



Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates
zur städtischen Volksabstimmung
vom 27. September 2020

**Initiative «Spange
Nord stoppen –
Lebenswerte
Quartiere statt
Stadtautobahn»**

**Schulanlage St. Karli:
Sanierung und
Erweiterungsneubau**



**Stadt
Luzern**

Sehr geehrte Stimmberechtigte
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. September 2020 können Sie über folgende Geschäfte abstimmen:

- **Initiative**
«Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»
- **Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau**

Bestimmen Sie mit! Der Stadtrat lädt Sie dazu ein, von Ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen.

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Luzern, im Juli 2020

Inhalt

■	Initiative	
	«Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»	
	Vorlage in Kürze	4
	Ausgangslage	6
	Spange Nord/Reussportbrücke	7
	Initiative	10
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	10
	Argumente des Initiativkomitees	13
	Stellungnahme des Stadtrates	14
	Beschluss des Grossen Stadtrates	16
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	16
	Stimmzettel (Muster)	17
■	Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau	
	Vorlage in Kürze	18
	Ausgangslage	20
	Sanierungs- und Erweiterungsprojekt	20
	Aussenraum	25
	Provisorium, Termine, Kosten	28
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	29
	Beschluss des Grossen Stadtrates	30
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	30
	Stimmzettel (Muster)	31

Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»

■ Vorlage in Kürze

Die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» wurde am 24. April 2019 mit 3523 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie verlangt, dass sich die Stadt Luzern «für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den durch den Bau der Spange Nord bedrohten Quartieren» einsetzt. Zu diesem Zweck soll sich die Stadt Luzern «mit allen möglichen Mitteln für den Verzicht der Spange Nord» einsetzen.

Die Spange Nord wurde als Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern entwickelt. Der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geplante Bypass umfasst insbesondere einen 3,5 Kilometer langen Autobahntunnel unter der Reuss und der Stadt Luzern vom Ibach bis zum Grosshof beim Anschluss Luzern-Kriens. Parallel zum Bypass hat der Kanton Luzern mit dem Projekt «Spange Nord» eine neue städtische Hauptverkehrsachse geplant, welche vom Schlossberg über die Friedentalstrasse zum Autobahnanschluss Luzern-Lochhof und weiter über die Reuss in das Fluhmühle-Gebiet führen sollte.

Der Stadtrat hat die Spange Nord bereits 2014 und 2017 in seinen Stellungnahmen zum Vorprojekt hinsichtlich der Siedlungsverträglichkeit kritisiert und seine ablehnende Hal-

tung im Frühjahr 2018 mit den Antworten auf drei parlamentarische Vorstösse bekräftigt. Dies dürfte unter anderem dazu beigetragen haben, dass der Kantonsrat im Mai 2018 der Regierung den Auftrag erteilte, Alternativen zur Spange Nord zu prüfen. Die umfangreiche externe Überprüfung kommt zum Schluss, dass die Spange Nord nicht am besten abschneidet, und empfiehlt eine Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof zur Weiterbearbeitung.

Der Stadtrat kommt auch bei der neuen Variante Reussportbrücke zum Schluss, dass die dafür nötigen baulichen Eingriffe in den städtischen Siedlungsraum und den Naherholungsraum Reuss nicht stadtverträglich sind. Aus seiner Sicht genügen sowohl die Spange Nord als auch die Variante Reussportbrücke den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht und stehen im Widerspruch zur städtischen, angebotsorientierten Mobilitätsstrategie. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Initiative auch gegen die Auswirkungen des Baus der Reussportbrücke zielt. Vor diesem Hintergrund ist er bereit, sich für den Verzicht auf die Spange Nord sowie auch auf die Variante Reussportbrücke einzusetzen. Der Stadtrat will stattdessen mit dem Kanton eine neue gemeinsame Basis schaffen, um zukunftsgerichtete Lösungen zur Bewältigung des Mobilitätswachstums zu entwickeln.

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» anzunehmen.

Ausgangslage

Der Verkehr auf der Autobahn hat in der Region Luzern in den letzten zehn Jahren um fast 20 Prozent zugenommen. Vor allem rund um die Verzweigung Rotsee kommt es oft zu Staus. Hier treffen die beiden Autobahnen A2 und A14 auf-

einander. Sie werden nicht nur vom Durchgangsverkehr Richtung Tessin, Basel und Zürich benützt. Hier wird auch ein Grossteil des lokalen und regionalen Verkehrs abgewickelt. Um die Engpässe auf der Autobahn rund um Luzern zu beseitigen, hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA)

- 1 Heutige Stadt-autobahn
- 2 Geplanter Bypass
- 3 Geplante Autobahn-ausbauten im Norden
- 4 Geplante Ummarkierungen im Süden, um in beiden Richtungen drei Fahrstreifen zur Verfügung zu stellen.



von 2010 bis 2016 das Projekt «Gesamtsystem Bypass Luzern» erarbeitet. Herzstück ist ein neuer, 3,5 Kilometer langer Tunnel, der im Bereich Ibach unter der Reuss und der Stadt Luzern bis zum Grosshof beim Anschluss Luzern-Kriens führt. Der Durchgangsverkehr soll künftig durch diesen in beiden Fahrtrichtungen zweispurigen Tunnel geführt werden.

Zusätzlich sind weitere Autobahnausbauten geplant. Im Abschnitt der A14 von der Verzweigung Rotsee bis zum Anschluss Buchrain soll die Fahrbahn von vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut werden. Im Norden wird eine rund 700 Meter lange dritte Röhre beim Tunnel Rathausen mit drei Fahrstreifen erstellt. Auch die Verbindung von Basel nach Zug wird im Bereich Rotsee auf zwei Spuren ausgebaut. Im Süden von Luzern wird zudem mit Ummarkierungen dafür gesorgt, dass zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil in beiden Richtungen je drei Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Dank der Ausbauten soll nicht nur das künftig erwartete Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen bewältigt, sondern auch die heutige Stadtautobahn entlastet werden. Dies schafft Raum für den regionalen und den lokalen Verkehr. Durch die Umlagerung dieses Ausweichverkehrs von den Haupt- und Gemeindestrassen auf die Stadtautobahn soll insbesondere die Innenstadt entlastet werden.

In seinen Stellungnahmen hat sich der Stadtrat immer zum Bypass bekannt und eine möglichst siedlungsverträgliche Umsetzung gefordert. Für den Stadtrat

ist der Bypass die zentrale Massnahme, um den Engpass auf der Autobahn im Raum Luzern zu beseitigen. Er verbessert die Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern vor allem in Zeiten hoher Verkehrsbelastung. Im Hinblick auf die damit erwartete Entlastung der Innenstadt sind entsprechende flankierende Massnahmen von entscheidender Bedeutung.

Spange Nord/ Reussportbrücke

Um möglichst viel Verkehr auf die Autobahn zu verlagern, hat der Kanton Luzern parallel zum Bypass das Projekt «Spange Nord» entwickelt. Die neue städtische Hauptverkehrsachse sollte vom Schlossberg über die Friedentalstrasse zum Autobahnanschluss Luzern-Lochhof und weiter über die Reuss in das Fluhmühle-Gebiet führen. Dazu sollte der Schlossberg umgebaut, die Friedentalstrasse auf drei bis vier Spuren ausgebaut und der Friedhofbereich mit einem rund 370 Meter langen Tunnel unterfahren werden. Die Spange Nord und die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof würden es ermöglichen, einen Teil des Durchgangsverkehrs auf der Seebücke via Schlossberg auf die Autobahn zu verlagern. Diese Verlagerung wäre gemäss Kanton die Voraussetzung, um zwischen Kriens-Kupferhammer und Luzernerhof durchgehende Busspuren einzuführen.





Visualisierung der Reussportbrücke

Der Stadtrat hat die Spange Nord bereits 2014 und 2017 in seinen Stellungnahmen zum Vorprojekt hinsichtlich der Siedlungsverträglichkeit kritisiert und seine ablehnende Haltung im Frühjahr 2018 mit den Antworten auf drei parlamentarische Vorstösse bekräftigt. Die negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität und das Stadtbild stellten aus seiner Sicht einen zu hohen Preis für die Stadtbevölkerung und insbesondere für die Quartierbevölkerung im Umfeld der geplanten Spange Nord dar. Der Stadtrat gewichtete die negativen Auswirkungen höher als den Nutzen der Spange Nord. Er forderte deshalb Bund und Kanton auf, auf die Spange Nord zu verzichten und einen stadtverträglichen Bypass ohne den Anschluss Lochhof und die Spange Nord zu realisieren.

