



Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates
zur städtischen Volksabstimmung
vom 30. November 2014

**Initiative
«Die Bilder
gehören auf die
Kapellbrücke»**

**Referendum
«Verkauf Grund-
stück Mattenhof»**

**Referendum
«Gütschbahn»**



**Stadt
Luzern**
Stadtrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. November 2014 können Sie über folgende Geschäfte abstimmen:

- Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit»
- Referendum «Verkauf des Grundstücks 5760, Grundbuch Kriens, Mattenhof»
- Referendum «Gütschbahn: Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme»

Der Stadtrat freut sich, wenn Sie von Ihrem Stimmrecht Gebrauch machen.

Luzern, im Oktober 2014

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Stefan Roth
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Inhalt

■	Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke»	
	Vorlage in Kürze	4
	Ausgangslage	6
	Initiative	6
	Kapell- und Spreuerbrücke	7
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	8
	Argumente des Initiativkomitees	10
	Stellungnahme des Stadtrates	12
	Beschluss des Grossen Stadtrates	14
	Stimmzettel (Muster)	15
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	15
■	Referendum «Verkauf Grundstück Mattenhof»	
	Vorlage in Kürze	16
	Ausgangslage	17
	Projekt	18
	Verkauf oder Abgabe im Baurecht	18
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	19
	Argumente des Referendumskomitees	21
	Stellungnahme des Stadtrates	23
	Beschluss des Grossen Stadtrates	24
	Stimmzettel (Muster)	25
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	25
■	Referendum «Gütschbahn»	
	Vorlage in Kürze	26
	Ausgangslage	28
	Gütschbahn	29
	Kosten, Rechte und Pflichten	29
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	30
	Argumente des Referendumskomitees	32
	Stellungnahme des Stadtrates	33
	Beschluss des Grossen Stadtrates	34
	Stimmzettel (Muster)	35
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	35



Das Initiativkomitee verlangt, dass künftig der Grosse Stadtrat und allenfalls die Stimmberechtigten über die Hängeordnung auf Luzerns Holzbrücken entscheiden.

Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke»

■ Vorlage in Kürze

Die Volksinitiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit» verlangt eine Änderung der Gemeindeordnung. Neu soll nicht mehr der Stadtrat, sondern der Grosse Stadtrat für die Hängeordnung auf der Kapell- und auch auf der Spreuerbrücke zuständig sein. Gegen Beschlüsse des Parlaments könnte das fakultative Referendum ergriffen werden, ebenso wäre dann die Hängeordnung auch initiativfähig. Dadurch, und das ist das eigentliche Ziel der Initiative, könnten die Stimmberechtigten über die Hängeordnung auf den Luzerner Holzbrücken entscheiden. Die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke» will die Voraussetzungen schaffen, dass die von Jost Schumacher in Auftrag gegebenen und finanzierten Kopien der Bilder auf die Kapell-

brücke gehängt werden können. Da aber in der Gemeindeordnung eine neue Zuständigkeit für alle Holzbrücken verlangt wird, könnten also auch die Bilder des Totentanzes aus dem 17. Jahrhundert auf der Spreuerbrücke durch Kopien ersetzt werden.

Der Stadtrat lehnt die Initiative ab. Aus seiner Sicht muss die Hängeordnung eine Aufgabe der Exekutive bleiben. Die Kapell- und auch die Spreuerbrücke sind, samt originalem Bildbestand, Denkmäler von nationaler Bedeutung und von Welt-rang. Der Stadtrat lehnt die Platzierung von schumacherschen Kopien auf beiden Brücken ab; er spricht sich für die Originalität von Brücken und Bildern aus. Eine Änderung der Hängeordnung bzw. der Ersatz der Originale durch Kopien kann nur in Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Bundes und des Kantons erfolgen und muss von diesen Stellen bewilligt werden. Diese Stellen haben nach Gutachterverfahren den Ersatz der Originalbilder durch die vorhandenen Kopien der Kapellbrückenbilder klar abgelehnt. Aufgaben des Grossen Stadtrates sind Wahlen, die Planung, die Rechtsetzung, übrige Sachgeschäfte und die Oberaufsicht über die Stadtverwaltung. Die bewährten politischen Abläufe für den Umgang mit der Kapellbrücke und der Spreuerbrücke abzuändern, ergibt für den Stadtrat keinen Sinn, zumal auch weiterhin mit parlamentarischen Vorstössen auf die Hängeordnung Einfluss genommen werden kann.

Bei der Behandlung der Initiative im Grossen Stadtrat sprachen sich alle Fraktionen ausser der SVP und einer Minderheit der FDP gegen die Vorlage aus. Die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke» wurde mit 38 zu 8 Stimmen bei 0 Enthaltungen zur Ablehnung empfohlen.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit» abzulehnen.

Ausgangslage

Beim verheerenden Brand der Kapellbrücke vom 18. August 1993 wurde ein grosser Teil des Bilderzyklus der Kapellbrücke zerstört. Die Brücke wurde wiederaufgebaut und im Frühling 1994 eingeweiht. Über den Umgang mit dem Bilderzyklus wurde lange diskutiert und verhandelt. Da die Kapellbrücke seit 1914 unter dem Schutz der Eidgenossenschaft sowie unter kantonalem Schutz steht, mussten das Bundesamt für Kultur (BAK), die kantonale Denkmalpflege Luzern sowie die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) beigezogen werden. Im Rahmen dieses Prozesses wurde vom Stadtrat auch geprüft, ob die erhaltenen Originalbilder mit Bildrekonstruktionen der verbrannten Bilder ergänzt werden sollen oder ob die noch vorhandenen Originalbilder durch Bildkopien oder zeitgenössische Neuschöpfungen ersetzt werden sollen. Beide Möglichkeiten wurden damals in Rücksprache mit den eidgenössischen und kantonalen Behörden verworfen. 2002 konnte die heutige Hängeordnung präsentiert werden. Der Grosse Stadtrat hat von dieser im Mai 2002 zustimmend Kenntnis genommen. Die Hängeordnung 2002 der Kapellbrücke ist ein Bekenntnis zur Geschichte und zum Original:

■ An beiden Brückenköpfen der Kapellbrücke werden jene originalen Kapellbrückenbilder präsentiert, welche die Brandkatastrophe von 1993 an diesen Positionen überstanden haben und seither konserviert und restauriert wurden. Die Serie von erhaltenen Originalbildern schliessen jeweils «Brandbilder» ab; brandgeschädigte Originale, die in der Form intakt blieben.

■ In der Brückenmitte wird der unverseht gebliebene Originalzyklus des heiligen Mauritius (26 Bildtafeln) gezeigt. Von diesem Zyklus war 1993 ein Bild auf der Brücke zu sehen, die übrigen waren zum Zeitpunkt des Brandes magaziniert.

■ Die beiden Jochbereiche zwischen den beiden Brückenköpfen und dem Mauritiuszyklus sind leer. Insgesamt hängen heute 63 originale Bilder von den ursprünglichen 111 Bildern dauerhaft über das ganze Jahr auf der Brücke.

Die zahlreichen parlamentarischen Vorstösse, die Initiative und die Medienberichte haben deutlich gezeigt, dass in der Öffentlichkeit der Wunsch spürbar ist, die Lücken im Bilderzyklus zu schliessen und damit die Nachvollziehbarkeit und Lesbarkeit des gesamten Zyklus zu verbessern. Der Stadtrat kann dies nachvollziehen. Der Verlust durch den Brand von 1993 war ein sehr tragisches Ereignis, das zum Teil bis heute nachwirkt. Der Stadtrat ist bereit, die Hängeordnung zur Diskussion zu stellen.

Initiative

Am 13. August 2013 hat das Initiativkomitee «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit» 1099 gültige Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt folgende Ergänzung der Gemeindeordnung, die eine Änderung der Zuständigkeit der Hängeordnung für die Luzerner Holzbrücken ermöglicht:

Art. 13 Fakultatives Referendum

Abs. 1 Ziff. 5 (neu)

Erlass und Revision der Hängeordnung für die Luzerner Holzbrücken

Art. 29 Übrige Sachgeschäfte

Abs. 1 lit. d (neu)

Erlass und Revision der Hängeordnung für die Luzerner Holzbrücken

Die Initiantinnen und Initianten meinen, dass ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung der Stadt Luzern ein grosses Interesse daran habe, dass die zerstörten Kunstwerke durch Bilder ersetzt werden, die anhand von Fotos, Drucken oder Abbildungen der Originalbilder neu gemalt worden sind. Damit Parlament und Stimmberechtigte bezüglich Ersatz der Bilder direkt Einfluss nehmen können, ist daher eine Änderung der Gemeindeordnung notwendig. Dies bezweckt die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke».

Die Initiantinnen und Initianten argumentieren, dass die durch den Brand zerstörte Brücke wieder instand gestellt wurde: mit neuen Bauteilen nach dem Vorbild des alten Originals. Die durch den Brand zerstörten Bilder seien inzwischen neu gemalt worden. Es gehe nicht darum, die Kopien am Wert der zerstörten Originale zu messen. Vielmehr gehe es darum, dass die kopierten Bilder die Geschichten der Stadt Luzern und der Schweiz erzählen könnten.

Genau wie die Originale kosteten die «neuen alten Bilder» die Stadt Luzern kein Vermögen, sondern sie stünden dank privater Initiative zur Verfügung.

Kapell- und Spreuerbrücke

Die Initiative verlangt, die Zuständigkeit der Hängeordnung «für die Luzerner Holzbrücken» zu ändern. Es geht darum, dass auf der Kapell- und auf der Spreuerbrücke statt der Originale Kopien aufgehängt werden könnten.

