

Vom Grossen Stadtrat genehmigt am 9. März 2023.

## **Protokoll 32 des Grossen Stadtrates von Luzern**

– **Donnerstag, 22. Dezember 2022, 11.30 Uhr – 16.55 Uhr**  
– **im Regierungsgebäude Kanton Luzern, Kantonsratssaal**

Vorsitz	Ratspräsident Christian Hochstrasser
Präsenz	Anwesend sind 44–46 Ratsmitglieder.
Entschuldigt	Marc Lustenberger (ganze Sitzung), Sonja Döbeli Stirnemann (ganze Sitzung), Patrick Zibung und Martin Abele ab 16.00 Uhr
Präsenz Stadtrat	Der Stadtrat ist vollständig erschienen.
Präsenz Stv. Stadtschreiberin	Daniel Egli
Protokoll	Andrea Müller

## **Verhandlungsgegenstände**

<b>1</b>	<b>Mitteilungen des Ratspräsidenten</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Wahl eines Mitgliedes in die Baukommission (Nachfolge Andreas Moser)</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Genehmigung des Protokolls zu Traktandum 4 vom 1. Dezember 2022</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Bericht 29 vom 21. September 2022: Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Postulat 182, Gianluca Pardini und Simon Roth namens der SP-Fraktion vom 20. Juni 2022: Sanitäre Anlagen für öffentliche Badeplätze</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Postulat 172, Irina Studhalter und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion, Regula Müller namens der SP-Fraktion sowie Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 6. April 2022: Universal-Toiletten in allen Einrichtungen der Stadt Luzern</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Bericht und Antrag 32 vom 19. Oktober 2022: Abrechnung von Sonderkrediten</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Bericht und Antrag 30 vom 28. September 2022: Kinder- und Jugendschutz, KJS. Zusätzliche Stellen gemäss Ressourcen- und Controllinginstrument. Nachtrags- und Sonderkredit</b>	<b>15</b>

- **Dringliche Interpellation 222, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 1. Dezember 2022:  
Steht das neue Bau- und Zonenreglement im Widerspruch zum Kantonalen Energiegesetz?** 19
- 9 **Dringliche Motion 219, Marco Baumann, Rieska Dommann und Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Peter Gmür und Mirjam Fries namens der Mitte-Fraktion sowie Thomas Gfeller und Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion vom 21. November 2022:  
Dauerhafte Gesamtlösung statt Salamtaktik beim Carregime** 19
- 10 **Interpellation 179, Maria Pilotto und Regula Müller namens der SP-Fraktion vom 25. Mai 2022:  
Personalmangel in Kitas** 28
- 11 **Postulat 184, Jona Studhalter und Irina Studhalter vom 20. Juni 2022:  
Velolift Sagenmattstrasse – mit Schwung nach Littau** 31
- 12 **Postulat 199, Irina Studhalter und Jona Studhalter namens der G/JG-Fraktion vom 22. August 2022:  
Das Kind beim Namen nennen: Klimakrise** Aus zeitlichen Gründen nicht behandelt.
- 13 **Motion 168, Fabian Reinhard und Mike Hauser namens der FDP-Fraktion vom 9. März 2022:  
Kombinierte Parkierungsinfrastruktur** Aus zeitlichen Gründen nicht behandelt.

## Beratung der Traktanden

### 1 Mitteilungen des Ratspräsidenten

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** begrüsst die Anwesenden zur 32. Sitzung des Grossen Stadtrates der laufenden Legislatur im Kantonsratssaal.

Die heutige Sitzungszeit mit dem halbstündigen Block vor dem Mittag und der Fortsetzung ab 14 Uhr ist etwas aussergewöhnlich. Die Sitzung wurde so angesetzt, weil die Mitglieder des Grossen Stadtrates während der Mittagspause die Ausstellung zum Wettbewerb über das Neue Luzerner Theater besuchen. Am Nachmittag gibt es keine Pause. Deshalb führt das Parlament die Debatte über die Dringlichkeitserklärung des als dringlich eingereichten Vorstosses in diesem kurzen Block vor dem Mittag. So ist gewährleistet, dass die Fraktionen die Antwort des Stadtrates nach dem Mittag in Ruhe besprechen können, falls der Vorstoss dringlich erklärt wird.

An ihrer Sitzung vom 17. November 2022 hat die Geschäftsleitung des Grossen Stadtrates beschlossen, Rats- und Kommissionsprotokolle ab sofort nur noch digital zu verschicken. Die Geschäftsleitung spricht sich damit für eine stärkere Digitalisierung und eine Reduktion des Postversandes aus. Es ist daher wichtig, dass alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier die digitale Sitzungsvorbereitung CMI nutzen. Bei Unsicherheiten oder Zugangsproblemen – z. B. vergessenes Passwort – kann man sich beim Sekretariat des Grossen Stadtrates, Sira Steiner, melden.

#### Verdankung

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** Michèle Christen leitete das Sekretariat des Grossen Stadtrates seit Juni 2022 ad interim. Sie stockte hierzu ihr Pensum auf, um den Betrieb des Grossen Stadtrates während der Vakanz sicherzustellen. Es ist beeindruckend, wie sie innerhalb kürzester Zeit sämtliche Abläufe im Griff hatte – es funktionierte schlich alles einfach weiter. Damit stellte Michèle Christen sicher, dass das Parlament zuverlässig arbeiten konnte.

Der Sprechende, welcher intensiv mit dem Sekretariat zusammenarbeitet, merkte schnell, dass er sich rundum auf sie verlassen kann, was ihn sehr entlastete. Heute schliesst Michèle Christen die letzte Tätigkeit in dieser Funktion ab. Die neue Leiterin des Sekretariats des Grossen Stadtrates hat sie bereits eingearbeitet. Nun kann sie ihr Pensum wieder herschrauben. Die dadurch gewonnene Zeit kann sie beispielsweise nutzen, indem sie das Geschenk des Grossen Stadtrates einlöst: Für ihr grosses Engagement während des letzten halben Jahres im Dienst des Grossen Stadtrates erhält sie einen Brunchgutschein geschenkt. Der Sprechende weiss es zu schätzen, dass Michèle Christen als Assistentin der Stadtschreiberin auch künftig als stellvertretende Leiterin des Sekretariats des Grossen Stadtrates zur Verfügung stünde, sofern es nötig würde.

Der Sprechende bedankt sich bei Michèle Christen ganz herzlich für ihren Einsatz.

Der Grosse Stadtrat applaudiert.

#### Verabschiedung

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Auch heute gibt es leider wieder eine Verabschiedung eines Ratsmitglieds. Diese wird zum Schluss der Sitzung vorgenommen. Raphaela Meyenberg ist gemäss Statistik des Sprechenden bereits die 15. Person, die seit der Wahl im März 2022 aus dem Grossen Stadtrat zurücktritt. Jeder Rücktritt hat natürlich seine individuellen, berechtigten und nachvollziehbaren Gründe. Trotzdem ist es bedauerlich.

Der Sprechende gibt die Entschuldigungen bekannt (siehe Seite 1).

## Vereidigung

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Auf jeden Rücktritt folgt eine Vereidigung. Heute wird Alexander Stadelmann als Nachfolger von Andreas Moser der FDP-Fraktion offiziell vereidigt.

Alexander Stadelmann tritt nach vorne.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** verliest die Gelübdeformel: «Sie geloben, die Rechte und Freiheiten des Volkes zu achten, die Verfassung und die Gesetze zu befolgen und die Pflichten Ihres Amtes gewissenhaft zu erfüllen.»

**Alexander Stadelmann** bekräftigt das Gelübde mit den Worten: «Das alles gelobe ich.»

Der Grosse Stadtrat applaudiert.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** heisst Alexander Stadelmann herzlich willkommen im Grossen Stadtrat. Er wünscht ihm viel Erfolg und Freude mit der politischen Tätigkeit und heute eine erste gute Sitzung.

## Zum als dringlich eingereichten Vorstoss

- Dringliche Interpellation 222, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 1. Dezember 2022:

**Steht das neue Bau- und Zonenreglement im Widerspruch zum Kantonalen Energiegesetz?**

**Der Stadtrat opponiert der Dringlichkeit nicht.**

Aus dem Grossen Stadtrat gibt es keine Wortmeldung.

**Die Dringlichkeit der Interpellation 222 ist somit beschlossen.**

Der Vorstoss wird am Nachmittag nach der Behandlung des Traktandums 8 behandelt.

## **2 Wahl eines Mitgliedes in die Baukommission (Nachfolge Andreas Moser)**

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Andreas Moser trat per 1. Dezember 2022 aus dem Grossen Stadtrat zurück. Er war Mitglied der Baukommission. Die FDP-Fraktion schlägt Alexander Stadelmann als Nachfolger von Andreas Moser vor.

Aus dem Grossen Stadtrat gibt es keine Wortmeldung.

**Der Grosse Stadtrat wählt Alexander Stadelmann für den Rest der Amtsdauer als Mitglied in die Baukommission.**

### 3 Genehmigung des Protokolls zu Traktandum 4 vom 1. Dezember 2022

Die Genehmigung dieses Teils des Protokolls der Sitzung vom 1. Dezember ist erforderlich, damit die Bevölkerung am 5. Februar 2023 über das städtische Budget abstimmen kann. Beim Traktandum 4 wurde der Aufgaben- und Finanzplan 2023–2026 mit Budgetentwurf 2023 behandelt.

Es sind keine Einsprachen gegen das Protokoll zu Traktandum 4 der Ratssitzung vom 1. Dezember 2022 eingegangen. Dieser Teil des Protokolls ist somit genehmigt.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Damit sind die vormittäglichen Traktanden bereits erledigt. Die Antwort auf die dringliche Interpellation wird demnächst verschickt.

Die Mitglieder des Grossen Stadtrates werden vom Sprechenden nun zum ersten Mal in diesem Amtsjahr zurück ins Rathaus am Kornmarkt geführt. Es gibt eine Führung zu den Ergebnissen des Architekturwettbewerbs. Die Sitzung des Grossen Stadtrates im Kantonsratssaal wird um 14.00 Uhr fortgesetzt.

Es besteht in der Kornschütte die Gelegenheit, sich über die verschiedenen Projekte zu informieren und – sehr erwünscht im Hinblick darauf, dass das Parlament im nächsten halben Jahr über das Geschäft intensiv beraten wird – darüber zu diskutieren.

MITTAGSPAUSE 11.45 – 14.00 Uhr

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** begrüsst die Anwesenden nach der Mittagspause zurück im Kantonsratssaal.

Zum Ablauf des Sitzungsnachmittags: Es ist schwierig abzuschätzen, wie viel Zeit der Grosse Stadtrat für die Behandlung der einzelnen Traktanden benötigen wird. Sicher ist, dass um Punkt 17.00 Uhr eine kleine Weihnachtsüberraschung der kulturell-musikalischen Art folgt. Um 17.30 Uhr trifft sich das Parlament in der Box des Luzerner Theaters – also dort, wo gemäss Planung das Neue Luzerner Theater gebaut wird. Es gibt am Nachmittag keine offizielle Pause.

### 4 Bericht 29 vom 21. September 2022: Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Traktandum 4 wird zusammen mit den Traktanden 5 und 6 beraten. Falls der Grosse Stadtrat auf den Bericht eintritt, wird die Abstimmung über die beiden Vorstösse bei der Beratung des Kapitels 7 des Berichtes durchgeführt.

EINTRETEN

**Baukommissionspräsident Rieska Dommann:** Die Baukommission des Grossen Stadtrates hat an ihrer Sitzung vom 24. November 2022 den Bericht 29/2022: «Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern» behandelt. Sie hat den Bericht einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen.

Ein ausreichendes Angebot an gepflegten öffentlichen WC-Anlagen für Einheimische und Gäste gehört aus Sicht der Baukommission zu einer attraktiven Stadt. Alle Fraktionen zeigten sich zufrieden mit den gemäss Bericht geplanten Massnahmen zur weiteren Verbesserung des bestehenden Angebots.

Grossmehrheitlich positiv bewertet wird das Konzept «Nette Toilette», welches in Zusammenarbeit mit Gastronomiebetrieben 18 öffentlich zugängliche WC-Anlagen beinhaltet. Es wurde jedoch kritisch bemerkt, dass das Angebot noch zu wenig bekannt sei, und eine Minderheit kritisierte zudem, dass keinerlei

Daten zu deren Nutzung vorliegen. Vereinzelt wurde auch die im Bericht beschriebene Smartphone-Applikation als unnötig betrachtet. Aus Sicht der Kommission ist wichtig, dass nicht eine eigenständige App, welche auf dem Smartphone installiert werden muss, sondern, wie geplant, eine Anbindung an bestehende Applikationen umgesetzt wird.

Das Konzept der genderneutralen Universal-WC-Anlagen wird von der Baukommission unterstützt. Ebenfalls positiv bewertet wurde, dass bei der Reinigung der WC-Anlagen ökologische Aspekte stark gewichtet werden.

Auf grosses Unverständnis gestossen ist der Umstand, dass zahlreiche WC-Anlagen immer noch nicht hindernisfrei zugänglich sind. So ist aus Sicht der Baukommission unverständlich, dass bei der neu erstellten WC-Anlage beim Schulhaus Staffeln noch bauliche Massnahmen erforderlich sind, damit diese hindernisfrei wird. Die Baukommission erwartet, dass diesem Aspekt viel stärker Beachtung geschenkt wird.

**Peter Gmür:** Die Mitte-Fraktion ist zufrieden mit dem Bericht und wird ihm zustimmen. Für die Fraktion ist sehr wichtig, dass es genügend gut funktionierende und saubere Toiletten auf Stadtgebiet gibt. Das ist die Stadt nicht nur den Gästen schuldig, sondern ohne Wenn und Aber auch den Bewohnerinnen und Bewohnern. Das System der «Netten Toilette» findet die Fraktion sehr gut. Es ist ein Erfolg. Die Entschädigung an die Restaurants von Fr. 1'500.– pro Jahr erachtet die Fraktion als angemessen. Das System könnte noch ausgebaut werden.

