

Protokoll der ordentlichen Einwohnergemeindeversammlung

Datum **Montag, 17. Oktober 2022, 19.30 Uhr**
Ort Nordsaal, Stadthalle Sursee
Vorsitz Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin
Protokoll RA lic. iur. Bruno Peter, Stadtschreiber

Traktanden A. Eröffnung der Versammlung

B. Traktanden

1. Beschlussfassung über das Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement)
2. Ersatzwahl eines Mitglieds des Urnenbüros der Stadt Sursee für den Rest der Amtsdauer 2021 – 2025
3. Genehmigung der Abrechnung des Sonder- und Nachtragskredits für den Kauf des Gebäudes St. Martinsgrund 5
4. Umfrage
5. Verschiedenes

C. Abschluss

A. Eröffnung der Versammlung

1.1 Begrüssung

Die Stadtpräsidentin Sabine Beck-Pflugshaupt begrüsst die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Sursee, die Vertreter der Presse und die Gäste zur ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung.

Eröffnung

Die Stadtpräsidentin eröffnet die Versammlung mit folgenden Feststellungen:

- dass die Einladung rechtzeitig erfolgte (mindestens 3 Wochen vorher),
- dass die Traktandenliste fristgerecht und vollumfänglich publiziert wurde,
- dass die Botschaft fristgerecht zugestellt worden ist,
- dass das Stimmregister bei der Stadtverwaltung zur Einsicht auflag,
- dass dem Stadtrat bis 2 Wochen vor der Versammlung eine Anfrage zur öffentlichen Stellungnahme durch den Stadtrat eingereicht wurde.

Aus der Versammlung werden zu diesen Feststellungen keine Einwände erhoben.

Die Stadtpräsidentin bittet einleitend, sämtliche Wortmeldungen über ein Mikrofon abzugeben. Damit kann die Abfassung des Protokolls sichergestellt werden. Diese Tonbandaufnahmen werden nach der Unterzeichnung des Protokolls gelöscht.

1.2 Versammlungsbüro

Das Versammlungsbüro wird wie folgt bestellt:

Mitglieder von Amtes wegen:

Präsidentin (§ 100 StRG):

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Protokollführer (§ 101 StRG):

RA lic. iur. Bruno Peter, Stadtschreiber

Stimmenzählerinnen und Stimmenzähler:

Auf Vorschlag der Vorsitzenden wählt die Versammlung durch stillschweigende Zustimmung:

- Bernadette Aregger, Sonnhaldestrasse 16
- Lena Baumgartner, Schellenrainstrasse 4
- Enzo Cozzolino, Obstgartenstrasse 5
- Hans Imbach, Oberstadt 18

Die Stadtpräsidentin stellt die anwesenden Stadtratsmitglieder wie folgt vor: Heidi Schilliger Menz, Bildungsvorsteherin; Jolanda Achermann Sen, Sozialvorsteherin; Romeo Venetz, Bauvorsteher; Daniel Gloor, Finanzvorsteher; RA lic. iur. Bruno Peter, Stadtschreiber.

Stimmberechtigte Sachverständige

Hans Schmid, Bereichsleiter Bau und Unterhalt

Thomas Achermann, Projektleiter

Weitere Sachverständige, nicht stimmberechtigt

Bruno Peter, Stadtschreiber, nicht in Sursee wohnhaft

Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG, nicht in Sursee wohnhaft

Robert Klemm, Metron Verkehrsplanung AG, nicht in Sursee wohnhaft

Die Vertretungen der Metron Verkehrsplanung AG sind für das Traktandum Parkplatzreglement als Sachverständige anwesend und werden die Versammlung im Anschluss an dieses Traktandum verlassen.

Den Mikrofon-Job übernehmen Yasmin Caspani und Luca Steiger, Lernende der Stadtverwaltung.

1.3 Teilnahme- und Stimmberechtigtenkontrolle

Die Vorsitzende stellt fest, dass teilnahme- und stimmberechtigt ist, wer

- das 18. Altersjahr vollendet hat;
- in der Stimmberechtigung nicht eingestellt ist;
- seit dem 12. Oktober 2022 in der Stadt Sursee gesetzlich geregelten Wohnsitz hat.

Die Versammlung wird von der Vorsitzenden angefragt, ob sich nicht teilnahmeberechtigte Personen im Versammlungsraum aufhalten. Nicht stimmberechtigte Personen sollen in dem dafür vorgesehenen Sektor Platz nehmen.

Vertretung Presse:

- Daniel Zumbühl, Surseer Woche AG
- Jonas Hess, Luzerner Zeitung

1.4 Versammlungsteilnehmende

Die Stimmenzähler haben die Versammlung mit folgendem Ergebnis abgezählt:

Teilnahmeberechtigt gemäss Stimmregister:	7'156
Teilnehmer gemäss Abzählung:	134
Anwesende in %:	1.87

1.5 Traktandenliste

Gegen die Traktandenliste, welche die Vorsitzende gemäss Titelblatt eröffnet hat, werden keine Einwände erhoben. Somit gilt die vorliegende Traktandenliste als genehmigt.

B. Traktanden

Traktandum 1

Beschlussfassung über das Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund (Parkplatzreglement)

1.1 Einleitung

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Sie übergibt das Wort zu den Ausführungen an den Bauvorsteher.

1.2 Informationen und Begründung

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung im Jahre 2016 hat man im Verlaufe des Prozesses entschieden, dass die Abstellflächen für Personenwagen und Zweiräder erst zu einem späteren Zeitpunkt geregelt werden. Die gesetzliche Grundlage für die Parkplatzerstellung auf privatem Grund, datiert aus dem Jahr 2000, ist nicht mehr zeitgemäss. Das Parkplatzreglement ist eine von wenigen Pendenzen aus der Gesamtrevision der Ortsplanung. Im revidierten Bau- und Zonenreglement in Art. 46 Übergangsbestimmung steht, dass Artikel 11 und 12 sowie Anhang III des Bau- und Zonenreglements vom Oktober 1989 in Kraft bleiben, bis die Stimmberechtigten ein Parkplatzreglement erlassen, mit welchem die entsprechenden Bestimmungen ersetzt werden. Im alten Artikel ist bereits die Rede von einem Strassen- und Parkplatzreglement, welches aber bis heute noch nicht erstellt wurde. Für fehlende Abstellplätze ist im Reglement eine Ersatzabgabe von 4'000 Franken definiert. Im Quervergleich mit Nachbar- und anderen Gemeinden ist dies nicht mehr zeitgemäss. Im Anhang 3 wird darauf Bezug genommen. Die Rede ist von einer sogenannten anrechenbaren Geschossfläche. Ein Begriff, welcher das revidierte Planungs- und Baugesetz vom Kanton Luzern in Zukunft gar nicht mehr kennt. Mit dem vorliegenden Reglement wird unter gewissen Voraussetzungen die Reduzierung von Abstellplätzen möglich. Der Stadtrat vertritt klar die Meinung, dass die Reduzierung künftig unter klaren Voraussetzungen passieren sollen mit klaren Bestimmungen für die Eigentümer, Bauherrschaft, Planer und für die Verwaltung. Aufgrund dieser Ausführungen kommt der Stadtrat zum Schluss, dass der Handlungsbedarf bezüglich Parkplatzreglement ausgewiesen ist. Innerhalb der Verwaltung wurde ein Projektteam zusammengestellt, welches fachlich von der Metron Verkehrsplanung AG begleitet wurde. Die Metron Verkehrsplanung AG verfügt über grosse Erfahrung, auch mit anderen Gemeinden. Vom Stadtrat wurden zum Anfang klare Ziele und die entsprechende Stossrichtung definiert. Ein erster Entwurf wurde erarbeitet. Dieser wurden im Stadtrat diskutiert und anschliessend von der Metron Verkehrsplanung AG bereinigt. Das Ergebnis wurde anschliessend vom Stadtrat zur Mitwirkung freigegeben. Die Mitwirkung in Form von Sitzungen, Workshops, Vernehmlassung erfolgte innerhalb einer Echogruppe, welche aus Vertretungen der Controlling-Kommission, politischen Parteien, Quartiervereine sowie von Gewerbe, Industrie und Handelsvereinigung Region Sursee-Willisau und dem Stadtrat zusammengesetzt wurde. Anschliessend ging der Entwurf wiederum in die Vernehmlassung zu den politischen Parteien und der Controlling-Kommission.

Alle Mitglieder der Echogruppe und der politischen Parteien wurden Mitte August nochmals über die letzten Änderungen informiert und mit der heute vorliegenden Fassung bedient. Die Echogruppe und die Parteien, abgesehen von einzelnen Punkten, haben grundsätzlich dieses Reglement als positiv gewürdigt. Der Stadtrat vertritt die Meinung, dass heute ein Reglement vorgelegt wird, welches auf Tatsachen beruht und breit

abgestützt ist. Nutzungsbedingungen oder Gebühren auf öffentlichem Grund sind nicht Gegenstand in diesem Reglement. Definiert wird ein Minimum und ein Maximum der Abstellplätze für Personenwagen und Zweiräder auf privatem Grund. In der Botschaft sind verschiedene Erläuterungen aufgelistet. Diese sind kursiv abgedruckt und gelten als zusätzliche Informationen, welche im Prozess entstanden sind, auch im Sinne von Transparenz und zum besseren Verständnis. Diese Erläuterungen werden in der definitiven Fassung aus dem Dokument gestrichen. Welche Ziele und Grundsätze hat der Stadtrat in diesem Reglement definiert? Das Reglement soll ermöglichen, dass Parkplätze in genügender Anzahl angeboten werden können, um die Erreichbarkeit eines Standorts zu gewährleisten. Genügend ist abhängig entsprechend der Lage des Grundstücks, Nutzung oder Mobilitätsangebot. Weiter gilt es, die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen. Die unterschiedlichen Ansprüche sind gleichwertig zu betrachten und gegeneinander abzuwägen. Ein wichtiges Thema ist, dass sich die Bauherrschaft auf dieses Instrument verlassen kann und transparent wird, mit was gerechnet werden kann und dass das ganze Stadtgebiet gleichbehandelt wird. Der gleiche Anspruch gilt auch innerhalb der Verwaltung. Die Vorgaben sollen eindeutig, klar und verständlich definiert sein, damit bei der Umsetzung keine Fragen aufkommen. Obwohl die tatsächlichen Fahrten pro Parkplatz für jede Nutzung variieren, gibt es einen direkten Zusammenhang zwischen Parkplatz und Verkehrsaufkommen. In diesem Sinne ist das Parkplatzreglement neben verschiedenen anderen planerischen, baulichen und organisatorischen Massnahmen ein Steuerungsinstrument für das Mobilitätsverhalten. Eine Flexibilität soll zugelassen werden, abhängig je nach Nutzung oder je nach Ort. Je nach Nutzung soll mit diesem Konzept, welches der Gesuchsteller für den Standort hat, ein gewisser Spielraum haben und dieser variiert innerhalb von diesem Minimal- und Maximalbedarf. Änderungen verglichen mit den alten BZR-Bestimmungen sind auf der Folie ersichtlich.