Auf der Kapellbrücke sind heute ausschliesslich originale Bildtafeln zu sehen, die im frühen 17. Jahrhundert in der Werkstatt von Hans Heinrich Wägmann geschaffen wurden. Sie stellen ein herausragendes, einmaliges Kulturgut dar. Dem Stadtrat war und ist dieses Bekenntnis zum Original in der Öffentlichkeit wichtig. Die Bildtafeln sind integraler Bestandteil des gesamten nationalen Denkmals Kapellbrücke und Wasserturm.

Die Spreuerbrücke gehört zu den ältesten Holzbrücken in der Schweiz. Die Spreuerbrücke mit ihrem Bilderzyklus aus der Werkstatt von Kaspar Meglinger ist ebenso ein bedeutendes nationales Denkmal und steht unter dem Schutz von Bund und Kanton. Auf der Brücke sind die originalen Bildtafeln des Totentanzes aus dem 17. Jahrhundert zu sehen. Diese Bildtafeln sind integraler Bestandteil des nationalen Denkmals.

Die Sicherheit und die konservatorischen Bedingungen für die Brückenbilder von Kapellbrücke und Spreuerbrücke sind vergleichbar: Auf beiden Brücken gibt es Sicherungssysteme gegen Brand und

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Diebstahl; spezielle Einrichtungen und Vorkehrungen schützen vor Verschmutzungen und Schädlingsbefall. Regelmässig werden die Bilder durch einen Restaurator/eine Restauratorin kontrolliert und konservatorisch behandelt, gleichzeitig werden die notwendigen Instandhaltungsmassnahmen an der Brücke durchgeführt. Die konservatorischen Bedingungen werden von der kantonalen und der eidgenössischen Denkmalpflege als ausreichend erachtet. Die Bilder sind zudem für den Fall eines Schadensereignisses dokumentiert. Aus all diesen Gründen will der Stadtrat auch in Zukunft die originalen Bildtafeln auf beiden Brücken zeigen und für die Bevölkerung zugänglich erhalten. Gemäss der Charta von Venedig (Internationale Charta über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern) dürfen Werke der Malerei, die integraler Bestandteil eines Denkmals sind, nur von ihm getrennt werden, wenn dies zum Schutz unbedingt erforderlich ist oder bedeutende nationale oder internationale Interessen es rechtfertigen.

Die bereits für die Kapellbrücke erstellten Kopien sind nach den vorliegenden Fachgutachten handwerklich und maltechnisch ungenügend. Ein Ersatz der Originale durch diese Kopien würde daher das Gesamtdenkmal negativ tangieren. Die zuständigen Stellen bei Kanton und Bund, die eine neue Hängeordnung bewilligen müssen, lehnen den Ersatz der Originale durch diese Kopien klar ab. Bei einem Ersatz der Originale durch die Kopien ist zudem mit Folgekosten für die fachgerechte Einlagerung der Originale und für die Wartung der Kopien, die maltechnisch nicht für die Hängung im Aussenbereich taugen, zu rechnen.

Bei der Behandlung der Initiative im Grossen Stadtrat sprachen sich die Fraktionen der CVP, SP/JUSO, FDP, G/JG und GLP gegen die Initiative aus. Die SVP-Fraktion und eine Minderheit der FDP-Fraktion unterstützten die Initiative.

Die **CVP-Fraktion** führte aus, dass die Volksinitiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke» ein Anliegen aufwärme, welches die Stadt 2002 klar entschieden habe. Nach einer intensiven Auseinandersetzung mit der Hängeordnung auf der Kapellbrücke habe der Grosse Stadtrat vor 12 Jahren einer überzeugenden Lösung zugestimmt, die auch heute, nach erneut intensiver Auseinandersetzung mit der Thematik, noch überzeuge. Jost Schumacher gebühre Dank für seine Anstrengungen, den Zyklus der Kapellbrücke wieder vollständig zeigen zu können. Allerdings werde die Qualität der Kopien infrage gestellt. Die Initiative rege zu Diskussionen darüber an, wie Kultur besser vermittelt werden könne.

Die CVP-Fraktion empfahl, die Initiative abzulehnen.

Die **SVP-Fraktion** betonte, dass die Kapellbrücke eines der wichtigsten Wahrzeichen der Schweiz und repräsentativ für den Luzerner Tourismus sei. Ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung wolle die Geschichte Luzerns und der Eidgenossenschaft wieder lückenlos sehen und des-

halb müssten die durch den Kapellbrückenbrand zerstörten Kunstwerke ersetzt werden. Jost Schumacher habe die Bilder kopieren lassen, er stelle diese nun zur Verfügung, übernehme sämtliche Kosten auch für das Hängen oder das fachgerechte Lagern der Originale. Ein solches Angebot sei mit dem nötigen Respekt zu würdigen, anstatt sich hinter Gutachten zu verstecken. Auch die Brücke sei nicht mehr in Originalteilen vorhanden und werde dennoch als alt wahrgenommen. Ob sich die Kopien für die Aussenhängung eignen, solle ausprobiert werden. Mit den Kopien könne ein wertvoller Teil der Geschichte vermittelt werden. Die SVP-Fraktion empfahl die Annahme der Initiative.

Die **SP/JUSO-Fraktion** führte aus, die Initiative sei aus kunsthistorischen und aus staatspolitischen Gründen abzulehnen. Zwar sei der Einsatz von Jost Schumacher zu würdigen, aber über die Qualität der Kopien liesse die eidgenössische Denkmalpflege keine Zweifel: Sie lehne die Kopien ab und drohe, den Denkmalstatus der Brücke zu entziehen, falls diese gehängt würden. Die aktuelle Hängeordnung sei gut gewählt und auch die Brandbilder seien eindrücklich, sie erinnerten an das dramatische Ereignis von 1993.

Die Zuständigkeit für die Hängeordnung solle beim Stadtrat bleiben, weil dieser Prozess hochgradig komplex und detailreich sei. Die bewährte Aufgabenteilung zwischen Exekutive und Legislative solle nicht wegen eines Einzelfalls verändert werden. Die SP/JUSO-Fraktion empfahl, die Initiative abzulehnen.

Die **FDP-Fraktion** erklärte, die Idee, den ursprünglichen Zyklus und den ursprünglichen Zustand der Brücke wiederherstellen zu wollen, sei verführerisch und stosse auf Sympathie. Die Bildkopien seien hierfür aber ungeeignet, deren Qualität in jeder Beziehung schlecht. Eine Mehrheit der FDP-Fraktion vertrete die Haltung, Denkmäler seien von unseren Vorfahren geerbt. Wir müssten sie pflegen und schützen und möglichst unverseht den Nachkommen übergeben. Auch die kommenden Generationen hätten das Recht, die Geschichte unverfälscht und im Original zu erleben. Der Umgang mit Denkmälern könne nicht beliebig nach eigenem Gutdünken geschehen, daher sei die Initiative abzulehnen.

Eine Fraktionsminderheit unterstützte die Initiative: Man wolle die verlorene Bildergeschichte wieder auf die Brücke bringen. Die Geschichten aus dem Mittelalter von Luzern liessen sich auch durch Kopien erzählen, wurde ausgeführt. Der Stadtrat agiere mutlos und stur. Seinen technokratischen Argumenten wolle die Initiative einen demokratischen Ansatz und die Willensäusserung der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Luzern entgegensetzen.

Die **G/JG-Fraktion** zog einen Vergleich zum 17. Jahrhundert: Damals wollte man die leeren Giebel der Brücke mit Bildern schmücken, und Persönlichkeiten sponserten diese. Es handle sich um Kunst am Bau. Im Unterschied zu damals sei die Qualität der Kopien aber ungenügend. Die G/JG-Fraktion sprach sich gegen deren Hängung und somit gegen die Initiative aus, regte aber an,

zeitgenössische Kunst, allenfalls in Wech-
selausstellungen, auf der Kapellbrücke zu
zeigen. Das würde die Weltoffenheit der
Touristenstadt Luzern zeigen. Der Wert
der historischen Originalbilder sei gege-
ben, die brandschwarzen Lücken seien
Zeitzeugnis von 1993. Die G/JG-Fraktion
sprach sich gegen die Initiative aus. Für
Kunst am Bau und für zeitgenössische
Kunst werde man sich aber auch bei kom-
menden Bauprojekten einsetzen.

Die **GLP-Fraktion** dankte dem Stadt-
rat für die ausführliche Stellungnahme
zur Initiative und zur Änderung der
Gemeindeordnung. Das grosse finanzielle
Engagement von Jost Schumacher sei zu
verdanken. Erstaunt sei man darüber,
dass die Kopien eine Initiative auslösten.
Der Brand der Kapellbrücke vor 20 Jahren
sei ein emotionales Erlebnis gewesen, das
Wunden hinterlassen habe. Daher sei es
auch erstaunlich, dass die angefertigten
Kopien nicht schon früher offiziell hätten
gezeigt werden können. So wäre allen-
falls das aktuelle «Gestürm» um die Bilder
zu verhindern gewesen. Es sei festzuhal-
ten, dass der historische Hintergrund des
Brandes stärker im Bewusstsein der Bevöl-
kerung verankert sei als der Hintergrund
der Bilder: Die GLP-Fraktion empfahl die
Initiative zur Ablehnung.

Der Stadtrat zeigte sich bereit, eine
neue Hängeordnung zu prüfen. Die G/JG-
Fraktion sprach sich gegen einen solchen
längeren und mehrschichtigen Prozess
aus. Der Ablehnungsantrag der G/JG-
Fraktion wurde abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat empfahl die Ini-
tiative «Die Bilder gehören auf die
Kapellbrücke» mit 38 zu 8 Stimmen bei
0 Enthaltungen zur Ablehnung.