Leider, wie von Rieska Dommann gesagt, ist die Ausführung hindernisfreier und behindertengerechter WCs relativ schlecht. Der Stadtrat nahm dies zur Kenntnis. Die Mitte-Fraktion erwartet, dass in dieser Hinsicht vorwärtsgemacht wird.

Die Einführung der App, die aufzeigt, wo die «Netten Toiletten» vorhanden sind und ob sie in Betrieb sind, erachtet die Mitte-Fraktion als übertrieben. Aber grundsätzlich ist sie wie gesagt zufrieden mit dem Bericht und wird ihm zustimmen.

**Stefan Sägesser:** Auch die GLP-Fraktion ist mit dem Bericht sehr einverstanden. Mit dem Masterplan 3 werden Dinge umgesetzt, die mit dem Masterplan 2 noch nicht beschlossen werden konnten. Die GLP-Fraktion ist auch mit den zusätzlichen Punkten einverstanden wie z. B. den ökologischen Putzmitteln sowie der Tatsache, dass Massnahmen im Bereich Reinigung künftig prioritär behandelt werden; dass bei den häufig benutzten Toiletten ein Frequenzsystem eingebaut wird, damit man weiss, wie viele Menschen die einzelnen Toiletten benutzen; mit dem Auf- und Abbau von Ersatzanlagen sowie mit der Verlängerung der Saison z. B. beim Buvettenstandort Nordpol, wo es eine Toilettenanlage gibt.

Die GLP-Fraktion stellte ebenfalls einen Mangel bei der behindertengerechten Zugänglichkeit der WC-Anlagen fest, welche eigentlich bereits mit dem Masterplan 2 thematisiert wurde. Ihrer Ansicht nach wurde die Thematik in der Baukommission aber relativ gut erläutert. Die GLP-Fraktion ist überzeugt, dass dies angegangen wird.

Vonseiten GLP-Fraktion ist zu sagen, dass die WC-Anlagen in der Stadt Luzern lange sehr umstritten waren. Man war erst vor rund zehn Jahren fast so weit, die WC-Anlagen zu schliessen. Heute stehen wir an einem ganz anderen Punkt. Der Sprechende findet es ausdrücklich erwähnenswert, dass die Stadt für die Bevölkerung und für die Gäste heute durchaus freundlicher daherkommt. Nicht nur, was die Toiletten angeht, sondern auch betreffend die Grill- und Badesituation rund um den See.

Die GLP-Fraktion tritt auf den Bericht ein und wird ihm zustimmen. Mit der teilweisen Entgegennahme des Postulats 182: «Sanitäre Anlagen für öffentliche Badeplätze» ist die Fraktion einverstanden. Mit der Entgegennahme des Postulats 172: «Universal-Toiletten in allen Einrichtungen der Stadt Luzern» ist – wie vom Präsidenten der Baukommission bereits erwähnt – die gesamte Kommission einverstanden, so auch die GLP-Fraktion.

**Benjamin Gross:** Wo sonst von *Klimastrategien* oder *Carregimes* die Rede ist, geht es nun um einen *Masterplan* für öffentliche WCs – das zeigt die Wichtigkeit des Themas. Niemand kommt darum herum. Die SP-Fraktion bedankt sich für den klaren und nachvollziehbaren Bericht. Sie freut sich, dass die Verwaltung ein Dokument vorlegt, das einem Masterplan für WCs würdig ist. Es wird mehr öffentliche WC-Anlagen geben, und alle sollen endlich wirklich hindernisfrei sein. Und auch ökologischer und genderneutral, was den Anliegen der Bevölkerung entspricht.

In der Kommissionssitzung konnten die meisten Fragen der SP-Fraktion beantwortet werden, auch zu den Vorräumen in genderneutralen Toiletten. Es ist wichtig, dass möglichst an allen Orten ein direkter Zugang zur genderneutralen Toilette möglich ist, am besten ohne Zwischenraum vor den eigentlichen WCs, der die Sicht verdeckt. Wenn Männer in den gleichen Vorraum wie Frauen dürfen, geht eine Rückzugsmöglichkeit verloren.

Wie die Stadtverwaltung bereits ausführte, sind die Putzequipen durch ein solides Arbeitsrecht geschützt. Auch hier sieht die SP-Fraktion keinen Bedarf, mit einer Protokollbemerkung zusätzliche Klarheit zu schaffen.

Das Konzept der «Netten Toilette» ist in der Idee ein echter Wurf. So erhält man zusätzliche WCs, ohne diese bauen zu müssen. Vor allem sind Toiletten in Restaurant meistens sauberer als ihre öffentlichen Pendanten. Wenn man durch die Stadt läuft, findet man diese «Netten Toiletten» aber kaum. Hier gibt es noch grossen Handlungsbedarf, wie heute bereits mehrfach betont. Zum einen hilft sicherlich die Präsenz in den gängigen Kartenapps wie Google, Apple und Openmaps, aber auch die Kennzeichnung der Toiletten vor Ort muss verbessert werden. Heute ist es bloss ein kleiner Kleber neben all den Gault-Millau-Sternen, Tripadvisor- und Booking.com-Hinweisen. Da die Betreibenden einer «Netten Toilette» pro Jahr Fr. 1'500.– erhalten, ist es nicht zu viel verlangt, diese auch deutlicher zu markieren. Die SP-Fraktion wünscht sich, dass die Stadt mehr Sichtbarkeit einfordert. Es muss ja nicht gleich grösser sein als der Schriftzug der Beiz. Hier wäre es interessant, noch einmal zu erfahren, welche Möglichkeiten die Stadt diesbezüglich sieht.

Noch eine Bemerkung zu den WC-Anlagen an öffentlichen Badeplätzen, welche durch die Mitbehandlung des Postulats 182 nun ebenfalls betrachtet werden. Die SP-Fraktion begrüsst, dass der Stadtrat die Problematik erkennt. Es ist für sie klar, dass der Bedarf an einem Badeort nur bei schönem Wetter hoch ist. Trotzdem erwartet sie hier einen grosszügigen Umgang und Flexibilität. Wenn Open-Air-Veranstalter es schaffen, genügend Kapazitäten bereitzustellen, lohnt es sich für die Stadt Luzern sicher auch, den vielen Tausend Badegästen genügend WCs anzubieten. Seit der Neuentdeckung des Vierwaldstättersees während der Coronapandemie hat es massiv mehr Leute in der Ufeschötti und beim Richard Wagner Museum. Diese sollen den See möglichst nicht als zusätzliches WC entdecken.

Die SP-Fraktion konnte alle offenen Fragen bereits in der Baukommission klären und tritt ohne Protokollbemerkungen auf den Bericht 29 ein. Sie ist zudem einverstanden mit der teilweisen Entgegennahme des Postulats 182.

**Mark Buchecker:** Die FDP-Fraktion erachtet den «Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern» als folgerichtige Fortsetzung des Masterplans 2. Es ist wichtig, der Öffentlichkeit eine genügend grosse Anzahl an WC-Anlagen zur Verfügung zu stellen. In dieser Hinsicht ist die Stadt Luzern gut unterwegs. Die aufgestellten Grundsätze werden von der Fraktion unterstützt. Die genderneutrale Bauweise ist sinnvoll und erleichtert den Bau und den Unterhalt. Den «Netten Toiletten» steht die FDP-Fraktion positiv gegenüber. Ein Ärgernis ist wie schon gesagt die vernachlässigte Behindertengerechtigkeit, insbesondere natürlich bei der WC-Anlage beim Schulhaus Staffeln, welche erst im Jahr 2020 erstellt wurde. Insgesamt befindet sich die Stadt Luzern jedoch auf einem guten Weg, weshalb die FDP-Fraktion den Bericht zustimmend zur Kenntnis nimmt.

Zu den einzelnen Postulaten: Die FDP-Fraktion stimmt auch der teilweisen Entgegennahme des Postulats 182 zu. Beim Postulat 172 ist eine Mehrheit der Fraktion eher skeptisch und äussert Bedenken, dass mit den Universal-Toiletten die Sicherheit oder das Sicherheitsgefühl von Frauen leiden könnte, insbesondere im Bereich der Umkleidekabinen, wo neu auf eine geschlechterbezogene Bezeichnung verzichtet werden soll. Das betrachtet die FDP-Fraktion grossmehrheitlich kritisch.

**Patrick Zibung** outet sich als jemand, der noch nie eine solche öffentliche Toilette benutzte. Nach einigen Gesprächen stellte er aber doch fest, dass es offenbar für viele ärgerlich ist, wenn es keine öffentlichen Toiletten gibt bzw. wenn diese nicht auffindbar oder durch Vandalismus beschädigt und ausser Betrieb sind. Eine App-Lösung wie im Bericht vorgeschlagen ist deshalb sicher keine schlechte Idee und zwar eine Anbindung an bestehende Applikationen anstelle der Erstellung einer separaten App. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass die bestehende Infrastruktur möglichst gut und sinnvoll genutzt werden soll. Sie begrüsst deshalb das Konzept «Nette Toilette» sehr und findet es nicht mehr als gerechtfertigt, dass die Betriebe eine Umtriebsentschädigung erhalten.

Die SVP-Fraktion befürwortet auch das alters- und behindertengerechte Bauen. Sie stellt sich dabei auch die Frage, weshalb dies nicht bereits während der letzten Jahre gemacht wurde. Die WC-Anlagen, die auf- bzw. nachgerüstet werden müssen, sind zum Teil noch nicht alt. Die Fraktion hätte sich diesbezüglich bereits beim letzten Masterplan etwas mehr Fingerspitzengefühl gewünscht. Nichtsdestotrotz – besser spät als nie – unterstützt die SVP-Fraktion dies sehr.

Beim Lesen des Berichtes fiel der Fraktion natürlich auf den ersten Blick auf, dass genderneutrale Anlagen gebaut werden sollen. Nach genauem Hinschauen stellt sich aber heraus, dass dadurch Kosten eingespart werden können. Von daher ist die Fraktion mit genderneutralen Anlagen einverstanden.

Den Nutzen von WC-Anlagen in den Quartieren findet der Sprechende etwas fragwürdig, namentlich in den Quartieren Gasshof, Tschuopis und Büttenen. Der Sprechende wohnt im Büttenenquartier, wo er kein grosses Touristenaufkommen sieht und wo vor allem Menschen unterwegs sind, die in der Nähe wohnen.

Insgesamt sieht die Fraktion aber einen klaren Mehrwert für die Bevölkerung und den Tourismus und wird den Bericht deshalb zustimmend zur Kenntnis nehmen und auf ihn eintreten. Bei den beiden Vorstössen wird die Fraktion dem Antrag des Stadtrates folgen.

**Martin Abele:** Öffentliche Toilettenanlagen sind ein wichtiger Teil der öffentlichen Infrastruktur. Sicher hatten alle schon einmal das Bedürfnis, möglichst schnell ein WC zu finden. Es ist deshalb gut, dass die Stadt ein Zeichen setzt und die Infrastruktur überall dort zu Verfügung stellen will, wo es sie braucht, und zwar möglichst dicht.

Der Stadtrat erkannte nach Ansicht der G/JG-Fraktion die Zeichen der Zeit. Der Fokus auf der hindernisfreien, altersfreundlichen und genderneutralen Umgestaltung der WC-Anlagen ist sehr zu begrüssen. Die barrierefreie Nutzung von Toilettenanlagen ist im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) seit 2004 verpflichtend vorgeschrieben. Wir alle wissen, dass die Stadt Luzern und überhaupt die öffentliche Hand verschiedentlich hinterherhinkt. Doch gerade in der Stadt Luzern ist die Erkenntnis festzustellen, dass das BehiG überall einbezogen werden muss. Das freut den Sprechenden sehr. Die Stadt holt also nach, was sie vielleicht in der Vergangenheit verpasste. Allenfalls kann die Baudirektorin noch etwas zum Schulhaus Staffeln sagen, bei dem die behindertengerechte Bauweise vor noch nicht allzu langer Zeit noch nicht ganz klappte. Dass dies nun konsequent umgesetzt werden soll, geschieht sicher zur Erleichterung der Menschen mit Beeinträchtigung.

Es wird eine Protokollbemerkung geben, bei der es um eine weitere Besserstellung von älteren Menschen sowie von behinderten Kindern und Jugendlichen geht, was ganz im Sinne einer inklusiven Stadt ist. Dass der Stadtrat auch da seine Zustimmung gibt, freut die G/JG-Fraktion sehr.

Erfreulich ist, dass man bei den öffentlichen WC-Anlagen künftig auf genderneutrale Universal-Toiletten setzt. Wie im Postulat 172 geschildert, bringt dies diverse Vorteile mit sich: flexiblere Auslastung, weniger Schlangen vor den Damen-WCs, kürzere Wartezeiten und insbesondere die Reduktion von Diskriminierungen nonbinärer und Transpersonen sowie von Eltern, die ihre andersgeschlechtlichen Kinder aufs WC begleiten oder Wickeltische benutzen wollen.

Sicherheitsnachteile sieht der Sprechende nicht unbedingt. Ob ein Raum mit Damen- und Herrengarderobe oder mit A, B, C und D angeschrieben ist, macht keinen wesentlichen Unterschied. Jedoch ist es für Personen, welche sich nicht in einem speziellen Frauen- oder Männerbereich umziehen oder auf die Toilette gehen möchten, ein entscheidender Vorteil und Unterschied.

