

GRÜNES BÜNDNIS
Neustadtstrasse 34
Postfach 31
6000 Luzern 4

RundBrief
3/2005

Zeitschrift
für Mitglieder
und Interessierte



Nein zum Autobahnzubringer Rontal

Kein Rontal-Riegel!

Schwerpunkt	2	Kanton 2	9
Die Formel gilt: Mehr Strassen gleich mehr Verkehr!		Ein Bericht zu einem Streitgespräch zur Fremdsprachenfrage in der Schule.	
Kanton 1	8	Intern	15
Die Verfassungskommission ist in praktisch allen umstrittenen Punkten zurückgekrebt.		Am Sonntag, 28. Aug. 2005, findet das traditionelle GB-Fest auf der Allmend statt.	

Essgewohnheiten und Rontal-Zubringer

Michael Töngi, Co-Präsident GB, Kriens

Ich habe Geschichte studiert, und im Studium faszinierten mich u. a. die französischen Historiker, welche die Annales-Schule begründeten. Sie fanden heraus, dass sich längst nicht alles von dem, was wir Menschen tun, in gleichem Tempo verändert, und zeigten auf, dass ein König zwar innert kurzer Zeit viel auf den Kopf stellen, nicht aber z. B. die Essgewohnheiten und schon gar nicht die Mentalität seiner Untertanen verändern kann. Solches wandelt sich nur über lange Zeiträume hinweg – «longue durée» wurde das genannt.

Mit einer «longue durée» haben wir es offensichtlich auch in der Mobilitätspolitik zu tun. Obwohl alle, die in der (Tages-)Politik tätig sind, wissen, dass die Klimaerwärmung bevorsteht und uns die fossilen Brennstoffe ausgehen, handeln sie entgegen diesem Wissen und planen Strassen wie eh und je. Nix von schlaun Lösungen für die Zukunft.

Das nächste Strassenprojekt, worüber wir im Herbst abstimmen, ist der Rontal-Zubringer. Für 100 Millionen Franken sollen

(das noch zu bauende) Ebisquare und das Rontal an die A14 angeschlossen werden. Bezahlen will der Kanton. Argumentiert wird mit einer angeblichen Verkehrsentslastung von Ebikon. Davon war schon bei der Eröffnung der A14 die Rede – kurz darauf standen die Autos wieder genauso oft und genauso lange im Ebikoner Stau wie vorher. Und mit ihnen die Busse.

Dass der Autobahnzubringer nicht viel bringt, ist das eine, die Kosten sind das andere. 100 Millionen sind zu viel Geld für ein Strassenprojekt, Geld, das für sinnvollere Projekte ausgegeben werden könnte. Es warten: die Doppelspur am Rotsee, mehr Kapazitäten für die Zufahrt in den Bahnhof Luzern, eine bessere Lösung für KrienserInnen im öV-Bereich und so weiter und so fort.

Der Abstimmungskampf wird hart: Die Bürgerlichen, unterstützt von einigen SP-Grossräten, werden das Projekt als Wirtschaftsförderung verkaufen. Die Abstimmung ist aber zu gewinnen, denn die Kosten von 100 Millionen Franken werden nicht nur uns Grünen schwer aufliegen.



ARLECCHINO

CAFETERIA & GALERIE

Habsburgerstr. 23
6003 Luzern
Tel 041 210 64 41
Mo-Fr 6.30 - 20.00
Sa 7.00 - 18.00
So 9.00 - ca. 17.00

MV

Mieterinnen- und Mieterverband Luzern

Mietprobleme | Einzug-Auszug | Wohnungsabnahmen
Mängel in der Wohnung | Mietzins-Check | Literatur

Werden Sie Mitglied! Wir unterstützen und beraten Sie!

Telefon 041 220 10 22

www.mieterverband.ch/luzern

M i e t e r s c h u t z i s t n ö t i g !

Petition STATTautoBAHN

Jetzt machen wir Druck «von unten»

Andreas Schönbächler, Komitee STATTautoBAHN, Luzern

Die Idee einer Stadtbahn wird im Agglomerationsprogramm des Kantons nicht berücksichtigt. Nichtsdestotrotz – oder gerade deswegen – hat sich Anfang Jahr ein Komitee aus jungen LuzernerInnen formiert, um die Idee einer Stadtbahn zu forcieren. Angeregt und unterstützt wurde und wird das Komitee vom Verein «umverkehr» im Rahmen einer schweizweiten Kampagne für mehr öffentlichen Verkehr. Seit Ende April sammeln wir Unterschriften für die Petition STATTautoBAHN, welche von zahlreichen Organisationen unterstützt wird. Inhalt der Petition ist die Forderung nach einer Stadtbahn, welche wir an die Exekutiven von Luzern und Kriens richten. Es sind diese beiden Gemeinden, welche wohl das grösste Interesse an einem neuen schienengebundenen Aggloverkehrsmittel haben. Sie sollen, so unsere Forderung, sich einerseits beim Kanton mit Nachdruck für die Aufnahme einer Stadtbahn ins Agglomerationsprogramm einsetzen, andererseits aber auch selber aktiv werden und die Planung einer Stadtbahn selbstständig in die Wege leiten, statt auf den Kanton zu warten.

Linienführung noch offen

Das Komitee STATTautoBAHN präsentiert im Petitionstext noch keine genaueren Vorstellungen bezüglich der Linienführung. Wir wollen uns weder definitiv auf eine Linienführung festlegen (oder vielmehr: festlegen lassen) noch wollen wir den Eindruck erwecken, wir hätten ein baureifes Projekt in der Tasche.

Prioritär ist aber auf jeden Fall ein Stadtbahn-Linienast zwischen Kriens und Luzern: Hier wird es kaum je eine brauchbare S-Bahn geben, und der Bus ist bereits heute an seiner Leistungsgrenze angelangt. Geprüft werden müssen aber auch der Bedarf und die Machbarkeit weiterer Stadtbahnstrecken, so beispielsweise in den Entwicklungsschwerpunkt Tribtschen (als Alternative zur Spange Süd), nach Ebikon oder nach Emmen.

Trambahn oder Mischbetrieb mit S-Bahn?

Ebenfalls offen lässt die Petition das Betriebsmodell eines schienengebundenen Agglover-

kehrsmittels: Denkbar sind sowohl eine klassische Trambahn als auch ein Mischbetrieb mit der S-Bahn à la Karlsruhe, welches mir allerdings für Luzern wenig geeignet scheint. Es wäre nun Aufgabe der Behörden, die nötigen Abklärungen zu treffen und Projektvarianten auszuarbeiten, auf deren Grundlage Entscheide getroffen werden können. Bis jetzt ist es aber so, dass viel Energie in die zentimetergenaue Planung von Strassenbauvorhaben gesteckt wird, während die dringend notwendigen Visionen im öffentlichen Agglomerationsverkehr vage bleiben und auf die (extrem) lange Bank geschoben werden.