Argumente des Initiativkomitees

■ Die neuen alten Bilder gehören auf die Kapellbrücke

Der Brand der Kapellbrücke im
Jahre 1993 löste in Luzern und weit darü-
ber hinaus, ja in der ganzen Welt, Trauer
aus. Das Feuer hatte grosse Teile der
Holzbrücke zerstört: einen Grossteil der
Balken, Bretter und Ziegel gab es nicht
mehr. Den Flammen getrotzt haben die
beiden Brückenköpfe und je ein Stück
Brücke an beiden Ufern der Reuss: ein
deprimierender Anblick. So konnte man
das, was nach dem verheerenden Brand
übrig geblieben war, nicht stehen lassen.
Man hätte damals die Brandruinen abreis-
sen und allenfalls eine neue Brücke
bauen können. Doch zu diesem Entscheid
kam es zum Glück nicht.

■ Die durch den Brand zerstörten Brückenteile sind wieder aufgebaut worden

Bereits wenige Wochen nach dem
Brand hat man sich entschieden, die
durch den Grossbrand zerstörten Teile
durch neue – nach dem Vorbild der alten
gefertigte – Teile zu ersetzen. Und so gibt
es heute die alte Kapellbrücke wieder. Sie
dient als Flussübergang, verbindet
Geschichte und Gegenwart und ist ein
unersetzbares Kulturgut und Wahrzei-
chen der Stadt Luzern.

Die Brücke ist nach der Feuersbrunst
mit neuem Holz wieder aufgebaut
worden. Und schon vor dem Brand sind
über die Jahrhunderte die Balken und
Bretter mehrmals ersetzt worden. Doch

niemand spricht aufgrund dieses Umstandes von der NEUEN Kapellbrücke; die Bauteile sind neu, die Brücke ist alt. Nur durch Erneuerung hat die Brücke die Jahrhunderte überlebt und nur durch Erneuerung hat sie ihre Identität bewahren können.

Der Brand hat auch viele Bilder im Giebel der Holzbrücke definitiv zerstört. Diese Bilder hatten viel zu erzählen von unserer Stadt; nun gibt es sie nicht mehr, diese alten unersetzbaren Bilder: sie fehlen.

Im Giebel des zerstörten und inzwischen wieder aufgebauten Teiles der Brücke hängen nun andere Bilder; einzelne verkohlte Bilder erinnern an den Brand; die Mehrzahl der Giebelfelder ist leer. Die leeren Giebelfelder erinnern an den Brand, doch Geschichten können sie – im Unterschied zu Bildern – nicht erlebbar machen.

■ **Die durch den Brand zerstörten Bildertafeln sind wieder gemalt worden**

Dank privater Initiative sind – nach dem Vorbild der alten Bildertafeln – die Kapellbrückenbilder neu gemalt worden. Sie sind sorgsam gelagert und warten darauf, die Lücken im Brückengiebel zu füllen. Sie werden der Stadt kostenlos zur Verfügung gestellt. Für den künftigen Unterhalt wird eine Stiftung aufkommen. Die Bilder müssen nun im Lagerraum warten, weil die geltende Hängeordnung dies so will. Diese Hängeordnung liegt im Zuständigkeitsbereich des Stadtrates. Dieser aber will die neugemalten Bilder aus juristischen, kunsthistorischen und denkmalpflegerischen Rücksichten nicht auf der Kapellbrücke aufhängen lassen.

■ **Und wie kommen die Bilder nun doch auf die Kapellbrücke?**

Die Stadtregierung und das Parlament haben es in den letzten Jahren verpasst, den Bilderzyklus der Bevölkerung und unseren Gästen aus der ganzen Welt wieder zugänglich zu machen. Wenn die Bevölkerung Luzerns die neugemalten alten Bilder auf der Brücke haben will, geht dies nur über den Weg einer Änderung der Zuständigkeit für die Hängeordnung. Auf diesem Weg kann der Grosse Stadtrat und allenfalls in einem weiteren Schritt die Stimmbevölkerung der Stadt Luzern entscheiden, ob die neugemalten alten Bilder auf der Kapellbrücke ihre Geschichten wieder erzählen dürfen.

■ **Die Bilder gehören auf die Brücke!**

Mit der Annahme der Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke» werden die Weichen gestellt, damit die Kapellbrückenbilder tatsächlich auf die Brücke kommen.

Die Bilder gehören auf die Brücke, denn

■ Es sind damit wieder Bilder da, die Geschichten im Zusammenhang der Stadt Luzern erzählen, Geschichten, wie sie die Bilder vor dem zerstörerischen Brand erzählt haben.

■ Die Diskussion über die Qualität der neugemalten Bilder ist endlos. Doch es ist ohnehin klar: die Bilder sind Kopien und wollen und können sich nicht am Wert der Originale messen.

■ Bei allem Respekt gegenüber kunsthistorischen und denkmalpflegerischen Rücksichten ist in einer Demokratie auch die Rücksicht auf den Willen der Bevölkerung massgebend.

- Die Bilder bringen zweifelsohne einen touristischen Mehrwert.
- Ein bestehendes Problem (gewiss nicht das drängendste der Stadt Luzern) wird konstruktiv angegangen. Dies hat Symbol- und Vorbildcharakter für Lösungsansätze vieler anderer Probleme.
- Mit dem Aufhängen der Bilder wird an der Brückensubstanz nichts irreversibel verändert. Man kann die Bilder an den bereits zu diesem Zweck angebrachten Vorrichtungen befestigen und man kann die Bilder allenfalls später wieder herunterholen, ohne dass ein Schaden entsteht.
- Die Stadt Luzern lässt eine private Initiative zum Vorteil des Gemeinwohls zum Tragen kommen. Sie schätzt und fördert damit privat initiiertes gemeinnütziges Handeln. Denn auch die ursprünglichen Bilder sind im 17. Jahrhundert «gesponsert» worden. Davon zeugen die entsprechenden Familienwappen, die auf die Bildtafeln gemalt worden sind.

Bei der angespannten Finanzlage kann die Stadt Luzern dankbar sein, dass ihr die Bilder kostenlos zur Verfügung gestellt werden und dass der Stadt Luzern auch keine Kosten im Zusammenhang mit dem künftigen Unterhalt der Bilder erwachsen.

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat lehnt die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit» ab. Aus Sicht des Stadtrates muss die Hängeordnung eine Aufgabe der Exekutive bleiben. Denn eine Änderung der Hängeordnung kann nur in enger Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Bundes und des Kantons erfolgen. Dazu braucht es die Fachkompetenz der städtischen Dienstabteilung Städtebau. Für den Stadtrat macht es keinen Sinn, die bewährten politischen Abläufe für den Umgang mit der Kapellbrücke und der Spreuerbrücke abzuändern, zumal auch weiterhin mit parlamentarischen Vorstössen auf die Hängeordnung Einfluss genommen werden kann.

■ Ein Bekenntnis zur Stadtgeschichte und zum Original

Die Kapellbrücke ist ein Denkmal von nationaler Bedeutung und steht unter kantonalem und eidgenössischem Schutz. Sie ist nicht nur eine weltbekannte Touristenattraktion, sondern hat auch für die Luzernerinnen und Luzerner eine hohe Bedeutung. Der Stadtrat ist gewillt, diese Qualitäten zu erhalten. Die Hängeordnung von 2002 unterstützt dieses Anliegen. Darin ist festgehalten, dass auf der Kapellbrücke lediglich Originalbilder

aufgehängt werden. Dazu gehören die Bilder, die den Brand der Kapellbrücke überstanden haben, und der Zyklus des heiligen Mauritius aus dem 17. Jahrhundert. Da mit den noch vorhandenen Originalbildern nicht alle Joche der Kapellbrücke bestückt werden können, bleiben diese leer und erinnern so an den Brand der Kapellbrücke am 18. August 1993. Die Hängeordnung von 2002 ist somit ein Bekenntnis zur Geschichte der Kapellbrücke und zur Geschichte der Stadt Luzern.

■ **Zusätzliche Kosten**

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege hat 2009 in einem Gutachten aufgezeigt, dass die Kopien von Jost Schumacher den qualitativen Anforderungen nicht genügen. Zudem können die Bilder im Freien nicht aufgehängt werden, da sie zu wenig stabil sind und in kurzer Zeit vergilben würden. Der Stadtrat sieht auch keinen Anlass, die Originalbilder der Spreuerbrücke durch Bildrekonstruktionen zu ersetzen. Gutachten zeigen, dass die konservatorischen Bedingungen ausreichend sind und das Belassen der Bilder auf der Brücke deshalb vertretbar ist. Hinzu kommt, dass die Hängung der Bildkopien zusätzliche Kosten verursacht. Die Originalbilder müssten in geeigneten Räumen eingelagert werden. Da die Bildkopien wegen der Witterung im Winter abgehängt werden müssen, wäre die Kapellbrücke, der Tourismusmagnet der Stadt, über Wochen gänzlich ohne Bilder. Es würden Kosten für den Transport, die Lagerung und die regelmässige Restaurierung der Bildkopien entstehen.