Die G/JG-Fraktion dankt dem Stadtrat für die positive Aufnahme ihres Postulats zur Einführung von Universal-Toiletten in allen Einrichtungen der Stadt Luzern und freut sich über die ebenfalls positive Aufnahme durch das Parlament.

Zum Teil würde sich die Fraktion ein noch mutigeres Vorgehen wünschen. Allzu oft liest man in der Stellungnahme des Stadtrates zum Postulat 172 den Ausdruck «der Stadtrat prüft» die Forderung einer genderneutralen WC-Anlage. Eine genderneutrale WC-Anlage pro Gebäude scheint dem Sprechenden gerade bei grösseren Verwaltungsgebäuden nicht übermässig.

Das Postulat 182 greift ein wichtiges Thema auf, nämlich die zeitweilig ungenügende Kapazität an sanitären Anlagen öffentlicher Badeplätze. Die Stadt erkannte das Problem und hofft, mit Frequenzmessungen flexibel reagieren zu können. Das Konzept der Bereitstellung temporärer WC-Anlagen scheint vernünftig. Die G/JG-Fraktion stimmt der teilweisen Überweisung des Postulats 182 zu.

Insgesamt zieht die Fraktion ein positives Fazit. Fragezeichen setzt sie bei der «Netten Toilette» und bei der Kommunikation. Gerade im Bereich Altstadt setzt die Stadt sehr stark auf die «Netten Toiletten». Noch immer gibt es in der Altstadt einen Mangel an öffentlichen Toiletten. Der Sprechende wurde vor einiger Zeit vor dem Gebäude des Kantonsratssaals von Jugendlichen gefragt, wo sich das nächste WC befinde. Er weiss nicht, ob es damals auf Google Maps bereits hätte gefunden werden können. Jedenfalls war nicht so klar, wo das nächste WC ist. Die «Netten Toiletten» findet man ehrlich gesagt nicht. Diesbezüglich gibt es grossen Verbesserungsbedarf, damit das Angebot bekannt wird und man die Toiletten auch erkennt.

Die Stadt kann leider keinerlei Daten darüber vorweisen, wie bekannt die «Netten Toiletten» sind und wie gut sie genutzt werden. Man bleibt im Bereich der Vermutung. Es ist durchaus möglich oder sogar wahrscheinlich, dass viele Menschen die Toiletten nicht finden. Sie sind momentan auch noch nicht auf Google Maps zu finden. Der Stadtrat möchte dies ermöglichen. Es ist zu hoffen, dass er damit erfolgreich ist.

Ein weiteres, grosses Fragezeichen setzt die G/JG-Fraktion hinter die geplante App. Sie glaubt schlicht nicht, dass die Gäste extra eine Luzerner WC-App installieren, damit sie bei ihrem Besuch der Leuchtenstadt bei Bedarf ein WC finden. Digitale Lösungen sind modern und zeitgemäss. Doch wenn es darum geht, schnell einen Ort zur Erledigung eines dringenden Bedürfnisses zu finden, wäre eine analoge Lösung unter Umständen durchaus praktischer. In diesem Sinne hofft der Sprechende, dass die wenigen Schilder, welche es gibt, wenigstens belassen werden. Hotels z. B. werden relativ reich beschildert. So wäre auch eine Beschilderung für Menschen denkbar, die ein WC suchen.

Insgesamt findet die G/JG-Fraktion, dass der Stadtrat absolut auf dem richtigen Weg ist. Im Detail gibt es jedoch noch einiges zu schrauben.

**Silvio Bonzanigo** schliesst sich den Voten seiner männlichen Kollegen der Fraktionen gerne an. Auch er ist fast restlos begeistert vom phänomenal detailreichen Papier und schätzt es als Mitglied des Parlaments, zu wissen, dass Reinigungsmittel mit 95-prozentigem Abbaugrad eingesetzt werden und das Toilettenpapier aus naturnahem Anbau stammt. Aber bei der Lektüre eines solchen Papiers stellt sich ihm die Frage, ob man mit den richtigen Prioritäten und dem richtigen Kompass unterwegs ist.

Viel lieber als den Masterplan 3 hätte er einen gelesen, der die Allokation von tragstarken und stark beschäftigungswirksamen Unternehmen in der Stadt Luzern diskutiert hätte.

Der Sprechende stimmt dem Bericht zu, und die beiden Postulate unterstützt er im Sinne der Anträge des Stadtrates.

**Baudirektorin Manuela Jost** dankt für die Voten und die Aufforderung zum Schrauben an Details. Solches nimmt der Stadtrat gerne entgegen.

Der Masterplan 3 ist die Fortsetzung der beiden bisherigen Masterpläne. Jeder Masterplan hatte seine Strategie. Beim ersten ging es darum, das Angebot im Sinne eines Sparauftrages zu straffen. Beim zweiten Masterplan wurde erkannt, dass zu wenig Toiletten vorhanden sind und diese ausgebaut werden müssen. Die Behindertengerechtigkeit stand nicht explizit zuvorderst, was selbstverständlich kritisiert werden kann. Beim dritten gibt es Themen, die noch umzusetzen sind, wie Behindertengerechtigkeit, Genderneutralität und Altersfreundlichkeit, und auf die der Fokus gelegt wird.

Es ist nicht so, dass in Sachen Behindertengerechtigkeit gar nichts gemacht wurde: Die ganz neuen Anlagen wurden behindertengerecht ausgestaltet. Es ist richtig, dass beim Schulhaus Staffeln darauf verzichtet wurde, insbesondere hinsichtlich Schliessanlage. Bei öffentlichen Toiletten ist es immer auch eine Frage der Abwägung: Was setzt man um, was nicht? Wie gestaltet man genau? Gibt es Möglichkeiten, den Vandalismus möglichst klein zu halten? In der Stadt Luzern gibt es bei gewissen öffentlichen Anlagen viele Vandalismusschäden. Da nimmt man eine andere Gewichtung vor.

Die Überprüfung der WC-Anlagen für den vorliegenden Masterplan wurde mit einem Spezialisten angegangen. Dies soll in Zukunft vermehrt so gehandhabt werden. Schon in einem frühen Stadium der Planung soll das behinderten- und altersgerechte Bauen berücksichtigt werden. Bei kritischer Beurteilung soll nach Lösungen gesucht werden. Künftig wird neu für die Bauabnahmen solcher Anlagen eine Fachperson der Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern beigezogen. So ist ersichtlich, wenn etwas fehlt oder

nicht ideal ist. Bisher wurde die Bauabnahme einzig durch die Mitarbeitenden der Abteilung Baubewilligungen gemacht. Der Fokus wurde beim letzten Masterplan wohl etwas zu wenig stark auf dieses Thema gelegt. Der Schwerpunkt war anders.

Das vom Stadtrat festgelegte Konzept der Kombination der 39 öffentlichen Toiletten, der «Netten Toiletten» und der temporären Anlagen kommt gut an. An der Sichtbarkeit bzw. dem Auffinden der «Netten Toiletten» kann man noch arbeiten, wie verschiedentlich geäussert wurde. Eine klarere analoge Signalatik macht Sinn, da nicht alle gleich internetaffin sind. Dennoch geht der Stadtrat davon aus, was auch die Umfrage bei über 65-Jährigen zeigte, dass eine grosse Internetaffinität besteht.

Zum Thema geschlechterneutrale WC-Anlagen, bei dem das Parlament dem Antrag des Stadtrates folgt: Der Stadtrat wird künftig bei Schulhäusern als Begegnungsorten solche WC-Anlagen wenn möglich gut sichtbar und auffindbar in die neuen Planungen einbeziehen.

Die Sprechende stellt fest, dass auch der ökologische Aspekt von Reinigungsmitteln und Hygienepapier, dem künftig weiterhin grosse Bedeutung beigemessen wird, vom Parlament unterstützt wird.

In der Stadt Luzern gibt es Brennpunkte, bei denen genauer hingeschaut werden muss, sei es die Lidowiese, der Bereich beim Richard Wagner Museum oder die Ufeschötti. Die Öffnungszeiten der Toiletten sollen dort entsprechend angepasst werden, und eine flexible Anpassung muss weiter möglich sein.

Es handelt sich um hohe Investitionen: Bis 2032 werden gesamthaft 7,3 Mio. Franken investiert, auch in neue Toiletten. Zur Bemerkung, dass es z. B. im Büttenenquartier nicht unbedingt eine Toilette brauche:

Der Stadtrat schaute diese Thematik konkret an. Gerade an diesem Standort befindet sich nicht nur die Endstation einer vbl-Linie, sondern es ist auch ein Ausflugsort. Es gab Rückmeldungen aus der Bevölkerung, dass dort eine Toilette gewünscht sei. Die Analyse wurde seitens Stadtrat also durchaus gemacht.

Auch die Sauberkeit ist ein Thema. Gerade über die App soll künftig vermehrt erkannt werden, wo Brennpunkte hinsichtlich Sauberkeit bestehen. Man soll schnell reagieren können. Wenn eine grosse Menschenmenge eine Toilette aufsucht, die gerade gereinigt wurde, sieht diese danach nicht mehr gleich sauber aus. Der Stadtrat versucht, die Frequenzen und Intervalle so zu setzen, dass Toilettenanlagen für die Stadt Luzern eine Visitenkarte sind.

Ein weiterer Grundsatz des Stadtrates lautet: Es ist selbstverständlich, dass die öffentlichen WC-Anlagen kostenlos bleiben sollen.

Die Sprechende dankt, dass der Bericht, zwar mit gewisser Kritik, aber weitgehend wohlwollend aufgenommen wurde und zustimmend zur Kenntnis genommen wird.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** stellt fest, dass **der Grosse Stadtrat auf den Bericht B 29: «Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern» eingetreten ist.**

DETAIL

Seite 9 4.2 Hindernisfreie Bauweise

**Baukommissionspräsident Rieska Dommann:** Die Baukommission überwies folgende Protokollbemerkung mit 11 : 0 : 0 Stimmen:

**Der Stadtrat prüft bei mindestens drei zentral gelegenen öffentlichen WC-Anlagen die Installation von stabilen, höhenverstellbaren Wickeltischen, die sich für das Wickeln von grösseren Kindern und Jugendlichen mit Behinderungen eignen. Die Information über die Standorte soll digital verfügbar sein.**

**Der Stadtrat opponiert der Protokollbemerkung nicht.**

Aus dem Grossen Stadtrat gibt es keine Wortmeldung.

**Die Protokollbemerkung ist somit überwiesen.**

**Martin Abele** erlaubt sich eine kurze Bemerkung zum Thema Kommunikation und kommt darauf zurück, was Baudirektorin Manuela Jost betreffend Internetaffinität sagte. Die Baudirektion stützt sich auf den Bericht «Altersfreundliche Stadt Luzern» und auf eine einzige dort gestellte Frage: «Wie informieren Sie sich über das Geschehen, die Dienstleistungen, Angebote und Anlässe in der Stadt Luzern?». 76 Prozent der Befragten geben an: «Ich nutze das Internet.» Mit Verlaub: Dies genügt nicht, um festzustellen, ob die Menschen sich letztlich per Google oder mit App informieren, wo sich die WCs befinden.

Man müsste die Angaben genauer evaluieren. Wie die Menschen das Internet nutzen, wird mit dieser Antwort nicht gesagt. Es sagt schon gar nichts über eine allfällige App-Benutzung aus. Der Sprechende bittet den Stadtrat, auf diese Thematik ein besonderes Augenmerk zu haben, damit alle Menschen herausfinden können, wo sich das nächste WC befindet und nicht nur die internetaffinen.

#### *Seite 10 4.5 Temporäre öffentliche WC-Anlagen*

**Benjamin Gross** nimmt einen Punkt aus dem Postulat 182 betreffend die öffentlichen Badeorte auf. Er betont das Anliegen des Postulats, bei Badeplätzen Alternativen für Toi-Toi-Anlagen zu finden. Nach Ansicht der SP-Fraktion sind diese durch die blaue Farbe zwar gut zu finden, dürfen aber an solch schönen Orten wie den Seeufern nicht der grösste Blickfang sein. Dort soll das Blau des Sees vorherrschen.

Es gibt Alternativen, die für alle begehbar sind und Hygienestandards erfüllen, wie bei Open Airs zu sehen. Es können auch temporär Schläuche gelegt werden, die vielleicht nicht gerade blau sind, aber ein Aufreissen des Bodens und hohe Kosten vermeiden.

In Kapitel 4.5 des Berichtes steht, dass Toi-Toi-WC-Anlagen gemäss Evaluation am geeignetsten sind. Man prüft aber gleichzeitig Alternativen. Der Sprechende möchte wissen, wie weit die Prüfung dieser Alternativen fortgeschritten ist bzw. bis wann damit zu rechnen ist, dass keine Toi-Toi-Anlagen mehr beim Richard Wagner Museum stehen.

**Baudirektorin Manuela Jost** kann dies nicht genau sagen. Der Stadtrat wüsste gerne für die nächste Saison, welche Alternativen es gibt, die den verschiedensten Kriterien entsprechen. Die Sprechende persönlich findet Toi-Toi-WC-Anlagen ebenfalls ästhetisch keine schöne Sache. Aber es müssen verschiedene Aspekte berücksichtigt werden. Die Baukommission wird informiert, sobald der Stadtrat mehr weiss.

#### *Seite 28 7 Politische Vorstösse*

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** wiederholt die Angabe der Unterzeichneten aus der Eintretensdebatte, dass sie mit der teilweisen Überweisung des Postulats 182: «Sanitäre Anlagen für öffentliche Badeplätze» (Traktandum 5) einverstanden sind.

Aus dem Grossen Stadtrat hält niemand an der vollständigen Überweisung des Postulats fest, und es gibt keinen Ablehnungsantrag.