Zu weiteren detaillierten Ausführungen von Bauvorsteher Romeo Venetz wird verwiesen auf:

- Folien 7 und 8 (Ziel und Grundsatz)
- Folie 9 (alte BZR-Bestimmungen/neues Reglement)
- Folie 10 (Grundprinzip)
- Folie 11 (Bezugsgrössen Autoabstellplätze)
- Folie 12 (Reduktionsgebiete)
- Folie 13 (Reduktionsfaktoren)
- Folie 14 (Ersatzabgaben)
- Folie 15 (Lage und Anordnung)
- Folie 16 (Bezugsgrössen Abstellplätze für leichte Zweiräder)
- Folie 17 (Lage und Anordnung)
- Folie 18 (Mobilitätskonzepte)

Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass die heutigen gesetzlichen Grundlagen für die Parkplatzerstellung auf privatem Grund, datiert aus dem Jahr 2000, nicht mehr zeitgemäss sind. Der Handlungsbedarf für ein neues Parkplatzreglement ist ausgewiesen. Die Meinung wird vertreten, dass mit dem neuen Reglement ein breit abgestützter Vorschlag gemacht wird und verschiedene Interessen berücksichtigt wurden. Ein auf Tatsachen beruhender Vorschlag. Der Entwurf des neuen Parkplatzreglements wurde bereits an verschiedenen Neubauprojekten angewendet und es wird festgestellt, dass es praxistauglich ist.

1.3 Abklärung Eintreten

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Kein Antrag auf Nichteintreten.

1.4 Stellungnahme Controlling-Kommission

Roland Bieri, Controlling-Kommission

Die bestehende Reglementierung der Parkplatzsituation von Sursee ist nicht mehr zeitgemäss. Das vorliegende neue Reglement schafft Rechtssicherheit und bildet weitere Grundlagen für die zukünftige Entwicklung von Sursee. Dieses Reglement wurde durch Fachleute und ein Begleitgruppe mit Surseer Bürgerinnen und Bürger eng begleitet. Der Stadtrat hat über viele Kanäle informiert und die Parteien konnten sich über schriftliche Stellungnahmen miteinbringen. Aus Sicht der Controlling-Kommission ist dieses Reglement breit abgestützt. Verschiedene Interessengruppen konnten sich einbringen. Die Controlling-Kommission wurde immer sehr gut aufdatiert und dankt an dieser Stelle für die informativen Unterlagen, welche vorgelegt wurden. Die Controlling-Kommission hat den rechtssetzenden Erlass beurteilt und dies ist erfolgt nach dem Auftrag im Handbuch der Finanzaufsicht der Gemeinden. Nach der erfolgten Beurteilung sind die Bestimmungen klar verständlich formuliert worden. Die kommunalen Gegebenheiten sind berücksichtigt und die Auswirkungen vom Erlass sind klar und vollständig dargelegt. Die Controlling-Kommission empfiehlt, dem vorliegenden Reglement über die Abstellplätze auf privatem Grund zuzustimmen.

1.5 Stellungnahme der Parteien und Stimmberechtigten

Carlo Piani, Die Mitte

Die vorliegende Fassung des Parkplatzreglements wird von der Mitte als massvolles und praktikables Regelwerk unterstützt. Erarbeitet durch eine sehr breit abgestützte Echo-gruppe. Es folgte eine breit angelegte Vernehmlassung. Teilweise sind Rückmeldungen dieser Vernehmlassung mit eingeflossen und es konnten Änderungen stattfinden. Der Prozess für die Erstellung des neuen Reglements erachtet die Mitte Sursee als vorbildlich. Ihr Dank geht an den Stadtrat und zu allen Beteiligten. Das Parkplatzreglement regelt die Erstellung von Parkplätzen bei privaten Um- und Neubauten. Im neuen Reglement wird je nach Nutzungsart die Bezugseinheit und Nutzfläche für die künftigen geplanten Überbauungen ein Mindest- und Maximalbedarf festgelegt. In dieser Bandbreite kann die Planung der Parkierung vorbereitet werden. Verschiedene aktuelle Bauprojekte gehen bereits in diese Richtung, dass ein Minimum von vorgeschriebenen Vorschriften umgesetzt werden. Daraus schliesst die Mitte Sursee, dass die Akzeptanz vom Parkplatzreglement vorhanden ist. Dass ein Mobilitätskonzept ab einer Grösse von 30 Abstellplätzen verlangt wird, erachtet die Mitte als zweckmässig und vertretbar. Kritisch beurteilt wird, dass mit dem neuen Parkplatzreglement der Standort Sursee benachteiligt und auch geschwächt werden kann. Im Rahmen der Vernehmlassung wurde bereits darauf hingewiesen. Die Stadt Sursee begrenzt Parkplätze, während bei den umliegenden Gemeinden keine ähnlichen Bestrebungen erkennbar sind. Die Ansiedlungspolitik von umliegenden Gemeinden haben aber einen wesentlichen Anteil am Mehrverkehr, der uneingeschränkt nach Sursee geleitet wird. Die Mitte fordert vom Stadtrat Sursee, dass sie sich künftig verstärkt bei den umliegenden Gemeinden und auch beim Kanton für eine einheitliche Einführung von diesen Berechnungsgrundlagen einsetzt. Die Mitte Sursee will aufgezeigt haben, wie der Stadtrat mittelfristig Gebiet III und IV mit geeigneten Massnahmen oder Anreizsystemen wie z.B. ÖV-Anbindungen oder Vorschläge vom Stadtrat unterstützt werden. Die konkrete Begrenzung oder Korrektur im neuen Parkplatzreglement wird aber

von Seite der Mitte nicht gefordert und auch nicht unterstützt. Die vorliegende Fassung ist für die Mitte Sursee ein Gesamtwerk, welches akzeptabel und eine stimmige Kompromisslösung sei. Die Mitte Sursee wird dieses Parkplatzreglement in der vorliegenden Fassung unterstützen. Die angekündigten Anträge werden durch die Mitte abgelehnt. Die gleichen Anträge wurden bereits im Rahmen der Rückmeldungen von der Echogruppe bearbeitet und diskutiert und wurden auch da schon abgewiesen. Dem Stadtrat und den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung wird gedankt für die ausgearbeitete Botschaft und das Parkplatzreglement sowie die wertvolle Zusammenarbeit.

Theo Kurmann, Rigistrasse 2

Erstens, Paradigmenwechsel: Wie viele Parkplätzen bei einem Um- oder Neubau erstellt werden müssen, war bis heute klar. Neu heisst es, man darf maximal oder man muss im Minimum so viele Abstellplätze erstellen. Dies ist der Paradigmenwechsel. Künftig sind die Freiheiten, die der einzelne Bauherr bis anhin hatte, nicht mehr erlaubt. Der Stadtrat unterbreitet ein Parkplatzreglement, das in Zukunft die Anzahl an Parkplätzen auf privatem Grund regelt. Der Stadtrat vertritt die Meinung, dass der motorisierte Individualverkehr dadurch verringert wird und es dadurch weniger Stau gibt. Ist das die Realität oder Wunschdenken?

Dazu folgende Fakten: Die Statistik zeigt, der motorisierte Individualverkehr nimmt stetig zu. Allerdings etwas abgeschwächt, aber er nimmt immer noch zu. Nicht primär der Pendelverkehr, wie vermutet, ist an den überlasteten Strassen schuld, sondern eindeutig der Freizeitverkehr. Trotz hohen Benzinpreisen ist der motorisierte Individualverkehr nicht gesunken.

Die privaten Autos und Mofas werden durchschnittlich 23 Stunden pro Tag parkiert. Das Fazit daraus, die Bevölkerung will besonders für die Freizeitgestaltung mobil sein. Unabhängig vom Öffentlichen Verkehr will man mit dem eigenen Auto in die Berge oder an den See fahren. Man will diese Freiheit beibehalten. Die Philosophie von den Verfassern des neuen Reglements ist, weniger Parkplätze gleich weniger Verkehr. Dies ist nicht bewiesen und entspricht nicht den durchschnittlichen Bedürfnissen vom Volk. Soll jetzt der Grundeigentümer gezwungen werden, das Parkplatzangebot zu verdünnen und muss er dafür besorgt sein, dass die Menschheit zur Vernunft kommt, weniger Auto zu fahren oder weniger Autos im Umlauf sind? Ist dies nicht zu viel verlangt? Ist dies nicht primär die Aufgabe von jedem einzelnen? Ist dies nicht die Aufgabe vom Staat, unserer Stadt Sursee, den Unternehmern zu überlegen, was kann als Anreiz geboten werden, damit ein Umdenken erfolgt? Bis jetzt haben zwei Artikel gereicht, um das Problem Parkplatzreglement zu lösen. Neu liegt uns ein ganzes Reglement mit über 26 Artikel vor. Sind diese alle nötig? Die Entscheidungsfreiheiten von Bauherrn und Planer sind damit massiv eingeschränkt. Das neue Parkplatzreglement ist für die Stadt Sursee als flächenmässig kleine Gemeinde überrissen.

Zweitens, Unterschiede vom alten zum neuen Reglement: Das Reglement, welches heute vorliegt, ist ein älteres Instrument. Im Rahmen der Erarbeitung vom neuen Bau- und Zonenreglements wurde dies darin bereits aufgegleist. Man rechnete diesbezüglich mit viel Opposition und der Stadtrat habe aus taktischen Gründen damals entschieden, zuerst das Bau- und Zonenreglement durchzubringen und dieses nicht zu überladen mit dem Parkplatzreglement. Das Projekt Dreiklang Sursee wurde genau in dieser Phase geplant. In einer ersten Planungsphase wurden aufgrund noch heute gültigen Reglements zwei Parkplatzgeschosse errechnet. Die Luzerner Kantonalbank als Bauherrin lancierte daraufhin Testverkäufe und es wurde festgestellt, dass die Nachfrage nach Parkplätzen viel grösser ist als vorher angenommen. Die Annahme von Mobilitätsfachleuten wurde

nicht richtig eingeschätzt. Trotz gut erschlossenem Gebiet beim Neubau Dreiklang Sursee werden genügend Parkplätze gefordert. Je teurerer die Wohnung, je mehr Parkplatzbedarf ist da.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Die Stadtpräsidentin Sabine Beck-Pflugshaupt unterbricht an dieser Stelle mit dem Hinweis, dass dieses Thema im Rahmen der Revision Bau- und Zonenreglement abgehandelt wurde.

Theo Kurmann, Rigistrasse 2

Theo Kurmann bestärkt seine Aussagen mit dem Hinweis, dass mit dem neuen Parkplatzreglement beim Projekt Dreiklang Sursee seinerzeit kein drittes Geschoss hätte gebaut werden können. Das sind doch in etwa 180 Parkplätze mehr. Es zeige sich damit eindrücklich, dass Unternehmer bei der Entwicklung eines Bauvorhabens Freiheiten haben, damit er auf die entsprechende Situation auch reagieren kann. Mit dem vorliegenden Reglement wird genau das eingedämmt. Die Behauptung, dass Baugebiete, welche vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, weniger Parkplätze benötigen, ist mit dem Beispiel Dreiklang Sursee widerlegt worden.