■ **Offen für neue Lösungen**

Der Stadtrat hat Verständnis für den Wunsch, die Lücken zu schliessen und damit die Nachvollziehbarkeit und Lesbarkeit des gesamten Zyklus zu verbessern. Er ist deshalb bereit, eine neue Hängeordnung auf der Kapellbrücke zu prüfen. Dazu braucht es einen breit abgestützten Prozess, in den auch die Stellen der Denkmalpflege von Bund und Kanton einbezogen werden müssen. Denn die Stadt ist gesetzlich verpflichtet, Veränderungen an der Hängeordnung durch diese bewilligen zu lassen. Dem Stadtrat ist es ein Anliegen, Lösungen zu finden, die der regionalen, nationalen und weltweiten Bedeutung der Kapellbrücke gerecht werden.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 18 vom 9. Juli 2014 betreffend

■ **Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit»,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie Art. 11 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Vom Vorgehen für einen Prozessbeginn einer neuen Hängeordnung auf der Kapellbrücke wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Vom Belassen der Hängeordnung auf der Spreuerbrücke wird zustimmend Kenntnis genommen.
- III. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit» ist gültig.
- IV. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit» wird abgelehnt.
- V. Der Beschluss gemäss Ziffer IV unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 25. September 2014

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Jörg Krähenbühl
Ratspräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber



Stadt
Luzern

Stimmzettel

für die Abstimmung
vom 30. November 2014

1

<p>Wollen Sie die Initiative Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit annehmen?</p>	<p>Antwort</p> <p>.....</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Die Bilder gehören auf die Kapellbrücke – Änderung der Zuständigkeit» abzulehnen.



Das Referendumskomitee will den Verkauf des städtischen Grundstücks Mattenhof verhindern.

Verkauf Grundstück Mattenhof

■ Vorlage in Kürze

Der Mattenhof soll zum urbanen Zentrum von Luzern Süd werden. Diesem gemeinsamen Entwicklungsziel haben sich die Grundeigentümerinnen, die Gemeinde Kriens, die Mobimo AG und die Stadt Luzern, verpflichtet.

Mit der Umsetzung dieses ehrgeizigen Projekts wurde die Mobimo AG betraut. Das Immobilienunternehmen machte den anderen Partnerinnen ein Kaufangebot. In Kriens stimmte der Einwohnerrat im November 2012 dem Verkauf des gemeindeeigenen Grundstücks zu, die Bevölkerung in der Referendumsabstimmung im Februar 2013.

In Luzern stimmte der Grosse Stadtrat dem Verkauf des städtischen Grundstücks an die Mobimo AG für einen Preis von Fr. 3 314 400.– mit 34 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung zu. Ein Komitee aus Grünen und Jungen Grünen ergriff gegen diesen Beschluss das Referendum.

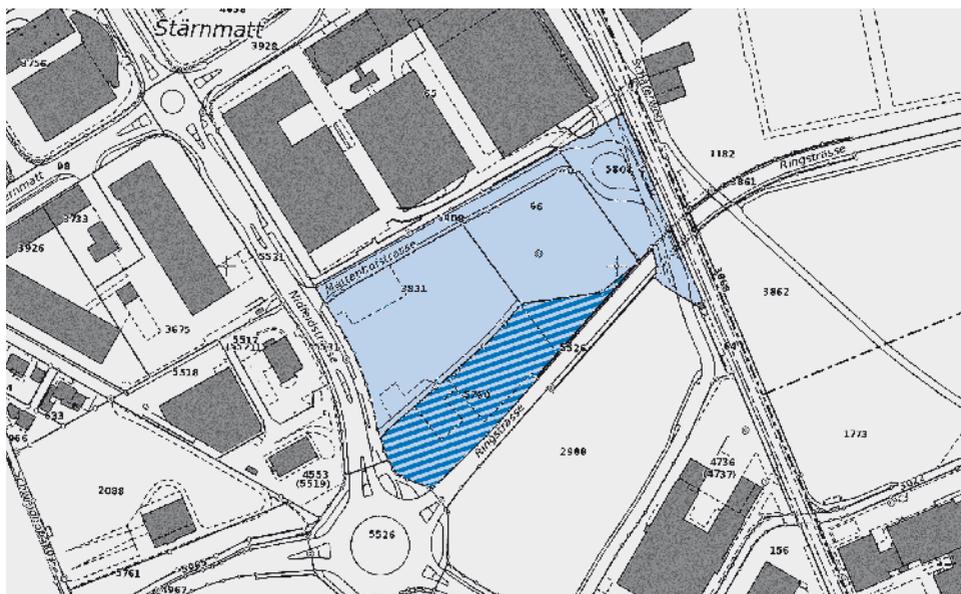
Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Verkauf des Grundstücks 5760, Grundbuch Kriens, Mattenhof, zuzustimmen.

Ausgangslage

Das Gebiet Mattenhof befindet sich zwischen Luzern, Horw und Kriens auf dem Gemeindegebiet von Kriens. Das Areal Mattenhof I besteht aus fünf zusammenhängenden Grundstücken: Eigentümerinnen sind die Stadt Luzern (Grundstück 5760) und das Immobilienunternehmen Mobimo AG (Grundstück 3831 – ehemals im Eigentum der Gemeinde Kriens – sowie die Grundstücke 66 und 5808). Die Mattenhofstrasse (Grundstück 5908) ist im Eigentum der Gemeinde Kriens.

Weil die Grundstücke, insbesondere das städtische Grundstück 5760, für sich alleine nur sehr schwierig bebaubar sind, haben die drei Grundeigentümerinnen eine gemeinsame Entwicklung ins Auge gefasst: Im Jahr 2008 wurde deshalb eine Studie in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse flossen 2010 ins Leitbild Luzern Süd ein und wurden zu einem städtebaulichen Konzept weiterbearbeitet. Auf diesem städtebaulichen Konzept basiert der Gestaltungsplan, der Mitte 2012 öffentlich aufлаг. Nachdem der Verkehrsclub der Schweiz VCS seine Einsprache wegen der Parkplatzbewirtschaftung zurückgezogen hatte, bewilligte die Gemeinde Kriens im Dezember 2012 den Gestaltungsplan Mattenhof.

*Das Areal Mattenhof I (blau gekennzeichnet).
Es besteht aus fünf Grundstücken, eines davon (schraffiert) gehört der Stadt Luzern.*



Projekt

Das Areal Mattenhof I befand sich bis 2009 in der Arbeitszone. Seit 2012 ist der Mattenhof eine Zentrumszone, hier können vereinzelt auch Hochhäuser realisiert werden. In der Zentrumszone Mattenhof soll ein urbaner Nutzungsmix erreicht werden. Nebst einem Hotel sind in den Erdgeschossen der Häuser Läden, Restaurants und ein Fitnesscenter vorgesehen, was die verkehrsfreien Strassen und Plätze beleben wird. Darüber kommen Büros und Wohnungen zu liegen, die Attikageschosse sind ausschliesslich für Wohnraum vorgesehen. Hinzu kommen grosszügige, begrünte Dachterrassen, die mancherorts einen Blick auf den Vierwaldstättersee erlauben.

Angestrebt wird eine städtebaulich hohe Qualität mit guter Architektur, schönen Plätzen und grünen Innenhöfen. Das gesamte Bauvorhaben orientiert sich am Vorbild belebter Stadtquartiere. Die Gebäude sind in überschaubare Einheiten gegliedert, die Plätze haben die Grösse typischer Altstadtplätze. Der Bahnhofplatz soll als Quartierplatz/Begegnungszone gestaltet werden.

Die Mobimo AG legt bei der Entwicklung von Arealen grossen Wert auf eine nachhaltige Umsetzung. Für das Projekt Mattenhof verpflichtet sich Mobimo bereits im Gestaltungsplan, auf der Basis des SIA-Effizienzpfades Energie zu arbei-

ten und so in der Summe einen besseren Nachhaltigkeitsstatus als den von Minerogie-P zu erreichen. Es wird nicht nur auf die Betriebsenergie der Bauten geachtet, sondern es werden auch die Erstellungsenergie und die Treibhausgasemissionen bei der Erstellung sowie durch die Mobilität streng gemessen.

Verkauf oder Abgabe im Baurecht

Der Stadtrat von Luzern hat den Entscheid über die Zukunft des städtischen Grundstücks 5760, Mattenhof, Kriens, zurückgestellt. Zuerst sollte der Grosse Stadtrat die «Städtische Wohnraumpolitik II» beraten. Das Parlament hat von diesem Grundlagenbericht im Oktober 2013 Kenntnis genommen. Im Bericht macht der Stadtrat Aussagen zum Umgang mit städtischen Liegenschaften: Er hält fest, dass er die Abgabe von städtischem Bauland im Baurecht priorisiere, da so die Grundstücke im Eigentum der Stadt blieben und nachfolgende Generationen dadurch Handlungsspielraum erhielten. Vom Grundsatz «Baurecht» könne unter gewissen Bedingungen abgesehen werden: Unter anderem können städtische Grundstücke verkauft

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

werden, wenn sie sich in Aussengemeinden befinden oder es sich um kleine, isolierte Flächen ohne strategische Bedeutung handelt. Beide dieser Kriterien sieht der Stadtrat beim Mattenhof erfüllt. Daher hat er sich für den Verkauf ausgesprochen.

Der Landwert der Grundstücke im Mattenhof wurde durch eine unabhängige Marktwertschätzung der Redinvest Immobilien AG auf Fr. 800.– pro Quadratmeter festgesetzt. In der näheren Umgebung des Mattenhofs vergleichbar eingezonte Grundstücke wurden in den letzten Jahren zu Preisen von Fr. 400.– bis 700.– pro Quadratmeter gehandelt.

Den Verkaufserlös bezeichnete die vorberatende Geschäftsprüfungskommission als zu tief. Sie regte daher weitere Verhandlungen mit der Mobimo AG an. Der Stadtrat erreichte in diesen Nachverhandlungen, dass die Mobimo AG die Stadt bei der Grundstückgewinnsteuer entlastet und diese vollumfänglich übernimmt. Nach Abzug der weiteren bei einem Landverkauf anfallenden Kosten verbleibt der Stadt ein Buchgewinn (Nettoerlös) von 2,8 Mio. Franken. Dieser soll dem bestehenden «10-Mio.-Kredit» zugutekommen. Dieser Kredit dient dem Erwerb von Grundstücken/Liegenschaften. Heute stehen zu diesem Zweck Fr. 6 971 154.–, nach dem Verkauf des Grundstücks Fr. 9 771 154.– zur Verfügung.