Diskussion in der Öffentlichkeit lancieren

Was genau wollen wir mit der Petition STATTautoBAHN erreichen? Ein erstes, in meinen Augen sehr wichtiges Ziel ist es, eine Diskussion in der Öffentlichkeit zu lancieren. Während nämlich das Aggloprogramm von den Verantwortlichen als Konsens verkauft wird, wurden die grossen Pläne von der Bevölkerung bisher kaum diskutiert. Zweitens wollen wir den Behörden zeigen, dass nicht nur Fundamentalisten, sondern breite Bevölkerungskreise mit dem so genannten Konsens nicht einverstanden sind. Bereits wurden mehr als 1'500 Unterschriften gesammelt. Diese Zahl zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Um die Adressaten zu beeindrucken, brauchen wir aber noch mehr – je mehr, desto besser. Ich appelliere deshalb an euch alle, die Petition zu unterschreiben und in eurem Umfeld möglichst viele weitere Unterschriften zu sammeln (Petitionsbogen zum Ausdrucken unter www.stattautobahn.ch). Danke!



Abstimmung über den Rontal-Zubringer Stoppt die Strassenbauoffensive!

Adrian Borgula, GB-Grossrat, Luzern

Am 25. September stimmen wir über das grösste je vorgeschlagene rein kantonale Strassenbauprojekt ab. Der Rontal-Zubringer soll den Autobahnanschluss Buchrain, der vom Bund für rund 25 Mio. Franken gebaut werden soll, mit dem Rontal verbinden. Vorgesehen ist eine neue Strasse von 1'430 m Länge, davon 835 m Tunnel und 195 m in einer eingehausten Brücke. 100 Mio. Franken sind ein stolzer Preis: Da gibts gerade mal 14 Laufmeter pro Million.

Der Rontal-Zubringer ist ein wichtiger Bestandteil des Agglomerationsprogramms, welches das Grundproblem in den fehlenden Strassenkapazitäten sieht und deshalb die Lösung schwegewichtig im Bau neuer Strassen sucht.

Wirtschaftsstandort Rontal

Mit dem neuen Zubringer soll sichergestellt werden, dass der Wirtschaftsstandort Rontal erreichbar bleibt. Dies ist ein durchaus unterstützenswertes Ziel – es kann aber auf andere, nachhaltige Weise erreicht werden: mit einer effektiven Förderung des öV, des Langsamverkehrs, mit einer weitsichtigen Raumplanung und mit einem geeigneten Verkehrsmanagement. Auf diese Weise müsste der Platz freigemacht werden, um den «wirtschaftlich notwendigen» Verkehr zu bewältigen. Wer das Rontal kennt, weiss, wie krass die Verkehrssituation hier ist. Hier – im dicht besiedelten Agglomerationsgürtel – müsste

die S-Bahn fahren (natürlich im Viertelstunden-Takt), und der Bus müsste über durchgehende Busspuren verfügen. Beides ist in weiter Ferne, die S-Bahn ins Rontal ein Etti-kettenschwindel.

Mehrverkehr von 10'000 bis 19'000 Fahrten

Der neue Rontal-Zubringer würde einen Mehrverkehr von 10'000 bis 19'000 Fahrten pro Tag verursachen. Die obere Grenze entspricht immerhin dem durchschnittlichen Tagesverkehr am Gotthard. Mindestens 8'200 Fahrten davon würden auf Kosten von Ebisquare gehen, d.h. Ebisquare würde einen Grossteil der Kapazität des neuen Zubringers schlucken. Eine etwas teure Zufahrt für ein Erlebniszentrum von zweifelhafter Qualität ... Die befürwortende Seite argumentiert mit den Verkehrsentlastungen, die sich für Buchrain, Root und Ebikon ergeben würden. Für dauerhafte Entlastungen ist der Wille aber kaum spürbar: Nur einige wenige flankierende Massnahmen sind im Projekt enthalten, und es ist unwahrscheinlich, dass weitere Massnahmen (Strassenrückbau, Verbote) je realisiert werden. In der heutigen Verkehrspolitik sind diese Massnahmen politisch und finanziell kaum realisierbar.

Positive Beeinflussung der Umwelt?

Im Projektbeschrieb wird festgehalten: «Der Umweltbereich wird positiv beeinflusst.»



Learn English

www.english-on-dartmoor.com

in einem Landhaus in Devon
Eintauchen in die Sprache
und in die Landschaft

Vielseitige Kurse

Kursdauer: 2-3 Wochen

Das Essen ist vegetarisch

Das Mindestalter: 26 Jahre

Aktuell: Open English Courses

während des ganzen Jahres

Intermediate Kurs

21.Nov.-4.Dez.2004

Auskünfte und Anmeldungen bei

Lynn Rawlinson

info@english-on-dartmoor.com

Telefon: 0044 1364 73117



www.baukultur.ch

BÜRO FÜR BAUKULTUR GMBH
EDGAR UEBERSCHLAG
ARCHITEKTUR
BAU ÖKOLOGIE
BAUBIOLOGIE
BRÜGGLIGASSE 2
CH - 6004 LUZERN
TEL. 041 - 412 02 90

Diese Aussage kommt durch seltsame Monetarisierungen zustande. Die stellenweise reduzierte Lärmbelastung soll einen Nutzen von jährlich 760'000 Franken bringen. Dabei wird aber missachtet, dass sich die freigewordenen Kapazitäten schnell wieder mit zusätzlichem Verkehr «füllen» werden. Missachtet werden auch die Folgen der neuen Strasse ausserhalb des (engen) Untersuchungsperimeters, als würden die zusätzlichen Fahrten nirgends entstehen und wären so lange lautlos, bis sie im Untersuchungsperimeter eintreffen.

Der CO₂-Ausstoss ist für den Kanton offenbar kein Thema. Es kann doch niemand ernsthaft behaupten, bis 19'000 zusätzliche Fahrten pro Tag seien «positiv für die Umwelt» oder «umweltverträglich» – geschweige denn «nachhaltig»!

Reisezeit-Reduktion als wirtschaftlicher Nutzen

Der wirtschaftliche Nutzen ergibt sich primär aus der angeblichen Reisezeit-Reduktion im Personen- und Güterverkehr und wird auf rund 20 Millionen Franken jährlich veranschlagt. Ungeachtet der Tatsache, dass Pendlerzeiten nicht gerade produktiv sind – ausser z. B. man kann im Zug Unterlagen studieren oder sich ausruhen – haben bisherige Kapazitätsverbesserungen immer nur dazu geführt, dass die Menschen von weiter her anreisen, also einen längeren Anfahrtsweg auf sich nahmen. Das Argument der Reisezeit-Verkürzung ist also unbrauchbar.

Baudirektor Max Pfister hat eine Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Projekts in Auftrag gegeben. Stolz verweist er darauf, dass schon in wenigen Jahren ein «Return on Investment» zu erwarten sei. Die Studie ist relativ differenziert und äussert sich viel vorsichtiger als die Regierung, da sie von äusserst schwierig abschätzbaren Voraussetzungen ausgeht. Sie enthält jedoch auch gravierende Mängel, die sie für die politische Diskussion

unbrauchbar machen. Nur vier Beispiele:

- Der gesamte volkswirtschaftliche Nutzen wird dem Zubringer zugeschlagen, auch wenn nur schon der öV mit mindestens 20 bis 30 % zum fiktiven Ergebnis beiträgt.
- Die Verlagerung von Arbeitsplätzen wird nicht berücksichtigt, dabei ist heute schon klar, dass ein Riesen-Einkaufszentrum wie Ebisquare nur rentieren kann, wenn mindestens ein anderes Einkaufszentrum in der Agglomeration und diverse kleinere Läden schliessen.
- Die ungedeckten externen Kosten des Mehrverkehrs wurden nicht berücksichtigt.
- Alternativen – etwa ein öV-basiertes Modell – sind nicht studiert worden.