Nicht zuletzt aufgrund der ablehnenden Haltung der Stadt Luzern hat der Kantonsrat den Luzerner Regierungsrat im Mai 2018 beauftragt, Alternativen zur Spange Nord zu prüfen. Die umfangreiche externe Überprüfung kommt zum Schluss, dass die Spange Nord nicht am besten abschneidet, und empfiehlt eine Reussportbrücke mit Anschluss Lochhof

zur Weiterbearbeitung. Nach Ansicht des Kantons gelingt es damit, einen Teil des Verkehrs auf der Achse Obergrund-Hirschengraben-Anschluss Luzern-Zentrum-Kreuzstutz-Fluhmühle auf die Autobahn zu verlagern. Zusätzlich entsteht für den Velo- und den Fussverkehr eine neue West-Ost-Verbindung über die Reuss. Die Kosten werden auf zirka 40 Mio. Franken geschätzt.

Der Zubringer vom Anschluss Lochhof in das Maihof-Quartier entfällt. Die Ausbauten im Bereich Schlossberg sollen gemäss dem Bericht zur Überprüfung unabhängig von der Reussportbrücke geplant und realisiert werden. Im Gebiet Schlossberg brauche es so oder so Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und den Veloverkehr. Sie sollen über das Bauprogramm der Kantonsstrassen geplant und realisiert werden. Die Kosten werden auf rund 45 Mio. Franken geschätzt.

Der Regierungsrat hat die empfohlene Variante als neuen Lösungsansatz in eine breite Vernehmlassung gegeben.

Wie schon bei der Spange Nord kommt der Stadtrat auch bei der neuen Variante Reussportbrücke zum Schluss, dass ein solcher Eingriff in den städtischen Siedlungsraum und in den Naherholungsraum Reuss/Rotsee nicht stadtverträglich ist. Zudem genügen beide Projekte den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht und stehen im Widerspruch zur städtischen Mobilitätsstrategie.

Initiative

Die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» wurde am 24. April 2019 mit 3523 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie verlangt, dass sich die Stadt Luzern für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den durch den Bau der Spange Nord bedrohten Quartieren einsetzt. Diese Forderung ist in Form der allgemeinen Anregung formuliert:

«Die Stadt Luzern setzt sich für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den durch den Bau der Spange Nord bedrohten Quartieren ein, insbesondere Lochhof, Friedental/Hirschpark, Urnerhof, Friedberg, Rosenberg, Schlossberg, Fluhmühle sowie der Zürich-, Friedental-, Hünenberg- und Maihofstrasse.

Zu diesem Zweck setzt sich die Stadt Luzern mit allen möglichen Mitteln für den Verzicht der Spange Nord ein. Die Stadt Luzern erarbeitet Alternativmassnahmen bezüglich Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr.»

Der Stadtrat sowie auch die Mitglieder des Initiativkomitees sind sich bewusst, dass das Volksbegehren ein Projekt des Kantons betrifft. Gleichzeitig werden mit der Initiative auch Alternativmassnahmen im Kompetenzbereich der Stadt Luzern verlangt. Die Initiative bewirkt, dass sich die betroffene Gemeinde, vertreten durch die Stadtluzerner Stimmbevölkerung, zu einem kantonalen Strasseninfrastrukturprojekt äussern kann. Im Sinne des Grundsatzes «in dubio pro populo» (im Zweifel zugunsten der Volksrechte) ist das Parlament dem Antrag des Stadtrates gefolgt und hat die Initiative für gültig erklärt. Die Umsetzung der Initiativanliegen will der Stadtrat in Partnerschaft mit dem Kanton angehen.

Es gilt festzuhalten, dass der vom Kantonsrat verabschiedete Planungsbericht B 108 (Projekt «Spange Nord» und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Dekret über den Sonderkredit für die Projektplanung vom 7. November 2017) noch immer Bestand hat.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Bei der Debatte zur Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» gingen die Meinungen über den Abstimmungsgegenstand auseinander, nachdem der Kanton das Projekt überarbeitet hatte und nun die sogenannte Bestvariante Reussportbrücke favorisiert.

Der Stadtrat solle die Interessen der Stadt auch beim neuen Projekt «Reussportbrücke» und in die weitere Planung des Kantons einbringen. Das hat die Mehrheit des Grossen Stadtrates mit der Unterstützung des Bevölkerungsantrages 362 zum Ausdruck gebracht. Der Bevölkerungsantrag «Es bleibt dabei: SpangeNo – Nein zur Reussportbrücke und zum Basisausbau» wurde gleichzeitig mit der Initiative behandelt und als Postulat überwiesen.

Die **FDP-Fraktion** habe sich 2018 für die Überprüfung des Projekts «Spange Nord» im Kantonsrat eingesetzt, betonte der Fraktionssprecher. Man habe die Ängste der betroffenen Bevölkerung von Anfang an ernst genommen. Vom ursprünglichen Projekt sei jetzt noch die Reussportbrücke übrig – und auch dieses Projekt stosse auf erheblichen Widerstand.

Es sei zu begrüßen, dass der Kanton Bereitschaft signalisiere, zusammen mit der Stadt und weiteren Gemeinden ein umfassendes Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Es brauche eine gemeinsame verkehrspolitische Strategie. Die FDP-Fraktion sei auch offen dafür, die Infrastruktur punktuell anzupassen und auszubauen: Die Stadt Luzern müsse auch in Zukunft für unterschiedliche Verkehrsträger erreichbar sein.

Da das Anliegen der Initiative, die Spange Nord zu stoppen, inzwischen erfüllt und damit das Ziel erreicht sei, würde die FDP-Fraktion einen Rückzug der Initiative begrüßen, ja erwarten. Die FDP-Fraktion werde die Initiative als gültig erklären, wenngleich es keinen Sinn ergebe, über ein Projekt abzustimmen, das gar nicht geplant sei. Die Fraktion hat sich bei der Abstimmungsempfehlung der Stimme enthalten.

Die **CVP-Fraktion** sei dem Projekt «Spange Nord» von Anfang an relativ kritisch und skeptisch gegenübergestanden: Die CVP-Fraktion habe daher im Kantonsrat eine Motion eingereicht, um eine Verbesserung herbeizuführen, führte der Fraktionssprecher aus. Es sei nicht nachvollziehbar gewesen, dass grosse Teile der Stadt belastet worden wären. Gegen dieses Projekt sei die Initiative ergriffen worden, der Kanton habe die Spange Nord richtigerweise zurückgezogen und ein neues Projekt präsentiert. Dieses habe mit dem ursprünglichen Projekt nicht mehr viel gemeinsam. Aufgrund dessen sei die Initiative obsolet geworden und die CVP-Fraktion hätte einen Rückzug erwartet. Alles andere sei eine Zwängelei. Es mache keinen Sinn, eine Abstimmung über ein Projekt durchzuführen, das schon tot sei. Auch sei es nicht zielführend, sämtliche Projekte des Kantons einfach abzulehnen. Nicht nur der Kanton, auch die Stadt müsse bereit sein, in einen ehrlichen Dialog zu treten. Die CVP-Fraktion empfiehlt die Initiative zur Annahme.

Die **SVP-Fraktion** sei zur Schlussfolgerung gelangt, dass sich die Initiative auf einen Abstimmungsgegenstand beziehe, der in dieser Form nicht mehr existiere. Die Initiative beziehe sich auf das ursprüngliche Projekt «Spange Nord» mit seinen verschiedenen Komponenten. Die Initiative könne somit nicht gültig sein, weil über etwas abgestimmt werden solle, das es in seiner ursprünglichen Form gar nicht mehr gebe, führte der Fraktionssprecher aus. Würde die Initiative so zur Abstimmung kommen, könnte fälschlicherweise die Ansicht aufkommen oder vertreten werden, dass jetzt auch über die Bestvariante Reussportbrücke abgestimmt werde.

Bei der Abstimmungsempfehlung hat sich die Fraktion der Stimme enthalten, weil es nicht möglich sei, eine Abstimmungsempfehlung über etwas abzugeben, über das man gar nicht mehr abstimmen könne.