Bei der Behandlung der Vorlage sprachen sich die Fraktionen der FDP, der SP/JUSO, der SVP und der CVP für den Verkauf des Grundstücks Mattenhof aus, die Fraktionen der G/JG und der GLP dagegen. Die G/JG-Fraktion kündigte das Referendum gegen einen Verkaufsentcheid des Grossen Stadtrates an.

Die **G/JG-Fraktion** betonte, es gehe um die grundsätzliche Frage des Einflusses auf das strategisch wichtige Gebiet Luzern Süd und auf die Weiterentwicklung der Stadtregion. Daher dürfe die Stadt das Grundstück nicht verkaufen, sondern müsse es im Baurecht abgeben.

Das Parlament könne erstmals Stellung nehmen und müsse jetzt korrigierend eingreifen: Der Mattenhof sei bestens durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und der Mattenhofkreisel sei bereits heute an der Grenze der Belastbarkeit. Daher müsse die Zahl der geplanten 700 Parkplätze reduziert werden. Auch sei es bedenklich, dass die Stadt ihre eigenen, noch nicht entwickelten Schlüsselareale durch den Verkauf und durch die geplante Entwicklung des Mattenhofs konkurrenzieren. Der Stadt entgingen so und auch durch den zu tiefen Verkaufspreis Einnahmen. Auf der anderen Seite profitiere die Immobilienfirma übermässig.

Die **FDP-Fraktion** führte aus, dass es sich um ein angekündigtes Geschäft handle: Die Stadt habe zusammen mit der Gemeinde Kriens das Areal entwickelt.

Das stadteigene Grundstück, das zum Verkauf stehe, sei nur ein kleiner Spickel im ganzen Gebiet. Dieses habe für die Stadt keine strategische Bedeutung. Darum sei die FDP-Fraktion einverstanden, das Grundstück zu verkaufen. Der Verkaufserlös könne für den Erwerb von strategisch wichtigen Arealen auf Stadtgebiet eingesetzt werden. Der ursprüngliche Preis sei tief gewesen, man sei froh über die erfolgreichen Nachverhandlungen des Stadtrates.

Beim Verkehrsaufkommen könne es allenfalls zu Problemen kommen. Auch nach einem Verkauf könne die Stadt aber bei der Erschliessung Einfluss nehmen: Als Nachbarin sei sie einspracheberechtigt.

Die **SP/JUSO-Fraktion** betonte, dass die Abgabe von Land im Baurecht in vielen Fällen Sinn mache, beispielsweise wenn es sich um strategisch relevante Parzellen handle. Dies sei hier nicht der Fall. Das städtische Grundstück Mattenhof sei ein Teilstück, das alleine nur schwierig zu bebauen sei. Eine Abgabe im Baurecht mache wenig Sinn. Die Zweckbestimmung, den Verkaufserlös dem Rahmenkredit zum Erwerb von Grundstücken gutzuschreiben, habe die SP/JUSO-Fraktion mit einer Motion gefordert. Es sei erfreulich, dass nun auch die bürgerliche Seite damit einverstanden sei. Man erachte den Verkaufspreis als akzeptabel und fordere den Stadtrat und die Gemeinde Kriens auf, auf verträgliche Lösungen bei der Erschliessung zu pochen, um einen Verkehrskollaps zu verhindern. Die SP/JUSO-Fraktion sprach sich für den Verkauf des Grundstücks aus.

Die **GLP-Fraktion** sah viele Punkte, die gegen den Verkauf des Baulands sprechen: Luzern Süd befände sich am Anfang einer Entwicklung, die Wertsteigerungen versprechen würde. Zudem habe die Stadt auf der Allmend in unmittelbarer Nähe eine tolle Infrastruktur (mit)realisiert: mit Messe, Stadion, Hallenbad, S-Bahn im Viertelstundentakt. Die Steuereinnahmen aus diesem attraktiven und gut erschlossenen Gebiet drohten nun aber in Nachbargemeinden abzufließen. Es sei enttäuschend, dass der Stadtrat nicht wenigstens eine Form der Gewinnbeteiligung ausgehandelt habe: Dies damit die Stadt an Riesengewinnen beteiligt wäre, die mit der Überbauung Mattenhof allenfalls erzielt werden könnten. Das städtische Grundstück sei für die GLP von hoher strategischer Bedeutung und solle nicht verkauft werden.

Die **SVP-Fraktion** betonte, dass das städtische Grundstück einen kleinen Teil der Gesamtüberbauung Mattenhof ausmache. Dort wolle die Mobimo auch Wohnungen erstellen, was den Forderungen dieses Rates entspreche. Befremdet sei man darüber, dass die Grünen einen höheren Verkaufspreis forderten. Der Verkaufspreis schlage sich bekanntlich auf die Mieten nieder.

Einverstanden sei die SVP, dass der Buchgewinn zweckgebunden eingesetzt werde, um weitere Grundstücke zu kaufen. Eine Abgabe des Landes im Baurecht sei hingegen klar abzulehnen: Das sei bei einer Gesamtüberbauung äusserst problematisch und könnte kommende Generationen belasten.

Die SVP habe beim Verkaufspreis auf Nachverhandlungen gedrängt und sei nun mit dem Resultat zufrieden. Die Vorlage zeige auf, wie Luzern auch ohne Fusionen mit einer anderen Gemeinde erfolgreich zusammenarbeiten könne.

Die **CVP-Fraktion** bezeichnete den Landverkauf als sinnvolles Resultat einer langjährigen Zusammenarbeit mit der Gemeinde Kriens und der Mobimo. Wirtschaftliche Entwicklung solle dort gefördert werden, wo die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben sei. Der Mattenhof mit der S-Bahn-Station sei ideal. In die Diskussion um die Anzahl Parkplätze könnte sich die Stadt als Nachbarin nach einem Verkauf in Form der Einsprache einschalten.

Wenn die Stadt nicht verkaufen würde, bestünde die Gefahr, dass sie auf einem kleinen, schwierig zu bebauenden Spickel Land sitzen bliebe und die Mobimo AG auch ohne städtisches Land bauen würde. Positiv wertete die CVP, dass der Gewinn aus dem Landverkauf für den künftigen Erwerb von Grundstücken zur Verfügung gestellt werde und dass der Stadtrat durch Nachverhandlungen einen höheren Erlös erzielen konnte.

Der Grosse Stadtrat sprach sich mit 34 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung für den Verkauf des Grundstücks 5760, Grundbuch Kriens, Mattenhof, an die Mobimo aus. Der Zweckbestimmung, den erzielten Buchgewinn aus dem Landverkauf für den Erwerb von Grundstücken einzusetzen, wurde mit 41 zu 0 Stimmen bei 5 Enthaltungen zugestimmt.

Argumente des Referendumskomitees

■ Fehlstart in Luzern Süd verhindern: NEIN zum Verkauf Grundstück Mattenhof I

Das städtische Grundstück Mattenhof I zu verkaufen, wäre ein kurzfristiger Entscheid. Das darauf vorgesehene Bauprojekt erzeugt zu viel Verkehr, der Preis für das Grundstück ist viel zu tief und beruht auf veralteten Grundlagen. Zudem vergibt sich die Stadt bei einem Verkauf jegliche Einflussmöglichkeiten im wichtigen Entwicklungsgebiet «Luzern Süd». Das Gebiet Luzern Süd soll entwickelt werden, aber nicht so!

■ Verkehrskollaps verhindern

Die Strassen rund um den Mattenhof sind bereits heute stark überlastet. Mit ihrem Projekt «Mattenhof» will die Mobimo AG insgesamt 1200 Autoparkplätze realisieren, obwohl das Projekt gerade am Bahnhof liegt und der Standort mit der S-Bahn (zukünftig 7,5-Minuten-Takt), Bus und der neuen Veloachse Kriens–Luzern bestens und nachhaltig erschlossen ist. 1200 Parkplätze an dieser Lage sind eine völlig falsche Planung, was es braucht, ist ein zukunftsfähiges Mobilitätsmanagement mit Carsharing, ÖV, Velo- und Fussverkehr. Beim Mattenhof soll ein neues, attraktives Stadtzentrum entstehen. Man stelle sich die autofreie Altstadt mit abertausenden Parkplätzen vor. Die Altstadt ist attraktiv, gerade weil sie eine Fussgängerzone ist. Es wäre eine verpasste Chance, wenn man das Projekt nicht ändert und von Beginn an nachhaltiger und mit weniger Verkehr gestaltet.

■ **Keine Geschenke an private Investoren**

Der Verkaufspreis von Fr. 800.– pro Quadratmeter ist viel zu tief angesetzt. Für vergleichbare Flächen werden weit über Fr. 1500.– pro Quadratmeter geboten. Der tiefe Preis ist umso stossender, da er auf veralteten Grundlagen beruht. Der Preis von Fr. 800.– pro Quadratmeter wurde im Jahr 2012 auf der Basis des alten Bau- und Zonenreglements zwischen der Mobimo AG, der Gemeinde Kriens und der Stadt Luzern ausgehandelt, es fand also keine Ausschreibung statt. Zum damaligen Zeitpunkt war auf dem städtischen Grundstück ein Wohnanteil von 30 Prozent möglich, der Rest musste Gewerbefläche sein. Im Jahr 2013 hat die Bevölkerung eine Revision des Bau- und Zonenreglements angenommen, welche nun auf dem Grundstück Mattenhof I einen viel höheren Wohnanteil ermöglicht. Heute sind oberhalb des Erdgeschosses überall Wohnungen möglich. Der Wohnanteil ist also von 30 Prozent auf bis zu 90 Prozent gestiegen. Dieser hohe Wohnanteil ist grundsätzlich gut. Da man aber mit Wohnungen viel mehr Geld verdienen kann als mit Gewerbeflächen, hat das Grundstück massiv an Wert gewonnen. Es kann nicht sein, dass die Stadt die Steuern erhöht und gleichzeitig ihr eigenes Land aber an renditeorientierte Immobilienfirmen verschenkt.