Samuel Zbinden, Grüne

Sursee wird urban. Die Grenze von 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner ist überschritten. Die Stadt Sursee wird in das Agglomerationsprogramm vom Kanton Luzern aufgenommen. Urban zu werden hat viele Vorteile. Ein tolles Gastronomieangebot, eine lebhafte Kultur, viele Arbeitsplätze und ein starkes Gewerbe. Urban zu werden stellt auch viele Herausforderungen dar. Es wird viel gebaut, immer mehr Verkehr und mehr Lärm. Um eine Stadt zu werden, braucht es Lösungen für eine Stadt. Dazu gehört, dass der motorisierte Individualverkehr, das Auto, nicht mehr für alle Wege das Verkehrsmittel Nummer 1 ist. Bis dorthin darf Sursee noch einen langen Weg gehen. Wenn die prozentualen Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr verglichen werden, da steht Sursee, im Vergleich mit anderen in der Grösse vergleichbaren Städten und Agglomerationen, noch nicht gut da. Laut Verkehrskonzept MIV der Stadt Sursee sind wir traurige Spitzenreiterin mit 68 % Verkehrsaufkommen mit dem Auto, verglichen mit einigen anderen Regionen z.B. in Bellinzona mit 60 %, Stans mit 55 %, Burgdorf und Brig sogar nur noch 40 %. Das muss sich ändern und dazu braucht es ganz viele Massnahmen. Es darf nicht sein, dass in Sursee auch in den nächsten 30 Jahren für zwei Autos pro Familie gebaut wird. Die Grünen begrüßen das neue Parkplatzreglement ausschliesslich darum, weil es endlich ein neuer Maximalbedarf an Autoabstellplätzen geben soll und der Minimalbedarf in gewissen Gebieten noch gesenkt wird. Ebenfalls begrüsst wird, dass es mehr Veloabstellplätze geben soll. Geht man ins Detail, sind die Grünen auch etwas enttäuscht. Das neue Parkplatzreglement ist noch etwas zu wenig ambitioniert und nicht genug visionär. Nach wie vor soll jede Wohnung, auch in Nähe Bahnhof, ein ganzer Parkplatz pro Wohnung haben. Das ist aus Sicht der Grünen nicht urban und nicht visionär genug. Ein grosser Dank gilt dem Stadtrat und der Verwaltung sowie allen Beteiligten für die gute Arbeit. Die Grünen sind sich bewusst, dass es ein grosser «Champf» gewesen ist, mit all den verschiedenen Interessengruppen, welche beteiligt waren und dass dieses Thema durchaus auch emotional ist. Die Grünen werden, auch wenn das neue Reglement in vielen Bereichen zu wenig weit geht, wahrscheinlich zähneknirschend zustimmen. In der Detailberatung werden von den Grünen zwei Anträge gestellt, konkret zum Minimal- und Maximalbedarf im Gebiet I und zu den Veloabstellplätzen beim Gewerbe. Die Grünen treten ein und werden diesem Reglement voraussichtlich zustimmen.

Joachim Cerny, FDP

An der Parteiversammlung wurde einstimmig die Annahme empfohlen. Ein entsprechender Prozess ist vorausgegangen und die umliegenden Gemeinden werden auch entsprechend nachziehen müssen. In der Detailberatung werden wohl noch einige Worte zu den Anträgen der Grünen fallen.

Yvonne Zemp, SP

Die SP begrüsst im Grundsatz das vorliegende Reglement. Sursee ist urbaner geworden. Dies wird mit diesem Reglement bewiesen. Vielerorts, wo Überbauungen realisiert werden, wird festgestellt, dass effektiv zu wenig Parkplätze für den Langsamverkehr, vor allem für Zweiräder vorhanden sind. Die Förderung von Alternativen zum Auto, wie in der Botschaft auf Seite 4 beschrieben, soll zentral werden. Die SP begrüsst die Forderung eines Mobilitätskonzepts bei grösseren Überbauungen. In Sursee sind verschiedene Projekte angedacht, bei welchen eine nachhaltige Mobilität gefördert werden soll. Dass auch ohne eigenes Auto die Mobilität in alle Ecken der Stadt Sursee gewährleistet wird. Die Frage taucht auf, ob im neuen Reglement allenfalls altrechtlich gebaute Autoparkplätze in Veloparkplätze umgestaltet werden dürfen. Im Reglement fehlt ein entsprechender Hinweis zu behindertengerechten Parkplätzen, sei dies bei grösseren Wohnungsüberbauungen oder auch bei Industrie und Gewerbe. Ist dies in einer anderen Gesetzgebung geregelt? Wurde dies allenfalls zum Thema bei der Ausarbeitung des neuen Parkplatzreglements? Momentan wird von vier verschiedenen Zonen ausgegangen. Können künftig Zonen angepasst werden, z.B. mit ÖV-Erschliessungen in der Industrie, sollte plötzlich noch ein besseres ÖV-Angebot entstehen? Die SP wird dem neuen Parkplatzreglement zustimmen, ausser es kommen noch Anträge, wodurch das nun vorliegende neue Parkplatzreglement vor allem für motorisierten Individualverkehr ausgebaut würde. Dies sieht momentan aber eher nicht danach aus.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Paradigmenwechsel

Ein Umdenken, welches an der Zeit ist, ein Maximum an Abstellmöglichkeiten zu definieren. Ein 30-jähriges Reglement soll angepasst werden im Sinne von Agglomerationen, welche vergleichbar sind mit Sursee.

Nachbargemeinden

Im 2016 wurde gestartet mit einer Umfrage an alle Gemeinden in der Region Sursee, wer sich allenfalls beteiligt an einem regionalen Parkplatzreglement mit folgenden Rückmeldungen: Eine Gemeinde «unter gewissen Umständen», eine reagierte gar nicht und die anderen sagten ab. Der Stadtrat ist zuversichtlich, mit Rückendeckung von den Stimmberechtigten künftig geschlossener auf die Nachbargemeinden zuzugehen. Im Herbst 2020 wurde dieses Projekt neu aufgenommen. Die Aufforderung, dass eine Begleitgruppe aus den Gemeinden Schenkon und Oberkirch an den jeweiligen Sitzungen teilnehmen können, wurde nur von einer befolgt. In diesem Umfeld bewegen wir uns. Vielleicht braucht es heute Abend ein klares Zeichen der Stimmberechtigten von Sursee – jawohl, wir gehen voran, erwarten aber gleichzeitig vom Stadtrat, dass dieser sich auch gegenüber den Nachbargemeinden ein- und durchsetzt. Mit gutem Beispiel soll vorangegangen werden. Mit dem heutigen Modal Split, verglichen mit anderen Agglomerationen, kann sich Sursee nicht loben. Diesbezüglich hat Sursee ein grosser Nachholbedarf und ein Zeichen soll gesetzt werden.

Behindertengerechte Parkplätze

Im Kanton Luzern besteht eine Fachstelle für hindernisfreies Bauen, bei welcher entsprechende Baugesuche geprüft werden, welche auch Hinweise dazu abgeben.

Gebietseinteilung

Anpassungen zur Karte liegen in der Kompetenz vom Stadtrat. Es macht keinen Sinn, jedes Mal an der Gemeindeversammlung über Änderungen einzelner Grundstücke abzustimmen. Der Stadtrat vertritt klar die Meinung, eine Anpassung der Gebietseinteilung gibt es dann, wenn das Bundesamt für Raumentwicklung aufgrund einer neuen ÖV-Erschliessung die Güteklasse eine andere Einteilung erhält. Und erst dann wird der Stadtrat eine andere Einteilung machen.

1.6 Detailbehandlung

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Kapitel I Allgemeines Art. 1 – 5

Es wird auf die Ausführungen in der Botschaft Seite 13 – 15 verwiesen.
Es werden keine Wortmeldungen gewünscht.

Kapitel II Abstellplatz für Personenwagen Art. 6 – 11

Es wird auf die Ausführungen in der Botschaft Seite 16 – 22 verwiesen.

Marie-Louise Kieffer Merki, Sonnhaldestrasse 13

Art. 14 Geometrie und Gestaltung der Abstellplätze, Abs. 1

Dort steht: «Wo es nach den örtlichen Verhältnissen zweckmässig ist, sind die Abstellplätze zu begrünen.» Das finde ich super. Weiter steht: «Zur Verminderung des Regenwasserabflusses kann eine wasserdurchlässige Gestaltung der Oberfläche verlangt werden.» Dies ist zu schwach formuliert und soll verschärft werden mit: Zur Verminderung des Regenwasserabflusses ist «in der Regel» eine wasserdurchlässige Gestaltung der Oberfläche vorzunehmen. Die Begründung ist: Wasser auf einer undurchlässigen Fläche wird sofort abgeleitet und führt in unterliegenden Gemeinden zu Hochwasser. Diese Problematik wollen wir nicht verschärfen. Bei durchlässigen Böden kann das Wasser versickern und verdunsten. Dies führt zur Abkühlung der Fläche. Es ist ein Hochwasser- und Hitzeschutz. Dies soll festgeschrieben, der Artikel verschärft werden.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Es gibt gewisse Situationen, wo eine wasserdurchlässige Gestaltung nicht möglich ist. Wenn im Untergrund Grundwasser ist, dann ist dies nicht möglich. Deshalb ist die Kann-Formulierung im Reglement. Für den Planer sei «kann» oder «in der Regel» das Gleiche beziehungsweise gleich schwammig. Unser Antrag ist, diese Formulierung nicht zu ändern.

Marie-Louise Kieffer Merki, Sonnhaldestrasse 13

Dann stelle ich den Antrag, dass Ausnahmen möglich, aber zu begründen sind.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Sabine Beck-Pflugshaupt hält fest: Der Antrag des Stadtrats bezüglich Art. 14 Abs. 1 ist, an der Formulierung gemäss Botschaft festzuhalten. Wer diesem Antrag zustimmt, soll dies mit Handerheben bezeugen.

Und wer dem Antrag von Frau Kieffer zustimmt, soll jetzt die Hand erheben.

Es ist klar, dass es beim Antrag des Stadtrats bleibt.

Patrick Bräuchi, Präsident Gewerbe Region Sursee

Wir stellen einen Antrag an die Versammlung zu Art. 9, Berechnung des Minimal- und Maximalbedarfs (Tabelle): In den Gebieten III und IV soll der Maximalwert in den Bereichen «Wohnen», «Besuch (Wohnen)», «Beschäftigte» und «Kundschaft/Besuch» auf max. 150 % erhöht werden.

Die Gebiete III und IV sind im Vergleich zu Gebiet I und II wesentlich schlechter erschlossen, haben aber fast gleich tiefe Maximalbedarfsgrenzen wie in den Gebieten III und IV. Mit dieser in der Botschaft vorgeschlagenen Obergrenze wird es in den genannten Gebieten vermehrt zu Wildparkiererei kommen, was nicht förderlich ist oder bereits besteht. Öffentliche Abstellplätze gibt es in diesen Gebieten nur beschränkt. Die angrenzenden Gemeinden kennen diesbezüglich keine Obergrenze hinsichtlich Abstellplätze. Die Wettbewerbsfähigkeit wird bei Bauvorhaben an der Surseer Stadtgrenze verzerrt. In den gewerblichen Gebieten ist das verdichtete Bauen ebenfalls Realität geworden. Die Bauvorhaben werden demnach grösser und komplexer. Die Nutzung sei bei Baubeginn nicht ganz klar. Die Abstellplätze kommen in der Regel unter den Boden. Eine spätere Erstellung ist vielleicht bei diesen bautechnischen Gegebenheiten nicht mehr möglich. Somit wird Art. 11 nutzlos. Der Stadtrat kann ausserdem bei jedem Bauvorhaben von mehr als 30 Abstellplätzen ein Verkehrskonzept verlangen. Mit der kontinuierlichen Verbesserung der ÖV-Güteklasse in diesem Gebiet kann man künftig gemäss Art. 9 Abs. 3 in andere Gebiete umgeteilt werden.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Es geht um die Gebiete III und IV. Und der Antrag lautet, all diese Maximalwerte auf 150 % zu erhöhen. Es ist somit ein Antrag zu Artikel 9. Sie erkundigt sich, ob es zu diesem Artikel eine andere Vorstellung gäbe.