Nicht noch mehr verbauen

Im Kanton Luzern stehen noch für mindestens 20 bis 50 Jahre ausreichend Arbeitszonen-Reserven zur Verfügung, und dies ohne Verdichtungs- und Umnutzungspotenzial in den heute schon überbauten Zonen. Der Rontal-Zubringer würde die Entwicklung auf der ominösen «Y-Achse» (Autobahn-Y von A2 und A14) weiter konzentrieren und definitiv dazu führen, dass das Rontal im Talboden zur hässlichen Bandstadt wird.

Fazit

Der Rontal-Zubringer ist weder wirtschaftlich nötig noch nachhaltig. Ein Nein am 25. September 2005 ist richtungsweisend für eine umwelt- und menschenverträglichere Verkehrspolitik im Kanton Luzern.



Die mag mich!

www.xundheit.ch

Xundheit
versichert

Öffentliche Gesundheitskasse Schweiz

Xundheit, Öffentliche Gesundheitskasse Schweiz, Pilatusstr. 28, 6002 Luzern, Tel. 041 227 77 77

Zur Verkehrspolitik des Kantons Luzern

Verkehrte Verkehrsplanung

Sibylle Lehmann, GB-Grossrätin, Luzern

Sogar die FDP und ihr Baudirektor haben mittlerweile erkannt, dass neue Strassen mehr Verkehr generieren. Werden nun die Weichen richtig gestellt – für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr? Das Agglomerationsprogramm enttäuscht diese Hoffnungen. Überhaupt präsentiert der Kanton Luzern kaum Ideen, wie das Verkehrsvolumen gesamthaft gesenkt werden könnte – anders etwa als der Grossraum Zürich, wo die Verkehrszunahme der letzten Jahre mit dem öV (Stichwort S-Bahn) aufgefangen werden konnte.

In ihrer parlamentarischen Anfrage zur Autobahn Zürich-Luzern schreibt FDP-Grossrätin Heidi Lang: «Eine neue Autobahnverbindung bringt mehr Verkehr. Das ist logisch.» Und der Regierungsrat antwortet: «Mit der Inbetriebnahme [...] ist in der Region Luzern mehr Verkehr zu erwarten, insbesondere auf dem Autobahnnetz.» – Unglaublich, phänomenal, super! Nun haben sogar die FDP und ihr (Strassen-)Baudirektor, aus dessen Departement die Antwort stammt, erkannt, dass neue Strassen mehr Verkehr generieren. Jetzt kommt es endlich gut mit der Verkehrsplanung! Jetzt werden die (S-Bahn-)Weichen endlich richtig gestellt – sollte man meinen. Dass dem nicht so ist, macht das aktuellste Planwerk des Kantons, das Agglomerationsprogramm, deutlich. Es ist Ausdruck der aktuellen Verkehrspolitik des Kantons bzw. von Baudirektor Max Pfister.



Agglo-Strassenbauprogramm

Das Agglomerationsprogramm trägt zwar den Untertitel «Siedlung, Verkehr, Umwelt und Wirtschaft im Raum Luzern», beschäftigt sich aber nahezu ausschliesslich mit Verkehrsfragen. Siedlung, Wirtschaft und Umwelt werden

kaum angesprochen, und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wird übermässig viel Platz eingeräumt. Ebenso sind für den Ausbau des Strassennetzes eindeutig am meisten Mit-

tel vorgesehen, wie überhaupt die finanziellen Mittel zum überwiegenden Teil in Infrastrukturprojekte fliessen sollen.

Dabei propagiert der Kanton die Meinung, der Aus- und Neubau von Strassen schaffe den notwendigen Strassenraum zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV). Direkte Infrastrukturprojekte für den öV folgen erst in zweiter Priorität, etwa die Tieflegung der Zentralbahn, der dringend nötige Ausbau der Bahnhofszufahrt Luzern, die Doppelspur am Rotsee oder neue S-Bahn-Haltestellen. Ein weiteres dringendes Anliegen, der Schienenanschluss der grössten Agglomerationsgemeinde Kriens, fehlt ganz.

Andere öV-Fördermassnahmen wie eine Verbesserung des Angebots und die Bevorzugung des Busses fallen sehr bescheiden aus oder kommen nicht über das Stadium einer Idee hinaus. Fördermassnahmen für den «Fussverkehr» und den Veloverkehr (z. B. Bike+Ride und Ausbau des Radwegnetzes) fallen noch dürftiger aus. Das Agglomerationsprogramm verkommt zum Agglo-Strassenbauprogramm.

Keine Spur von Nachhaltigkeit

Mindestens jede zweite Autofahrt in der Schweiz ist kürzer als fünf Kilometer, in den Agglomerationen dürfte dieser Anteil noch grösser sein. Bus und Bahn, das Velo und die Füsse, aber auch Kickboard, Trottinett und Inlineskates wären sinnvolle Alternativen. Sie benötigen signifikant weniger Verkehrsfläche, und insbesondere der Langsamverkehr ist schnell, leise, schadstofflos und flexibel.

Könnte ein markanter Teil der MIV-Verursachenden zum Umsteigen auf öV und Langsamverkehr bewegt werden, würden Investitionen in sündhaft teure und einseitige Strasseninfrastruktur-Ausbauten auf Jahre hinaus unnötig. Der Kanton Luzern vernachlässigt die Förderung von öV und Langsamverkehr sträflich. Indem er dieses Potenzial nicht erkennt, verpasst er eine einmalige Chance. Das einseitig auf die Förderung des MIV ausgerichtete Agglomerationsprogramm widerspricht damit dem Konzept der Nachhaltigkeit nicht nur unter dem Aspekt der Ökologie, sondern der Ökonomie.

Umweltanliegen werden überhaupt nicht in Betracht gezogen, obschon der MIV heute der

mit Abstand grösste und schädlichste Umweltfaktor ist beim CO₂- und NO_x-Ausstoss, bei der Produktion von bodennahem Ozon und den sehr gesundheitsschädigenden Feinstäuben. Die gezielte und umfassende Förderung von öV, Velo- und Fussverkehr könnte hier Abhilfe schaffen.

Neidische Blicke nach Zürich

Der Grossraum Zürich wird von bürgerlicher Seite immer wieder als Vorbild in Sachen wirtschaftlicher Entwicklung zitiert. Tatsächlich könnte man neidisch werden – wenn man sieht, wie Zürich in Sachen öV vorwärts macht. Statt nur auf Bundesgelder zu hoffen, hat Zürich selbst Geld in die Hand genommen und seine S-Bahn massiv und schnell ausgebaut. Zürich ist denn auch die einzige Region in der Schweiz, der es gelungen ist, die Verkehrszunahme mit dem öV aufzufangen, bei allen anderen gab es mehr MIV.

Der Kanton Luzern präsentiert in seiner gesamten Verkehrs- und Raumplanung kaum Ideen, wie das Verkehrsvolumen gesamthaft gesenkt werden könnte. Er tönt lediglich mögliche Handlungsbereiche an. Der politi-

sche Wille zur Umsetzung oder klare, messbare Zielvorgaben fehlen. Trauriges Beispiel dafür ist die S-Bahn Luzern: Baudirektor Max Pfister hat in der Vergangenheit mit viel Pomp und Medienpräsenz einige S-Bahn-Stationen eingeweiht, das Angebot wird aber kaum ausgebaut bzw. sogar abgebaut, beispielsweise im Rontal.