■ **Einfluss der Stadt sichern**

Der zentrale Mattenhof ist das Herzstück von Luzern Süd, rundherum entsteht ein neues Stadtzentrum. Das städtische Grundstück Mattenhof I hat also eine strategisch wichtige Funktion. Die

Stadt Luzern soll deshalb als Grundstückseigentümerin in der weiteren Entwicklung Einfluss nehmen können und mitbestimmen, was an der Stadtgrenze passiert. Genau das kann die Stadt nach dem vorliegenden Verkauf nicht mehr! Bei einem Verkauf verliert die Stadt jegliches Mitspracherecht, private Investoren entscheiden, was geplant und gebaut wird.

■ **Bessere Lösung**

Das städtische Grundstück Mattenhof I soll keine Brache bleiben, es soll entwickelt werden und zwar nachhaltig. Das Grundstück hat attraktive Bedingungen, es ist bestens erschlossen, ein hoher Wohnanteil ist möglich und es liegt in einem zukünftigen Stadtzentrum. Der Grundstückswert muss bezogen auf diese neuen Rahmenbedingungen neu ermittelt werden. Für die Stadt Luzern wäre eine Abgabe im Baurecht die bessere Lösung, weil ein Baurecht Einfluss sichert und weil mit dem Baurecht eine zukünftige Erhöhung des Grundstückswertes direkt in die Stadtkasse fliesst. Ebenso ist es eine leere Drohung der Befürworter, dass eine renditeorientierte Immobilienfirma wie die Mobimo AG bei einem marktüblichen Preis nicht weiterhin an einem solchen Objekt interessiert wäre.

Luzern Süd soll sich umwelt- und sozialverträglich entwickeln. Der Mattenhof ist bestens geeignet für ein nachhaltiges Projekt: ein lebendiges Zentrum mit Arbeiten und Wohnen, ein 2000-Watt-Gesellschaft-kompatibles Areal mit geringem Energieverbrauch und wenig Verkehr.

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat beurteilt den Verkauf des städtischen Grundstücks auf dem Areal Mattenhof I an die Mobimo AG als entscheidenden Schritt zur erfolgreichen Standortentwicklung dieses Areals. Nur durch ein Zusammengehen mit dem grössten Grundeigentümer in diesem Gebiet, welcher auch in der Lage ist, ein derart ehrgeiziges Projekt umzusetzen bzw. zu realisieren, können die hochgesteckten Erwartungen erfüllt werden. Mit der gemeinsamen Erarbeitung des städtebaulichen Konzepts und der eigentümerverbindlichen Vorgabe dieses Konzepts im Gestaltungsplan ist nur eine gemeinsame Entwicklung und eine gesamthafte Arealvermarktung aus einer Hand möglich.

Der Verkaufspreis von Fr. 800.– pro Quadratmeter erscheint angemessen. Die Handänderungssteuer und die Grundstückgewinnsteuer werden vollumfänglich von der Käuferschaft getragen. Bei einer Einzelveräusserung könnte für das Grundstück aufgrund seiner Lage und der problematischen Erschliessung nur ein geringerer Verkaufspreis erzielt werden. In der näheren Umgebung des Mattenhofs vergleichbar eingezonte Grundstücke wurden in den letzten Jahren zu einem Preis von Fr. 400.– bis Fr. 700.– pro Quadratmeter gehandelt.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 32 vom 18. Dezember 2013 betreffend

■ **Verkauf des Grundstücks 5760, GB Kriens, Mattenhof,**

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

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

beschliesst:

- I. Dem Verkauf des Grundstücks 5760, Grundbuch Kriens, Mattenhof, an die Mobimo AG wird zugestimmt.
- II. Mit dem aus dem Verkauf erzielten Buchgewinn wird der bestehende Rahmenkredit zugunsten des Stadtrates für den Erwerb von Grundstücken um 2,80 Mio. Franken aufgestockt.
- III. Der Buchgewinn von 2,80 Mio. Franken ist in der Rechnung 2014 für zusätzliche Abschreibungen zu verwenden.
- IV. Die Beschlüsse gemäss den Ziffern I und II unterliegen je einzeln dem fakultativen Referendum.

Luzern, 15. Mai 2014

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Thomas Gmür
Ratspräsident

Hans Büchli
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat



Stadt
Luzern

Stimmzettel

für die Abstimmung
vom 30. November 2014

2

<p>Stimmen Sie dem Verkauf des Grundstücks 5760, Grundbuch Kriens, Mattenhof, an die Mobimo AG gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 15. Mai 2014 zu?</p>	<p>Antwort</p> <p>.....</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Verkauf des Grundstücks 5760, Grundbuch Kriens, Mattenhof, zuzustimmen.



Das Referendumskomitee will verhindern, dass die Stadt einen Investitionsbeitrag an die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn leistet.

Referendum «Gütschbahn»

■ Vorlage in Kürze

Seit April 2008 ist der Betrieb der Gütschbahn eingestellt. Die neue Eigentümerin von Hotel und Bahn, die Château Gütsch Immobilien AG, will im Zuge der Sanierung und Wiedereröffnung des Hotels Château Gütsch auch die Bahn wieder in Betrieb nehmen. Sie beantragte bei der Stadt einen Investitionsbeitrag von 70 Prozent.

Das 1883 eröffnete Hotel und die 1884 erstmals in Betrieb genommene Bahn sind ein eigentliches Wahrzeichen von Luzern: Es ist ein technik- und tourismusgeschichtlich bedeutendes Ensemble; der doppelgleisige Schienenstrang ist schützenswert.

Die städtische Mobilitätspolitik verfolgt unter anderem das Ziel einer guten, flächendeckenden Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr und die Sicherstellung eines attraktiven Fusswegnetzes. Die Gütschbahn leistet dazu einen Beitrag, indem sie nicht nur das Hotel, die Überbauung Gütschhöhe und das Naherholungsgebiet Gütschwald mit dem öffentlichen Verkehr erschliesst, sondern auch ein Bindeglied für eine attraktive Fusswegverbindung zwischen der Gütschhöhe und dem Quartier Basel-/Bernstrasse (BaBeL) darstellt.

Aus diesen Gründen hat sich der Stadtrat immer wieder für den Erhalt des Bahnangebotes ausgesprochen. Deshalb will er sich mit 1,73 Mio. Franken an den Kosten von insgesamt 3,11 Mio. Franken an der Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn beteiligen.

Die Fraktionen der SP/JUSO, G/JG, SVP und GLP sprachen sich für den Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn aus, die CVP- und die FDP-Fraktion dagegen. Die beiden Fraktionen kündigten denn auch das Referendum an, sollte der Grosse Stadtrat dem Geschäft zustimmen. Der Grosse Stadtrat sprach sich mit 29 zu 16 Stimmen bei 1 Enthaltung für den Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn aus.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn zuzustimmen.

Ausgangslage

Am 10. Juni 1883 wurde das Hotel Gütsch eröffnet. Die neue Hotelanlage erweckt durch ihre Lage und ihre Gestaltung den Eindruck eines Schlosses. Um die für eine solche Schlossarchitektur gewünschte anspruchsvolle Kundschaft auf den Gütsch zu bringen, wurde eine eigene Drahtseilbahn gebaut und am 22. August 1884 feierlich eröffnet. Die Anlage galt und gilt als Rarität, weil die beiden Wagen auf zwei vollständig getrennten Schienen fahren. Sie überwindet auf einer Länge von 173 Metern eine Höhendifferenz von 81 Metern.

Von 1943 bis 1948 ruhte der Bahnbetrieb, weil ein Erdbeben die Trasse und einen Bahnwagen stark beschädigt hatte. 1957 wurde die Bergstation neu gebaut und der Betrieb elektrifiziert. 1975 wurden die beiden Originalwagen durch zwei moderne Seilbahnwagen ersetzt. In den frühen 1990er-Jahren erfolgte die vollständige Automatisierung des Bahnbetriebs, zudem wurde die Talstation nach dem Vorbild des ursprünglichen Gebäudes aus dem Jahre 1887 rekonstruiert.

Als Anfang der 1990er-Jahre eine Totalsanierung anstand, beteiligte sich die Stadt mit 70 Prozent an den Kosten: Sie stellte der Gütschbahn Gesellschaft AG 1 Mio. Franken als Hypothekendarlehen zur Verfügung, erhielt das Geld aber nicht zurück: Die Eigentümerschaft war 2006 zahlungsunfähig.

Die UBS AG, die das Hotel und ein Jahr später auch die Bahn im Rahmen des Konkursverfahrens erworben hatte, ver-

kaufte die beiden Objekte 2007 an die Château Gütsch Immobilien AG. Die AG bezweckte, das Hotel Château Gütsch nach einer Sanierung und Erweiterung wieder in Betrieb zu nehmen, das Restaurant für die Öffentlichkeit wieder zu öffnen und die Gütschbahn weiterzubetreiben.

Im April 2008 stellte die Château Gütsch Immobilien AG den Betrieb der Bahn ein. Im Sommer/Herbst 2008 führte sie einen Projektwettbewerb für den Umbau und die Erweiterung des Hotels Château Gütsch durch. Gleichzeitig fanden auch Abklärungen durch die Denkmalpflege statt. Diese zeigten, dass der doppelgleisige Schienenstrang schützenswert ist und erhalten werden muss.