Thomas Felber, Chäferweg 6

Der Sprechende will diesen Antrag bestärken. In seiner Tätigkeit als Planer wird versichert, dass bei Überbauungen zurzeit ein Bedarf von 1,5 oder sogar 2 Parkplätzen für Eigentumswohnungen besteht. Dies soll massiv reduziert werden. Dies führt zu Problemen. Wir kaufen ein Parkplatzdebakel ein, freiwillig, in unseren Wohngebieten, obwohl es dort aktuell gut funktioniert. Weshalb machen wir das? Was soll das? Wir haben das Problem, dass man Einstellhallen nicht erweitern kann. Das andere ist aber auch noch: Ein Investor, wenn der die Einstellhalle grösser macht, also grösser als das Minimum oder ins Maximum, das nun vorgeschlagen wird, und das ist in Zukunft zu viel, ist das kein Problem. Das tut niemandem weh. Der Einzige, der leidet, ist der Investor mit seinen Finanzen. Das Grüne im Garten, die Bürger, die Stadt, die leiden nicht darunter. Man hat also kein Problem. Man kann dem gut zustimmen. So kann die Reserve auch als Reserve gebaut werden. Dasselbe ist nicht nur im Wohnen, sondern auch im Gewerbe. Wir sind immer noch ein Städtli, keine Agglomeration. Warum vernichten wir unsere Qualität? Es ist auch falsch, wenn wir glauben, der Verkehr an der Ringstrasse und der Autobahnezufahrt werde sich in Zukunft vermindern. Das ist nicht allein ein Problem von Sursee. Wir sind ein Kreuzungspunkt der Region. Wichtig ist, die Ansätze zu erhöhen, dass genügend Parkplätze vorhanden sind.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Verstehe ich das richtig, du unterstützt den Antrag?

Thomas Felber, Chäferweg 6

Ja. Und ich möchte einen weiteren Hinweis machen. Die Gemeinde Schenkon hat vor einem Jahr ein Reglement erlassen. Darin wurden für Einfamiendoppelhäuser und Einfamilienhäuser 2 Parkplätze und für Wohnungen 1,5 Parkplätze als Minimum definiert. Eine Maximalbeschränkung ist nicht definiert worden. Das Gleiche in der Gemeinde Oberkirch, welches zurzeit in der Vernehmlassung ist. Oberkirch geht von 2 Parkplätzen aus. Sie haben auch keine Maximalbeschränkung. Interessant ist, dass die ganze Berechnung in Oberkirch auf einem Mobilitätskonzept basiert, das sie selber gemacht haben, also nicht jenes, das Sursee vorlegt. Die Verfasserin ist die Metron AG, also jene, die auch uns begleiten. Und diese haben dort gerade das Gegenteil gemacht. Keine Deckelung nach oben hat übrigens auch Geuensee. Der Sprechende fügt an, dass Sursee als einzige Gemeinde in der Region ist, die das macht. Das kann auch Verschiebungen geben, gerade bei Wohneigentum. Man will dann lieber in Oberkirch, Geuensee oder Schenkon bauen. Wollen wir den Leidensdruck wirklich freiwillig produzieren in unseren schönen Wohnquartieren?

Samuel Zbinden, Grüne

Im Namen der Grünen wird ganz klar betont, dass sie diesem Antrag nicht zustimmen. Sie unterstützen den Stadtrat in der 100 %-Lösung. Der Sprechende wohnt im Gebiet III an der Badstrasse 9 und dieses Gebiet sei gut erschlossen. In 5 Minuten ist man mit dem Velo am Bahnhof oder zu Fuss in 15 bis 20 Minuten. Bushaltestellen sind vorhanden. Sursee ist durchgehend gut erschlossen. Im Vergleich mit anderen Städten oder mit dem Ausland, ist Sursee sehr gut erschlossen. Es ist total falsch, die Gebiete III und IV auf 150 % Maximal-Werte zu erhöhen. Das Gebiet III und IV betrifft flächenmässig das grösste Gebiet in Sursee. Wenn in diesen Gebieten die Obergrenzen erhöht werden, dann sind die Ziele, welche sich der Stadtrat vorgenommen hat, mit dem jahrelangen Prozess umsonst gewesen. Dann geht es schlussendlich nur noch um das Gebiet I, bei welchem sowieso schon ein reduzierter Bedarf da ist. Die meisten Bauherren bauen dort eh schon weniger Parkplätze. Man will nun dort, wo es diese vorgegebene Lenkung brauche, nun völlig aufgeben. Falsch ist auch die Aussage, wenn zu viele Parkplätze vorhanden sind, sei dies kein Problem ausser für den Investor. Auch unterirdische Parkplätze können Schäden für die Allgemeinheit hervorrufen. Es kann oberhalb einer unterirdischen Parkanlage weniger gut begrünt werden, was an zahlreichen Orten von Sursee beobachtet wird. Das Angebot an Parkplätzen lenkt den Verkehr. Wie viele Parkplätze gebaut oder zur Verfügung stehen, ist entscheidend, ob dann schlussendlich die Familie zwei oder eben nur ein Auto hat.

Hans Bachmann, Hubelweg 16

Man soll eine Kompromisslösung finden. Man hebt die Maximalzahl an, aber verlangt dafür unterirdische Parkplätze. Unterirdisch bauen eh die meisten, und wenn ein Investor das Risiko eingehen will, zu viele Parkplätze zu erstellen, dann hat er das Risiko. Hans Bachmann stellt den Antrag an die Versammlung, Parkplätze unterirdisch zu erstellen, damit oberirdisch Platz freigelassen werden kann.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Das Gewerbe der Region Sursee wurde in die Begleitgruppe eingebunden. Verschiedene Interessen wurden diskutiert und durchdacht. Das vorliegende Reglement war ein Kompromiss, welcher gefunden wurde. Der Sprechende warnt davor, an allen Ecken und Enden zu schrauben.

Es werden immer die Zahlen herausgenommen, welche in die entsprechende Argumentation am besten passen. Beim Richtwert kann der Gesuchsteller auswählen was für ihn stimmt. Geht er über ein Parkplatz pro 100 m² oder ein Parkplatz pro Wohnung.

Zum gut gemeinten Antrag von Hans Bachmann wird ergänzt, dass Sorge getragen wird zur Umgebung. Bei der Innentwicklung müssen wir aufpassen, dass die Qualität von Aussenräumen gewährleistet sind. Es dürfen nicht zu viele Autos im Aussenraum stehen. In jüngerer Vergangenheit wurde gemerkt, dass aufgrund von Grundwasserströmungen der Kanton nicht mehr beliebig viele Untergeschosse zugesteht. Verschiedene Bauvorhaben, welche an Stelle von zwei Untergeschossen nur noch eines realisieren konnten. Sollen die gleiche Anzahl Parkplätze realisiert werden, dann landen dieses dann plötzlich in der Umgebung und dies drückt dann wiederum auf die Qualität der Umgebung.

Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG

Es gibt Unterschiede zwischen Empfehlung und Beschluss. Das war in der Gemeinde Oberkirch nicht anders. Die Empfehlungen waren in Oberkirch die Gleichen wie in Sursee. Was schlussendlich beschlossen wird, liegt nicht in der Hand der beratenden Metron Verkehrsplanung AG.

Tom Achermann, Projektleiter Stadt Sursee

Das vorliegende Reglement wird als praxistauglich eingestuft. Bei aktuellen Projekten, welche mehr als 30 Abstellplätze haben, da kommt vom Planer und Investor ein Mobilitätskonzept, welches genau in diese Richtung geht. Dieses Reglement verfügt über gute Regelungen und Vorgaben, auch hinsichtlich der Richtwerte im Minimal- und Maximalbedarf. Absolut gut umsetzbar.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Die Sprechende kommt zurück auf den Vorschlag von Hans Bachmann. Hans Bachmann stellt den Antrag an die Versammlung, unterirdische Parkplätze zu erstellen, damit oberirdisch Platz frei gelassen wird.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Es wurde im Reglement ganz bewusst der Begriff gewählt, «in das Gebäude zu integrieren». Folglich gibt es die Möglichkeiten, entweder sind die Parkplätze im UG oder allenfalls auch Parterre oder sogar im 1. OG. Die Grundwasserproblematik muss beachtet werden.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Sabine Beck-Pflugshaupt stellt auf Nachfragen hin fest, dass Hans Bachmann seinen Antrag zurück zieht.

Thomas Felber, Chäferweg 6

Wenn zu wenig Parkplatz vorhanden ist, wird der Druck auf Aussenraum sehr gross. Will man künftig fehlenden Parkplatz auf der Strasse realisieren? Dies gibt Verschiebungen vom privaten auf öffentlichen Raum. Druck wird erzeugt, wenn plötzlich viele illegale Fahrzeuge auf der Strasse stehen. Mit der dadurch entstehenden Qualitätseinbusse muss das Reglement angepasst werden. Kein Investor muss zwingend den Richtwert 150 % erstellen, er kann. Der Investor erhält mit einer Erhöhung des Richtwertes mehr Spielraum. Vielleicht sucht er auch andere Wege z.B. mit Velo-Sharing.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Wir kommen zur Abstimmung. Es geht um den Antrag des Gewerbe Region Sursee, die 100 % auf 150 % zu erhöhen. Dies beim Wohnen, beim Besuch, der Beschäftigten und der Kundschaft in den Gebieten III und IV. Zuerst wird über den Antrag des Stadtrats abgestimmt, wie er in der Botschaft steht.

Antrag Stadtrat: Zustimmung 71 Personen

Antrag Gewerbe Region Sursee: Zustimmung 53 Personen

Der Antrag des Stadtrats obsiegt.

Es folgen keine weiteren Anträge zum Art. 9. Die Präsidentin fragt an, ob es zu den Artikeln 6 bis 15 andere Anträge gibt.