Positiv beurteilte die SVP-Fraktion den Austausch, den Dialog zwischen Stadt, Kanton und Bund bei den genannten Verkehrsprojekten. Das sei der Weg in die Zukunft.

Die **GLP-Fraktion** wolle weder eine Spange Nord noch eine Reussportbrücke, stellte der Fraktionssprecher klar. In gewissen Situationen und Momenten sei Nichtstun sinnvoller und zielführender, als Unsinn zu machen. Im Falle der Spange Nord und der Reussportbrücke sei das genauso. Nichtstun sei in baulicher und verkehrstechnischer Hinsicht für die Quartiere und die Bewohnerinnen und Bewohner die wesentlich bessere Lösung. Die geplanten Eingriffe in den städtischen Siedlungsraum und in den Naherholungsraum Reuss und Rotsee seien nicht stadtverträglich.

Die GLP-Fraktion wolle eine zukunftsorientierte Stadt Luzern. Das wollten auch die vielen engagierten Bürgerinnen und Bürger: Für die Initiative seien über 3500 Unterschriften gesammelt worden. Das sei ein grosser Erfolg und ein grosses Bekenntnis für die Erhaltung der Lebensqualität in der Stadt Luzern. Ein Bekenntnis für eine moderne und zukunftsgerichtete Stadt Luzern – ohne sinnfreie Spange Nord oder ergebnisfreie Reussportbrücke. Die GLP-Fraktion empfiehlt die Initiative zur Annahme.

Die **SP/JUSO-Fraktion** habe sich immer an vorderster Front gegen die Spange Nord/Reussportbrücke engagiert, rief der Fraktionssprecher in Erinnerung.

Die geplanten Ausbauten der Strassenkapazitäten widersprächen dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität und unterwanderten alle klimapolitischen Ziele sowohl der Stadt wie auch des Kantons Luzern. Die Wahlen und auch diverse Volksabstimmungen hätten klar gezeigt: Die Luzernerinnen und Luzerner stünden für eine ökologische und nachhaltige Zukunft und eine Stadt mit hoher Wohn- und Lebensqualität ein. Die Diskussionen zur Gültigkeit seien irritierend: Die im Initiativtext erwähnten Quartiere wären nach wie vor extrem von einem Bau einer Reussportbrücke betroffen. Der Wille der Initiative sei unmissverständlich: Die Stadt Luzern solle sich für den Erhalt der Lebens- und Wohnqualität in den von der Spange Nord bedrohten Quartieren einsetzen, die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr entlasten und den ÖV weiter fördern. Die SP/JUSO-Fraktion empfiehlt die Initiative zur Annahme.

Die **G/JG-Fraktion** bekämpfe die Pläne des Kantons, sowohl was die Spange Nord betreffe wie auch die neue Variante mit dem Basisausbau am Schlossberg und dem Bau einer Reussportbrücke. Beide Projekte lehne man ab, sagte der Fraktionssprecher. Obwohl der Regierungsrat inzwischen vom ursprünglichen Projekt «Spange Nord» Abstand genommen habe, sei die Initiative nicht obsolet: Der Planungsbericht, der die Projektplanung für die Spange Nord verlange, sei noch nicht vom Tisch, und massive Einschnitte für viele Luzerner Quartiere seien noch immer die furchtbare Konsequenz der kantonalen Planung.

Die Fraktion der G/JG sei daher froh um die klare Haltung des Stadtrates zu den Plänen des Kantons und um das klare Bekenntnis für eine nachhaltige Mobilität

und eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie auf umweltschonende Verkehrsmittel. Nicht mehr die Nachfrage nach unbegrenzter Mobilität sollte die Verkehrspolitik bestimmen, sondern das Wohl der Menschen, die hier lebten. Die G/JG-Fraktion empfiehlt die Initiative zur Annahme.

Die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» wurde vom Grossen Stadtrat mit 30 zu 0 Stimmen bei 14 Enthaltungen zur Annahme empfohlen.

Argumente des Initiativkomitees

Ein Komitee hat die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» am 24. April 2019 mit 3523 gültigen Unterschriften eingereicht. Nachfolgend die Argumente des Initiativkomitees:

«Keine Zerstörung unserer Quartiere – für eine ökologische Verkehrspolitik»

Seit Jahrzehnten wird am überdimensionierten und veralteten Verkehrsinfrastrukturprojekt «Spange Nord» geplant, aktuell ist davon noch die «Reussportbrücke mit Autobahnanschluss Lochhof» übrig. Auch diese bezweckt die Kapazitäten für den Autoverkehr in der Stadt massiv auszubauen. Die ÖV-Benutzenden und der Langsamverkehr aber gehen vergessen. Weil wir eine nachhaltige und stadtverträgliche Verkehrspolitik

mit weniger statt mehr Autos in der Stadt wollen, bekämpfen wir das Verkehrsprojekt mit unserer Initiative.

Folgende Gründe sprechen für die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»:

Der geplante Strassenausbau verschlechtert die Lebens- und Wohnqualität vieler Luzerner*innen, da die Strassenkapazitäten in verschiedenen Quartieren massiv ausgebaut werden sollen. Betroffen vom zusätzlichen Bau- und Verkehrslärm, von den Schadstoffemissionen sowie der Vernichtung von Grünflächen und Spielplätzen wären insbesondere die Gebiete Lochhof, Friedental/Hirschpark, Urnerhof, Friedberg, Rosenberg, Schlossberg, Fluhmühle sowie die Zürich-, Friedental-, Hünenberg- und Maihofstrasse.

Das gigantische Verkehrsprojekt gefährdet zudem das Ökosystem der Reuss. Weiter geht Lebens- und Naherholungsraum im Reussgebiet für immer verloren.

Der Einbezug der betroffenen Bevölkerung fand seit Beginn der Projektplanung kaum statt. Die immer lauter werdenden Einwände zum Projekt wurden vom Kanton nicht gehört, worauf auch der Widerstand gegen das Projekt stetig gewachsen ist. Der Kanton hat das Projekt «Spange Nord» bisher systematisch über die Köpfe der betroffenen Bevölkerung hinweggeplant. Mit der Initiative hat die Luzerner Stadtbevölkerung die Möglichkeit, sich gegen das rückständige Autoprojekt zu wehren und eine deutliche Botschaft in Richtung Kanton zu senden: Die Bevölkerung der Stadt Luzern will keine neue Stadtautobahn und keine vierspürige Autobahnbrücke mitten in der Stadt!

Diese Ausführungen zeigen uns: Das veraltete Verkehrsinfrastrukturprojekt zerstört Wohn- und Lebensraum in unserer Stadt und hat enorme Umweltbelastungen zur Folge. Eine intelligente und zukunftssträchtige Mobilität sieht anders aus!

Wir fordern deshalb eine visionäre Verkehrspolitik, die eine ökologische und flächeneffiziente Mobilität fördert. Damit bleibt die Lebensqualität in der Stadt Luzern für uns und künftige Generationen erhalten, und wir leisten unseren Beitrag zum Klimaschutz. Deshalb sagen wir klar NEIN zur «Spange Nord» und zur «Reussportbrücke mit Autobahnanschluss Lochhof».

*Simone Brunner für das Initiativkomitee
«Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»*

Stellungnahme des Stadtrates

Der Stadtrat begrüsst es sehr, dass der Kanton das Projekt «Spange Nord» einer externen Überprüfung unterzogen hat. Dass dabei die gesamte Palette an Lösungsansätzen bis hin zu den Auswirkungen eines kompletten Verzichts auf die Spange Nord untersucht wurde, zeigt, dass der Kanton offen an die Fragestellung herangegangen ist und die Vorbehalte der Stadt Luzern ernst nimmt.

Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass sowohl für die Spange Nord als auch für die Variante mit der Reussportbrücke

und dem Autobahnanschluss Lochhof bauliche Eingriffe in den Siedlungsraum und den Naherholungsraum Reuss nötig sind, die nicht stadtverträglich sind. Zudem genügen sie den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht und stehen im Widerspruch zur städtischen Mobilitätsstrategie. Projekte solcher Dimensionen fördern die Nachfrage im Autoverkehr, statt den Verkehr auf energie- und flächeneffiziente Verkehrsmittel zu verlagern.