**Das Postulat 182: «Sanitäre Anlagen für öffentliche Badeplätze» (Traktandum 5) ist somit teilweise überwiesen.**

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** kommt zum Postulat 172: «Universal-Toiletten in allen Einrichtungen der Stadt Luzern» (Traktandum 6). Dem Sprechenden war nicht ganz ersichtlich, ob es bei diesem Postulat einen Ablehnungsantrag aus dem Grossen Stadtrat gibt. Er fragt deshalb beim FDP-Sprecher Mark Buchecker nach.

**Mark Buchecker:** Es gibt keinen Ablehnungsantrag.

**Das Postulat 172: «Universal-Toiletten in allen Einrichtungen der Stadt Luzern» (Traktandum 6) ist somit überwiesen.**

Seite 30 f. Antrag und Beschluss

**Der Grosse Stadtrat nimmt vom Planungsbericht «Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern» zustimmend Kenntnis.**

Der Beschluss lautet:

**Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme des Planungsberichtes vom 21. September 2022 betreffend

**Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

**beschliesst:**

Vom Planungsbericht «Masterplan 3 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern» wird zustimmend Kenntnis genommen.

**5 Postulat 182, Gianluca Pardini und Simon Roth namens der SP-Fraktion vom 20. Juni 2022:  
Sanitäre Anlagen für öffentliche Badeplätze**

**Antrag Stadtrat: Teilweise Entgegennahme**

Traktandum 5 wurde zusammen mit den Traktanden 4 und 6 beraten (siehe oben). Das Postulat 182 wurde teilweise überwiesen.

**6 Postulat 172, Irina Studhalter und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion, Regula Müller namens der SP-Fraktion sowie Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 6. April 2022:  
Universal-Toiletten in allen Einrichtungen der Stadt Luzern**

**Antrag Stadtrat: Entgegennahme**

Traktandum 6 wurde zusammen mit den Traktanden 4 und 5 beraten (siehe oben). Das Postulat 172 wurde überwiesen.

## 7 Bericht und Antrag 32 vom 19. Oktober 2022: Abrechnung von Sonderkrediten

### EINTRETEN

**Baukommissionspräsident Rieska Dommann:** Es entspricht schon beinahe einem Ritual, dass der Grosse Stadtrat an seiner letzten Sitzung im Jahr den B+A «Abrechnung von Sonderkrediten» behandelt. Die Baukommission hat an ihrer Sitzung vom 24. November 2022 die vorgelegten Abrechnungen über neun Sonderkredite beraten. Alle von der Kommission gestellten Fragen konnten beantwortet werden. Die bewilligten Sonderkredite betragen zusammen etwas mehr als 50 Mio. Franken. Nachdem das teuerste Projekt, die Erweiterung der Cheerstrasse, nicht ausgeführt wird und in der Folge leider auch das Projekt «Bushof Littau» nicht weiterverfolgt werden kann, ist klar, dass die veranschlagten Kosten weit unterschritten werden.

Die Baukommission hat aber einmal mehr erfreut zur Kenntnis genommen, dass die veranschlagten Kosten auch bei den umgesetzten Projekten sehr gut eingehalten wurden. Nur bei zwei Projekten wurden sie geringfügig, und nachvollziehbar begründet, überschritten. Bei den fünf anderen Projekten wurden die Kosten jeweils unterschritten. Der Sprechende spricht den Verantwortlichen dafür seinen herzlichen Dank aus.

Die Baukommission hat die Abrechnungen über die Sonderkredite einstimmig mit 11 : 0 Stimmen genehmigt.

**Roger Sonderegger:** Die Abrechnung von Sonderkrediten gibt in der Regel wenig Anlass für lange Voten, mindestens so lange keine grossen Kostenüberschreitungen zu verzeichnen sind. Einiges gibt es aber dennoch herauszulesen. Der Präsident der Baukommission machte eine Würdigung, die der Sprechende noch etwas ausführt:

- Aus dem Abrechnungsbericht ist zu lesen, dass viel Geld in gute Dinge investiert wird: in Schulhäuser, Infrastrukturen und den öffentlichen Raum. Das ist gut investiertes Geld. Es ist wichtig für die Lebensqualität in der Stadt Luzern.
- Was ebenfalls auffällt: Grosse Projekte brauchen viel Zeit. Die beiden ersten Sonderkredite, um die es heute geht, wurden 2009 und 2010 beschlossen. Das sind immerhin 13 Jahre. Es kann eine Lehre für die Zukunft sein, wenn das Parlament mit einem Thema etwas ungeduldig umgeht. Gut Ding will Weile haben.
- Nicht alle Projekte gelingen, wie vom Präsidenten der Baukommission erwähnt: Die beiden grossen Brocken bzw. die 21 Mio. Franken haben eine Geschichte. Die Probleme vor Ort sind aber noch nicht gelöst. Die Planung läuft. Mehrere Vorstösse des Parlaments verlangen die Weiterführung der Planung bei der Cheerstrasse und beim Bahnhof Littau.

Klar ist: Von neun Sonderkrediten werden nur zwei geringfügig überschritten. Das ist bemerkenswert, gerade angesichts der grossen Bausummen und der laufenden Teuerung, die nicht erst seit diesem Jahr auf vielen Baustellen Sorgen bereitet. Aus dieser Beobachtung kann man zwei Dinge schliessen: Erstens könnte man sagen, es werde zu «fett» budgetiert, da zu viele Reserven eingeplant werden. Zweitens könnte man sagen, dass sorgfältig umgesetzt wird. So ganz genau kann man dies als Parlamentarier nicht nachvollziehen.

Im Namen der Mitte-Fraktion richtet der Sprechende drei Wünsche an den Stadtrat:

1. Den Projektleitenden, welche die Baustellen begleiten, soll bei passender Gelegenheit der Dank der Fraktion für die geleistete Arbeit weitergeleitet werden – auch den Vorgesetzten, die ebenfalls darauf achten, dass gut zum Geld geschaut wird.
2. In der öffentlichen Verwaltung besteht immer die Versuchung, grosszügig zu budgetieren. Der Wunsch ist, weiterhin Mass zu halten und nicht zu viel Reserven einzuplanen.
3. Die Aufforderung geht an alle Beteiligten, auch weiterhin mit den bereits gesprochenen Mitteln sorgfältig umzugehen.

Das heute gesehene Bild der Abrechnung von Sonderkrediten ist es, was man sich als Mitglied des Grossen Stadtrates wünscht. Der Sprechende bedankt sich dafür.

**Jona Studhalter:** Die G/JG-Fraktion nahm die Abrechnung der Sonderkredite positiv zur Kenntnis. Sie dankt für die Umsetzung der Projekte und den sorgsamsten Umgang mit den gesprochenen Geldern. Ob man bei der Cheerstrasse nun 16,4 Mio. Franken sparte oder 2,2 Mio. Franken «verbrätelte», ist buchhalterisch offen. Das Kapitel Cheerstrasse hingegen ist wenigstens abgeschlossen. Es ist gut, dass es in einem neuen Projekt weitergeht.

Die G/JG-Fraktion tritt auf den B+A ein und genehmigt die Abrechnung der Sonderkredite.

**Stefan Sägesser** spricht ebenfalls seinen Dank aus. Kollege Roger Sonderegger zitierte soeben mit seinen Wünschen quasi «Drei Nüsse für Aschenbrödel» – seine geäusserten Wünsche sind durchaus angemessen. Die GLP-Fraktion würdigt, dass sehr gut gearbeitet wurde. Dies ist nicht immer dann der Fall, wenn das Budget unterboten wird. Einige Posten, welche nun nicht anfielen und zur Unterschreitung führten, kommen später wieder auf die Stadt zu oder werden anderweitig verschoben. Insofern ist das Resultat nur auf den ersten Blick bemerkenswert. Nichtsdestotrotz scheint direktionsübergreifend sehr gut zusammengearbeitet und berechnet worden zu sein. Dafür bedankt sich auch die GLP-Fraktion.

Sie ist mit der Abrechnung einverstanden.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** stellt fest, dass **der Grosse Stadtrat auf den B+A 32: «Abrechnung von Sonderkrediten» eingetreten ist.**

DETAIL

Keine Wortmeldung.

*Seite 40 f. Antrag und Beschluss*

**Der Grosse Stadtrat genehmigt die vorgelegten Abrechnungen über Sonderkredite einstimmig.**

Der Beschluss lautet:

**Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 32 vom 19. Oktober 2022 betreffend

**Abrechnung von Sonderkrediten,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

**beschliesst:**

Die vorgelegten Abrechnungen über Sonderkredite werden genehmigt.

## **8 Bericht und Antrag 30 vom 28. September 2022: Kinder- und Jugendschutz, KJS. Zusätzliche Stellen gemäss Ressourcen- und Controllinginstrument. Nachtrags- und Sonderkredit**

### EINTRETEN

**Sozialkommissionspräsident Marco Müller:** An der Sitzung vom 24. November 2022 behandelte die Sozialkommission den B+A 30/2022: «Kinder- und Jugendschutz, KJS. Zusätzliche Stellen gemäss Ressourcen- und Controllinginstrument. Nachtrags- und Sonderkredit». Die Umsetzung des aktuell geltenden Regelwerkes ist der Sozialkommission sehr wichtig, weshalb sie die dafür nötigen Ressourcen sehr deutlich mit 8 : 1 Stimmen guthiess.

Die Sozialkommission empfiehlt dem Grossen Stadtrat, die Stellenprozentage im Kinder- und Jugendschutz um 110 Prozent zu erhöhen. Die Kosten dafür belaufen sich auf jährlich Fr. 153'200.–. Diese Massnahme ist erforderlich, weil gemäss aktuell geltendem Regelwerk der Kinder- und Jugendschutz über längere Zeit eine erhöhte Falllast aufweist. Konkret liegt man aktuell 51 Mandate über dem Sollwert.

**Peter Krummenacher:** Die FDP-Fraktion dankt für diesen kurzen und informativen Bericht und Antrag. Die stetige Zunahme der Fallzahlen, sicher auch durch die Coronapandemie bedingt, aber auch die Zunahme der Komplexität der Fälle sind eine hohe Herausforderung für die Mitarbeitenden im Bereich Kinder- und Jugendschutz.

Die FDP-Fraktion findet es sehr gut, dass die Stadt Luzern ein Ressourcen- und Controllinginstrument im Kindes- und Erwachsenenschutz hat, wenn auch sicherlich nicht ein allzu agiles. Es ist wichtig, die steigende Zahl der Mehrmandate mit entsprechenden zusätzlichen Mitarbeitenden anzupassen, damit die Sozialarbeit gut und richtig abgearbeitet werden kann, keine dauerhafte Überlastung bei den Mitarbeitenden besteht und es nicht zu einer Qualitätsverschlechterung kommt. Die FDP-Fraktion unterstützt die wichtige Arbeit des Kindes- und Erwachsenenschutzes. Das Ressourcen- und Controllinginstrument ist nicht nur für Stellenaufstockungen verantwortlich, sondern kann auch zu Stellenabbau eingesetzt werden. Die FDP-Fraktion hofft, dass die Fallzahlen und dadurch die Mehrmandate auch wieder einmal zurückgehen. Das wird die Zukunft zeigen, auch wenn anzunehmen ist, dass dies eher nicht eintreffen wird. Die FDP-Fraktion unterstützt die Erhöhung der Stellenprozentage, tritt auf den B+A ein und stimmt dem Nachtrags- und Sonderkredit zu.

**Silvana E. S. Leasi:** Die Mitte-Fraktion dankt für den vorliegenden B+A. Viel hat die Sprechende dazu nicht zu sagen. Sie wollte das Ressourcen- und Controllinginstrument eigentlich bemängeln. Doch ihr wurde gesagt, man schätze es sehr und es sei eine gute Sache, weil die Stellen auch aufgestockt werden können. Wenn die Mitarbeitenden der Verwaltung das Instrument schätzen, kann die Mitte-Fraktion dies ebenfalls unterstützen.

Die Fraktion tritt auf den B+A ein und stimmt dem Nachtragskredit zu.

**Jörg Krähenbühl:** Die KESB leistet gute Arbeit, es gibt aber leider viele negative Punkte. Viele ältere Menschen sind betroffen, aber z. B. auch junge Eltern mit unmündigen Kindern: Wenn ein Elternteil urteilsunfähig wird oder stirbt, erhalten die unmündigen Kinder von der KESB einen Beistand zugewiesen, welcher über das Leben der Kinder bis zur Mündigkeit mitbestimmt. In den meisten Fällen ist das ein fremder Berufsbeistand. Dieser bestimmt auch mit, ob ein Haus verkauft oder eine Wohnung renoviert werden darf, denn er entscheidet, wie das Kindesvermögen sinnvoll verwendet wird. Die Errichtung eines Vorsorgeauftrags ist daher eine wichtige Sofortmassnahme, schützt die Kinder aber nur bedingt. Unter der aktuellen Gesetzgebung kann die KESB entscheiden, ob der eingesetzte Vorsorgeauftrag geeignet bzw. genehm ist. Sie kann sich über den Wunsch der Kinder hinwegsetzen. Jeder kann anonym und kostenlos eine Gefährdungsmeldung einreichen, und die KESB muss aktiv werden. Als Konsequenz kann die KESB einen fremden Berufsbeistand einsetzen, der zusammen mit der KESB über die Person, ihren Aufenthaltsort, ihr Vermögen, ihr Haus, ihre Wohnung oder sogar über ihre Familienunternehmung bestimmen und verfügen kann.