Thomas Felber, Chäferweg 6

Ich komme nochmals zu einem Antrag, zu Artikel 8, Richtwert. Also, eigentlich ist es eine technische Feststellung. Hier ist eine Änderung in der Berechnungsart. Dies ist vorgestellt worden vom Bauherr. Das Reglement orientiert sich gemäss VSS an der Bruttogeschossfläche. In der Zwischenphase hat man die anrechenbare Geschossfläche gemacht, aber nicht bloss, weil es einfach war, und weil es ein Mindestwert war, aber eigentlich sind die Werte, die Erfahrungen der VSS, welche die Basis ist fast über die ganze Schweiz, basiert auf der Bruttogeschossfläche. Neu, wenn wir die Hauptnutzfläche nehmen, ist dies ein wesentlicher Unterschied. Das ist nicht bloss eine kleine Korrektur bei der Aufrundung. Sondern, man muss sich vorstellen, die Bruttogeschossfläche ist die Fläche, bei der alles dabei ist, also ringsherum, ausser der Balkon. In der Hauptnutzfläche ist es nur noch die Netto-Wohnnutzung. Also die Aussenmauern sind nicht dabei, die Flächen der Innenwänden sind nicht dabei, die Fläche des Treppenhauses ist nicht dabei, die Fläche des Lifts ist nicht dabei. Es sind auch keine Schächte dabei. Auch nicht eingerechnet sind Reduits und Abstellräume. Es ist also ein riesiger Unterschied zwischen diesen beiden Flächen. In der Bauökonomie und in den Berechnungen haben wir eine einfache Faustregel: Die Hauptnutzfläche ist etwa 75 % der Bruttogeschossfläche. Also die Bruttogeschossfläche mal 0,75 ergibt die Hauptnutzfläche, worauf das vorliegende Reglement basiert. Und das ist eigentlich falsch. Dies, weil wir uns abstellen auf die VSS und diese Erfahrungen und gerne davon profitieren. Aber es muss ja stimmen. Deshalb braucht es von mir aus gesehen einen Flächenkorrekturfaktor. Unterhalb der Tabelle gehört eine Fussnote hin. Dort soll notiert werden: Die anrechenbare Hauptnutzfläche ist, das System kennen wir ja bereits von der früheren anrechenbaren Bruttogeschossfläche, einfach ein kleines «HA» vor dem «HNF» ist gleich wie die «HNF», die man rechnet, mal 1,3. Wenn man die 0,75 mal 1,3 rechnet ergibt dies eins. Dabei müsste man überall in den Tabellen die «HNF» anders beschriften.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Du stellst also den Antrag, dass man dies in diesem Sinne präzisiert.

Thomas Felber, Chäferweg 6

Ja.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Das Prinzip der Einfachheit verlassen wir hier etwas. Wir können keinen Begriff verwenden, welcher nicht in der Harmonisierung der Baubegriffe im Kanton Luzern verwendet wird. Den Begriff der Bruttogeschossfläche gibt es da nicht, wie auch die anrechenbare Geschossfläche. Darum ist dies keine Alternative und wir sind auf die

Hauptnutzfläche gekommen. Er bittet die Fachkräfte zum vorgeschlagenen Faktor Stellung zu nehmen.

Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG

Sie kann nicht genau sagen, was der Faktor ist. Es wurden einige Beispiele durchgerechnet in einer anderen Gemeinde. Man ist nicht auf 75 % gekommen, es war etwas weniger, eher bei 80-90 %. Dies hängt vom Objekt ab. Sie will sich deshalb nicht auf den Faktor festlegen. Wenn man es anschaut hat es ein paar Mauern weniger, es hat ein paar Räume weniger. Bei den durchgerechneten Beispielen wäre es mit dem Aufrunden etwa auch das Gleiche herausgekommen. Es gab also keinen solch grossen Unterschied, wie wonach es getönt hat. Die Berechnung erfolgte anhand einiger Beispielen, aber nicht anhand Hunderten davon. Sie kann somit nicht abschliessend mit absoluter Sicherheit sagen, dass 1,3 der richtige Faktor ist.

Hans Bachmann, Hubelweg 16

Als Architekt und Baukontrolleur von Baugesuchen kann er sagen, dass die Norm SIA 416 die Hauptnutzfläche regelt und da sind auch diverse Nebenflächen enthalten. Aus der Praxis ist der Faktor in etwa 1:1.

Thomas Felber, Chäferweg 6

Die Berechnung, basierend auf den Zahlen der ETH, liegt in etwa bei 75 %. Hans Bachmann sagt, dies stimme nicht. Es sind einfach die Nebenflächen, die dort nicht dabei sind. Das Reglement fokussiert ausdrücklich auf die HNF, was ich auch verstehe. Die Fläche der HNF bezieht sich tatsächlich auf die Wohnung. Die Wahl, welche mit dem Reglement getroffen wurde, ist eigentlich gut. Das Problem besteht nur beim Faktor, im Vergleich zur VSS-Norm. Es ist einfach so, Aussenwände, Innenmauern, der Lift, alle Leitungsschächte und das Reduit ist nicht einfach gleich viel. Die Differenz ist $\frac{1}{4}$ weniger.

Um diesen $\frac{1}{4}$ auszugleichen braucht es den Faktor 1,3. Der Faktor heisst: Die anrechenbare Hauptnutzfläche HANF ist gleich der HNF, welche aus Plänen entnommen wird, mal 1,3. Und diese anrechenbare Hauptnutzfläche ist jene, die dem vorliegenden Reglement zu Grunde gelegt wird. Oben steht statt HNF aHNF. Das ist eine einfache Übung. Wenn man schon die Flächen berechnen muss, dann ist dies nicht mehr der grosse Schritt.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Dein Antrag ist also, dass man nicht von HNF, sondern von aHNF spricht.

Thomas Felber, Chäferweg 6

aHNF ist in der Tabelle und die rechnet man so, dass man die HNF nimmt nach Plan mal 1,3.

Carlo Piani, Die Mitte

Die Auswirkungen des Antrags von Thomas Felber können die Meisten der hier anwesenden nicht nachvollziehen und verstehen dies nicht. Das ist bedenklich. Öffnen wir bei eine Zustimmung nach der Ablehnung des vorherigen Antrags ein Hintertürchen und haben am Schluss doch wieder mehr Parkplätze? Deshalb bitte diesen Antrag ablehnen.

Joachim Cerny, FDP

Dies ist schwierig zu beurteilen und zu technisch. Es ist eine Überforderung eine solch technische Ziffer hier hineinzubringen. Wir hatten verschiedene Expertenmeinungen. Ich hätte wirklich ein schlechtes Gewissen, diesen Faktor der Stadt vorzuschreiben. Am

Schluss bei der Realisierung kann herauskommen, dass wir auf einen ganz anderen Wert kommen.

Rainer Jacquemai, Unterer Graben 1A

Die Hauptnutzfläche ist tatsächlich ein grosser Unterschied zur bisherigen VSS-Norm, ob dies nun 30 % ist oder 25 %. Im Beispiel Restaurant Iheimisch mit 800 m² Fläche und auf 5 Stöcken überbaut, das sind 4'000 m². Später wurde der Faktor geändert von Bruttofläche auf Hauptnutzfläche, Balkone, Wände sowie Lichthöfe wurden abgezählt, mit dem Resultat, dass nun mit 950 m² überbaut wurde. Der Unterschied ist wirklich markant. Wir kamen also von 100 % gemäss VSS-Norm auf eine neue VSS-Norm, die nun unserem Reglement zu Grunde liegt, die nun vielleicht noch bei 75 % liegt. Da sagen wir neu, es ist 100 und von dort an wurde es maximiert und man kann von dort herunter. Ich stelle somit einen weiteren Antrag. In den Gebieten III und IV soll der Maximalbedarf im Bereich «Wohnen», «Besuch (Wohnen)», «Beschäftigte» und «Kundschaft/Besuch» auf max. 125 % erhöht werden. Das ist eine Kompromisslösung. Sie müssen sich vorstellen: Die meisten, die bauen, werden dies gar nicht ausschöpfen. Die gehen bei Mietwohnungen lieber herunter, weil es billiger ist, sie müssen diese nämlich ins Haus reinnehmen. Diese Parkplätze kosten etwas. Aber alles, was sie heute bauen, ist für 50, 60 Jahre gebaut. Und wenn die Parkplätze weg sind, sind sie weg. Ich bin froh, wenn es in dieser Stadt noch Gebiete gibt, wo Parkplätze sind. Wir beispielsweise sind in einem Quartier, das komplett auf die öffentliche Hand angewiesen ist. Und hier weiss man noch nicht einmal, was eigentlich der Parkplatzbedarf des Quartiers ist. Ich weiss einfach, man baut bei uns massiv Parkplätze ab, zum Beispiel beim Zirkusplatz 130 netto, man hat vor, weitere noch abzubauen. Deshalb, erhöhen Sie dies auf 125 % in den Gebieten III und IV.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Wir sind bei Art. 8. Wir haben den Antrag von Thomas Felber für die Anpassung, der sagt, dass wir von einer aHNF sprechen und mit dem Faktor 1,3 rechnen. Wir stimmen zuerst über den Antrag des Stadtrats ab, also den Artikel so stehen lassen, wie er hier formuliert ist.

Der Antrag des Stadtrats erhält 65 Stimmen

Der Gegenantrag von Thomas Felber erhält 44 Stimmen.

Es folgt die Abstimmung zum Antrag von Rainer Jacquemai. Du beantragst, in den Gebieten III und IV überall den Maximalwert auf 125 % zu erhöhen. Rainer Jacquemai bestätigt dies.

Der Antrag des Stadtrats erhält 56 Stimmen.

Der Gegenantrag von Rainer Jacquemai erhält 61 Stimmen. Somit wird im Gebiet III und IV im Bereich «Wohnen», «Besuch (Wohnen)», «Beschäftigte» und «Kundschaft/Besuch» auf max. 125 % zugestimmt.

Martin Bisig, SP

Ich habe einfach eine Frage: Ist es zulässig, zweimal über das Gleiche abzustimmen? Ich könnte ja jetzt den Antrag stellen, wir versuchen es einmal mit 105 %, im Sinne von, das kann man auch mal ausprobieren. Ich weiss nicht, ob dies zulässig ist. Das ist eine Frage an die Versammlungsordnung, ob man zweimal über das Gleiche abstimmen kann. Ich finde das geschehene Vorgehen demokratisch etwas fragwürdig.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsident

Wir klären das. Wir haben im ersten Schritt über die Tabelle abgestimmt. Wir hatten ein Ergebnis. Dann haben wir einen anderen Artikel angepasst. Wir hatten auch ein Ergebnis. Aufgrund dieser Diskussionen hast du, Rainer, mitgeteilt, dass du nochmals darauf zurückkommen möchtest. Richtigerweise muss man dazu einen Rückkommensantrag stellen.