Die Reussportbrücke würde zwar die benachbarten Autobahnanschlüsse und einige weitere Strassenabschnitte wie etwa die Baselstrasse entlasten, da der Autoverkehr über sie zum Autobahnanschluss Lochhof geleitet würde. Es ist aber kaum ein nennenswerter Nutzen für die Stadtquartiere und die Agglomerationsgemeinden erkennbar.

Die Reduktion des ursprünglichen Projekts auf die Reussportbrücke mit dem Anschluss Lochhof hat zudem zur Konsequenz, dass die für die Stadt und die Agglomeration zentralen durchgehenden Busspuren zwischen Kupferhammer und Luzernerhof und damit die Entlastung der Innenstadt wegfallen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass auch die erwähnten Basisausbauten am Schlossberg in diesem Ausmass nicht notwendig sind, sondern dass es stadtverträglichere Lösungen gibt, um die Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration zu gewährleisten.

Der Stadtrat sieht den Verzicht auf die Spange Nord beziehungsweise auf die Variante Reussportbrücke als Chance für einen Neustart. Er will gemeinsam mit dem Kanton eine neue Basis schaffen, um Lösungen zur Optimierung der Erreich-

barkeit der Stadt Luzern und zur Bewältigung der zukünftigen Mobilität in der gesamten Region Luzern zu entwickeln.

Die Grundlagenstudie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) «Schnittstellenproblematik zwischen dem nationalen und dem lokalen Strassennetz» aus dem Jahr 2019 kommt zum Schluss, dass zwar die Fahrten in die Stadtzentren tendenziell abnehmen, die sogenannten Umland-Umland-Beziehungen aber wachsen und somit die Nationalstrasse und auch die Anschlüsse in der Agglomeration zukünftig stärker belasten. Es zeigt sich immer mehr, dass sich die Entwicklungen in den Städten und in ländlichen Gebieten deutlich unterscheiden. Zunehmend werden deshalb auch auf nationaler Ebene Lösungsansätze diskutiert, die für den jeweiligen Raum – die Kernstadt, die Agglomeration und das Umland – geeignet sind.

Der Stadtrat begrüsst es deshalb sehr, dass der Kanton Luzern ein neues Mobilitätskonzept erarbeiten will. Ziel dieses Konzeptes ist es, eine gemeinsame Grundlage für die künftige Mobilität im ganzen Kanton zu schaffen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass eine breit abgestützte regionale verkehrspolitische Strategie der richtige Weg ist. Dank ihr wird es gelingen, erfolgreiche gemeinsame Projekte zur Optimierung der Mobilität in den urbanen wie auch in den ländlichen Regionen und zum Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und nicht zuletzt für den Klimaschutz zu entwickeln. Deshalb unterstützt er diese Bestrebungen des Kantons vollumfänglich.

Wichtig für den Stadtrat ist dabei, dass der gesellschaftliche Wandel und die technologischen Entwicklungen als

Chance gesehen werden, die sich wandelnde Mobilität vorausschauend und stadtverträglich zu planen und damit die Lebensqualität in der Stadt beizubehalten und zu verbessern. Mit einem angebots- statt nachfrageorientierten Planungsansatz können auch klima- und energiepolitische Anforderungen angemessener berücksichtigt werden.

Die Initiantinnen und Initianten wollen mit ihrem Anliegen die Lebens- und Wohnqualität erhalten, den öffentlichen Verkehr fördern und die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr entlasten. Diese Ziele werden vom Stadtrat gestützt, sie entsprechen dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, der Mobilitäts- und der Klimastrategie der Stadt Luzern. Weil die Spange Nord wie auch die aus der Überprüfung der Spange Nord hervorgegangene Bestvariante Reussportbrücke diesen Grundlagen und Strategien widersprechen, hat sich der Stadtrat gegenüber dem Kanton gegen die Spange Nord und gegen die Reussportbrücke ausgesprochen. Aus diesen Gründen empfiehlt der Stadtrat die Initiative zur Annahme. Er ist überzeugt, dass durch einen Neuanfang im Dialog mit dem Kanton eine gemeinsame Grundlage für die künftige Mobilität im ganzen Kanton geschaffen werden kann.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 7 vom 11. März 2020 betreffend

■ **Initiative**

«Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn»,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie Art. 9 lit. b, Art. 10 Abs. 1 und Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebendige Quartiere statt Stadtautobahn» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebendige Quartiere statt Stadtautobahn» wird zur Annahme empfohlen.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 4. Juni 2020

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Albert Schwarzenbach
Ratspräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» anzunehmen.

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 27. September 2020

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld mit schwarzer oder blauer Farbe an.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Volksinitiative
«Für eine massvolle Zuwanderung
(Begrenzungsinitiative)» annehmen? Ja Nein
- 2 Wollen Sie die Änderung vom 27. September 2019
des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz
wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz, JSG)
annehmen? Ja Nein
- 3 Wollen Sie die Änderung vom 27. September 2019
des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer
(DBG) (Steuerliche Berücksichtigung der
Kinderdrittbetreuungskosten) annehmen? Ja Nein
- 4 Wollen Sie die Änderung vom 27. September 2019
des Bundesgesetzes über den Erwerbsersatz
für Dienstleistende und bei Mutterschaft
(Erwerbsersatzgesetz, EOG) annehmen? Ja Nein
- 5 Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 2019
über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge annehmen? Ja Nein

KANTON
LUZERN

Kantonale Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Volksinitiative
«Fair von Anfang an, dank transparenter Vormiete!»
annehmen? Ja Nein

Stadt
Luzern

Städtische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Initiative
Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn
annehmen? Ja Nein
- 2 Stimmen Sie dem Sonderkredit von 22,35 Mio. Franken für die
Sanierung und den Erweiterungsneubau der Schulanlage St. Karli
gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 25. Juni 2020 zu? Ja Nein

Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau

■ Vorlage in Kürze

Das Schulhaus St. Karli ist in einem baulich schlechten Zustand. Es ist dringend renovationsbedürftig und muss für die Umsetzung eines zeitgemässen Unterrichts saniert und erweitert werden. Es fehlen Gruppen- und Arbeitsräume, ein Mehrzweckraum und Platz für das Betreuungsangebot.

Die über 100-jährige Schulanlage ist im kantonalen Bauinventar als schützenswert aufgeführt und liegt in der Ortsbildschutzzone B. Das Sanierungs- und Erweiterungsprojekt trägt der städtebaulichen Bedeutung der Anlage Rechnung. Die Ursprungsbauten werden unter Berücksichtigung der



Denkmalpflege saniert, später hinzugekommene Anbauten zurückgebaut. Zusätzlicher Raum wird durch einen Neubau nördlich hinter dem Hauptgebäude geschaffen. Der grosszügige Pausenplatz bleibt erhalten und soll attraktiver gestaltet werden.

Das Bauprojekt für die Sanierung und die Erweiterung überzeugt in pädagogischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht. Unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen und bauphysikalischen Rahmenbedingungen wird die bestmögliche energetische Optimierung der bestehenden Gebäude umgesetzt. Die Energie wird unter anderem über eine neue Photovoltaikanlage sowie den Anschluss ans Fernwärmenetz der Renergia bezogen. Durch das zusätzliche Raumangebot und die Aufwertung des Aussenraums wird die Schulanlage als Begegnungsort für das Quartier gestärkt.

Im Grossen Stadtrat stiess das Architekturprojekt St. Karli, der Umgang mit den historischen Gebäuden und die Erweiterung der Anlage mit einem Neubau auf breite Zustimmung. Das Parlament sprach sich mit 44 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung für den dafür beantragten Sonderkredit von 22,35 Mio. Franken aus. Anlass zu Diskussionen gaben die Abklärungen zur energetischen Sanierung und die Kostensteigerungen, die der Baukredit im Vergleich zu den Berechnungen aus dem Jahr 2018 erfahren hat.

Der Grosse Stadtrat und der Stadtrat empfehlen Ihnen, dem Sonderkredit von 22,35 Mio. Franken zuzustimmen.

Ausgangslage

Die Schulanlage St. Karli wurde von 1909 bis 1911 nach einem Entwurf des Stadtbaumeisters Karl Mossdorf im Heimastil erstellt. Sie ist sowohl im kantonalen Bauinventar als auch im Spezialinventar «Schulhäuser der Stadt Luzern» als schützenswert aufgeführt und liegt in der Ortsbildschutzzone B.