Dass es anders geht, zeigt der Stadtrat von Zürich – er will den Veloanteil in der Stadt Zürich bis 2010 nahezu verdoppeln – und die Stadt Genf, die das Tram wieder eingeführt hat und modernstes Rollmaterial einsetzt.



Der Hit - eine Jubiläums-Obligation der WOGENO Luzern

Zum 20-jährigen Jubiläum der WOGENO Luzern bieten wir noch bis Ende 2004 eine Jubiläums-Obligation an mit unschlagbaren Konditionen:

Zins	3.50%
Dauer	5 Jahre
Kapital	Fr. 20'000.00

Die WOGENO Luzern verfügt über 24 Liegenschaften in und um Luzern mit rund 140 Wohnungen sowie über das Ferienhaus „Sunnehüsli“ auf Rigi-Romiti. Nebst der Vermietung von Wohnungen betätigen wir uns zur Geldbeschaffung als Darlehensnehmerin mit folgenden weiteren Produkten:

Kassenobligationen, mind. 3 Jahre Laufzeit

Aktuell gelten folgende Zinssätze:

3 Jahre fest	2.13%	5 Jahre fest	2.63%	7 Jahre fest	3.00%
4 Jahre fest	2.38%	6 Jahre fest	2.88%	8 Jahre fest	3.13%

Unbefristete Darlehen

Bei unbefristeten Darlehen gelten spezielle Konditionen. Bei Darlehen ab Fr. 100'000.-- ist eine Sicherstellung in Form von Hypothekendarlehen möglich. Der Zins ist Verhandlungssache. Hauptvorteile sind die Immobilien als Sicherheiten, keine Emissionsabgaben bei Errichtung sowie keine Abgabepflicht der Verrechnungssteuer auf Zinserträgen.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Rufen Sie uns an - wir geben Ihnen gerne Auskunft!

WOGENO Luzern
Neuheim 2
6275 Ballwil

www.wogeno-luzern.ch
info@wogeno-luzern.ch
☎ 041 210 16 46

Impressum

Herausgeber und Inserateverkauf

Grünes Bündnis, Neustadtstrasse 34,
Postfach 31, 6000 Luzern 4, PC 60-16103-5
Telefon 041 360 79 66, Fax 041 361 06 77

Redaktion

Jürg Aebi, Natalie Kamber, Michael Töngi

Korrektorat

Nina Ceresa

Inserate

Telefon 041 360 79 66, Fax 041 361 06 77

Fotos

Jürg Aebi

Konzept, Gestaltung und Druck

Gegendruck GmbH,
Neustadtstr. 26, 6003 Luzern
Telefon 041 360 82 70, Fax 041 362 22 37

Erscheinung

5x im Jahr, Auflage 1350 Exemplare

Abonnement

Ein Jahr Fr. 20.– Abo

Ein Jahr Fr. 50.– Unterstützungsabo

Redaktionsschluss

RundBrief 4/2005, 13. August 2005

Der Verfassungsentwurf nach der Vernehmlassung Mutige Neuerungen herausgestrichen

Monika Clalüna, Mitglied der Verfassungskommission, Horw

Ausser Spesen nichts gewesen – das ist das Urteil, das man über die Arbeit der Verfassungskommission fällen muss. Nach der Vernehmlassung hat die Kommission das Wenige, was an mutigen Neuerungen enthalten war, wieder herausgestrichen.

Durch besonderen Mut oder durch besondere Originalität hat sich der Entwurf, den die Verfassungskommission im Sommer 2004 abgegeben hat, niemals ausgezeichnet. Dennoch enthielt er einige Punkte, die eine eher positive Beurteilung möglich machten: zum Beispiel das Ausländerstimmrecht (als Variante) und die generelle Schaffung von Einbürgerungskommissionen.

Von diesen Neuerungen ist nun nichts übrig geblieben. Die Verfassungskommission ist voll auf die Ergebnisse der Vernehmlassung eingeschwenkt, sie hat sich vom Ausländerstimmrecht, von den Verbesserungen bei den Einbürgerungsverfahren und sogar von der Anerkennung weiterer Religionsgemeinschaften distanziert. Generell hat ein rechtskonservatives und neuerungsfeindliches Denken gesiegt – symptomatisch dafür

ist die Präambel mit dem Bezug auf «Gott oder die Schöpfung», welche ebenfalls Einzug in die neue Verfassung halten soll.

Kommission hätte es in der Hand gehabt

Die Verfassungskommission rechtfertigt ihren Meinungsumschwung mit den Vernehmlassungsantworten, die von den rechten Parteien, aber auch von einigen Gemeinden und Verbänden eingegangen sind. Nun hätte es die Verfassungskommission durchaus in der Hand gehabt, an ihren Ergebnissen festzuhalten, denn in einer Vernehmlassung äussern sich vor allem kritische Stimmen. Wer einem Entwurf grundsätzlich positiv gegenübersteht, schreibt in den seltensten Fällen eine Stellungnahme. Politisch Erfahrene wissen das, und sie wissen auch, dass die Vernehmlassungsantworten (vor allem die Zuschriften von Privatpersonen) keineswegs mit einem allfälligen Abstimmungsverhalten der Bevölkerung gleichgesetzt werden können.


Trotzdem wurde die Tatsache, dass die neue Verfassung von den Stimmberechtigten abgelehnt werden könnte, von der Kommissionsmehrheit als so bedrohlich empfunden, dass vor der Volksabstimmung alle Änderungen und Neuerungen gestrichen wurden sowie alles, was irgendwie kontrovers hätte beurteilt werden können. Mit dieser Haltung sind keine mutigen Entscheide möglich. Dass dies aber nicht so sein muss, haben einige Verfassungsprojekte der letzten Zeit in anderen Kantonen gezeigt, z. B. im Kanton Waadt und im (ebenfalls konservativen) Kanton Freiburg.

Inhaltlich die alte Verfassung

Aus meiner Sicht müsste man das Projekt jetzt ganz abbrechen. Schlecht aufgegleist, mit zu wenig personellen und finanziellen Mitteln ausgestattet, ohne Öffentlichkeitsarbeit und ohne politische Unterstützung – da konnte man wohl nichts Besseres erwarten. Inhaltlich haben wir nun eigentlich die alte Verfassung – von ein paar redaktionellen Verbesserungen abgesehen. Als Nächstes sind nun der Regierungsrat und dann der Grosse Rat am Zuge. Die gegenwärtige Konstellation in diesen beiden Gremien stimmt mich allerdings alles andere als optimistisch.



PATRICK STEINER



PARKETTARBEITEN
MALERARBEITEN
NATURFARBEN

BÜRGENSTR. 34/36
6005 LUZERN
TEL. 079 650 79 42



Die Idee
von Ihnen

Das Holz
aus der Region

Die Qualität
vom Schreiner

Stefan Suhner
Möbelschreinerei
Rösslimattweg 8
6005 Luzern
Telefon 041 360 82 83

Streitgespräch zur Fremdsprachenfrage

Zerrissenheit des Kantons gespiegelt

Natalie Kamber, GB-Sekretärin, Luzern

Wie viele Fremdsprachen auf Primarstufe? Diese Frage diskutierten am 24. Mai 2005 die GB-Mitglieder mit Willi Stadelmann, Direktor der Pädagogischen Hochschule Zentralschweiz, und Otti Gürber, Präsident des Lehrerinnen- und Lehrerverbands. Zwei Modelle stehen zur Wahl: das Modell 3/5 (erste Fremdsprache ab der 3. Klasse, zweite Fremdsprache ab der 5. Klasse) und das Modell 3/7 (erste Fremdsprache ab der 3. Klasse, zweite Fremdsprache ab der 7. Klasse). Rosa Rumi, GB-Co-Präsidentin, leitete das Gespräch.