Rainer Jacquemai, Unterer Graben 1A

Ich finde es ziemlich komisch. Wir haben jetzt darüber abgestimmt. Zu sagen, es gehe so nicht, hätte man vorher sagen sollen. Mir ist aber etwas aufgefallen. Auf Seite 18 steht «Tendenziell ist die Hauptnutzfläche leicht kleiner als die Bruttogeschossfläche». Ich war in dieser Arbeitsgruppe dabei. Und heute hören wir, dass es anders ist. Das ist das, was ich gefühlsmässig immer gedacht habe. Ich habe selber zwei drei Beispiele gerechnet. Und jetzt, als es Herr Felber gesagt hat, ist es offensichtlich klar. Diese Botschaft ist nicht ganz korrekt. Was wir jetzt gemacht haben ist nichts anderes als eine Anpassung in den Kategorien III und IV und wieder auf 100 % gegangen sind wie vorher. Vorher war aber nach oben offen. Mit dem Minimumwert, den wir vorher hatten, ist es jetzt begrenzt im III und IV. Und das I und II ist nicht angetastet. Ich finde dies also eine sehr gute Lösung. Wenn du das verlangst, dann stelle ich diesen Antrag. Wenn das, was du jetzt machst, aber nicht haltbar wäre, halte ich am anderen fest. Allenfalls müssen wir das später abklären. Es braucht eine gewisse Rechtssicherheit. Für die Sicherheit stelle ich jetzt nun diesen Rückkommensantrag.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsident

Wir sind uns einig, wir haben eine Diskussion geführt. Daraufhin wollte Rainer nochmals einen Antrag stellen. Deshalb nun dieser Rückkommensantrag. Wir stimmen nun über diesen Rückkommensantrag ab, dass wir nochmals auf die Tabelle zurückkommen. Wer diesem zustimmt, soll das mit Handerheben bezeugen.

Gemäss Abstimmung ist klar, dass man auf den Antrag zurückkommen darf.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Dieser will die Aussage von Rainer Jacquemai nicht im Raum stehen lassen, dass die vorliegende Botschaft nicht korrekt sei. Hans Bachmann gab das Votum ab, die Berechnung sei 1:1. Die Aussage ist die, dass es innerhalb der Rundung nichts ausmacht.

Sabine Beck Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Wir haben also dem Rückkommen stattgegeben. Wir machen somit nochmals die Abstimmung von vorher. Der Antrag des Stadtrats ist, die Tabelle so stehen lassen wie sie ist.

Der Antrag des Stadtrats erhält 54 Stimmen.

Der Gegenantrag von Rainer Jacquemai erhält 63 Stimmen.

Es wurde somit das gleiche Resultat erzielt. Die Stadträtin findet es fair, dass man gleich abgestimmt hat. Sie entschuldigt sich für den Fehler in der Abhandlung.

Kapitel II Abstellplatz für Personenwagen Art. 6 – 15

Thomas Felber

Er weist darauf hin, dass er das komplizierte Reglement nicht geschrieben habe, sondern die Stadt. Er hat noch eine Wortmeldung zum Artikel 8 betreffend den Abstellplätzen für

Besucher. Bei den Mehrfamilienhäusern sind zusätzlich 10 % vorgesehen. Das war bereits beim alten Reglement so. Das ist natürlich nun auch gedeckelt. Meine Erfahrung ist so, dass dies sehr kritisch ist. Wenn Sie ein Acht-Familienhaus haben, haben Sie gerade mal einen Parkplatz für Besucher. Sie müssen also den Besuch gut koordinieren. Es ist nicht gesagt, dass jeder immer mit dem Bus oder Velo kommen kann. Und die anderen im Block zurückhaltend sein müssen. Es ist eine viel zu kleine Zahl. Aus Erfahrungen sieht man, dass man dort etwa 20 % sehen kann. Bei den umliegenden Gemeinden: Schenkon hat auch 10 %, aber ohne Maximum, Oberkirch hat für die ersten 20 Wohnungen 20 % und nachher 10 % und Geuensee hat 20 %. Alle ohne Maximalbeschränkung. Darum ist mein Antrag: Erhöhung der Abstellplätze für Besucher und Kundschaft in der Kategorie Mehrfamilienhaus zusätzlich 20 %.

Sabine Beck Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Ich präzisiere nochmals: Bei den Mehrfamilienhäusern für Besucher und Kundschaft zusätzlich 20 %.

Samuel Zbinden

Das Parkplatzreglement wurde jahrelang diskutiert und er selber war im Prozess mit dabei, in der Echogruppe, welche das Reglement im 2021 nochmals betrachtet hat. Es wurde intensiv diskutiert. Er gibt zu, nicht ganz mit allem einverstanden gewesen zu sein. Diverse Punkte wurden kritisiert. Zwei Anträge wurden gestellt. Er findet es nicht fair, wenn von Seite Gewerbeverein Region Sursee und auch von anderen ohne vorherige Ankündigung und ohne, dass dies in der Echogruppe ein Thema gewesen wäre, an diesem Kompromiss wieder geschraubt wird. Der Gewerbeverein hat die Anträge nicht vorgängig eingebracht. Dieses Reglement braucht Kompromisse, von allen Seiten. Zahlreiche Detailanträge kommen heute erstmals zur Sprache. Dies hätte man doch im vornhinein ansprechen können. Er bittet deshalb dem Stadtrat zu folgen und diesem Reglement zuzustimmen.

Theo Kurmann, Rigistrasse 2

Das Votum von Samuel Zbinden hat ihn geärgert. Für was ist denn die Gemeindeversammlung da? Wir, die Gemeindeversammlung werde entscheiden und nicht irgendwelche Gruppen.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Deshalb ist es auch legitim, dass nun eine Abstimmung folgt. Wir entscheiden wieder zuerst über den Antrag des Stadtrats: Beim Mehrfamilienhaus für Besuch und Kundschaft können zusätzlich 10 % gemacht werden. Anschliessend folgt die Abstimmung über den Antrag von Thomas Felber: Beim Mehrfamilienhaus können für Besuch und Kundschaft zusätzlich 20 % gemacht werden.

Der Antrag des Stadtrats hat 58 Stimmen erhalten. **Der Gegenantrag für 20 % bei den Besucherparkplätzen hat 59 Stimmen erhalten. Somit hat dieser Antrag mit 20 % obsiegt.**

Theo Kurmann, Rigistrasse 2

Fragt an, ob die öffentlichen Parkplätze heute Abend auch zum Thema werden. Wenn der Stadtrat die Meinung vertritt, mit dem vorliegenden Reglement den Verkehr zu reduzieren. Plant der Stadtrat auch die öffentlichen Parkplätze zu reduzieren?

Daniel Gloor, Finanzvorsteher

Zurzeit besteht kein Plan die Parkplätze im öffentlichen Raum substanziell zu reduzieren. Wir haben punktuelle Geschichten. Es besteht aber kein Plan, öffentliche Parkplätze im Grossen zu reduzieren.

*Kapitel III Ersatzabgaben Art. 16 – 21***Inge Wyss, Bahnhofstrasse 6c**

In den 60er Jahren wurden erstmals Ersatzabgaben erhoben. In der Stadt Luzern sind Geschäfte entstanden, welche über zu wenig Parkplätze verfügten. Aufgrund dieses Mangels wurde öffentlicher Boden, welcher nicht bewirtschaftet wurde, als Parkplätze genutzt. Demzufolge wurden Ersatzabgaben verlangt. Heute sind das Verlangen von Ersatzabgaben nicht mehr zweckmässig. Jeder Parkplatz ist heute bewirtschaftet. Die Sprechende versteht es nicht, warum von privater Hand 4'000 Franken oder 8'000 Franken bezahlt werden müssen. Die Sprechende will die Ersatzabgabe abschaffen. Wie wird eine solche Abgabe gerechtfertigt?

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Ist dies als Frage oder Antrag zu verstehen?

Inge Wyss, Bahnhofstrasse 6c

Ich stelle den Antrag, dass man es abschafft. Ich möchte aber dennoch wissen, wie man dies rechtfertigt, dass man heute noch immer Abgaben verlangt. Wir haben gehört, dass jeder abgeschaffte Parkplatz weh tut, weil das Geld wegfällt. Weshalb muss der Private für etwas, wovon die Stadt bereits kassiert, nochmals bezahlen?

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Es ist ein Minimalbedarf an Parkplätzen zu bestimmen und grundsätzlich auch zu erstellen. Sollte dazu ein Grundeigentümer nicht in der Lage sein, dann hat dieser ein Vorteil gegenüber einem anderen, welcher ein Minimalbedarf erstellen kann. Er braucht kein Land und ihm entstehen auch keine Kosten für Erstellung der Parkplätze. Darum wird die Meinung vertreten, wenn ein Minimum nicht erreicht werden kann, dann wird eine Ersatzabgabe fällig. Mit dem heutigen Spielraum am Minimum werden sehr wenige Bauherrschaften unter dieses Minimum fallen und somit sind auch keine Ersatzabgaben geschuldet. Beispiele, welche in den letzten Monaten gerechnet wurden, haben kaum das Minimum immer erreicht, nicht nur in der Altstadt, auch in anderen Gebieten.

Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG

In der Zeit, bei welcher diese Ersatzabgaben erhoben wurden, hat man die Ersatzabgabe für etwas bezahlt, was auch tatsächlich gebraucht wurde. Etwas, dass man nicht selber erstellen konnte. Das Prinzip soll heute immer noch das Gleiche sein. Man geht davon aus, dass es ein Minimum an Bedarf gibt. Wenn dies nicht selber erstellt werden kann, dann braucht man dies an einem anderen Ort. Für diese Erstellung, welche man selber nicht macht, bezahlt man diese Ersatzabgabe. Wird mit einem Mobilitätskonzept bewiesen, dass man die Abstellplätze nicht braucht, dann wird es möglich, dass der Stadtrat diese Ersatzabgabe erlassen kann.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Die Ersatzabgaben müssen zweckgebunden verwendet werden.

Inge Wyss, Bahnhofstrasse 6c

Jeder Besucher, der in die Stadt kommt, bezahlt der Stadt, wenn ich ihm keinen Parkplatz geben kann. Weshalb gibt es dann Gemeinden, die das abgeschafft haben?

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Hast du ein Beispiel, wo das abgeschafft wurde?

Inge Wyss, Bahnhofstrasse 6c

Nein, gerade nicht.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Kannst du mir bitte einen genauen Antrag formulieren? Bei diesen Ersatzabgaben sind es mehrere Artikel.

Inge Wyss, Bahnhofstrasse 6c

Ich beantrage, dass diese 8'000 Franken als Ersatzabgabe gestrichen werden.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Dann sind wir bei Artikel 17, wo diese geregelt sind. Dieser würde ersatzlos gestrichen. Somit würden sich sämtliche Artikel 16 – 21 zur Ersatzabgabe erübrigen. Wenn es keine Ersatzabgabe gibt, muss man sie auch nicht regeln. Wir machen es auch hier wieder so: Wenn man gegen die Ersatzabgabe ist, würden wir all diese Regelungen herausstreichen.

Rainer Jacquemai, Unterer Graben 1A

Der Artikel 20 müsste man drin lassen, auch wenn man den Rest streichen würde. Wir haben ja einen solchen Fonds. Ich selber habe auch einmal viel einbezahlt. Um die Vorgeschichte dieses Reglements abzurunden: Bei der Zonenplanrevision 2016 wurde dieser Artikel entfernt. Ein Lösungsvorschlag vom Sprechenden, dieser Artikel soll stehen bleiben, hätte Einnahmen von ca. 250'000 Franken generiert. Jede Abweichung aus der VSS-Norm soll bezahlt werden. Die Erträge aus den Ersatzabgaben sind für Unterhalt und die Förderung des öffentlichen Verkehrs bestimmt. Die heutige Lösung wird hinsichtlich dieses Vorgehens wenig einbringen. Mit dieser Lösung kann der Sprechende aber gut leben. Wenn man in der Altstadt lebt, und über die letzten 20 Jahre beobachtet hat, wie die Zahl privater Parkplätze stetig rückläufig wurden und für die Parkierung Gebühren bezahlt werden müssen, sei das nicht ganz korrekt. Der Sprechende findet die Ersatzabgaben wie im Reglement umschrieben, gut. Er will an dieser Abgabe auch festhalten und appelliert an die Versammlung, am Vorschlag des Stadtrates festzuhalten.