Das St.-Karli-Schulhaus liegt leicht erhöht auf einer Plattform in der verlängerten Achse der St.-Karli-Brücke. Die Anlage mit Schulhaus, Turnhalle, Garderobenanbau, Sportplatz und grossem, mit Kastanien gesäumtem Pausenplatz ist über eine Freitreppe im Süden und seitliche Zugänge mit dem Quartier verbunden.

Die Schulanlage umfasst zwölf Klassenzimmer, eine Turnhalle und einen Kindergarten. Die Betreuung wird im Dachgeschoss über der Turnhalle angeboten. Zusätzliche Räume für die Betreuung stehen an der St.-Karli-Strasse 76 zur Verfügung. Auch die Logopädie und die Psychomotoriktherapie befinden sich an externer Lage. Das Schulhaus ist baulich dringend sanierungsbedürftig und weist eine schlechte Energiebilanz auf. Die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017 hat aufgezeigt, dass die Bedürfnisse der Volksschule nicht mit dem verfügbaren Raum und der bestehenden Infrastruktur abgedeckt werden können.

Sanierungs- und Erweiterungsprojekt

2018 wurde ein Wettbewerbsverfahren für die Sanierung und die Erweiterung der Schulanlage St. Karli durchgeführt. Das Siegerprojekt «Carlino» überzeugte die Jury mit zurückhaltenden Anpassungen. Das Projekt sieht einen kompakten Anbau an das bestehende St.-Karli-Schulhaus vor, um den benötigten zusätzlichen Raum zu schaffen. In den historischen Gebäuden werden die bestehenden Raumstrukturen grösstenteils übernommen. Klassen- und Gruppenzimmer fallen dadurch meist etwas kleiner aus, als es die Richtwerte der Volksschule vorgeben. Gesamthaft kann aber das geforderte Flächentotal eingehalten werden.

Auf die ökologische, architektonische und denkmalpflegerische Qualität der Um- und Erweiterungsbauten wird grosser Wert gelegt. Das Erscheinungsbild der Anlage soll bestehen bleiben beziehungsweise optisch in den Erstellungszustand zurückgeführt und aufgewertet werden.

■ Schulhaustrakt

Das Erdgeschoss des St.-Karli-Schulhauses wird stark aufgewertet. Der repräsentative Charakter der Vorhalle und des Treppenhauses wird auf den Korridor ausgeweitet. Der bestehende Innenhof wird auf Erdgeschosseshöhe abgesenkt und durch raumhohe Verglasungen zugänglich gemacht. Dadurch kann der Hof als zusätzliche Arbeitsfläche oder als Ausstel-

lungsraum genutzt werden. Im Erdgeschoss sind auch die Werkräume sowie die WC-Anlagen geplant. Im überdeckten östlichen Anbau Richtung Kantonsspital werden Lagerräume und von aussen zugängliche Veloabstellplätze, ein Containerraum und eine öffentliche Toilette untergebracht.

Im ersten Obergeschoss ist die Betreuung mit Produktionsküche angeordnet. Mit dem neuen Mehrzweckraum und der Bibliothek im Erweiterungsneubau können künftig Synergien erzielt werden (siehe «Erweiterungsneubau»). Das Betreuungsangebot wird neu für 60 Prozent der Kinder im St.-Karli-Schulhaus ausgelegt.

Die zwölf Klassenzimmer befinden sich im zweiten, dritten und vierten Obergeschoss. Jeweils ein Klassenzimmer pro Geschoss wird zu zwei Gruppenräumen umgebaut. Durch den Einbau von Verbindungstüren wird die flexible Nutzung der Räume sichergestellt. Die Vorzonen der Schulzimmer werden mit einer Brandschutzverglasung ausgestattet und sind künftig auch als Lernzonen nutzbar.

Das Dachgeschoss enthält die Arbeits- und Aufenthaltsräume der Lehrpersonen, die Büros und Sitzungszimmer der Schulleitung und der Schulsozialarbeit sowie ein Musikzimmer. Um den Anforderungen des hindernisfreien Bauens zu entsprechen, werden sämtliche Geschosse mit einem Lift erschlossen.

■ **Turnhalle und Kindergarten**

Die Turnhalle bleibt in ihren Grundstrukturen bestehen. Lediglich der südliche Garderobenanbau aus den 1960er-Jahren wird zurückgebaut und die Südfassade der Turnhalle in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Die neuen Garderoben,

Duschen und der Geräteraum werden im Erdgeschoss des Erweiterungsneubaus platziert.

Über der Turnhalle, in den heutigen Betreuungsräumlichkeiten, ist neu der Kindergarten geplant. Der Kindergarten erhält einen eigenen Zugang mit behindertengerechtem Lift, neu angeordnete Garderoben und WC-Anlagen sowie eine grosszügige Terrasse. Die Terrasse bietet auch einen direkten Zugang zum Schulhaus.

■ **Erweiterungsneubau**

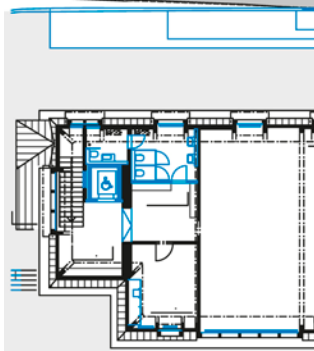
Die für den Schulbetrieb notwendigen zusätzlichen Flächen sollen in einem Neubau realisiert werden.

Der zweigeschossige Erweiterungsneubau schliesst sich nördlich hinter dem bestehenden Schulhaus an dieses an. Die Neubaufassaden sowie der Bereich zum Innenhof gegen das historische Gebäude werden verglast. Im Gegensatz zum historischen Schulhaus mit seinen verputzten Mauern und deckend gestrichenen Oberflächen hat der Erweiterungsneubau einen atelierähnlichen Ausdruck, der mit einer Dachkonstruktion aus Holz abgeschlossen wird.

Aus statischen Gründen werden das neue Erdgeschoss und die Stützmauern gegen den Hang aus Ort beton erstellt. Hier sind die Turngarderoben mit den Duschen, der Geräteraum, die Technikräume und Lagerflächen zu finden.

Im Obergeschoss, in einer offenen und transparenten Konstruktion, sind die Bibliothek und der Mehrzweckraum mit Nebenräumen untergebracht.