Im Sommer 2010 erteilte der Stadtrat der Château Gütsch Immobilien AG eine Baubewilligung für den Umbau und die Erweiterung des Hotels Gütsch. Die Bewilligung schloss die Wiederherstellung der Gütschbahn in der technischen Umsetzung als Schräglift ein. Die Baubewilligung wurde verlängert, da für den Umbau der Talstation aufgrund neuer Auflagen der SBB eine Projektänderung erforderlich war. Am 28. August 2013 starteten die Bauarbeiten an der Gütschbahn. Mit der Fertigstellung will die Château Gütsch Immobilien AG zuwarten, bis die Stadt einen Investitionsbeitrag gesprochen hat. Die geplante Hotel-erweiterung wurde nicht realisiert, das Château Gütsch wurde aber saniert und im Mai 2014 wieder eröffnet.

Kosten, Rechte und Pflichten

Gütschbahn

Die Gütschbahn stellt einen Teil der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern dar. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist mit einem Haltestellenangebot in einer Gehdistanz von fünf Minuten oder 300 Metern und einem Takt von zirka 20 Minuten gegeben. Die Gütschbahn erschliesst nicht nur das Hotel und die 56 Wohnungen der Überbauung Gütschhöhe, sondern auch das Naherholungsgebiet Gütschwald. Zudem ist sie das Bindeglied für eine attraktive Fussverbindung zwischen der Gütschhöhe und dem Quartier Basel-/Bernstrasse (BaBeL). Eine Busverbindung zum Gütsch lässt sich wegen des fehlenden Wendeplatzes und zu geringer Auslastung kaum realisieren. Dies hat auch eine versuchsweise Einsetzung eines Shuttlebusses durch die Château Gütsch Immobilien AG gezeigt.

Bautechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass sich die Berg- und die Talstation der Gütschbahn in einem sehr schlechten Zustand befinden. Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs setzt umfassende Sanierungsarbeiten voraus. Der schützenswerte doppelgleisige Schienenstrang soll neu mit einem Schräglift mit zwei unabhängig funktionierenden Kabinen befahren werden. Der Schräglift weist im Vergleich zur Bahn bezüglich Transportkapazität, Flexibilität und Betriebskosten deutliche Vorteile auf.

Die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn kostet insgesamt 3,11 Mio. Franken. Diese Kosten setzen sich zusammen aus Baukosten (2,66 Mio. Franken) und einer Abgeltung für die Integration in den Tarifverbund (Fr. 450 000.–). Der Stadtrat ist bereit, an diese Kosten einen Beitrag von 1,65 Mio. Franken zu bezahlen. Zuzüglich der Zinskosten ergibt sich ein Investitionsbeitrag von insgesamt 1,73 Mio. Franken, welcher zur Abstimmung steht.

Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, dass die Gütschbahn integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes wird. Damit die Zonen- und Monatskarten sowie die Jahres- und Generalabonnemente gültig sind, muss die Gütschbahn in den Tarifverbund des Zweckverbands öffentlicher Verkehr eingebunden werden. Die Integration in den Tarifverbund verringert jedoch die Erträge. Die Stadt und die Château Gütsch Immobilien AG vereinbarten deshalb, zu den Baukosten (2,66 Mio. Franken) einen Pauschalbeitrag von Fr. 450 000.– dazuzurechnen, als Abgeltung für die Verringerung der Erträge.

Der Stadtrat ist bereit, einen Beitrag von 1,4 Mio. Franken an die Sanierungskosten und Fr. 250 000.– als Abgeltung für die Integration in den Tarifverbund zu bezahlen. Die Château Gütsch Immobilien AG trägt neben dem Betriebsrisiko ihrerseits Baukosten von 1,26 Mio. Franken und Fr. 200 000.– an die Integration in den Tarifverbund.

Der städtische Investitionsbeitrag von 1,65 Mio. Franken soll zudem nicht gesamthaft, sondern in fünf Tranchen über die nächsten fünf Jahre ausbezahlt

werden. Aufgrund dieser Bedingungen muss die Château Gütsch Immobilien AG die Investitionen zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn vorfinanzieren. Im Gegenzug ist die Stadt bereit, einen Zins auf die vorfinanzierten Beträge zu bezahlen. Dadurch steigt der Investitionsbeitrag der Stadt auf insgesamt 1,73 Mio. Franken.

Im Vertrag der Stadt Luzern mit der Château Gütsch Immobilien AG wird einerseits die Finanzierung geregelt. Demzufolge ist der Investitionsbeitrag der Stadt erst geschuldet, wenn die Château Gütsch Immobilien AG die Bahn saniert und diese den Betrieb aufgenommen hat. Die Auszahlung erfolgt in fünf jährlichen Tranchen unter der Bedingung, dass die Bahn in Betrieb ist. Andererseits räumt die Château Gütsch Immobilien AG als Gegenleistung der Öffentlichkeit das Recht auf Benutzung der Aussicht und ein Benutzungsrecht an der Bahn ein. Zudem verpflichtet sie sich zum Betrieb der Bahnanlage während 25 Jahren im Rahmen des Tarifverbundes. Sollte die Château Gütsch Immobilien AG nicht mehr in der Lage sein, die Gütschbahn zu betreiben, räumt sie der Stadt dieses Recht ein. Die städtischen Investitionszahlungen sind somit abgesichert.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Bevor das Stadtparlament den Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn behandelte, wurde im Grossen Stadtrat über eine Denkpause bei den Verhandlungen über die Gütschbahn

diskutiert: Dies forderte die CVP-Fraktion in einem parlamentarischen Vorstoss. Dieser wurde abgelehnt.

Die Fraktionen der SP/JUSO, G/JG, SVP und GLP sprachen sich für den Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn aus, die CVP- und die FDP-Fraktion dagegen.

Die **CVP-Fraktion** betonte, dass es unterschiedliche Aussagen zum Thema Hotelneubau, Sanierung der Gütschbahn und Kostenbeteiligung der Stadt an die Bahn gegeben habe: Anstelle der Beteiligung von ursprünglich einem Drittel sei die Stadt nun bereit, mehr als die Hälfte der Investitionskosten für die Bahn zu übernehmen. Dies liessen die städtischen Finanzen nicht zu. Der Stadtrat zeige keine alternativen Varianten zur Erschliessung von Hotel, Wohnsiedlung und Naherholungsgebiet auf. Stossend sei auch, dass falls die Château Gütsch Immobilien AG die Bahn nicht mehr betreiben könne, wohl die Stadt einspringen müsse. Dies sei nicht Aufgabe der öffentlichen Hand. Zwar wäre es reizvoll, wenn die Bahn wieder fahren würde, aber nicht auf Kosten der Allgemeinheit.

Die **FDP-Fraktion** plädierte dafür, den Investitionsbeitrag von 1,73 Mio. Franken zu sparen. Für nostalgische Gefühle sollten keine Steuergelder eingesetzt werden. Zudem hege man grosses Misstrauen gegenüber dem Verhandlungspartner: Die Château Gütsch Immobilien AG gehöre einem russischen Oligarchen, der ein Milliardenvermögen besitze. Investitionen in die Bahn seien von privater Seite zu leisten. Die FDP-Fraktion befürchtete, dass die Stadt, wie vor ein paar Jahren, keinen Gegenwert für ihre Investition erhalten werde, dass sowohl das Geld als auch die Bahn weg seien. Der Stadtrat müsse unter-

scheiden, was «nice to have» und was unbedingt nötig sei. Unbedingt nötig sei, Schulhäuser zu unterhalten und die Alterspflege zu garantieren.

Die **SP/JUSO-Fraktion** sprach sich für eine funktionierende und für alle öffentlich zugängliche Gütschbahn aus. Die Bahn erschliesse das Hotel wie auch das Wohn- und Naherholungsgebiet. Zudem werde durch den Vertrag mit der Château Gütsch Immobilien AG auch der Zugang zu einem der prägendsten und spannendsten Aussichtspunkte der Stadt Luzern garantiert. Die ÖV-Erschliessung des Gütsch sei ein Gewinn für alle und könne nicht vom Geldbeutel eines der Nachbarn, im vorliegenden Falle sei es ein russischer Oligarch, abhängig gemacht werden. Die Stadt habe Sicherheiten in den Vertrag eingebaut, die ausreichend seien: Städtisches Geld flösse erst, wenn die Bahn wieder in Betrieb sei, und nur so lange, wie sie in Betrieb sei.

Die **G/JG-Fraktion** habe sich bereits im Jahr 2008 mit einem parlamentarischen Vorstoss für die Rettung der Gütschbahn starkgemacht. Sie habe seither ihre Haltung nicht verändert und setze sich weiterhin für die Gütschbahn ein. Gemäss ihrer Beurteilung erhalte die Stadt sehr wohl eine Gegenleistung für ihren Investitionsbeitrag: Die Stadt erhalte einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr auf den Gütsch hinauf; dies sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner oben an der Gütschhöhe wie auch für diejenigen unten. Weiter werde der Stadt das Recht eingeräumt – ohne jegliche Verpflichtung –, die Bahn zu betreiben, sollte es vonseiten des Eigentümers irgendwie nicht mehr klappen. Dies sei ein gutes Verhandlungsergebnis.

Für die **SVP-Fraktion** sei es ein Highlight, dass das Hotel wieder eröffnet worden sei und dass auch die Bahn wieder funktionieren solle. Die Stadt solle die 1,73 Mio. Franken investieren, weil damit das Hotel und die Wohnsiedlung angemessen erschlossen würden. Zudem sei das Schlosshotel Gütsch ein Wahrzeichen der Stadt Luzern wie die Museggmauer und die Kapellbrücke mit dem Wasserturm. Die vorgesehene Aussichtsplattform sei eine Bereicherung für den Tourismus. Mit dem Erhalt der Gütschbahn bliebe auch ein Stück Nostalgie und Geschichte erhalten. Aus diesen Gründen entstehe ein Mehrwert für alle Beteiligten. Daher erachte die SVP den Kredit trotz Sparkurs der Stadt als eine wichtige Investition.