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Wir machen die Abstimmung über Ersatzabgabe 0 oder 8'000 Franken. Wird der Antrag des Stadtrats abgelehnt, schauen wir, welche Artikel wir herausnehmen müssen. Die Abstimmung erfolgt so, dass man entweder die Ersatzabgabe so stehen lässt, wie sie drin steht oder man zukünftig darauf verzichtet. Zuerst kommt der Antrag des Stadtrats: Pro fehlender Abstellplatz eine Ersatzabgabe von 8'000 Franken so drin zu lassen. Anschliessend folgt die Abstimmung über den Antrag, die Ersatzabgabe gegenstandslos zu streichen.

Der Antrag des Stadtrats erhält viel mehr Stimmen.

Kapitel IV Abstellplätze für Zweiradfahrzeuge Art. 22 – 24

Yvonne Zemp Baumgartner, SP

Zu Art. 23 Normbedarf an Abstellplätzen für leichte Zweiräder

Es gibt Gewerbebetriebe, die mehr Veloparkplätze erstellen wollen als vom Reglement vorgesehen. In Art. 23 soll beim Gewerbe, Verkauf und Gastgewerbe beim Velo-Parkplatz pro Besuch/Kundschaft soll «mindestens» ergänzt werden, damit dies nach oben erweitert werden kann. Also mindestens 0,5 Velo-Parkplätze Gewerbe und Industrie und mindestens 2 bis 3 Velo-Parkplätze beim Verkauf und mindestens 1 Velo-Parkplatz pro 5 Sitzplätze beim Gastgewerbe. Nachdem die Möglichkeit für zusätzliche Parkierung für Autos bewilligt wurden, soll auch bei Velo-Parkplätzen nach oben erweitert werden können.

Romeo Venetz, Bauvorsteher

Für die Verwaltung ist dies sehr schwierig anzuwenden. Was heisst mindestens 2 bis 3 Velo-Parkplätze? Die VSS-Norm beinhaltet die 2 Velo-P pro 10 Arbeitsplätze. Das entspricht auch dem Standard bei verschiedenen Gemeinden, insbesondere im Vergleich mit Zürich und Winterthur. Der Vergleich wurde gemacht. Der Sprechende macht den Hinweis auf Artikel 23 Absatz 4 im Reglement.

Yvonne Zemp Baumgartner, SP

Ich ziehe den Antrag zurück.

Thomas Fischer, Pilatusstrasse 16

Beim Gastgewerbe ist 1 Velo-Parkplätze pro 5 Sitzplätze. Wo sind konkret bei der Schletzi die 5 Velo-Parkplätze zu realisieren?

Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin

Im Gebiet Altstadt sind grössere Velounterstände wie z.B. beim Märtplatz und kann darüber geregelt werden. Es gibt keine Ersatzabgabe.

Thomas Fischer, Pilatusstrasse 16

Die Velo-Parkplätze müssen nicht im oder am Gebäude sein, sondern können sonst wo realisiert werden?

Thomas Achermann, Projektleiter Stadt Sursee

Die Velo-Parkplätze müssen nicht zwingend im Gebäude sein und werden unterteilt in Kurz- und Langzeitparkplätze. Je nach Nutzung ist dies zu 1/3 und 2/3. Die VSS-Norm sieht vor, insbesondere in Altstadtgebieten den Bedarf zu reduzieren und übrige Freiflächen zu nutzen.

Kapitel V Schlussbestimmungen Art. 25 und 26

Keine Wortmeldungen

1.7 Abstimmung

Der Stadtrat beantragt der Gemeindeversammlung, das Parkplatzreglement unter Berücksichtigung der gemachten Anpassungen zu genehmigen. Sprich: Wir haben vorher beschlossen, dass wir im Gebiet III und IV das Maximum auf 125 % erhöhen und dass wir im Artikel 8 die Besucherparkplätze auf 20 % erhöhen.

Dem Antrag des Stadtrats wird grossmehrheitlich zugestimmt.

Traktandum 2

Ersatzwahl eines Mitglieds des Urnenbüros der Stadt Sursee für den Rest der Amtsdauer 2021 – 2025**2.1 Einleitung****Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin**

Gemäss Gemeindeordnung der Stadt Sursee besteht das Urnenbüro aus den Präsidien, der Stimmregisterführerin oder dem Stimmregisterführer und den weiteren Mitgliedern. Der Stadtrat wählt die Präsidien, die Stimmregisterführerin oder den Stimmregisterführer sowie deren Stellvertretungen und bestimmt die Anzahl der übrigen Mitglieder. Die restlichen Urnenbüromitglieder werden von der Gemeindeversammlung spätestens im ersten Jahr nach der Neuwahl des Stadtrats. Wählbar ist nur, wer stimmberechtigt ist und Wohnsitz in der Stadt Sursee hat. Eine stille Wahl ist nicht möglich.

2.2 Information und Begründung

Ende April 2022 ist Hans Schäfer sel., verstorben. Er war zum Zeitpunkt seines Hinschieds Urnenbüropräsident für Die Mitte.

Der Stadtrat hat an der Sitzung vom Dienstag, 14. Juni 2022 gemäss dem Vorschlag Der Mitte Christian Bertschi, aktuelles Urnenbüromitglied, wohnhaft in Sursee, Badstrasse 13B, als Präsident des Urnenbüros der Stadt Sursee gewählt.

Im Rahmen der Gesamterneuerungswahlen für die Amtsdauer 2021 – 2025 vom 18. Oktober 2021 wurden Der Mitte zwölf Sitze im Urnenbüro zugesprochen. Die Mitte nimmt ihren Anspruch wahr und hat aufgrund des Ausscheidens von Hans Schäfer sel. eine Kandidatin als Mitglied des Urnenbüros für die Ersatzwahl vorgeschlagen.

Für Die Mitte Sursee:

Esther Kirchhofer-Röösli, Sonnmattstrasse 4B, Sursee

2.3 Abklärung Parteien und Stimmberechtigte

Keine Wortmeldungen

2.4 Abstimmung

Der Stadtrat beantragt der Gemeindeversammlung, das vorgeschlagene Mitglied des Urnenbüros, Esther Kirchhofer-Röösli, Die Mitte Sursee, für den Rest der Amtsdauer 2021 – 2025 zu wählen.

Dem Antrag des Stadtrats wird mit grossem Mehr zugestimmt.

Traktandum 3**Genehmigung der Abrechnung des Sonder- und Nachtragskredits für den Kauf des Gebäudes St. Martinsgrund 5**

3.1 Einleitung**3.2 Information und Begründung****Daniel Gloor, Finanzvorsteher**

Das AltersZentrum St. Martin ist eine Erfolgsgeschichte und über Jahrzehnte stabil unterwegs. Hohe Zufriedenheit bei Bewohnern und Personal sowie aus finanzieller Hinsicht gesund unterwegs. Das Gebäude St. Martinsgrund 5 ist ein wichtiger Bestandteil in der Gesamtanlage des Alterszentrums. Die Ziele vom Gebäude St. Martinsgrund 5 waren schon vor 20 Jahren klar. Im Verlaufe der vergangen 20 Jahre wurde mit Zusatzschlaufen das Ziel nun erreicht unter dem Motto «Gut Ding will Weile haben». Heute kann dieses Geschäft nun noch formell verabschiedet werden.

Die Stadt Sursee liess in den Jahren 2003/2004 auf ihrem Grundstück von der Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee das Wohnhaus St. Martinsgrund 5 erstellen. Es wurde im Baurecht erstellt, weil die Stadt Sursee damals den Erweiterungsbau nicht aus eigenen Mitteln finanzieren konnte. Mit der Wohnbaugenossenschaft wurde ein Mietvertrag für das ganze Gebäude ab 1. April 2004 abgeschlossen. In einer weiteren Zusatzschleife wollte die Stadt Sursee das Gebäude kaufen, die Verkaufsverhandlungen sind nicht ganz so gelaufen, wie dies gewünscht wurde. Im Jahre 2012 hat man sich entschieden, dass der laufende Mietvertrag nochmals verlängert wird mit der Option, dass dieses Gebäude schlussendlich erworben werden kann. Im 2020 wurden die Verhandlungen mit der Wohnbaugenossenschaft für die Familie erneut aufgenommen. Am Schluss konnte eine faire und einvernehmliche Lösung gefunden werden und die Stadt Sursee konnte dieses Grundstück zu einem marktgerechten Preis erwerben. Das Gebäude konnte in das Eigentum vom AltersZentrum St. Martingrund überführt werden. Im Budget 2021 wurden 4'750'000 Franken als Sonderkredit bewilligt. Die Verhandlungen haben sich etwas in die Länge gezogen. Demzufolge musste ein Nachtragskredit von 250'000 Franken bewilligt werden. Aus Sicht des Stadtrates ein rundum erfreuliches Geschäft, welches zu einem guten Abschluss kam.

3.3 Bericht der Revisionsstelle

Die Revisionsstelle der Stadt Sursee, Balmer-Etienne AG Luzern, empfiehlt den Stimmberechtigten, aufgrund ihrer Prüfungen mit Bericht vom 7. Juli 2022, die Abrechnung über den Kauf des Gebäudes St. Martinsgrund 5 zu genehmigen.

3.4 Abklärung Eintreten

Kein Antrag über Nichteintreten.

3.5 Stellungnahme Parteien und Stimmberechtigte

Keine Wortmeldung.

3.6 Detailbehandlung

Keine Wortmeldung.

3.7 Abstimmung

Der Stadtrat beantragt der Gemeindeversammlung, die Abrechnung über den Kauf des Gebäudes St. Martinsgrund 5 zu genehmigen.

Der Antrag des Stadtrats wird einstimmig genehmigt.

Traktandum 4**Umfrage** (Art. 21 Abs. 2 der Gemeindeordnung vom 23. September 2007)

Bis zwei Wochen vor der Versammlung ist eine Anfrage der Grünen, Stephan Staffelbach, betreffend Wärmeverbund Sursee AG zur öffentlichen Stellungnahme durch den Stadtrat eingereicht worden.

Bruno Peter, Stadtschreiber

Die Wärmeverbund Sursee AG setzt sich zusammen mit der Stadt Sursee, Korporation Sursee, EWL zu je einem Drittel und wurde im April 2020 gegründet. Mit dem Ziel, nachhaltige und möglichst CO₂-neutrale Wärme und Kälteversorgung mittels Verbundlösung zu realisieren. Das Ziel ist es, industrielle Abwärme- und ökologische Energiequellen wie Energieholz, Seewasser, Grundwasser und untiefe Geothermie zu prüfen sowie deren Nutzung – wenn technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll – auszubauen. Mit einem ersten Projekt Fernwärmenetz Isebahn Vorstadt konnte Mitte April 2021 gestartet werden.

Wie viele Liegenschaften wurden bisher an das Fernwärmenetz des Wärmeverbundes Sursee AG angeschlossen?