1. Obergeschoss

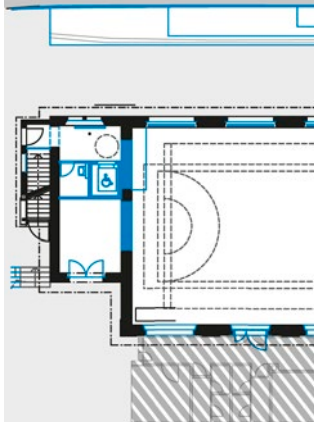


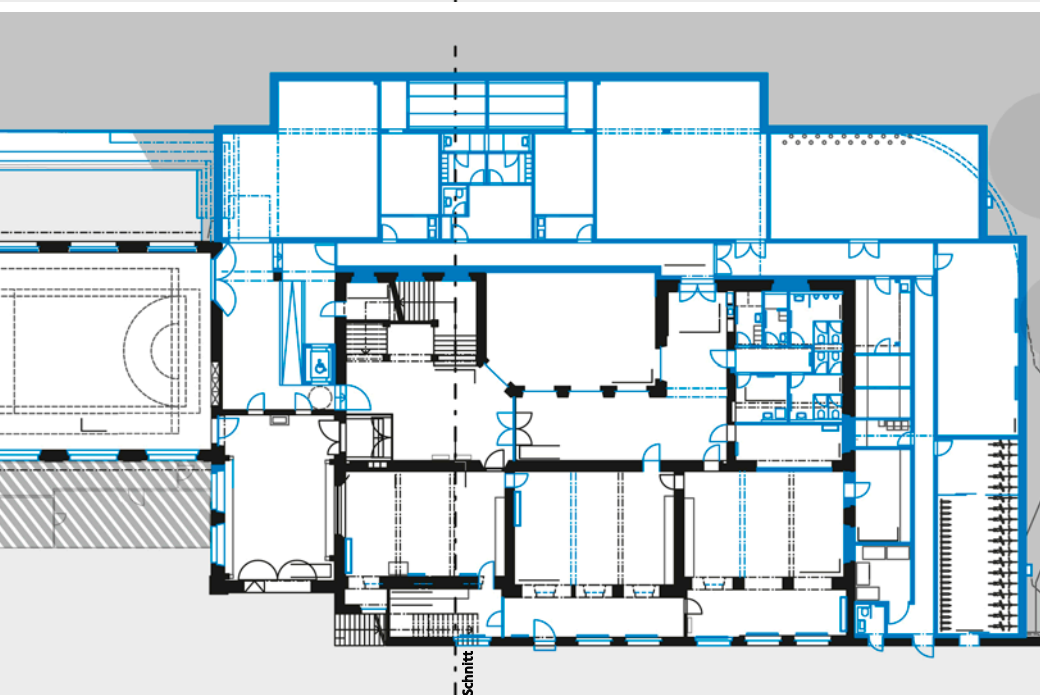
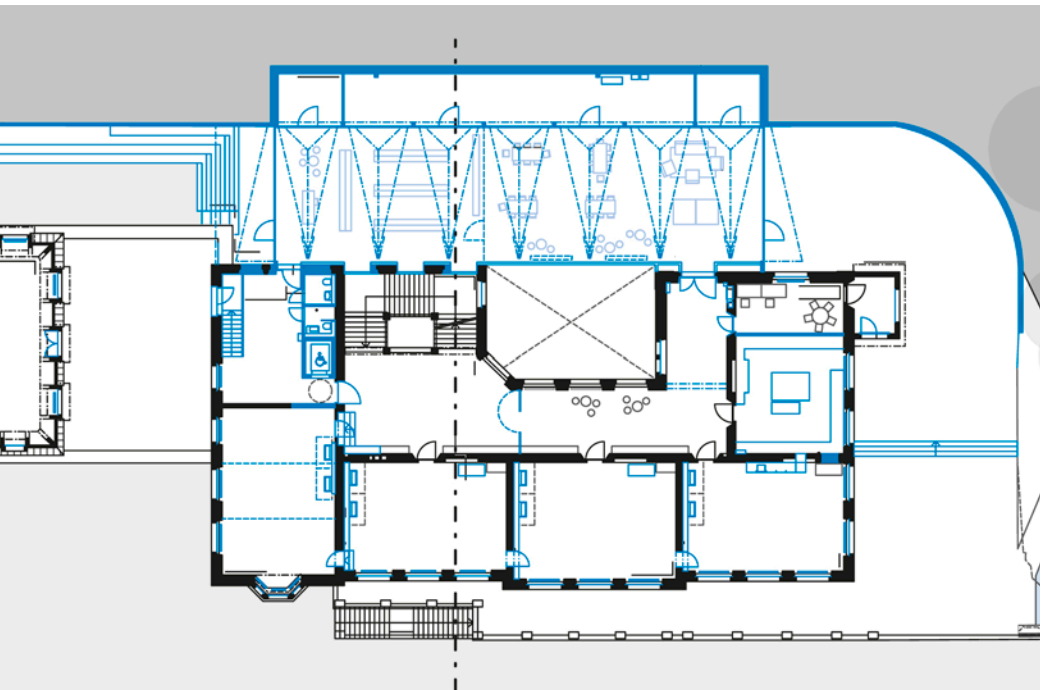
- Bestehend
- Neu
- ▨ Rückbau

Querschnitt



Erdgeschoss





Die Bibliothek und der Mehrzweckraum können zusammen mit dem Betreuungsgeschoss des bestehenden Schulhauses genutzt werden: Für grössere Anlässe ist es möglich, Bibliothek und Mehrzweckraum zusammenzulegen und gegebenenfalls das Foyer der Betreuung sowie die Küche mitzunutzen. Für den Schulbetrieb, Vereine und Quartierkräfte entsteht dadurch ein vielfältig nutzbarer Versammlungsort.

■ **Denkmalpflege**

Die Gebäudestruktur des über 100-jährigen Schultraktes ist weitgehend unverändert und denkmalpflegerisch wertvoll. Der Ausbau des Dachgeschosses, der Anbau der Garderobe sowie eine Fassadensanierung haben den denkmalpflegerischen Wert über die Jahre geschmälert. Zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands der Gebäude werden verschiedene Anbauten zurückgebaut und die Anlage optisch dem ursprünglichen Erscheinungsbild angepasst. Zudem wird der markante Wandbrunnen in der denkmalpflegerisch bedeutsamen Natursteinstützmauer an der St.-Karli-Strasse umfassend saniert.

■ **Energetische Ertüchtigung**

Die bestehenden Gebäude werden unter Berücksichtigung bauphysikalischer und denkmalpflegerischer Rahmenbedingungen bestmöglich energetisch saniert. Um das Erscheinungsbild der historischen Bauten zu erhalten, liegt der Fokus auf dem Ersatz der Fenster und auf der Wärmedämmung. Der Dachboden wird zusätzlich gedämmt, und die verputzten Aussenfassaden werden mit einem Wärmedämmputz saniert. Die Lüftungsanlagen werden mit einer Wärmerückgewinnung ausgestattet.

Eine rund 185 Quadratmeter grosse Photovoltaikanlage wird als Pausenplatzüberdachung konstruiert. Sie erfüllt gleichzeitig zwei Bedürfnisse: Sie dient als Witterungsschutz für die Schülerinnen und Schüler und versorgt die Schulanlage mit erneuerbarer Energie. Der Erweiterungsneubau wird mit einer sehr guten Wärmedämmung ausgestattet. Dank dieser Massnahmen und des Anschlusses an das Fernwärmenetz der Renergia kann der Zertifizierungsstandard «Minergie-Modernisierung-ECO» für die Gesamtanlage erreicht werden.

■ **Fassaden**

Die Fenster der bestehenden Gebäude werden gemäss historischem Vorbild ersetzt und die Fassaden mit einem Wärmedämmputz versehen. Sie erhalten nach dem ursprünglichen Erscheinungsbild einen roten, die Eckverkleidungen und Lisenen einen gelben Farbton. Die Lamellenstoren werden durch Stoffmarkisen ersetzt, und die Kunststeinsimse werden erneuert.

■ **Innenräume und Inneneinrichtungen**

Die Innenräume sollen ebenfalls nach originalgetreuem Farbkonzept wiederhergestellt werden. Die Schulzimmer werden hell gehalten, der Bodenbelag wird ersetzt, und die Decke wird mit einer schallabsorbierenden Akustikdecke ausgestattet.

Einrichtungen wie Schränke, Wandtafeln und Fachrauminventar sind in schlechtem Zustand und müssen ersetzt werden. Die Informatik-Infrastruktur ist

veraltet und muss auf den neusten Stand gebracht werden. Der Brandschutz ist für heutige Anforderungen ungenügend und muss nachgerüstet werden.

■ **Haustechnikinstallationen**

Die Elektroinstallationen der Schulanlage sind veraltet. Es ist ein Totalersatz auf Basis der heutigen Technik (z. B. LED-Leuchtmittel) vorgesehen. Zudem wird ein vollumfängliches Gebäudeautomations-system für die Steuerung der Lüftungs- und Heizungsanlage wie auch der Beleuchtung und des Sonnenschutzes vorgesehen. Diese Ausstattung garantiert einen energieeffizienten Betrieb.

Heizkörper sowie die Anschluss- und Verteilleitungen stammen grösstenteils aus der Ursprungszeit von 1909. Sie müssen ersetzt werden. Die bestehende Wärmeerzeugung mit Ölheizkessel wird neu durch die Abwärme der Kehrlichtverbrennungsanlage Renergia und der Swiss Steel AG in Emmen ersetzt. Diese umweltschonende Fernwärme schnitt im ökologischen und wirtschaftlichen Vergleich deutlich am besten ab. Zudem garantiert der Anschluss an das Fernwärmenetz eine hohe Betriebs- und Versorgungssicherheit.