Die SVP-Fraktion ist gegen den Ausbau der KESB, gegen die automatische Anwendung der Mechanismen des Ressourcen- und Controllinginstrumentes und somit auch gegen die automatische Stellenerhöhung der Berufsbeiständigen und Berufsbeistände sowie des Stellenetats Fachbearbeitung um insgesamt 110 Prozent. Die Erhöhung der Mandatszahlen seit Februar 2021 ist nach Meinung der Fraktion aufgrund von Covid-19 entstanden. Diese Zahlen werden sich wieder normalisieren und zurückbilden. Die SVP-Fraktion ist gegen den weiteren Ausbau des Sozialstaates. Es braucht immer mehr Sozialpädagoginnen für unsere Gesellschaft. Diese Entwicklung ist für die SVP-Fraktion falsch und bedenklich. In den letzten zwei Sitzungen des Grossen Stadtrates wurden insgesamt 35 Mio. Franken Sozialausgaben beschlossen (Initiative «1 % gegen globale Armut» und Fr. 180.– als Geschenk an alle Bürgerinnen und Bürger). Das ist genug.

Die SVP-Fraktion tritt auf den Bericht und Antrag ein, lehnt aber den Nachtragskredit zum Budget 2023 von Fr. 153'200.– ab. Ebenfalls lehnt die SVP-Fraktion den Sonderkredit von Fr. 1'532'000.– ab.

**Johanna Küng:** Im Grossen Stadtrat sind sich fast alle einig, dass betreffend die Unterbesetzung der Sozialen Dienste dringender Handlungsbedarf besteht. Mehr Stellenprozente führen dazu, dass die Fälle besser betreut werden können, was längerfristig zu weniger und vor allem zu nachhaltigeren und gezielteren Ausgaben führt. Auch die Arbeitsbedingungen bei den Sozialen Diensten werden von den besetzten Stellenprozente entscheidend mitbeeinflusst. Das Ressourcen- und Controllinginstrument wurde erarbeitet, damit – wenn nötig – Stellen aufgestockt werden können. Die Situation, wie sie im B+A beschrieben ist, zeigt klar auf, dass man beim Kinder- und Jugendschutz im Moment dringend mehr Stellen braucht.

Die G/JG-Fraktion tritt auf den B+A ein und stimmt dem Nachtrags- und Sonderkredit zu.

**Daniel Lütolf** bedankt sich für den vorliegenden B+A. Mit dem Stadtratsbeschluss im Jahr 2011 wurde das Grundlagendokument «Ressourcen- und Controllinginstrument im Vormundschaftswesen» (heutige KESB) gutgeheissen. Es regelt anhand definierter Parameter, bei welcher Fallzahlenentwicklung eine Stellenaufstockung bzw. ein Stellenabbau gemacht wird. Das schätzt die GLP-Fraktion grundsätzlich, wie auch die Arbeit der KESB. Der Sprechende bedankt sich im Namen der Fraktion dafür.

Aufgrund laufend steigender Mandatszahlen, welche inzwischen die Vorgaben des Ressourcen- und Controllinginstrumentes erfüllen, ist eine entsprechende Aufstockung der Pensen schlicht notwendig.

Die GLP-Fraktion tritt auf den B+A ein und stimmt dem Sonderkredit sowie dem Nachtragskredit zu.

**Marta Lehmann:** Kinder und Jugendliche müssen sich in ihrer Entwicklung einer Vielzahl von Herausforderungen stellen. Nicht immer sind diese Schritte einfach zu bewältigen. Kommen noch belastende äussere Faktoren hinzu, kann die Unterstützung der Eltern und des Umfeldes oft nicht mehr ausreichend sein.

Berufsbeistandschaften durch den Kinder- und Jugendschutz kommen genau da zum Einsatz, wo der Alltag nicht mehr selbstständig bewältigt werden kann. Dies zeigt sich einerseits in der Begleitung in schwierigen Lebenslagen, aber auch in der Unterstützung bei finanziellen und rechtlichen Angelegenheiten von Kindern, Jugendlichen und ihren Familien.

Die Komplexität der sozialen Problemlagen nimmt stetig zu. Das führt bei vielen Menschen zu einem höherem Unterstützungs- und Beratungsbedarf. Dies zeigt sich insbesondere im Bereich des Kinder- und Jugendschutzes. Belastende Situationen im Zusammenhang mit der Coronapandemie haben insbesondere Jugendliche zusätzlich vor Herausforderungen gestellt.

Es ist wichtig, Kindern, Jugendlichen und ihren Familien Bewältigungsstrategien in die Hand zu geben, damit sie für künftige Krisen besser vorbereitet sind.

Der vorliegende B+A zeigt, dass die Ressourcen im Kinder- und Jugendschutz nicht ausreichen. Bereits seit 2020 nehmen die Fallzahlen wieder zu. Seit Februar 2021 bedeutet es für die Mitarbeitenden, zunehmend Mandate deutlich über dem definierten Soll zu übernehmen; im Juli 2022 bereits über 51 Mandate. Diese Situation wird sich bestimmt noch weiter zuspitzen.

Die doch sehr hohe Fallsituation hat zur Folge, dass die Mitarbeitenden in den komplexen Fallsituationen die sozialarbeiterisch sinnvollen und nützlichen Instrumente und Vorgehensweisen nicht adäquat anwenden können. Belastungs- oder gar Überlastungssituationen und Personalfluktuations sind so vorprogrammiert.

Im vorliegenden B+A wird gut aufgezeigt, wie das Ressourcen- und Controllinginstrument als geeignetes quantitatives Instrument bei Mehrmandaten eine Aufstockung der Stellenprozente für die Mandatsführung und die Fachbearbeitung abbildet.

Wie bereits von Vorrednerinnen und -rednern erwähnt, zeigt sich seit Juni 2020 eine deutliche Zunahme der Fallsituationen. Das Ressourcen- und Controllinginstrument greift jedoch erst im Jahr 2022. Ein nicht wirklich agiles Instrument, wie der FDP-Vorredner bereits erwähnte.

Erst wenn im Kinder- und Jugendschutz während sechs aufeinanderfolgender Monate 33 Mandate über der aktuellen Sollgrösse geführt werden, kommt die Mandatsaufstockung zum Zug. Bis zur anschliessenden Ratsdebatte verstreichen oft nochmals mehrere Monate. Keine einfache Situation für die schon stark belasteten Mitarbeitenden.

Dass es im Kinder- und Jugendschutz mehr Ressourcen braucht, um dadurch eine Reduktion der Fallbelastung zu erwirken, ist unbestritten. Mehr Zeit für die Klientinnen und Klienten kann wesentlich zu einer besseren Betreuungsqualität und damit zu einer höheren Mitarbeitendenzufriedenheit beitragen. Nicht zuletzt tritt dies dem angespannten Fachkräftemangel entgegen. So können möglichst viele Kinder, Jugendliche und Eltern die dringend benötigte Unterstützung erhalten.

In diesem Sinne tritt die SP-Fraktion auf den vorliegenden B+A ein und stimmt sowohl dem Nachtragskredit wie auch dem Sonderkredit zu.

**Jona Studhalter** hat sich schon immer gewundert, welche Probleme die SVP mit der KESB hat, weshalb er dem Votum des SVP-Sprechenden sehr gut lauschte. Man kann es so zusammenfassen: Die SVP hat einfach keine Ahnung in dieser Thematik.

Ganz fundamental: Es geht aktuell nicht um eine Stellenaufstockung bei der KESB, sondern um eine Aufstockung im Kinder- und Jugendschutz, welche Teil der Abteilung Kinder Jugend Familie (KJF) und getrennt von der Abteilung KESB ist. Beides gehört zur Sozial- und Sicherheitsdirektion. Die KESB ist nur indirekt daran beteiligt.

Weiter werden Ausdrücke benutzt wie «unmündige Kinder» – ja, was denn sonst? Was sind mündige Kinder? Die Anwesenden in diesem Raum sind mündige Kinder. Kinder sind per se unmündig.

Die Themen Vormundschaft und Beistandschaft werden komplett vermengt. Dies sind jedoch zwei ganz verschiedene Dinge sowie auch zwei unterschiedliche Artikel im Gesetzbuch:

- Eine Vormundschaft, in deren Zusammenhang vom SVP-Sprecher erwähnt wurde, dass der Staat Familienunternehmen verkaufen könne, greift dann, wenn die Eltern sich nicht mehr um die Erziehung der Kinder kümmern können, weil z. B. ein Elternteil unbekannt ist und der andere stirbt, die Eltern im Gefängnis sind oder – ganz schlimm – ein Elternteil den anderen umbrachte. Dabei handelt es sich um schlimme Schicksale. In solchen Fällen ist nicht mehr viel an Familienfinanzen, geschweige denn ein Familienunternehmen vorhanden. Der Sprechende zweifelt stark an, dass im Rahmen einer Vormundschaft irgendein Familienunternehmen verkauft wurde.
- Bei einer Beistandschaft – der viel verbreiteteren Form – geht es darum, dass eine Berufsbeistandschaft Kindern und Jugendlichen mit «Rat und Tat» zur Seite steht. Es geht nicht darum, dass der Staat über die Finanzen der Kinder und Jugendlichen verfügen kann.

Natürlich kann man salopp sagen, es gäbe zu viele Sozialpädagogen. Der Sprechende war kürzlich in der Kinder- und Jugendsiedlung Utenberg der Stadt Luzern zu Besuch. Dort gibt es weniger Fälle von sieben- bis zehnjährigen Kindern. Die Vermutung des Heimleiters ist, dass die sozialpädagogische Familienberatung – eine Massnahme, die auch von der KESB beschlossen werden kann – dazu führt, dass weniger Kinder fremdplatziert werden müssen. Durch den Ausbau sozialpädagogischer Leistungen können also massive finanzielle Ausgaben eingespart werden.

Man kann natürlich sagen, alle könnten eine Gefährdungsmeldung machen. Welchen berühmten Fall gibt es, bei dem jemand bei der KESB angeschwärzt wurde? Der Sprechende nennt das Beispiel eines SVP-Kantonsrates im Kanton Zürich, der eine Ratskollegin bei der KESB meldete, weil ihre Tochter an einer Klimademonstration teilnahm. Wer im Glashaus sitzt, sollte nicht mit Steinen werfen; vor der eigenen Haustür wischen usw.

Auch den Kredit ablehnen kann man. Doch was sagt die SVP-Fraktion zu den Mitarbeitenden, die jetzt überlastet sind? «Augen auf bei der Berufswahl»? Der Sprechende findet dieses Gebaren komplett unverständlich.

**Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki:** Mit dem vorliegenden B+A stellt der Stadtrat den Antrag, den Stellenetat im Kinder- und Jugendschutz zu erhöhen. Die Mandatszahlen im Kinder- und Jugendschutz haben sich seit Februar 2021 in einem Ausmass erhöht, für welches das Ressourcen- und Controllinginstrument eine Anpassung des Stellenetats vorsieht.

Im Juli 2022, als der B+A geschrieben wurde, wurden bereits 51 Mandate über dem Soll gezählt. Im November waren es schon 58 Mandate.

Eine Beistandsperson führt aktuell demnach nicht – wie vorgesehen – 65 Mandate pro 100 Prozent Berufsbeistandschaft, sondern 70 Mandate. Das Ressourcen- und Controllinginstrument wurde im Juni 2011 mit Stadtratsbeschluss eingeführt. Geregelt sind mithilfe definierter Parameter, wann eine Stellenaufstockung bzw. ein Stellenabbau in der Mandatsführung und in der damit verbundenen Fachbearbeitung vorgenommen werden muss. Dies passiert in Abhängigkeit der Fallzahlen von der definierten Falllast. Steigen die Fallzahlen dauerhaft stark an, folgt gemäss Ressourcen- und Controllinginstrument nach einer Frist von sechs Monaten eine entsprechende Aufstockung für die Mandatsführung und für die Sachbearbeitung.

Das Instrument beeinflusst aber nicht die definierte Falllast pro Sozialarbeiterin. Das Instrument gleicht mit Pensenanpassungen nur Veränderungen im Total aller Mandate aus, welche bewirtschaftet werden müssen. Es wird im Kinder- und Jugendschutz, im Erwachsenenschutz sowie in der wirtschaftlichen und persönlichen Sozialhilfe angewendet. Seit der Einführung wurden in diesen drei Bereichen total bereits sieben Anpassungen aufgrund einer anhaltenden Mandatsüberschreitung während sechs Monaten vorgenommen.

Aktuell steht im Kinder- und Jugendschutz aufgrund der 58 Mehrmandate eine Anpassung an. Die Stellenprozentage der Berufsbeiständinnen und -beistände sollen um 80 Prozent, diejenigen der Fachbearbeitung um 30 Prozent erhöht werden.

Der Stadtrat dankt den Parlamentarierinnen und Parlamentariern für die Unterstützung des Antrages.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** stellt fest, dass **der Grosse Stadtrat auf den B+A 30: «Kinder- und Jugendschutz, KJS. Zusätzliche Stellen gemäss Ressourcen- und Controllinginstrument. Nachtrags- und Sonderkredit» eingetreten ist.**

DETAIL

Keine Wortmeldung.