Willi Stadelmann setzt sich aus pädagogischen und neuropsychologischen Gründen für frühes Sprachenlernen und damit für das Modell 3/5 ein: «Sprachen lernt man umso leichter, je früher, unbefangener und spielerischer man mit ihnen umgeht» und: «Kinder sind grundsätzlich in der Lage, mehrere Sprachen parallel zu lernen.» Die öffentliche Schule müsse die Kinder optimal fördern, und das bedeute im Bereich Fremdsprachen: je früher, desto besser.

«Rahmenbedingungen für 3/5 stimmen nicht»

Otti Gürber und der Lehrerinnen- und Lehrerverband (LLV) setzen sich demgegenüber seit Beginn der Diskussion für das Modell 3/7 ein. Eine Einführung des Modells 3/5 lehnen die LehrerInnen zum jetzigen Zeitpunkt ab, weil die Rahmenbedingungen dafür im Kanton Luzern nicht stimmen: «In den nächsten Jahren wird der Kanton weder die Klassengrößen reduzieren noch die Unterrichtsverpflichtung der LehrerInnen senken.» Ausserdem müsste man wieder bei einem der musischen/Bewegungsfächer sparen, wenn 3/5 eingeführt würde, und damit würde die Ausgewogenheit der Stundentafel gefährdet. Auch Willi Stadelmann ist nicht glücklich über die geltenden Rahmenbedingungen. Er hält es jedoch für bedenklich, die berechtigten Forderungen des LLV, die teils seit langem bestünden, mit der Frühfremdsprache zu verquicken.

Alles ist offen

Der Grosse Rat des Kantons Luzern hat erst im Mai eine Denkpause in der Fremdsprachen-

frage erzwungen, indem er den Regierungsrat beauftragt hat, mit einem Planungsbericht die notwendigen Entscheidungsgrundlagen zu liefern. Damit ist offen, ob der Kanton auf das nationale Konsensmodell 3/5 einschwenkt – auch weil der LLV eine Gesetzesinitiative für 3/7 lancieren wird.

Alle Lehrerverbände in der Zentralschweiz sind für 3/7, ebenso die Kantonsräte von Nidwalden und Schwyz. Im Bildungspapier der Grünen Schweiz steht: «Ein früher Start mehrerer Fremdsprachen-Lehrgänge ist nicht dringend. [...] Am Ende der obligatorischen Schulzeit sollen Standards in der Lokalsprache sowie in zwei Fremdsprachen erreicht werden.»

Im Anschluss an die Diskussion stimmten die GB-Mitglieder über die Modelle 3/5 und 3/7 ab. Die Konsultativabstimmung ergab elf Stimmen für das Modell 3/5, acht Stimmen fürs Modell 3/7 sowie vier Enthaltungen und spiegelt damit «die Zerrissenheit des Kantons Luzern» (Neue LZ vom 25. 5. 05).



R E S T A U R A N T B A R
N E U S T A D T

Ess- & Weinkultur • Neustadtstr. 21 • Tel. 041 210 2371 • Sonntag geschlossen

Horw · St. Niklausen

Bio-Fleisch: Von Natur aus besser.

Verkauf ab Hof jeden Samstag von 8-13 Uhr

Ueli & Hof

Bio-Hof Mättwil · Tel. 041 342 05 46 · www.uelihof.ch

Ja zur JUSO-Stipendieninitiative

Endlich gerechtere Stipendien!

Marcel Budmiger, JUSO-Initiativkomitee, Luzern

Am 25. September 2005 wird im Kanton Luzern ein bildungspolitischer Richtungsentscheid gefällt: Soll weiterhin auf Kosten der Chancengleichheit im Bildungsbereich gespart werden, oder soll der Kanton in die Bildung und damit in seine eigene Zukunft investieren?

Die beste Voraussetzung für eine gute Ausbildung sind reiche Eltern. Die Wahrscheinlichkeit, eine Hochschule zu besuchen, ist für Kinder von Akademikern 13-mal höher als für Kinder von Eltern ohne nachobligatorische Ausbildung. Die Chance der Letzteren, nach Erfüllung der Schulpflicht überhaupt eine weitere Ausbildung zu erlangen, ist 15-mal kleiner als für Kinder aus einem bildungsnahen Milieu.

Das ist nicht nur unfair, sondern schadet auch der Wirtschaft. Helle Köpfe sind unser einziger Rohstoff, und kaum ein Land kann es sich leisten, sein Bildungspotenzial ungenutzt zu lassen. Betrachtet man die tiefe Maturitäts- und Akademikerquote im Kanton, so kann man nur zwei Schlussfolgerungen ziehen: Entweder sind die Luzernerinnen und Luzerner dümmere als der Schweizer Durchschnitt, oder dem Kanton Luzern ist Chancengleichheit in der Bildung nichts wert. Wir behaupten, Letzteres sei der Fall.

Stipendenausgaben innert kürzester Zeit halbiert

Seit 1994 verharrt der Kanton Luzern in der Bildungsdefensive. Die Stipendenausgaben wurden innerhalb kürzester Zeit halbiert, und erst nach massivem Druck und dank einer JUSO-Petition konnte der Trend gebrochen werden, und zwar mit dem neuen Stipendiengesetz. Mit diesem Gesetz betreibt der Kanton jedoch reine «Pflasterlipolitik». Luzern ist im schweizweiten Vergleich der Stipendenausgaben auf den hintersten Rängen geblieben. Deshalb hat die JUSO ihre Volksinitiative «Bildung für alle!» lanciert.

Forderungen der Initiative

Die Initiative will, dass die Stipendenausgaben des Kantons Luzern auf den schweizerischen Durchschnitt erhöht werden. Mit drei Massnahmen soll dies erreicht werden:

Der Regierungsrat legt die Ansätze für die anerkannten Lebenshaltungskosten gemäss SKOS-Richtlinien fest.

Auch Auszubildende haben ein Recht aufs Existenzminimum. Die anerkannten Lebenshaltungskosten, welche die Grundlage für die Bemessung der Ausbildungsbeiträge bilden, sollen endlich realistisch berechnet werden. Die Richtlinien der Schweizerischen Konferenz für Sozialhilfe (SKOS) bewähren sich seit hundert Jahren bei der Berechnung der Sozialhilfebeiträge.

Vom steuerbaren Einkommen der Eltern werden 45'000 Franken nicht angerechnet.

Luzern gehört zu den Kantonen, welche das elterliche Einkommen bei der Vergabe von Stipendien am meisten belasten. Dies obwohl ein grosser Teil der Eltern, deren Kinder in der Ausbildung sind, als «arm» eingestuft werden müssen. Ein höherer Einkommensabzug entlastet diese Familien, und die Stipendien kommen denjenigen zugute, welche sie auch wirklich benötigen. So einfach funktioniert Familienpolitik!

Ausbildungsbeiträge für Erstausbildungen und zweite Ausbildungen auf Sekundarstufe II werden grundsätzlich in Form von Stipendien ausgerichtet.