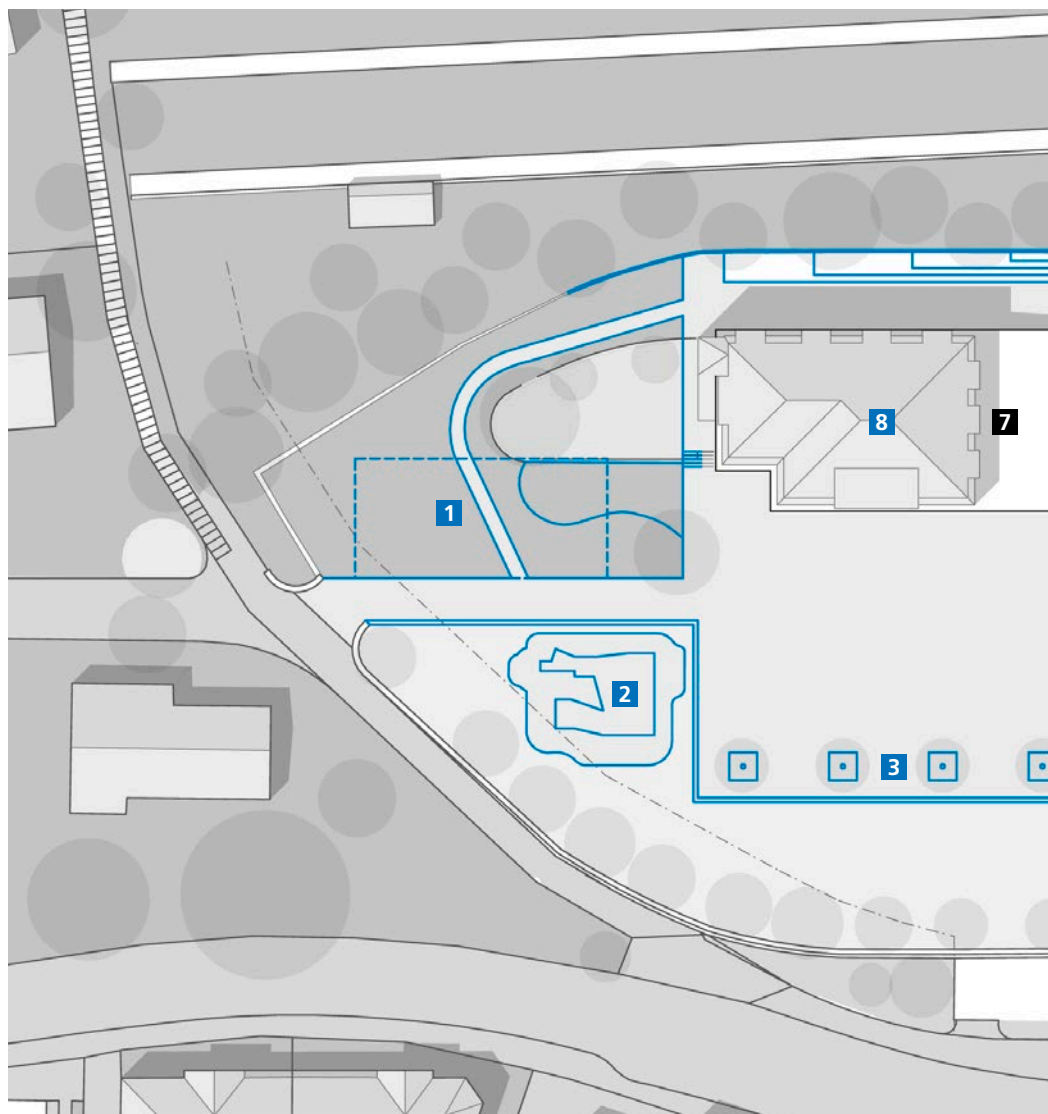
Das gesamte Schulhaus und der Kindergarten werden mit einer mechanischen Lüftung mit Wärmerückgewinnung ausgestattet. Die Turnhalle wird mit einer kontrollierten Fensterlüftung ausgerüstet.

Die Sanitärinstallationen stammen grösstenteils aus der Erstellungszeit und bedürfen einer Totalsanierung. Die Energie für die Warmwasseraufbereitung wird vom Fernwärmenetz bezogen.

Aussenraum

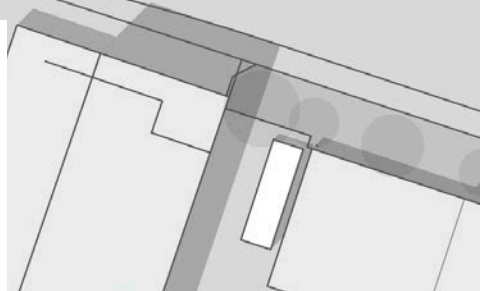
Der grosszügige Aussenraum ist ein wichtiger Treffpunkt und Spielplatz für die Lernenden und Familien und trägt viel zum sozialen Zusammenleben im Quartier bei. Der grosse Pausenplatz oberhalb der Böschungsmauer bleibt erhalten und wird mit einer zusätzlichen Baumreihe attraktiver gemacht. Es werden Kies- und Naturflächen geschaffen, und die Aussengeräte werden erneuert. Beim Erweiterungsneubau entstehen mit der neuen Terrasse und kleinen, naturnah gestalteten Aussenräumen zusätzliche Rückzugsmöglichkeiten.

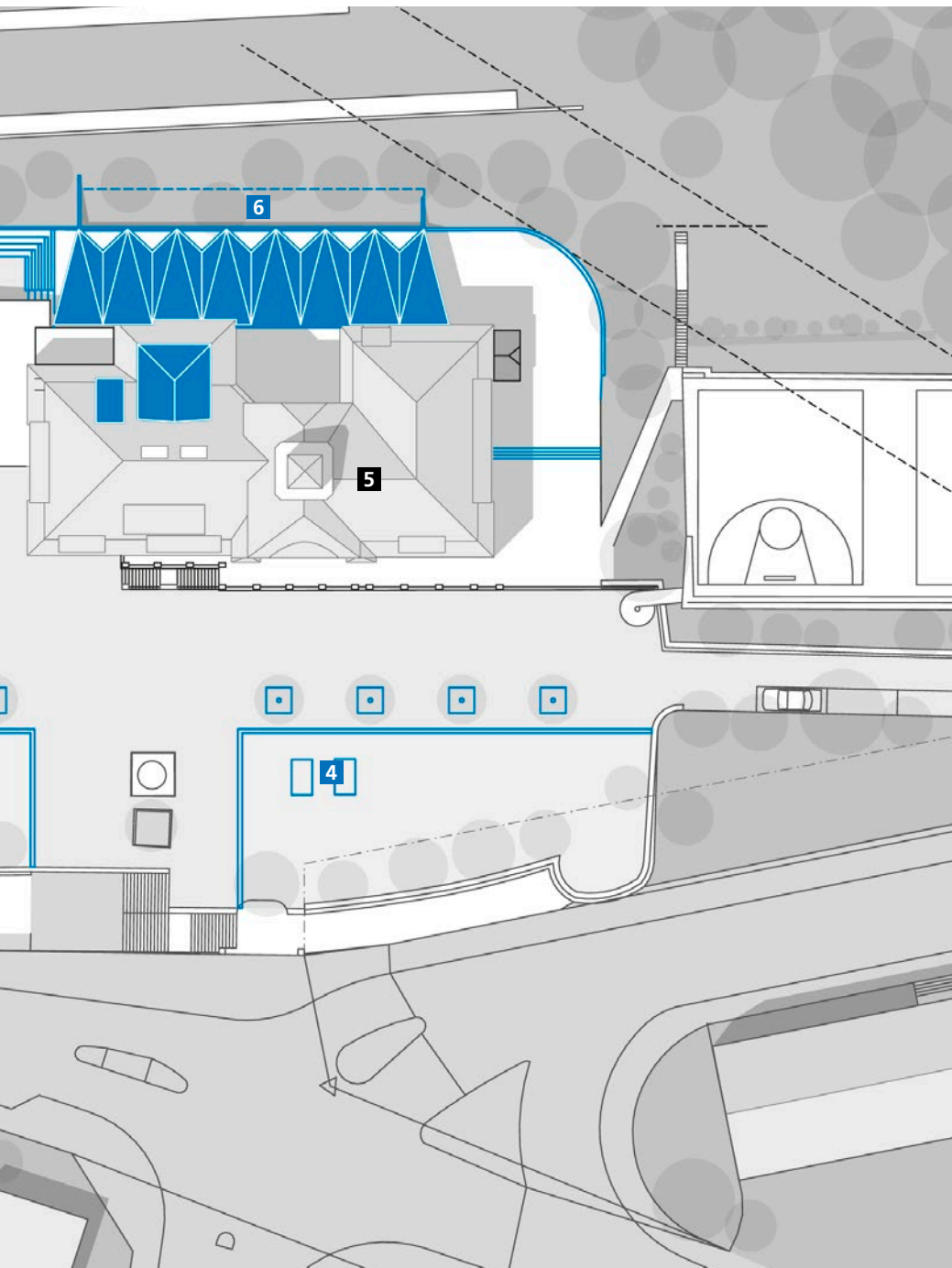
Um die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler, der Lehrpersonen, des Quartiers und der Vereine zu berücksichtigen, wurden sie in die Projektentwicklung einbezogen. Weniger Asphalt, dafür mehr naturnahe Sand- und Kiesflächen, mehr Bewegungs- und Spielflächen, Sitzgelegenheiten im Schatten sowie zusätzliche Bäume und Sträucher sind das Resultat dieses partizipativen Prozesses.