*Seite 8 f. Antrag und Beschluss*

- I. Der Stadtrat bewilligt für die Umsetzung des Ressourcen- und Controllinginstruments und die zugehörigen Pensenaufstockungen im Kinder- und Jugendschutz (KJS) einen Nachtragskredit zum Budget 2023 von Fr. 153'200.–.**
- II. Der Grosse Stadtrat bewilligt für die Umsetzung des Ressourcen- und Controllinginstruments und die zugehörigen Pensenaufstockungen im Kinder- und Jugendschutz (KJS) mit 40 : 4 : 1 Stimmen einen Sonderkredit von Fr. 1'532'000.–.**
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.**

Der Beschluss lautet:

**Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 30 vom 28. September 2022 betreffend

**Kinder- und Jugendschutz, KJS**

- **Zusätzliche Stellen gemäss Ressourcen- und Controllinginstrument**
- **Nachtrags- und Sonderkredit,**

gestützt auf den Bericht der Sozialkommission,

in Anwendung von § 14 Abs. 1 und § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. a Ziff. 2 und lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

**beschliesst:**

- I. Für die Umsetzung des Ressourcen- und Controllinginstruments und die zugehörigen Pensenaufstoc- kungen im Kinder- und Jugendschutz (KJS) wird ein Nachtragskredit zum Budget 2023 von Fr. 153'200.– bewilligt.
- II. Für die Umsetzung des Ressourcen- und Controllinginstruments und die zugehörigen Pensenaufsto- ckungen im Kinder- und Jugendschutz (KJS) wird ein Sonderkredit von Fr. 1'532'000.– bewilligt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

**– Dringliche Interpellation 222, Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion**

**vom 1. Dezember 2022:**

**Steht das neue Bau- und Zonenreglement im Widerspruch zum Kantonalen Energiegesetz?**

**Rieska Dommann** gibt eine kurze Erklärung ab: Er dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Fragen. Aufgrund der Ausführungen geht er davon aus, dass das Energiegesetz in der Stadt Luzern weiterhin ein- gehalten wird. Allerdings bittet er den Stadtrat, die Bedingungen, welche in der Stadt Luzern gelten, klarer zu formulieren. Aufgrund der vorliegenden Unterlagen ist nicht ganz allen klar, was nun tatsächlich gilt. Und ja, dem Sprechenden ist bewusst, dass eine solche Interpellation für ein Milizparlament eine Zumu- tung ist.

**Damit ist die Interpellation 222 erledigt.**

- 9 Dringliche Motion 219, Marco Baumann, Rieska Dommann und Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Peter Gmür und Mirjam Fries namens der Mitte-Fraktion sowie Thomas Gfeller und Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion vom 21. November 2022:**  
**Dauerhafte Gesamtlösung statt Salamtaktik beim Carregime**

**Antrag Stadtrat: Entgegennahme als Postulat**

**Marco Baumann: Die Motionärinnen und Motionäre halten an der Motion fest.**

**Ratspräsident Christian Hochstrasser** erklärt, dass in der Folge über die Motion diskutiert wird und es in der Abstimmung darum gehen wird, ob die Motion entgegen dem Antrag des Stadtrates als Motion überwiesen wird.

**Marco Baumann** möchte sich zunächst beim Stadtrat dafür bedanken, dass er mit der Stellungnahme zur Motion 219 Transparenz schuf. Er zeigt auf 13 Seiten seine Überlegungen und Pläne auf, entschul- digt sich aber auch für die Missverständnisse, welche durch die missglückte Kommunikation entstanden

sind. Wie schon bei anderen Verkehrsprojekten war auch in diesem Projekt die Kommunikation leider sehr unglücklich. Manchmal scheint nicht ganz klar zu sein, was wann gegenüber Parlament und Öffentlichkeit kommuniziert werden muss. Die FDP-Fraktion erwartet, dass dies in Zukunft besser gemacht wird.

Trotz 13-seitiger Erklärung ist die FDP-Fraktion nicht zufrieden mit dem geplanten Vorgehen und kann die Motion nicht als Postulat überweisen. Denn was würde dies bedeuten? Genau: Es würde nichts passieren. Das Thema der Caranhalteplätze ist keine einfache Verkehrsanordnung, die vom Stadtrat in Eigenregie beschlossen und umgesetzt werden kann. Sie muss als Teil eines Gesamtkonzepts Carregime angeschaut werden, welches seit Jahren politisch diskutiert wird. Die Inseli-Initiative spielt dabei eine grosse Rolle. Sie wurde vom Volk nur knapp angenommen, weil der Stadtrat versprach, dass zum einen die Mäas bleiben und zum anderen sechs Anhalteplätze im Raum Bahnhof realisiert werden können. Fünf Jahre sind seitdem vergangen, und während dieser Zeit wurde das Carregime regelmässig im Parlament diskutiert. Es ist eine Mäas-Initiative hängig, welche ebenfalls die Caranhalteplätze thematisiert und bald zur Abstimmung kommen wird. Cars sind also ein hochpolitisches Thema, und verschiedene Gruppen sind von ihnen abhängig. Das sind eben nicht nur Touristen, sondern auch Schulklassen und Reisegruppen. Deshalb ist es wichtig, dass die Öffentlichkeit mitdiskutieren kann.

Der Stadtrat zeigt in seiner Stellungnahme auf, dass er drei potenzielle Standorte für Caranhalteplätze sieht und weiterverfolgen möchte. Eine fundierte Meinung zu diesen drei Standorten zu bilden, ist in der kurzen Zeit seit Erhalt der Stellungnahme nicht möglich. Dafür hätten die Motionärinnen und Motionäre ausführlichere Informationen benötigt. Der Sprechende beschränkt sich deshalb auf die Haltekante Y vor dem Bahnhof, welche den ganzen Prozess erst startete – dies aufgrund einer Medienmitteilung der Stadt Luzern.

Die Stadt Luzern erhielt mit der Möglichkeit der Verschiebung der Kurzzeitparkplätze und der Taxihalteplätze zur Universität die Chance, die Kante Y für neue Nutzungen zu prüfen. Eine Machbarkeitsstudie erfolgte jedoch gemäss Stellungnahme noch nicht, und wichtige Anspruchsgruppen wie KKL und SGV sind kritisch eingestellt, wie auch in der Luzerner Zeitung nachzulesen ist. Das heisst, der Standort ist alles andere als sicher. Und die Lösung ist nach Ansicht der FDP-Fraktion auch suboptimal. Aufgrund der engen Platzverhältnisse vor dem Bahnhof ist es enorm fragwürdig, ob den Reisenden damit ein komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht werden kann. Da überzeugt auch der Vergleich mit den Busperons auf dem Bahnhofplatz nicht, die definitiv nicht als komfortabel bezeichnet werden können. Es zeichnen sich an diesem Standort vor dem Bahnhof erhebliche Nutzungskonflikte ab, wenn ganze Reisegruppen ein- oder aussteigen wollen und dadurch den Platz vor dem Bahnhof blockieren. Auch die Verkehrssicherheit für Velofahrende wird durch die Cars infrage gestellt, auch wenn es letztlich weniger Cars als Autos sein werden. Die gegenseitige Behinderung von Cars, Bussen, Autos, Velos, Fussgängerinnen und Fussgängern dürfen nicht unterschätzt werden. Es ist und bleibt aktuell eine noch nicht ausgearbeitete Lösung.

Der Stellungnahme des Stadtrates entnimmt der Sprechende, dass händeringend nach neuen Caranhalteplätzen gesucht wurde und nun die erstbesten Lösungen weiterverfolgt werden sollen.

Die Zwischennutzung auf dem Inseli wurde aufgegleist, obwohl noch keine der Lösungen mit einer Machbarkeitsstudie geprüft wurde. Das ist für den Sprechenden so kein Gesamtkonzept, sondern eine opportunistische Vorgehensweise, eine sogenannte Salamtaktik, welche die Bedürfnisse der Bevölkerung und im Speziellen der Carreisenden ignoriert und sich dem politischen Diskurs verschliesst.

Die FDP-Fraktion hält deshalb an der Motion fest und fordert den Stadtrat auf, einen Bericht zu erarbeiten. Mit der Stellungnahme wurde bereits eine Annäherung an einen Bericht erreicht. Es geht darum, dass der Bericht seriös in der Kommission, im Parlament und in der Bevölkerung diskutiert werden kann. Das, bevor Tatsachen geschaffen werden, aber erst nachdem alle wichtigen Entscheidungsgrundlagen vorliegen.

Nach all den Jahren, nach all den Vorstössen, Abstimmungen und Berichten sollte klar sein, dass das Parlament das Carregime als Gesamtkonzept diskutieren will. Diese Caranhalteplätze sind ein wichtiger Teil davon.

Der Sprechende bittet das Parlament deshalb, der Motion zuzustimmen und dadurch eine echte Diskussion zu ermöglichen. Er bedankt sich dafür.

**Raphaela Meyenberg:** Das Parlament spricht also einmal mehr über Parkplätze und den Cartourismus. Einmal mehr macht es den Anschein, dass die bürgerliche Seite Mühe damit hat, sich dem Wandel der Zeiten anzupassen und neue Verkehrslösungen zu akzeptieren.

Die Sprechende gibt zu, dass auch sie zunächst ein Stirnrunzeln im Gesicht hatte, als sie von der Caranhaltekannte Y vor dem Bahnhof erfuhr. Dem Stadtrat ist aber offenbar bewusst, dass die Kommunikation in diesem Fall nicht optimal lief. Spätestens nun mit seiner Stellungnahme zur Motion 2019 glätteten sich die Falten der Sprechenden bzw. wurden ihre Fragen beantwortet.

Die geplante Lösung zu den Caranhalteplätzen im Raum Bahnhof scheint nicht wie von Vorredner Marco Baumann behauptet, die erstbeste Lösung zu sein. Es ist eine durchdachte Lösung, welche die SP-Fraktion unterstützen kann.

Die Sprechende ist dem Stadtrat äusserst dankbar, dass er sich klar gegen den heutigen Standort auf dem Inseli entschied. Verschiedene Vor- und Machbarkeitsstudien belegen, dass es diese dort gar nicht erst braucht. Mit den sechs Haltekannten beim Inseli und bei den Haltekannten Y und Z wurde eine gute Lösung gefunden, welche den verschiedenen Ansprüchen bestmöglich gerecht wird. Man weiss, dass der Platz im Raum Bahnhof eng ist.

Das Parlament kann und soll nun vorwärts machen. Der ausgereifte Plan des Stadtrates muss zeitnah umgesetzt werden. Die Haltekannten müssen schnellstmöglich in Betrieb genommen werden, damit das Inseli endlich carfrei wird und mit der Zwischennutzung gestartet werden kann.

Die Sprechende plädiert im Namen all derer, welche die Initiative für ein lebendiges Inseli damals annahmen, dass die Motion 219 abgelehnt wird. Wenn der vom Stadtrat eingeschlagene Weg gegangen wird, gibt es im Sommer 2023 eine tolle Zwischennutzung auf dem Inseli und einen Carverkehr, der sich verträglich und effizient um das Bahnhofareal bewegt.

**Thomas Gfeller:** Die Stellungnahme zur dringlichen Motion gleicht schon fast einem B+A – mit dem feinen Unterschied, dass das Parlament nicht mitdiskutieren, sondern lediglich Protokollbemerkungen anbringen kann. Die Problemstellung ist aber zu wichtig, als dass man das Parlament einfach aussen vor lassen kann.

Inhaltlich bringt die Stellungnahme klar zum Ausdruck, dass in der gesamten Car-Inseli-Thematik eine grosse Nervosität herrscht hinsichtlich Timing und Nutzung und es nach wie vor kein klares Konzept gibt, wie es weitergehen soll. Man versucht aufgrund von rechnerischen Beispielen aufzuzeigen, dass die besprochenen und geplanten sechs Haltekannten in Wirklichkeit zu viel sind und man daher eigentlich nur vier bauen sollte. Damit man keine Angriffsfläche bietet, baut man aber doch eine sogenannte Hybridkannte, welche nur teilweise nutzbar ist.

Man unterscheidet die Kanten in Bezug auf ihren Verwendungszweck: Bei der einen Kante kann man nur einsteigen, bei einer nur aussteigen, und bei einer darf man einladen. Der Sprechende kann sich nur schwer vorstellen, dass dies nicht bewusst gemacht wurde. Er mutmasst, dass der Cartourismus damit möglichst verkompliziert werden soll, um Luzern für dieses Segment möglichst unattraktiv erscheinen zu lassen. Und wenn dies keine Taktik bzw. kein strategisches Vorgehen ist, sagt es ebenfalls viel aus. Zur Erinnerung: Es ist noch nicht lange her, da hat das Parlament über finanzielle Rettungsschirme für Gastro- und Hotelleriebetriebe diskutiert. Künftig müssen wir vorsichtig sein, was wir genau machen. In der Stellungnahme wird erwähnt, dass die verkehrlichen Ansprüche im zur Verfügung stehenden Raum ausserhalb der Grünzonen nur mit Abstrichen realisierbar wären. Es wird aber nicht erwähnt, wie die Abstriche in Wirklichkeit aussehen.

Auffallend oft entschuldigt sich der Stadtrat für die fehlerhafte Kommunikation, und dies zu recht. Man kann nicht einfach eine Medienmitteilung verfassen, ohne zu kommunizieren. Oder nicht alles kommunizieren und hoffen, dass es dann schon gut kommt.

Aufgrund der weiteren Entwicklung hinsichtlich Durchgangsbahnhof und einer klaren Strategie, die eine offene Kommunikation beinhaltet, ist es für die SVP-Fraktion richtig und wichtig, dass man sich noch weitere Jahre damit auseinandersetzt und in einem Planungsbericht klar aufzeigt, wo die Busreise hingehet. Das Parlament soll in der Kommission darüber diskutieren und nach Lösungen suchen. Der Stadtrat schreibt von einer Inseli-Brache. Zugegeben: Es ist nicht der schönste Fleck in Luzern. Gerade deshalb soll der Stadtrat aufzeigen, wie wichtig ihm das Inseli mit all seinen Initiativen ist.

Die erfolgreichste Initiative der Stadt Luzern mit über 5'000 Unterschriften, welche hiess «Die Mäas muss auf dem Inseli bleiben!», wird ansatzweise in drei Zeilen erwähnt. Es wird erwähnt, dass eine Stellungnahme in Erarbeitung ist. Nach dem Verständnis der SVP-Fraktion geht es überhaupt nicht, dass die Initiative gesondert behandelt wird. Sie ist Bestandteil der Thematik und muss miteinbezogen werden. Die SVP-Fraktion steht der temporären Nutzung nicht im Weg, wie sie immer wieder und auch heute wieder betont. Wenn es darum geht, ein paar Blumentöpfe, ein Trampolin für die Kinder und eine Buvette als Zwischennutzung hinzustellen, dann hilft die SVP-Fraktion mit. Sie will jedoch eine langfristig sinnvolle Lösung, keinen Ersatzstandort für die Mäas und kein Flickwerk. Sie hält an der Motionsforderung fest.