Für die **GLP-Fraktion** sei das Château Gütsch ein Wahrzeichen der Stadt Luzern und es solle öffentlich erschlossen sein. Einer der schönsten Plätze von Luzern mit einer fantastischen Sicht auf die Stadt, auf See und Berge müsse für alle erreichbar sein: für Familien mit Kindern und Kinderwagen, für ältere oder behinderte Menschen und auch für Touristen. Es sei positiv, dass die Gütschbahn in den Tarifverbund integriert werden solle, der Betrieb geregelt sei und die Stadt bei einer Betriebseinstellung den Lift selber betreiben könne. Die GLP-Fraktion regte zudem ein Spendenkonto an: Dadurch könnte die Bevölkerung ihre Solidarität mit der Gütschbahn zeigen. Auch in Zeiten der knappen Finanzen könne es nicht ausschliesslich nur ums Sparen gehen.

Die CVP- und die FDP-Fraktion kündigten an, das Referendum zu ergreifen, sollte der Grosse Stadtrat dem Investitionsbeitrag zustimmen. Der Grosse Stadtrat sprach sich mit 29 zu 16 Stimmen bei 1 Enthaltung für den Investitionsbeitrag zur Wiederbetriebnahme der Gütschbahn aus.

Argumente des Referendumskomitees

■ NEIN zum 1,73-Millionen-Kredit für die Gütschbahn. Kein Millionen-Geschenk für den Milliardär!

Am 30. August 2007 hat die Château Gütsch Immobilien AG das Hotel Château Gütsch von der UBS AG erworben und damit auch die Gütschbahn. Lange geschah nichts; die Stadt musste ihre Baubewilligung vom 30. Juni 2010 verlängern und schliesslich ein Ultimatum setzen. Trotz diverser Versprechen der Besitzer ist die Bahn bis heute nicht in Betrieb. Schliesslich sicherte die Stadt der Gesellschaft einen Beitrag von 1,73 Mio. Franken für die Sanierung und den Betrieb zu. Das Stadtparlament hiess den Kredit am 26. Juni gut – trotz Opposition von FDP und CVP.

CVP und FDP haben nach dem Parlamentsentscheid das Referendum gegen den Beitrag ergriffen und trotz Ferienzeit am 3. September 2014 1536 gültige Unterschriften bei der Stadtkanzlei eingereicht. Dies entspricht fast dem Doppelten der erforderlichen Anzahl von 800.

Das Referendumskomitee lehnt den 1,73-Millionen-Kredit aus folgenden Gründen ab: Den beiden Mitteparteien fehlt das Vertrauen in die aktuellen Gütsch-Besitzer. Bisher haben sie sich als wenig verlässliche Partner erwiesen; sie haben viel versprochen und wenig gehalten. Falls die Gütsch Immobilien AG den Bahnbetrieb irgendwann einstellt, kommt die Stadt zum Zug. Der einseitige Vertrag birgt nämlich das Risiko einer Übernahme

der Bahn, für die am Ende die gesamten Kosten an der Stadt hängen bleiben; sie kann dann den Betrieb aufrechterhalten – natürlich müssten die Steuerzahlenden in diesem Fall die Defizite decken. Die Bahn hingegen gehört nach wie vor dem jetzigen Besitzer.

Die angespannte finanzielle Lage der Stadt lässt dies nicht zu und verlangt Prioritäten. Für solche Wunschprojekte fehlen nach Einschätzung des Referendumskomitees im Moment die Mittel. Der russische Milliardär hingegen, der hinter der Château Gütsch Immobilien AG steht, verfügt über die finanziellen Mittel, um die Bahn ohne Beteiligung der Stadt wieder in Betrieb zu nehmen und zu betreiben.

Aufgrund von Frequenzzahlen aus der Vergangenheit zeichnet sich überdies ab, dass der Gütschbahnbetrieb stark defizitär sein wird. Die exponierte Lage wird zusätzliche Kosten verursachen (z. B. Überwachung). Damit dürfte das Budget kaum einzuhalten sein. Von der Bahn profitieren in erster Linie das Hotel und das Restaurant der Gütsch Immobilien AG. Die Stadt will jedoch mehr als die Hälfte der erforderlichen Mittel aufbringen. Noch vor zwei Jahren hat der Stadtrat gesagt, er wolle sich nur mit einem Drittel an den Kosten beteiligen. Gleichzeitig hat er damals erklärt, dass die Gütschbahn nicht saniert werde, wenn der geplante Hotelneubau nicht komme. Beides hat der Stadtrat nicht eingehalten.

Stellungnahme des Stadtrates

Die Stadt hat aus verkehrspolitischen und kulturhistorischen Gründen ein hohes Interesse an der Gütschbahn. Die Gütschbahn stellt ein wichtiges Element zur Anbindung der Überbauung an der Gütschhöhe an den öffentlichen Verkehr dar, sie erschliesst das Naherholungsgebiet Gütschwald, sie eröffnet dem Tourismus einen hervorragenden Aussichtspunkt mit Sicht auf Stadt, See und Berge, und nicht zuletzt ist das zweigleisige Trasse ein bedeutendes Zeugnis der Bahngeschichte.

Die Stadt hat zur Aufgabe, für ein sicheres, attraktives Fusswegnetz zu sorgen und sich dafür einzusetzen, dass die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr nicht weiter zunimmt. Für die Umsetzung dieser Pflichten aus dem städtischen Mobilitätsreglement ist die Wiederaufnahme des Betriebs der Gütschbahn wichtig. Bereits im Gestaltungsplan Gütschhöhe wurde festgehalten, dass die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn zwingend sei für die Sicherstellung einer angemessenen Erschliessung der 56 Wohnungen an der Gütschhöhe. Nebst dem Baugebiet und dem Hotel erschliesst die Gütschbahn auch das wichtige Naherholungsgebiet im Gütschwald. Der Gütschwald ist für die Bevölkerung der Stadt Luzern ein attraktives Naherholungsgebiet. Entsprechend gross ist denn auch das Bedürfnis der Luzerner Stadtbevölkerung am Betrieb der Gütschbahn.

Zentral ist die Gütschbahn auch für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers Basel-/Bernstrasse (BaBeL). Dieses Quartier verfügt aufgrund seiner

topografischen Lage – steiler Gütschhang auf der einen Seite, Bahngleise, welche das Quartier vom Reussufer trennen, auf der anderen Seite – nur über wenig Frei- und Grünraum und wird durch Verkehrsimmissionen relativ stark belastet. Umso wichtiger ist deshalb die Erschliessung des nahe gelegenen Gütschwaldes durch die Bahn.

Für den Tourismus ist die Gütschbahn in zweifacher Hinsicht von Bedeutung: Zum einen prägt die von weit her einsehbare Gütschbahn das Stadtbild von Luzern massgeblich und ist so gemeinsam mit dem Château Gütsch zu einem eigentlichen Wahrzeichen von Luzern geworden. Zum anderen bietet sich vom Gütsch ein einzigartiger Ausblick auf Stadt, See und Berge. Und nicht zuletzt sprechen für den Stadtrat auch kulturhistorische Gründe für die Wiederaufnahme der Gütschbahn, da das Trasse der Bahn mit zwei unabhängig voneinander verlaufenden Gleisen in technikgeschichtlicher Hinsicht eine bedeutende Anlage darstellt.

Die Gütschbahn ist folglich nicht nur für das Hotel und Restaurant Château Gütsch von Interesse, sondern auch für die breite Öffentlichkeit. Zur Wahrung des öffentlichen Interesses an dieser Bahn unterstützte die Stadt die jeweiligen Betreiber seit der erstmaligen Inbetriebnahme der Bahn im Jahr 1884. Die jetzige Eigentümerin der Bahn, die Château Gütsch Immobilien AG, ist ihrerseits bereit, zirka 1,46 Mio. Franken in die Sanierung zu investieren und sie als öffentlich zugängliche Bahn zu betreiben. Diese Kooperation mit der privaten Eigentümerschaft ermöglicht es, den Weiterbestand der Gütschbahn zu sichern.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 10 vom 16. April 2014 betreffend

■ **Gütschbahn**
Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 2 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. 1. Für den Beitrag der Stadt Luzern an die Wiederinbetriebnahme und den Betrieb der Gütschbahn während 25 Jahren wird ein Kredit von Fr. 1 732 500.– bewilligt.
2. Dem Vertrag zwischen der Stadt Luzern und der Château Gütsch Immobilien AG betreffend Sanierung und Betrieb der Gütschbahn wird zugestimmt.
- II. Das Postulat 388, Christa Stocker Odermatt namens der G/JG-Fraktion, vom 16. April 2008: «Die Gütschbahn muss gerettet werden», wird als erledigt abgeschrieben.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 26. Juni 2014

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Thomas Gmür
Ratspräsident

Hans Büchli
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat



Stadt
Lucerne

Stimmzettel

für die Abstimmung
vom 30. November 2014

3

<p>Stimmen Sie der Vorlage Gütschbahn: Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 26. Juni 2014 zu?</p> <ul style="list-style-type: none">■ Kredit von Fr. 1732500.– für den Beitrag der Stadt Luzern an die Wiederinbetriebnahme und den Betrieb der Gütschbahn während 25 Jahren■ Zustimmung zum Vertrag zwischen der Stadt Luzern und der Château Gütsch Immobilien AG betreffend Sanierung und Betrieb der Gütschbahn	<p>Antwort</p> <p>.....</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, dem Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn zuzustimmen.



Fotos: Franca Pedrazetti, Plan: Kanton Luzern