Situationsplan

- 1** Pausenplatzüberdachung / Photovoltaikanlage
- 2** Klettergerüst
- 3** Neue Baumreihe
- 4** Tischtennis
- 5** Bestehendes Schulhaus
- 6** Erweiterungsneubau
- 7** Turnhalle
- 8** Kindergarten





Provisorium, Termine, Kosten

Während der Gesamtsanierung und der Erweiterung werden die Kinder in einem dreistöckigen Provisorium unterrichtet. Das Provisorium wird auf dem Schulhausplatz vor der Turnhalle errichtet. Der ganze Sportplatz und ein Teil des Pausenplatzes bleiben während der gesamten Bauzeit nutzbar.

Die Sanierung und die Erweiterung der Schulanlage St. Karli findet in drei Etappen statt. In der ersten Etappe wird das Schulhaus saniert und der Erweiterungsneubau erstellt. In einer zweiten Etappe wird der Garderobenanbau abgebrochen, die Turnhalle saniert und die bestehende Betreuung zum Kindergarten umgebaut. In der dritten Etappe wird das Provisorium zurückgebaut und die Umgebung fertiggestellt. Läuft alles nach Plan, ist die Schulanlage im Jahr 2023 bezugsbereit.

Vorarbeiten und Montage Provisorien	Oktober 2020 bis Februar 2021
Bezug Provisorien	August 2021
1. Etappe	
Baustart Schulhaus und Erweiterungsneubau	August 2021
Bezug neue Betreuung	Dezember 2022 / Januar 2023
2. Etappe	
Baustart Turnhalle und Kindergarten	Januar 2023
Bezug Schulhaus, Erweiterung, Turnhalle und Kindergarten	Juli 2023
3. Etappe	
Demontage Provisorium	ab August 2023
Fertigstellung Umgebung	ab September 2023

Die Kosten für die Sanierung und die Erweiterung der Schulanlage St. Karli belaufen sich auf 22,35 Mio. Franken. Sie teilen sich wie folgt auf:

Vorbereitungsarbeiten	Fr. 800 000.–
Gebäude	Fr. 16 960 000.–
Betriebseinrichtungen	Fr. 101 000.–
Umgebung	Fr. 1 437 000.–
Baunebenkosten	Fr. 1 607 000.–
Kunst	Fr. 110 000.–
Ausstattung	Fr. 1 335 000.–
Total Erstellungskosten	Fr. 22 350 000.–

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Im Grossen Stadtrat war die Notwendigkeit der Sanierung der Schulanlage St. Karli unbestritten; ebenso der Bedarf für einen Neubau. Das Architekturprojekt überzeugte alle Fraktionen in pädagogischer, bautechnischer und städtebaulicher Hinsicht. Der Umgang mit den sanierungsbedürftigen historischen Gebäuden und die Ergänzung der schützenswerten Anlage mit dem Erweiterungsneubau wurde vom Parlament gelobt. Es werde eine stimmige Schulanlage mit grossen innen- und aussenräumlichen Qualitäten geschaffen, die gleichzeitig auch zeitgemässen pädagogischen Ansprüchen genüge.

Einig war sich der Grosse Stadtrat auch in seiner Kritik: Ursprünglich waren die Unterlagen zum Projekt, insbesondere was die energetische Sanierung und die Zertifizierung der Anlage im Minergiestandard anging, lücken- und fehlerhaft. Im Vorfeld der Parlamentssitzung habe man aber die wesentlichen Punkte korrigieren und klären können. In der Beratung der Vorlage überwies der Rat auf Antrag der Baukommission verschiedene Energie- und Klimaoptimierungsvarianten.

Kritisiert wurden auch die Mehrkosten von 3 Mio. Franken im Vergleich zur Kostenschätzung aus dem Jahr 2018 aufgrund der Machbarkeitsstudie. Eine gewisse Kostensteigerung sei nachvollziehbar: In einem partizipativen Prozess wurden die Bedürfnisse der Schüler- und

der Lehrerschaft und des Quartiers erhoben und ins Bauprojekt einbezogen. Auch wurden zusätzliche Wünsche des Grossen Stadtrates und des Jugendparlaments aufgenommen. Andere Kosten hätten hingegen schon zu Beginn im Budget eingerechnet werden müssen.

Aufgrund der Mehrkosten empfahl die Baukommission dem Grossen Stadtrat, den Kredit für Kunst am Bau von 110 000 Franken zu streichen. Die CVP-, die SVP- und die FDP-Fraktion unterstützten diesen Antrag. Die schützenswerte Anlage sei jetzt schon von hohem architektonischem Wert und verfüge über eine hochwertige baukünstlerische Ausstattung, wurde argumentiert.

Die GLP-, die SP/JUSO- und die G/JG-Fraktion lehnten den Antrag ab: Die Praxis der Stadt, mit einem verhältnismässig kleinen Prozentsatz der Investitionskosten eines Bauprojekts die zeitgenössische Kunst zu fördern, habe nichts mit der historischen Ausgestaltung der Bestandsarchitektur zu tun. Der Antrag, den Kredit für Kunst am Bau zu streichen, wurde abgelehnt.

Der Grosse Stadtrat stimmte dem Sonderkredit von 22,35 Mio. Franken für die Sanierung der Schulanlage St. Karli und den Erweiterungsneubau mit 44 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 12 vom 1. April 2020 betreffend

■ **Schulanlage St. Karli: Sanierung und Erweiterungsneubau
Sonderkredit für die Ausführung,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 12 Abs. 1 Ziff. 4, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Sanierung und den Erweiterungsneubau der Schulanlage St. Karli wird ein Sonderkredit von 22,350 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 25. Juni 2020

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Albert Schwarzenbach
Ratspräsident

Daniel Egli
Stadtschreiberin-Stv.

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Der Grosse Stadtrat und der Stadtrat empfehlen Ihnen, dem Sonderkredit von 22,35 Mio. Franken zuzustimmen.

Stimmzettel für die Volksabstimmung vom 27. September 2020

Kreuzen Sie Ihre Antworten im entsprechenden Feld mit schwarzer oder blauer Farbe an.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Volksinitiative
«Für eine massvolle Zuwanderung
(Begrenzungsinitiative)» annehmen? Ja Nein
- 2 Wollen Sie die Änderung vom 27. September 2019
des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz
wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz, JSG)
annehmen? Ja Nein
- 3 Wollen Sie die Änderung vom 27. September 2019
des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer
(DBG) (Steuerliche Berücksichtigung der
Kinderdrittbetreuungskosten) annehmen? Ja Nein
- 4 Wollen Sie die Änderung vom 27. September 2019
des Bundesgesetzes über den Erwerbsersatz
für Dienstleistende und bei Mutterschaft
(Erwerbsersatzgesetz, EOG) annehmen? Ja Nein
- 5 Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 2019
über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge annehmen? Ja Nein

KANTON
LUZERN

Kantonale Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Volksinitiative
«Fair von Anfang an, dank transparenter Vormiete!»
annehmen? Ja Nein

Stadt
Luzern

Städtische Volksabstimmung

- 1 Wollen Sie die Initiative
Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn
annehmen? Ja Nein
- 2 Stimmen Sie dem Sonderkredit von 22,35 Mio. Franken für die
Sanierung und den Erweiterungsneubau der Schulanlage St. Karli
gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 25. Juni 2020 zu? Ja Nein



Fotos: Franca Pedrazetti (Umschlag); Stadt Luzern (S. 18)
Pläne und Visualisierung: Bundesamt für Strassen ASTRA (S. 6); Kanton Luzern, Bau-,
Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (S. 8); Swiss Interactive AG, Aarau (S. 9); Meletta
Strebel Architekten AG (S. 22, 23, 26, 27)