Wir fordern einen schuldenfreien Start ins Berufsleben. Staatliche Zwangsverschuldung in Form von Darlehen schreckt gerade finanziell schwächere Personen ab. Dies widerspricht dem Ziel des Stipendiengesetzes, nämlich den Zugang zur Bildung zu ermöglichen.

Von mehr Stipendien profitieren alle: Lehrlinge, Studentinnen, ihre Familien, die Wirtschaft – letztlich der ganze Kanton. Nun hängt es auch am Grünen Bündnis, der bürgerlichen Sparpolitik eine Absage zu erteilen und mit uns im Herbst ein bildungspolitisches Zeichen zu setzen – für mehr Chancengleichheit und Gerechtigkeit.

Bitte tretet unserem Abstimmungskomitee bei! Mehr Informationen und ein Beitrittsformular gibt es unter www.bildungfueralle.ch.



Einbürgerungsgesuche warten auf Erledigung

Vom langen, langen Warten

Hans Stutz, Grossstadtrat, Luzern

Zwölf Jahre lang müssen AusländerInnen in der Schweiz warten, bis sie ein Einbürgerungsgesuch stellen können. Dies ist in Europa die längste Wartezeit, doch wird die Warterei im Kanton Luzern immer länger, weil das kantonale Justizdepartement nicht mehr Personal zur Bearbeitung der eingereichten Gesuche einsetzen will.

Allein in den Gemeinden der Agglomeration Luzern warten zurzeit gegen 1000 Einbürgerungsgesuche auf ihre Erledigung. Über 300 beispielsweise in Littau, wo sich die Antragstellenden mittlerweile rund sieben bis acht Jahre gedulden müssen, bis ihr Gesuch erledigt wird. Dies ist eine Folge der von den Parteien vereinbarten Kontingentierung auf 45 Einbürgerungsgesuche pro Jahr.

Aber auch in der Stadt Luzern hat der Pendenzenberg eine bedenkliche Höhe erreicht. Über

300 Gesuche liegen aktuell im Büro Bürgerrechtswesen, ohne dass irgendetwas Verfahrensrelevantes geschieht. Vor drei Jahren, im Juni 2001, waren es nur 99 Gesuche.

Staustelle bei der Behandlung der Gesuche ist die Kantonspolizei, die zu jedem Gesuch einen Bericht schreiben muss. Die sozialdemokratische Regierungsrätin des Kantons Luzern hat es bis anhin nicht für angebracht gehalten, auf diesen Missstand zu reagieren und mehr Personal für die Erledigung abzustellen – obwohl es einen gesetzlichen Anspruch auf eine beförderliche Behandlung von Rechtssachen gibt. Eine Lösungsmöglichkeit wäre: Die Stadt Luzern bietet dem Kanton an, dass StadtpolizistInnen die erforderlichen Berichte erstellen (gemäss den Vorgaben der kantonalen Instanzen), bis die Pendenzenberge abgebaut sind.

Städtische Ferienheime Oberrickenbach/Bürchen

Ferienheime werden bald saniert

Hans Stutz, Grossstadtrat, Luzern

Die Stadt solle abspecken, meinen die bürgerlichen Parteien der Stadt Luzern. Als erstes Abbauprojekt bot sich der Verkauf der städtischen Ferienheime in Oberrickenbach NW und Bürchen VS an. Der Verkauf konnte knapp verhindert werden.

Die städtischen Ferienheime sind renovationsbedürftig. Dies wird von den Stadtluzerner Bürgerlichen nicht bestritten. Umstritten war allerdings, ob die beiden Häuser verkauft oder saniert werden sollen. Das Geschäft wurde vor dem Hintergrund einer finanzpolitischen Auseinandersetzung behandelt: Wo sollte die Stadt Luzern Einsparungen vornehmen? Bis 25 Mio. Franken stehen dabei zur Diskussion, immer vorausgesetzt, dass die von den bürgerlichen Parteien «durchgestierte» Steuerfuss-Reduktion um einen Zehntel auf 2007 nicht wieder rückgängig gemacht werden muss.

Vor allem CVP-VertreterInnen wollten die beiden Ferienheime veräussern und damit ein erstes politisches Zeichen setzen. Die FDP hingegen wechselte die Meinung, wie es sonst bei der CVP Brauch ist. In der Kommission votierten sie für eine Sanierung, im Parlament für den Verkauf der Ferienheime.

Am Ende kam alles gut, wenn auch mit nur zwei Stimmen Unterschied. Eine äusserst knappe Mehrheit des Luzerner Stadtparlaments (GB/JG, SP und Chance 21) lehnte den Verkauf der beiden noch verbliebenen Ferienheime ab. Die Stadtschulen Luzern werden also weiterhin Ferienlager anbieten können, v. a. auch für die Kinder jener Eltern, die sich Familienferien nicht leisten können.



Umgestaltung der Horwer Kantonsstrasse

Regieren heisst vorausschauen

Michael Albisser, L2O, Horw

«Einkaufen im gewachsenen Dorfzentrum – zwischen der Wegscheide und dem Kreisel Merkur – zu Fuss, mit dem Velo oder dem Auto. Einkaufen entlang der Kantonsstrasse – mit weniger Lärm und besserer Luft dank einer umgestalteten und verkehrsberuhigten Strasse. Ein vielfältiges Angebot – dezentral und für alle gut erreichbar.» (Publikation der L2O aus dem Jahre 1999)

Die Zentrumsüberbauung und der erste Teil der Umgestaltung der Kantonsstrasse sind realisiert: Die Migros hat an ihrem neuen Standort das Sortiment nicht ausgebaut. Die

Landi, ehemals mitten im Dorf gelegen, befindet sich nun in Autodistanz im Schlund. Der versprochene grössere Kinderspielplatz beim Gemeindehaus wurde nicht verwirklicht. Kurz: Die Freude der L2O über den neuen Ortskern hält sich – trotz der von uns initiierten Umgestaltung der Kantonsstrasse – in Grenzen.

Und jetzt noch dies: Nach dem Schulterklopfen hat bei den bürgerlichen Parteien das grosse Staunen über die sich abzeichnende Entwicklung entlang der Kantonsstrasse eingesetzt. Von drohender Verslumung ist die Rede, der Ruf nach aktiver Wirtschaftsförderung wird immer lauter. Horwerinnen und Horwer werden mit einem Wettbewerb dazu aufgerufen, eigene Vorschläge zur Wirt-



Schlund und das Gebiet um den Horwer Bahnhof

Das Gebiet zwischen Schlund und der Horwer Kantonsstrasse wird zum zentralen Ort. Seinem grossen Entwicklungspotenzial entspricht aber bislang nur die verkehrstechnische Erschliessung. Ansonsten findet sich dort ein Sammelsurium von Schuppen und Werkhöfen. Trotz mehrerer Vorstösse der L2O hat sich der Gemeinderat bisher kaum damit beschäftigt. Es fehlt auch hier eine Strategie, wie dieses Gebiet künftig für Arbeitsplätze genutzt und beworben werden kann. Gerade hier könnten mit einer gestalterischen Ordnung (Masterplan) Leitplanken für eine nachhaltige Entwicklung gesetzt werden.

