewissen entgegen. Es war nicht immer so korrekt wie jetzt. Der Delegierte kann sich nicht gleichzeitig über die Kommission und den Gemeinderat mandatieren lassen. Der Einwohnerrat hätte von Anfang an sagen müssen, dass er es in der Hand behalten will. GICT ist ein gutes Beispiel. Man kann sagen, dass man die ganze EDV selber bestimmen möchte, macht dann aber keinen Gemeindeverband. Sobald man einem Gemeindeverband beitrifft, gibt man die Macht ab. Der Gemeinderat stellt den Kommissionen die Protokolle gerne zur Verfügung. Wenn der Einwohnerrat ein Misstrauen hat, kann der entsprechende Gemeinderat in der Kommission konfrontiert werden.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderats liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

7. Bericht Postulat Graber: Wirkungsvolle Beteiligungen ausserhalb der Gemeinde **Nr. 176/15**

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

8. Bericht Postulat Kaufmann: Betreuungsangebot an den Wochenenden für Kinder deren Eltern am Wochenende erwerbstätig sind **Nr. 178/15**

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

9. Beantwortung Interpellation Zosso: „Fachgremium“ der Gemeinde Kriens **Nr. 205/15**

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

10. Beantwortung Interpellation Kobi: Begünstigung Mobimo – zu Lasten der Gemeinde Kriens **Nr. 212/15**

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

11. Beantwortung Interpellation Manoharan: Mietzinsentwicklung in der Gemeinde Kriens **Nr. 216/15**

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

12. Beantwortung Interpellation Portmann: Ist der IS-Terror in Kriens angekommen? **Nr. 217/15**

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

13. Beantwortung Interpellation Kobi: Schulraumprovisorien – so geht es nicht **Nr. 228/16**

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

14. Fragestunde

Aus Zeitgründen abtraktandiert.

Schluss

Raphael Spörri bedankt sich für das aktive Mitmachen und Diskutieren.

Die nächste Einwohnerratssitzung ist am 19. Mai 2016.

Im Anschluss an die Sitzung trifft man sich im Restaurant Neuhof.

Die Sitzung schliesst um 19.00 Uhr.

Genehmigung im Namen des Einwohnerrates

Die Einwohnerratspräsident:



Thomas Lammer

Der Gemeindeschreiber:



Guido Solari

Die Protokollführerin:



Sarah Deschwanden