**Peter Gmür:** Auch die Mitte-Fraktion hält an der Motion fest. Man hörte nun schon sehr viele Argumente. Die Fraktion macht es stutzig, dass es am Anfang, vor x Jahren, hiess, man könne sechs Anhaltekanten haben. Der Bericht spricht nun plötzlich von vier, da nicht alle sechs immer im Einsatz sind. Bei den einen kann man halten, bei den anderen umsteigen, bei den dritten einsteigen. Der Sprechende fragt an Vordnerin Raphaela Meyenberg gewandt, wo denn hier die Effizienz sei. Dies ist dem Sprechenden ein Rätsel.

Was daran komisch sein soll, wenn die Menschen mit dem Car anreisen, weiss er ebenfalls nicht. Vielleicht weiss Raphaela Meyenberg nicht, dass der Car ein sehr effizientes Reisemittel ist, in dem 50 bis 60 Personen Platz finden. Das ist sicher besser, als wenn jede Person mit dem PW anreist. So schlecht ist der Reiseкар nicht, dass man sagen kann, er sei nicht die Zukunft.

Es soll also bei der Kante Y beim Bahnhof Platz für Cars geschaffen werden. Wir alle wissen, dass die Cars am Abend während der Rushhour ankommen, wenn viele Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs sind. Nun kommen auch noch die Cars, dahin, wo es sonst schon eng ist. Am engsten Ort des Bahnhofs schaufelt der Stadtrat zwei Plätze frei, damit Cars ein- und ausfahren können. Für die Mitte-Fraktion ist dies wirklich sehr seltsam. Dass man bei der SGV-Werft auch noch Parkplätze auflöste, ist klar. Das Parlament weiss ja, wie Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula funktioniert. Für die Mitte-Fraktion ist dies ein Schnellschuss. Ihrer Meinung nach wäre es besser, einen richtigen Planungsbericht mit Händen und Füssen zu erstellen, über den diskutiert werden kann. Danach wird abgestimmt. Doch war hier vor sich geht, ist für die Fraktion ein ganz grosses Trauerspiel.

Aus diesen Gründen wird die Mitte-Fraktion an der Motion festhalten.

**Stefan Sägesser** machte vorhin einen Witz über «Drei Nüsse für Aschenbrödel», welchen niemand verstand. Er wird diesen nicht noch einmal erläutern. Aber eigentlich wollte er Bezug nehmen auf die weihnächtliche Stimmung. Er geht davon aus, dass in der Stadt Luzern nicht alle nur das Schlechte wollen. Was hier hin und her geschoben wird an Unterstellungen und Vorwürfen findet der Sprechende von beiden Seiten etwas seltsam.

Die Problematik an der Sache ist, dass auch die Falten des Sprechenden zunächst nicht ganz weggingen, und sie gehen auch nicht mehr weg. Doch je mehr man der Thematik aufbürdet an Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, ist das Problem in 17 Jahren noch nicht gelöst. Dem doch sehr überraschenden und viel zu schnellen Hervorpreschen mit der vorliegenden Version liegt der Wunsch nach einer Komplexitätsreduktion zugrunde. Was muss man tun? Man will das Inseli freischaufeln, was vor Langem versprochen wurde. Man muss dies wirklich tun. Es wurde mehrmals thematisiert.

Selbst die Carproblematik mit den Haltekanten wurde in der Baukommission bereits angetönt, wenn auch noch nicht diskutiert. Der Sprechende würde sich tatsächlich auch wünschen, das Thema wäre vorbesprochen worden, damit die Stimmung heute nicht so sein müsste.

Letztlich handelt es sich aber um eine pragmatische Lösung, wenn auch nicht die beste. Es ist auch nicht die schlechteste. Wenn man sich überlegt, was rund um den Bahnhof überhaupt machbar ist, muss man ehrlicherweise sagen: nichts! Wenn es um die Fussgänger- und um die Velofahrsicherheit, um den Taxibetrieb sowie um das Ein- und Aussteigen geht, kann man eine Lösung vergessen. Es bräuchte dann einen Riegel von 300 m rund um den Bahnhof ohne PWs, ohne MIV und ohne ÖV. Das wäre für die Sicherheit der Bevölkerung und der Gäste echt sinnvoll. Das macht der Stadtrat aber nicht, sondern er geht mit den Caranhalteplätzen tatsächlich an den Punkt, an dem es am meisten weh tut, nämlich direkt vor den Bahnhof.

Dazu ist zu sagen, dass die Cars die Angelegenheit für den Sprechenden als Velofahrer nicht gefährlicher machen. Denn es ist heute schon schwierig. Der Sprechende versteht deshalb nicht, weshalb das KKL und die SGV irritiert bzw. leicht kritisch eingestellt sind. Denn sie wurden auch bei dieser Version miteinbezogen. Es gibt nun Caranhalteanten, was bei der beengenden und bedrückenden Lage rund um das KKL nicht einfach ist. Man weiss schon lange, dass es schwierig werden wird.

Deshalb: Die GLP-Fraktion hält die Lösung für pragmatisch, wenn auch unglücklich kommuniziert. Sie muss im Moment so gewählt werden, da es nichts Besseres gibt. Wie es weitergeht, wie der Durchgangsbahnhof umgesetzt wird, welcher Busbahnhof Ost, West oder Nord während der nächsten Jahre gebaut wird, wird sich zeigen. Doch die jetzige Lösung garantiert den Betrieben, denen dies versprochen wurde, tatsächlich, dass sie mit ihren Cars anhalten können. Und es gibt den Freiraum auf dem Inseli, über den schon lange abgestimmt wurde. Es gibt auch die Zwischennutzung, bei der man versucht, die Ansprüche der Initiative «Die Mäas muss auf dem Inseli bleiben!» zu erfüllen.

Kurzum: Die GLP-Fraktion hätte das Postulat überwiesen, auch wenn die Vermutung von Marco Baumann, dass nichts weiter passiert wäre, nicht ganz von der Hand zu weisen ist.

Die GLP-Fraktion erachtet die Stellungnahme des Stadtrates als sehr ausführlich und beinahe eines Planungsberichtes würdig, geht aber aufgrund der pragmatischen vorliegenden Lösung den Weg mit und lehnt die Motion ab.

**Martin Abele:** Als die dringliche Motion eingereicht wurde, konnte in der G/JG-Fraktion durchaus ein gewisses Verständnis für das Anliegen ausgemacht werden. Bis dahin wusste man lediglich, dass bei der Haltekannte Y etwas in Planung ist. Ob dies nun die optimale Lösung ist, darüber hat die Fraktion kontrovers diskutiert. Doch sie wusste auch, dass es sich nur um einen Teil des bisher Präsentierten handelt. Die Fraktion ist dem Stadtrat sehr dankbar, dass er dem Grossen Stadtrat nun sehr transparent mit einer ausführlichen Stellungnahme aufzeigt, welche Überlegungen er anstellte und welche weiteren Optionen vorhanden sind.

Es geht nicht nur um die Haltekannte Y. Es zeigt sich nun, dass weitere Optionen beim Inseliquai sowie bei der Haltekannte Z im Raum stehen. Der Stadtrat machte demnach eine grosse Evaluation und fand Lösungen. Der Sprechende versteht nicht genau, was die Motionärinnen und Motionäre mit der Motion genau wollen. Der Stadtrat hat aufgrund von Protokollbemerkungen aus dem Jahr 2017 den Auftrag, eine Lösung für Caranhalteplätze zu finden. Er suchte diese Lösungen. Es ist im Raum Bahnhof/Inseli weiss Gott nicht einfach, überhaupt eine Stelle zu finden, an der Caranhalteplätze zur Verfügung gestellt werden können. Der Sprechende hat weder von der FDP- noch von der SVP- oder von der Mitte-Fraktion auch nur ansatzweise andere Ideen gehört. Sie wollen einfach mitreden.

Es definitiv nicht die erstbeste Lösung, wie der Sprechende an Marco Baumann gewandt meint, sondern es ist eine Lösung, die nach langem Suchen gefunden wurde. Dem Stadtrat vorzuwerfen, er entscheide sich für die erstbeste Lösung, ist beschämend. Dass er dies in Eigenregie tue, davon kann keine Rede sein. Er hat den Auftrag, dies zu tun. Es soll letzten Endes vorwärtsgehen. Das Parlament diskutiert die Thematik schon seit Langem und fasste im Rahmen der Inseli-Initiative und des Carregimes verschiedene Beschlüsse. Nun noch einmal einen Planungsbericht zu machen, zögert eine Lösung nur noch weiter hinaus. Man könnte dann die Zwischennutzung nicht rechtzeitig bereitstellen und erreichte genau nichts mehr, als wenn es nun wie vorgesehen realisiert wird.

Eine grosse Nervosität stellt Vorredner Thomas Gfeller fest. Der Sprechende stellt diese Nervosität bei den Motionärinnen und Motionären fest, sonst hätten sie den Vorstoss nicht einreichen müssen. Der Stadtrat handelt und stellt Lösungen bereit, doch die Motionärinnen und Motionäre ziehen alles ohne wirkliche Grundlage in Zweifel.

Dass Marco Baumann die Sicherheit für Velofahrende anspricht, findet der Sprechende gut. Die jetzt bestehende Lösung ist für die Velofahrenden alles andere als sicher. Es fahren immer wieder Autos vom Bahnhof kommend zur Strasse, und es gibt viele brenzlige Situationen. Der Sprechende erwartet mehr Sicherheit, wenn dort jeweils maximal zwei Cars statt Autos fahren, welche von professionellen Carchauffeuren und Carchauffeuren gefahren werden.

Es kann definitiv nicht von einem Schnellschuss die Rede sein. Auch ist es sicher nicht so, dass man die Stadt für Cartouristinnen und -touristen so unattraktiv wie möglich machen will. Die Stadt hat den Auftrag, das Inseli zu begrünen und vom Cartourismus zu befreien. Diesen Auftrag nimmt der Stadtrat wahr. Er setzt somit das von der Bevölkerung und vom Parlament Beschlossene um.

Ausserdem ist es nicht so, dass nur die neuen Haltekanten zeitweise nicht zur Verfügung stehen. Auch die Caranhaltekannten auf dem Inseli standen bisher bspw. während der Mäas vier Wochen ebenfalls nicht zur Verfügung.

Die G/JG-Fraktion sieht in der Motion 219 in erster Linie eine Verzögerungs- und Hinhaltenaktik. Sie sieht hingegen keine Veranlassung, einen Planungsbericht anzufordern. Die Grundlagen liegen auf dem Tisch, wofür die G/JG-Fraktion dem Stadtrat dankbar ist.

Die Fraktion lehnt die Motion ab.

**Silvio Bonzanigo** ist kein grosser Fan der Haltekante Y für den IV. Die Parkplätze sind so platziert, dass man beim rückwärts seitlich Einparkieren die Kette touchiert, was nicht ideal ist. Die Fläche für Cars zu nutzen, ist keine bessere Lösung. Wie mehrfach erwähnt, gibt es dadurch eine noch stärkere Konzentration verschiedener Verkehrsströme. Es gibt ein- und aussteigende Personen, Velofahrende, die ihre Velos parkieren und Personen, die auf dem «Trottoir» verkehren. Die Lösung ist nicht gut. Sie kann nun hier nur ad hoc diskutiert werden. Der Sprechende heisst das Verfahren nicht gut, es ist für ihn eine Planungsbericht-Sturzgeburt. Er wünscht sich, dass auch die Baukommission auf das Vorhaben Einfluss nehmen könnte. Es geht ihm schlicht zu schnell. Auch, weil die erwähnte Mäas-Initiative noch nicht beantwortet ist. Wäre die Beantwortung heute erfolgt, hätte man vielleicht anders an das Thema herangehen können. Wie andere das Inseli betreffende Initiativen wird auch sie das Carregime beeinflussen, weshalb der Sprechende die Überweisung der Motion 219 als Motion unterstützt.

**Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula:** Es steht viel Kritik im Raum. Der Sprechende versteht sie zum Teil, jedoch nicht alle.

Zur Kritik an der Kommunikation: In einer der vergangenen Sitzungen des Grossen Stadtrates wurde die Kommunikation im Zusammenhang mit dem Littauerberg stark kritisiert. Heute wurde erwähnt, es werde immer wieder schlecht kommuniziert. Beim Littauerberg entgegnete der Sprechende, dass er die Kommunikation seitens Stadtrat als genügend erachtet. Auch wenn man immer noch besser kommunizieren kann, wurden doch alle einbezogen.

Im vorliegenden Fall ist die Situation etwas anders: Der Stadtrat kommunizierte bruchstückhaft, weil es nicht anders ging. Dies erklärt der Sprechende wie folgt: Auslöser der Kommunikation war das Freiwerden des Frohburg-Parkplatzes bei der früheren Post. Nach langen Verhandlungen hatte der Stadtrat die Chance, sich den Parkplatz vom Kanton zu sichern. Er will dort keinen abgesperrten Platz, der nicht genutzt werden kann. Das macht an einem solch zentralen Ort mit vielen Nutzungskonflikten keinen Sinn. Er wollte deshalb die Signalisationsanordnung möglichst schnell publizieren, damit der Parkplatz per 1. Januar 2023 als Kurzzeitparkplatz bestehend aus IV-Parkplätzen, Veloparkierung und Motoparkierung – als Entlastung des Parkplatzes vor dem Kunstmuseum – in Betrieb genommen werden kann.