Horw muss sich heute mehr denn je konkrete Gedanken darüber machen, was rund um den Bahnhof entstehen soll, und – beispielsweise in Form eines Planungswettbewerbes – Grundlagen für eine geordnete Bebauung erarbeiten lassen. Ansonsten wird Horw das selbe Schicksal erleiden wie Kriens mit der unkontrollierten Entwicklung rund um den Mediamarkt. Noch ist es nicht zu spät, um beim Horwer Bahnhof die Voraussetzungen für eine attraktive und qualitätsbewusste Siedlungsentwicklung zu schaffen.

schaftsförderung einzureichen. Kommt diese Einsicht nicht etwas spät?

Publikumsmagnete an der Kantonsstrasse fehlen

Mit der begonnenen Umgestaltung wurden die gewachsenen Strukturen entlang der Kantonsstrasse aufgewertet und die Verkaufsbedingungen für den Detailhandel verbessert. Und doch ist einiges aus dem Gleichgewicht geraten. Mit der Zentrumsüberbauung und der Konzentration des Einkaufsangebots beim Gemeindehaus hat die Kantonsstrasse – wie erwartet – grundsätzlich an Bedeutung verloren. Die Publikumsmagnete fehlen. Das vorhandene Potenzial wird über Jahre hinweg ungenutzt bleiben und sich nur langsam qualitativ entwickeln.

Mit dem nächsten Eigengol ist in Kürze zu rechnen, wenn der «Waldstätterpark» (Pilatusmarkt) seine Tore öffnet. Dieses riesige Einkaufszentrum wird entgegen dem Volkswillen im Schlund gebaut.

Gewachsene Strukturen berücksichtigen

Es nützt wenig, im Nachhinein die Auswirkungen der kurzfristigen Planung festzustellen. Regieren heisst vorausschauen (gouverner c'est prévoir). Um eine Trendwende herbeizuführen, sind längerfristige, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategien gefragt, welche auf die gewachsenen Strukturen und Gewohnheiten Rücksicht nehmen und nicht nur die Bilanzinteressen der Grossverteiler berücksichtigen. Für Horw ist die Aufwertung der bestehenden Lebens- und Einkaufsräume die einzige Alternative zu den rundum bestehenden und geplanten Einkaufszentren. Eine solche Aufwertung bedeutet eine interessante Mischung von Läden mit qualitativ hochwertigen Produkten, Restaurationsbetrieben und Nächsterholungsräumen. Nicht die Horwerinnen und Horwer müssen zu den Produkten gebracht werden, sondern es müssen Produkte angeboten werden, die den Bedürfnissen der Horwer Bevölkerung entsprechen. Dann hat auch die neu gestaltete Kantonsstrasse eine Chance.

Weekend der Jungen Grünen Schweiz

Viel gelernt und wenig geschlafen

Jonas Aebi, Junge Grüne Luzern, Luzern

Ziel des diesjährigen Weekends der Jungen Grünen Schweiz war es, die Grundlagen für ein Wirtschaftspositionspapier zu erarbeiten. Ort des Geschehens war ein Fribourger Jugendheim, wo wir zwei Luzerner am Freitagabend eintrafen. Wir wurden von einer gut gelaunten Gruppe empfangen, zusammengewürfelt aus verschiedenen Regionen der Schweiz.

An diesem Wochenende (4./5. Juni 2005) fand in Fribourg auch das Schweizer Sozialforum statt, an dem die Jungen Grünen zwei Workshops organisierten, um einen Einblick in das komplexe Thema Wirtschaftspolitik zu bekommen. Der erste Workshop befasste sich schwerpunktmässig mit der «politischen Umverteilung von Süd nach Nord», der neoliberalen Globalisierung. Spannende Diskussionen, aufschlussreiche Diagramme und skurrile Schleichwerbung für ein Buch – im Workshop wurde das Thema so umfassend behandelt, dass wir einiges über unser Wirtschaftssystem und seine Komplexität lernten. Die Quintessenz daraus war klar: Der Glaube, unbeschränktes Wachstum führe (trotz beschränkten natürlichen Ressourcen) als einziger Weg zum Wohlstand für alle, ist ein Irrglaube und muss beseitigt werden.

Zweiter Workshop am Sozialforum

Im zweiten Workshop wurde das Modell der «Décroissance» behandelt. Leider wurde hier in einem sehr fachspezifischen Französisch informiert und diskutiert, was das Verstehen wesentlich erschwerte. Dennoch: Wir verstanden, dass es Alternativen zur heutigen «Wachstumsfanatik» gibt. Im Workshop wurden Beispiele von Firmen genannt, die ihr jährliches Wachstum auf 5 % begrenzen, vermehrt recyceln, natürliche Stoffe einsetzen und ihren Angestellten die Wahl lassen, wann sie arbeiten.

Zusätzlich besuchten wir eine Konferenz über die Anstrengungen der Anti-WTO-Bewegung. Diese gab uns einen Einblick in die gravierenden Probleme, die die Liberalisierung des Handels mit sich bringt: So werden zum Beispiel die Binnenmärkte mit billigen Produkten aus Industriestaaten überschwemmt. Wieder einmal wurde klar: Wirtschaftliche Öffnung bedeutet nicht zwingend Wachstum

und Wachstum nicht zwingend Entwicklung.

Erste Ansätze zu einem Positionspapier

Nach der grossen Social Forum Party und wenig Schlaf gingen wir am Sonntagmorgen daran, erste Forderungen für das Positionspapier zu sammeln. In den spannenden Diskussionen wurden viele Visionen, aber auch konkrete Vorschläge formuliert. So würden die Jungen Grünen als Erstes das Steuersystem komplett ändern, die Arbeitswoche verkürzen, dafür einen allgemeinen sozialen Dienst schaffen, an welchem alle BürgerInnen mitarbeiten, und vieles mehr. Die wohl radikalste und umstrittenste Forderung lautete, ein Verbot jeglicher Werbung zu erlassen. Das Weekend fand zeitgleich mit der Staub aufwirbelnden Abstimmung über das Schengen/Dublin-Abkommen statt. Die schmutzige Kampagne der «Subversiv Volksverängstigenden Partei» liess bei uns Zweifel aufkommen, ob politische Werbung der Demokratie förderlich ist. Wenn der Ausgang von Abstimmungen durch milliardenschwere Kampagnen beeinflusst werden kann (wenn also die Finanzkraft und nicht die Argumente zählen), zeugt dies von einem fragwürdigen Demokratieverständnis.



Junge Grüne aus anderen Kantonen

Das Wochenende in Fribourg bot mir die Möglichkeit, Junge aus anderen Kantonen kennen zu lernen, die die gleiche politische Meinung vertreten. Mit ihnen zu diskutieren, zu philosophieren und zu feiern, gefiel mir sehr. Noch mehr freute es mich, dass Junge Grüne aus Fribourg, Zürich, Bern, St. Gallen, Solothurn, Neuchâtel und Lausanne so zahlreich zusammenkamen, um ein Thema aufzugreifen, welches von linken Parteien oft zu wenig visionär betrachtet wird.

Es wurde wieder einmal deutlich, dass die (junge) grüne Politik alternative Wege aufzeigen kann – Wege, die zu einem wirklich sozialen und umweltfreundlichen Zusammenleben führen können. Als ob dies nicht schon genug wäre, konnten wir beim Abschlussapéro über den Dächern der Stadt auch noch das Ja zum Partnerschaftsgesetz feiern.