Insgesamt wurden bis heute 9 Verträge abgeschlossen, 8 x Wärme, 1 x Kälte. Grundsätzlich spricht man in der Branche nicht von Anzahl Objekten, sondern von abgesetzter Energie. Die abgeschlossenen Verträge entsprechen 2,3 GWh Energie.

Wie viele Liegenschaften hätten maximal an das Fernwärmenetz des Wärmeverbund Sursee AG angeschlossen werden können?

Die Frage nach der Anzahl Liegenschaften ist sekundär. Viel entscheidender ist die Frage nach den Absatzmöglichkeiten. Die Zentrale Isebahn-Vorstadt erreicht im Vollausbau einen Absatz von rund 7,5 GWh. Dies sollte gemäss Business-Case bis 2038 erreicht werden. Die Wärmeverbund Sursee AG ist nun seit 2,5 Jahren unterwegs und hat rund 1/3 des Absatzes bereits gesichert. Geht man davon aus, dass man seit der Gründung 15 Jahre Zeit hätte zu verkaufen, um im 2035 alle Verträge gesichert zu haben, um im 2038 die möglichen 7,5 GWh abzusetzen, müsste man pro Jahr Anschluss für rund 0.5 GWh verkaufen. Nach 2,5 Jahren wären dies 1,3 GWh, der Wärmeverbund steht bei 2,3 GWh.

Wie oft wurde ein Beitrag für einen Fernwärmeanschluss von der Stadt ausbezahlt?

Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind 16 zugesicherte kommunale Förderbeiträge im Betrage von 13'400 Franken. Ausbezahlt 1 Beitrag, die Auszahlung erfolgt, wenn der Anschluss aktiv ist. 16 zugesicherte Förderbeiträge vom Kanton/Energie Zukunft Schweiz im Betrag von 213'592 Franken.

Ist die Stadt als Miteigentümerin des Fernwärmenetzes mit der Entwicklung zufrieden?

Das Ziel jedes erfolgreichen Fernwärmenetzes ist es, pro gebautem Meter Leitung viel Energie abzusetzen. Entsprechend erfolgt der Ausbau im Perimeter Isebahn-Vorstadt kundenorientiert. Diese Ausbauarbeiten sind sehr ressourcen- und kostenintensiv. Wenn man bedenkt, dass sich die Rentabilität erst viel später einstellt, bedeutet dies eine grosse Belastung für alle drei Partner.

Die aktuellen Ereignisse bestärken die Wärmeverbund Sursee AG, dass Fernwärme lokal produziert wird und im Vergleich zu anderen Wärmequellen auch preisstabil gestaltet werden kann. Und trotzdem kann ein Heizungsersatz erst dann verkauft werden, wenn eine Heizung gegen das Ende der Lebenszeit geht und nicht früher. Dazu gehören auch Projekte die zuerst reif sein müssen, damit der Anschluss verkauft werden kann. Und selbst wenn beim Bau der entsprechenden Versorgungsleitung kein Anschluss erstellt wird, kann dies in dem Fall auch später noch erfolgen.

Stephan Staffelbach, Grünen

Wenn der Sprechende mit dem Velo durch die Christoph-Schnyder-Strasse oder Centralstrasse fährt, sieht er eine lange Leitung und keine Anschlüsse. Zwischenzeitlich haben einzelne, welche an einer Leitung sind, eigene Heizungen erstellt und haben nicht am Fernwärmenetz angeschlossen. Dies beunruhigt ihn. Darum die entsprechenden Fragen diesbezüglich.

Werner Zihlmann (Wetz), Centralstrasse 18

Er hat einen Fachmann zugezogen. Er hätte gerne angeschlossen, ist ihm aber zu teuer. Die gleiche Erfahrung habe auch Peter Muri erlebt, hätte dies auch mit einem Experten angeschaut. Warum sind die Preise so hoch?

Bruno Peter, Stadtschreiber

Die aktuellen weltpolitischen Ereignisse, welche uns zurzeit auch stark betreffen, zeigen einen grossen Vorteil, welches so ein Fernwärmenetz hat. Mit lokaler Energie, welche vor Ort ist, ist man sehr preisstabil. Dies ist ein grosser Vorteil verglichen mit dem Jahre 2018. Man ist konkurrenzfähig geworden, im Vergleich zu den herkömmlichen Energien sogar preiswerter. Auch mit Förderbeiträgen wurde geschaut, dass man noch konkurrenzfähiger werden kann. Man ist im Wettbewerb mit allen anderen Anbietern wie z.B. Erdsonden und nach wie vor mit Öl. Aber man sei sehr konkurrenzfähig und preiswert und vor allem wird ein Gesamtpaket angeboten, bei welchem man nichts mehr im Haus hat, nur noch die Verteilzentrale. Man hat keinen Tank mehr, keine Wärmesonde etc. Man ist wartungsfrei. Schaut man die Gesamtrechnung an, ist man sehr wohl konkurrenzfähig.

**Traktandum 5
Verschiedenes****Münsterstrasse: Einführung Tempo 30 und Sanierung****Romeo Venetz, Bauvorsteher**

Die Münsterstrasse ist eine Gemeindestrasse und deshalb wird an der Gemeindeversammlung darüber informiert. Es sind nicht nur Anstösser betroffen. Im Sanierungsperimeter sind verschiedene Liegenschaften, bei welchen die Lärmgrenzwerte überschritten sind.

Für weitere Ausführungen wird auf Folie 54 – 62 verwiesen.

Hans Bachmann, Hubelweg 16

Ist nach der Einführung von Tempo 30 kein Rechtsvortritt geplant?

Marcel Troxler, Projektleiter

Es handelt sich um eine verkehrsorientierte Strasse, die ganze Signalisation und Markierung wurde mit dem Kanton abgesprochen. Der Kanton schlägt das System mit der Kernfahrbahn vor. Da es sich um untergeordnete Einmündungen handelt, ist man untergeordnet gegenüber der durchgehenden Strasse und somit werden diese mit «Kein Vortritt» ausgestaltet.

Rainer Jacquemai, Unterer Graben 1A

Die Strasse zur Altstadt hinein wird sehr häufig befahren, ist im Vergleich eine Abzweigung und verhält sich gleich mit der Münsterstrasse. Der Quartierverein Altstadt hat bei der Verkehrsrichtplanung 2007 bereits beantragt, dass dieser Abschnitt auf Tempo 30 umgestellt wird. Ein Dank geht diesbezüglich an den Stadtrat. Die Fussgängerstreifen im Bereich Münsterplatz sollen aufgehoben werden. Ist dies wirklich das Richtige?

Schule St. Martin: Erweiterung und Erneuerung**Heidi Schilliger Menz, Bildungsvorsteherin**

In den nächsten Jahren fehlen schweizweit Klassenräume für rund 3'000 Schulklassen. In Sursee ist man immerzu am planen und es werden entsprechend Hochrechnungen angestellt, mit wie vielen Schülerinnen und Schülern in den nächsten Jahren zu rechnen ist. Ein neues Sekundarschulhaus inkl. Parkhaus ist zurzeit im Bau. Rund 100 von 130 Parkplätze werden ersetzt, welche für den Neubau weichen mussten. Mit dem neuen Sekundarschulhaus wird der Bedarf an nötigem Schulraum noch nicht abgedeckt sein. Schulraumneubauten brauchen eine lange Vorlaufzeit für die ganze Planung. Mit der Erweiterung und Erneuerung vom Primarschulhaus St. Martin steht das nächste Projekt bereits an.

Detaillierte Ausführungen auf Folien 63 – 69.

AltersZentrum St. Martin: Bericht Verselbstständigung**Jolanda Achermann, Sozialvorsteherin**

Detaillierte Ausführungen auf Folien 70 – 72.

Fazit: An der bisherigen Organisationsform bzw. Trägerschaft wird festgehalten, weil sie sich sehr bewährt hat. Man ist zuversichtlich, nach der Pensionierung von Urs Arnold mit dem neuen Geschäftsleiter Marius Pfulg gut in die Zukunft zu fahren und dass sich dieser Betrieb so gut weiterentwickeln kann.

Kurzinfo Situation Schutzsuchende**Jolanda Achermann, Sozialvorsteherin**

Ausführungen auf Folien 73. Sie fragt die Versammlung an: Gibt es leerstehende Gebäude, bei welchen Schutzsuchende untergebracht werden können? Hinweise nimmt die Sozialvorsteherin gerne entgegen. Vertragsverhandlungen können sofort beginnen und entsprechende Mietverträge können im Entwurf ausgearbeitet werden. Im Gebiet Schulhaus St. Georg ist man am Erarbeiten einer Unterkunft mit Containern. Ein entsprechender Betrag wurde ins Budget aufgenommen.

Termine**Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin**

11. November 2022:	Gansabhauet
6. Dezember 2022:	Chlaus-Markt
12. Dezember 2022:	Gemeindeversammlung

C. Abschluss**Sabine Beck-Pflugshaupt, Stadtpräsidentin**

Die Vorsitzende fragt nach weiteren Wortmeldungen.

Hans Schmid, Geuenseestrasse 7

Er weist auf Abstimmungssysteme hin, bei welchen innerhalb kürzester Zeit das Ergebnis vorliege. Vielleicht könnte die Stadt Sursee auch so etwas ins Auge fassen.

Die Vorsitzende dankt allen für die Mitwirkung, insbesondere dem ganzen Stadtrat für die Informationen und Erläuterungen und schliesst die Versammlung mit dem Hinweis, dass alle zu einem Getränk eingeladen sind und wünscht eine gute Heimkehr.

Schluss der Versammlung: 23.15 Uhr

Der Protokollführer

Sig. Bruno Peter

RA lic. iur. Bruno Peter
Stadtschreiber

- Präsentation
- Botschaft
- Stimmregisterabschluss

Genehmigungsvermerk nach § 114 Stimmrechtsgesetz

Das vorstehende Protokoll der Gemeindeversammlung wird dem Versammlungsbüro mit folgenden Hinweisen vorgelegt:

- a. Das Versammlungsbüro prüft und genehmigt das Protokoll unter Ausstand des Protokollführers.
- b. Die zustimmenden Mitglieder des Versammlungsbüros unterzeichnen den Genehmigungsvermerk.
- c. Mitglieder, die das Protokoll beanstanden, haben es innert 10 Tagen seit Vorlage durch Stimmrechtsbeschwerde anzufechten. Nach unbenutztem Ablauf der Beschwerdefrist gelten ihre Beanstandungen als gegenstandslos.
- d. Auf das Genehmigungsverfahren folgt die öffentliche Auflage nach § 115 Stimmrechtsgesetz.

Sursee, 28. Oktober 2022

Der Protokollführer

Sig. Bruno Peter

RA lic. iur. Bruno Peter
Stadtschreiber

Geprüft und genehmigt:

Das Versammlungsbüro

Sig. Sabine Beck-Pflugshaupt

Sabine Beck-Pflugshaupt
Stadtpräsidentin

Sig. Bernadette Aregger

Bernadette Aregger
Stimmenzählerin

Sig. Lena Baumgartner

Lena Baumgartner
Stimmenzählerin

Sig. Enzo Cozzolino

Enzo Cozzolino
Stimmenzähler

Sig. Hans Imbach

Hans Imbach
Stimmenzähler