Von der Volksuniversität Kriens – momentan jeweils am ersten Freitag des Monats provisorisch im Ambrosia integriert – **eine Einladung zu den folgenden Referaten:**

- Stadträtin Ursula Stämmer-Horst: «Erfahrungsbericht aus meinem Praktikum *Grenzen der Mediation*»
- Polizeichef Pius Segmüller: «Hellebarde und Gummischrot, ein Exkurs zur Entwicklung von Recht und Ordnung»
- betagter Luzerner Wasserwerfer: «So schade, meine letzte Gelegenheit zum Einsatz verpasst!»
- Tourismuschef Kamber: «Luzerns neue Touristenattraktion: «Polithappenings mit Sitzstreiks auf der Seebrücke inkl. Gratistransport durch die Stadtpolizei».

«GB, SP, ... sind mit dem offiziellen Agglomerationsprogramm gar nicht einverstanden.» Diese Mitteilung stand in der Neuen LZ vom 1. 3. 05. In der Debatte im Grossen Stadtrat war nicht viel von der Opposition der SP spürbar. Die SP konzentrierte sich auf textliche **beschönigende Kosmetik** bei den Beurteilungen des Stadtrates. «Gar nicht einverstanden?» – Nein, die SP-GrossstadträtInnen schluckten alles in der Schlussabstimmung! Die städtische SP hatte scheinbar ein Kommunikationsproblem mit dem kantonalen Vorstand, als noch «gar nicht einverstanden» galt.

Und wie beschreibt der Stadtrat die bisherige Verkehrspolitik? «... wenn immer möglich wurde der Langsamverkehr gefördert», «Der öffentliche Verkehr ... wurde konsequent gefördert.» **Immer möglich und konsequent** – das heisst, alles wurde unternommen zur För-

derung des öV und des Langsamverkehrs. Unsere Erinnerung sagt uns jedoch, dass einige Anliegen überhaupt nicht angepackt wurden und werden. Noch dicker trägt der Stadtrat auf, indem er stolz sein Papier «Luzern macht mobil» (2003) als **tragendes Element** des Agglomerationsprogramms preist. Peinlich ist, dass der Kanton keinen Durchgangsbahnhof mehr in seinem Programm hat. Dafür setzt der Kanton jetzt auf den Bypass. Dies macht insgesamt 2 Milliarden Differenz zum Papier des Stadtrates. Tragende Elemente können scheinbar manchmal sehr klein sein, bei 2,6 Milliarden Gesamtsumme!

Rechnen kann der Stadtrat auch sehr speziell. Neu rechnet er den Süd- und Nordzubringer als Massnahme zur Hälfte für den öffentlichen Verkehr, **damit das Programm nicht zu strassenlastig ist**. Nur, gemäss dieser Praxis könnten ebenso gut alle öV-Massnahmen und alle Velostreifen als Massnahmen für den Autoverkehr verkauft werden. Ist nicht jedes Velo und jeder umsteigende Autofahrer eine Entlastung des Strassenverkehrs? Das eine wird so gerechnet, das andere nicht. Mit welchen Interessen?

Neuster Furz von der SVP: «Und schliesslich möchte Hohenweger das Quartier Basel-/Bernstrasse *abreissen und neu planen*» (Neue LZ vom 25. 5. 05). Da schießt die Stadt-SVP doch ein doppeltes Eigentor. Den eigenen Treffpunkt Isebähnli des SVP-Gespans platt walzen und dies auf Kosten des Staates! Aber, aber, SVP – oder ist das euer letztes Mittel gegen die Tagesschule im Quartier, die ihr einfach nicht verhindern konntet?

stattkino

ab 14. Juli

**COCA: DIE TAUBE AUS
TSCHETSCHENIEN** von Eric Bergkraut

ab 28. Juli

THE HUNTER / OKHOTNIK
von Serik Aprymov

ab 18. August

SAMARIA von Kim Ki-Duk

STATTKINO IM BOURBAKI PANORAMA LUZERN

Detaillierte Angaben entnehmen Sie bitte der Tagespresse oder dem Monatsprogramm • www.stattkino.ch

Sport- und Familienfest

Sonntag, 28. August 05

Auch beim GB gibts schöne Traditionen: Zu ihnen gehört das Sport- und Familienfest auf der Allmend. Dieses Jahr wird wieder getschüttet, neue Smashkombinationen werden erprobt, für die Kinder gibt es ein eigenes Programm, und es kann auch schon um 9.15 Uhr bei Zopf und Co. ein feines Zmorgen gegessen werden. Dieses Jahr endlich ohne Baustelle und mit neuem Garderobengebäude!

Fussballturnier, Sonntag, 28. August 2005, ab 9.00 Uhr

Männermansschaften oder gemischte Teams. Offizielle Fussballregeln (ohne Offside- und Rückgabe-Regel). Einsatz pro Team Fr. 70.-
Der Spielplan wird der Kontaktperson in der Woche vor dem Turnier zugestellt.

Anmeldung Fussballturnier Erwachsene

Teamname: _____
Kontaktperson, Tel.: _____
Adresse, PLZ/Ort: _____

Volleyballturnier, Sonntag, 28. August 2005, ab 9.15 Uhr

Mixed Frauen und Männer (min. 3 Frauen). Einsatz pro Team Fr. 60.-
Der Spielplan wird der Kontaktperson in der Woche vor dem Turnier zugestellt.

Anmeldung Volleyballturnier

Teamname: _____
Kontaktperson, Tel.: _____
Adresse, PLZ/Ort: _____

Anmeldungen bis spätestens 22. August 2005 einsenden an:

Grünes Bündnis, Postfach 31, 6000 Luzern 4

HelferInnen gesucht!

Für ein tolles Sportfest suchen wir einige HelferInnen. Melde dich bitte frühzeitig zur Mithilfe, sonst werden wir dir telefonieren. Jeder Einsatz ist uns sehr willkommen! Einfach untenstehende Tabelle ausfüllen und an das GB-Sekretariat, Postfach 31, 6000 Luzern 4 schicken.

Kuchen-BäckerInnen melden sich bei Hans-Urs Fährndrich, Tel. 041 310 71 14

Sonntag, 28. Aug.	7'30-9'30	9'30-11'30	11'30-13'30	13'30-15'30	15'30-17'30
Aufstellen					
Küche (Hilfe)					
Abwaschen					
Grill					
Abräumen/Aufräumen					
Kinderprogramm					

Name/Vorname: _____
Adresse, PLZ/Ort: _____
Telefon: _____

Rundbrief

Agenda

Juli

Datum Zeit Veranstaltung · Ort

Mo 04. 19.30 **Kantonaler Vorstand**, GB-Sekretariat

Do 14. «**Coca: Die Taube aus Tschetschenien**»
(Dokumentarfilm über den vergessenen Krieg in Tschetschenien),
vom 14. 7. bis 27. 7. 2005

August

Datum Zeit Veranstaltung · Ort

Mo 08. 19.30 **Kantonaler Vorstand**, GB-Sekretariat

Mo 22. 19.30 **Kantonaler Vorstand**, GB-Sekretariat

So 28. **Sport- und Familienfest**, Allmend Luzern

Di 30. 19.30 **Frauentreff**, GB-Sekretariat

September

Datum Zeit Veranstaltung · Ort

Mo 12. 19.30 **Kantonaler Vorstand**, GB-Sekretariat

So 25. **Abstimmungssonntag**

Rundbrief

Die Rundbrief-Redaktion und die Gegendruck GmbH wünscht allen Leserinnen und Lesern

einen erfrischenden und inspirierenden Sommer!