Dies eröffnete die Chance, die Umnutzung der heutigen Kurzzeitparkplätze vor dem Bahnhof zu überdenken.

Natürlich kann man sagen, dass der Stadtrat in der Medienmitteilung nicht hätte schreiben müssen, dass Überlegungen zu den bisherigen Kurzzeitparkplätzen der Kante Y angestellt würden. Der Sprechende ist aber überzeugt, dass findige und umsichtige Journalistinnen und Journalisten, wie sie heute auch auf der Zuschauertribüne sitzen, mit Sicherheit nachgefragt hätten, was nun mit der Kante Y geschehe. Der Stadtrat hätte in der Folge antworten müssen, dass eine Nutzung als Caranhaltekannte in Prüfung sei. Der Vorstoss hätte dann vielleicht «Transparenz anstatt Versteckspiel» geheissen. In diesem Fall war die Kommunikation so oder so sehr schwierig.

Der klare Wille des Stadtrates war es, den Frohburg-Parkplatz möglichst schnell einer zweckmässigen Parkierungsnutzung zuzuführen. Dies war der Auslöser. Der Stadtrat konnte nur bruchstückhaft und nicht ganz optimal kommunizieren. Durch die Motion erhielt er nun die Gelegenheit, das gesamte dahinterliegende Konzept zu erklären.

Es wird argumentiert, man müsse die Thematik im Kontext der Inseli-Initiative diskutieren. Doch klar ist: Es gibt den Auftrag des Parlaments, bis zu sechs Haltekanten im Umfeld des Inselis sicherzustellen, bevor die Zwischennutzung startet. Dies ging aus der Diskussion zum Carregime und zur Inseli-Initiative hervor. Es handelt sich dabei um die Bedürfnisse der SGV, des KKL sowie der anderen Nutzerinnen und Nutzer im Bahnhofumfeld, die zu berücksichtigen sind. Der Stadtrat suchte intensiv nach Lösungen. Wie auch von GLP-Sprecher Stefan Sägesser zuvor erwähnt: Es ist fast unmöglich, in diesem dicht genutzten

Raum Platz für Parkplätze und Infrastruktur zu finden. Deshalb wurden vor allem die Frohburg-Parkplätze abgeklärt. Sehr intensiv wurde auch geprüft, ob auf der Westseite der Platanenreihe beim Inseliquai Anhaltekannten denkbar wären – insgesamt wurden rund sechs Varianten diskutiert und extern abgeklärt –, dies wurde von der Verkehrssicherheit und vom Verkehrsfluss her aber als keine geeignete Lösung angesehen.

Ein weiterer Ansatz wurde von Hugo Fessler, Vizepräsident IG öffentlicher Verkehr, ins Spiel gebracht und sah vor, dass die bestehenden Anhaltekannten auf dem Inseli Richtung Süden verschoben würden. Dies ist aber nicht möglich, weil es sich – auch schon vor der Inseli-Initiative – um eine Grünzone handelt. Dort ist aufgrund der Bestandesgarantie nur Bestehendes erlaubt. Die heutige Kante beizubehalten, wäre rechtlich die einzige Möglichkeit gewesen, was aber aufgrund des Volksauftrages natürlich wiederum nicht geht.

Nach langen und intensiven Abklärungen sind nun die Halteplätze beim Inseliquai in Erarbeitung und können aufgelegt werden. Es ergab sich zudem die Möglichkeit der Kante Y vor dem Bahnhof. Der Stadtrat findet diese auch nicht ideal, aber er muss Möglichkeiten für den Carein- und -ausstieg anbieten. Ihm wurde vorgeworfen, die Versprechungen aus der Inseli-Initiative würden nicht eingehalten. Nun macht er vorwärts, und es ist auch wieder nicht recht. Es wäre nicht ganz konsequent, wenn der Stadtrat nun mit der Motion dazu angehalten würde, erneut zuzuwarten.

Bei aller Kritik: Der Sprechende fordert die Mitglieder des Grossen Stadtrates auf, bessere Vorschläge zu bringen. Das ist nicht so einfach, um nicht zu sagen: unmöglich. Das ganze Umfeld des Inselis wurde abgesehen. Die vorliegenden Vorschläge sind das Ergebnis, das realisiert werden soll.

FDP-Sprecher Marco Baumann sprach von einer opportunistischen Vorgehensweise – ja, der Stadtrat muss jene Chancen nutzen, die gegeben sind. Es ist nicht a priori schlecht, Chancen zu nutzen. Der Stadtrat will die Zwischennutzung starten, das ist klar.

Der Vorwurf von SVP-Sprecher Thomas Gfeller, dass der Car-tourismus bewusst verkompliziert würde, will der Sprechende so nicht akzeptieren. Der Stadtrat ist sich sehr bewusst, dass Cars ein flächeneffizientes Verkehrsmittel sind. Er will nicht anstelle eines Cars dreissig oder fünfzig Einzelfahrzeuge. Es gibt das Carparkierungskonzept und Konzepte zu jeder weiteren Parkierungsart. Es gibt zudem die Mobilitätsstrategie, die Klima- und Energiestrategie und entsprechende Teilstrategien. Gegen aussen mögen diese als strategisches Flickwerk erscheinen, wie von der Zeitung teils so kolportiert.

An Mitte-Redner Peter Gmür gewandt, der angab, das Parlament wisse ja, wie Adrian Borgula funktioniere, meint dieser, dass er zu dieser Motion als Stadtrat spreche.

Wie bereits angesprochen, gibt es extreme Nutzungskonflikte. Gute Lösungen sind schwierig. Hinsichtlich Verkehrssicherheit ist es heute so: Stündlich werden rund 32 Ein- und Ausfahrten gemessen, manchmal schnelle, z. B. wenn man als Autofahrerin oder Autofahrer sieht, dass gerade ein PW-Parkplatz frei wird. Künftig gibt es zwar mächtige, dafür langsam fahrende und maximal acht Cars pro Stunde, welche die Caranhaltekannte anfahren. In Bezug auf die Verkehrssicherheit geht der Stadtrat von einer Beruhigung aus. Fakt ist aber: Vor dem Bahnhof ist es sehr eng.

Der Stadtrat empfiehlt, die Motion nicht anzunehmen.

**Baudirektorin Manuela Jost** ist zuständig und federführend bei der Zwischennutzung, welche in den Voten keiner Fraktion bestritten wurde. Die Sprechende fasste den Auftrag bereits mit der Interpellation 16 vom 24. September 2020: «Zwischennutzung auf dem Carparkplatz Inseli». Der Stadtrat beschloss damals, er werde per 2023 eine Zwischennutzung machen. Diese wurde im September 2022 ausgeschrieben. Eingegangen sind sehr interessante Vorschläge, die der Stadtrat aktuell evaluiert. In der zweiten Januarhälfte wird er einen Entscheid fällen, damit die Zwischennutzung idealerweise per Juli 2023 starten kann, bevor im Oktober die Mäas vor Ort stattfindet.

Mit der Überweisung der Motion wäre ein Planungsbericht gefordert, in dem wohl kaum detailliertere Informationen stünden als in der ausführlichen Stellungnahme zur Motion. Damit gäbe es 2023 keine Zwischennutzung, was die Sprechende schwierig fände, zumal auf die Ausschreibung sehr viele Interessentinnen und Interessenten antworteten. Zunächst müsste der Planungsbericht besprochen werden.

Eine Kombination von Caranhalteplätzen und Zwischennutzung ist nicht möglich, wie bereits von Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula gesagt. Die bestehenden Caranhalteplätze verunmöglichen eine Zwischennutzung. Wenn man die Plätze verschieben wollte, bräuchte es eine Baubewilligung. Diese

würde nicht ausgestellt, weil es sich um eine Grünzone handelt. Es gilt lediglich die Bestandesgarantie für die bestehenden Plätze. Dessen muss man sich bewusst sein.

Die Sprechende erhielt aufgrund der Voten den Eindruck, das gesamte Parlament unterstütze die Zwischennutzung. Auch für die Mäas-Initiantinnen und -Initianten ist die Unterstützung ein positives Zeichen. Die Sprechende würde es sehr bedauern, wenn im Juli 2023 nicht mit einer Zwischennutzung gestartet werden könnte.

**Rieska Dommann:** Die Caranhaltelkanten sind für die Bevölkerung der Stadt Luzern ein wichtiges Thema, was die Reaktionen in den Medien zeigten. Es herrscht Betroffenheit. Die Menschen möchten wissen, wo sie künftig Cars besteigen können. Es geht nicht um Touristen wie Chinesen und Inder, die mit dem Car nach Luzern kommen, sondern es geht um die einheimische Bevölkerung. Diese möchte Klarheit darüber, wo sie ihre Kinder fürs Skilager hinbringen soll oder den Tagesausflug starten kann. Das Parlament seinerseits sollte wissen, wo es sich trifft, wenn es nach Murbach fährt.

Um diese Fragen geht es. Dass sie bewegen, weil viele Menschen mit dem Car fahren, ist nachvollziehbar. Der Sprechende glaubt, dass das einheimische Segment des Cartourismus in Zukunft eher zunehmen wird. Gerade ältere Menschen gehen gerne mit dem Car auf Reisen. Es ist ein wichtiges Segment für die Stadt Luzern wie auch für die Bevölkerung.

G/JG-Sprecher Martin Abele tat so, wie wenn die Lösung nun stünde und alles gut sei. Aus Sicht der FDP-Fraktion gibt es aber keine Lösung, sondern nur eine Idee bzw. eine Vorstudie, die aufzeigt, wo allenfalls Cars künftig anhalten könnten. Es wurde nicht bereits das Funktionieren aufgezeigt. Das Parlament diskutiert darüber, wie viele Caranhaltelkanten es braucht. Es war stets von sechs die Rede, nun sind es plötzlich nur noch vier. Dies ist zu diskutieren. Es gibt kein Betriebskonzept; wie die Angelegenheit konkret funktioniert, ist völlig offen.

Es wird in der Stellungnahme zur Motion 219 beschrieben, wie Carchauffeure in der App nach freien Anhaltelkanten suchen können. Wenn die Menschen morgens um 8 Uhr ihre Reise starten, müssen sie wissen, wo sie auf den Car warten sollen. Das muss den Menschen gesagt werden. Was, wenn die Anhaltelkante besetzt ist? Müssen dann alle mit Sack und Pack 200 m nach vorn laufen, weil der Car nun an einem anderen Ort steht? Das funktioniert doch nicht. Man müsste doch nun das Betriebskonzept kennen.

Dies alles wird erst noch ausgearbeitet. Das ist soweit in Ordnung. Das Parlament soll aber zum Schluss darüber diskutieren können. Es sind wichtige Fragen, für die noch keine Lösung vorhanden ist, wie der Sprechende an Martin Abele gewandt meint. Man kann doch nicht so tun, als ob eine pfannenfertige Lösung vorhanden sei, die alle Fragen beantwortet. Das stimmt einfach nicht. Es gibt eine erste Idee und eine grobe Skizze, wie es ungefähr aussehen könnte. Der FDP-Fraktion reicht dies nicht.

Die Idee soll nun einfach «durchgedrückt» werden. Baudirektorin Manuela Jost sagte gerade sehr schön, dass etwas ausgeschrieben wird, ohne dass eine Lösung vorhanden ist. Es wurde immer versprochen, dass die Zwischennutzung erst kommt, wenn die Lösung für die Caranhaltelplätze gegeben ist. Man hatte bei der Ausschreibung aber noch keine Lösung. Die Konzepte und Vorschläge reichen nicht aus. Die Bevölkerung weiss nicht, wie es in Zukunft funktioniert. Weil es ein wichtiges Thema ist, welches die Menschen bewegt, will die FDP-Fraktion nicht auf der vorhandenen Basis ihr Einverständnis geben und danach erst schauen, ob es funktioniert.

Im Moment sieht es so aus, als ob man sich dann einfach arrangieren müsste. Hauptsache, die Zwischennutzung kann gestartet werden.

**Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula** versteht die Einwände von FDP-Sprecher Rieska Dommann. Der Stadtrat kommunizierte offen, dass er am Betriebskonzept noch zu arbeiten hat. Die Frage ist, ob dies über einen Planungsbericht geschehen muss – im Diskurs mit der Bevölkerung – oder ob der Stadtrat das Konzept in Eigenregie erarbeitet.

Ein pfannenfertiges Betriebskonzept besteht zwar noch nicht. Doch technisch stehen die Lösungen bereit. Die «bis zu sechs Halteplätze», von denen immer die Rede war, sind vorhanden. Auf dem Inseli waren es bisher sechs, allenfalls gelegentlich sieben, wenn eine Kante nicht durch andere Parkierung besetzt war. Die Zahlen wurden analysiert, und es wurde berechnet, wie viele Kanten ungefähr benötigt werden. Wenn alles optimal geschichtet wäre, bräuchte es drei Kanten – vorhanden sind bis zu sechs. Die heutige Kante Z aufseiten der Landestege wird bereits genutzt.

Das Betriebskonzept muss noch im Detail ausgearbeitet werden. Die Ausschreibung wurde erst gemacht, als klar war, dass die Kante Inseliquai zu einem Vorprojekt gebracht werden kann. Dieses ist nun bereit und kann aufgelegt werden. Bei der Kante Y vor dem Bahnhof braucht es noch zusätzliche Abklärungen, welche am Laufen sind.

**Baudirektorin Manuela Jost** unterstützt die Aussagen von Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula. Es ist nicht so, dass die Ausschreibung für die Zwischennutzung leichtfertig gemacht wurde, ohne dass man eine Ahnung hatte, wo die Cars anhalten können. Die Projekte liefen parallel, und die Abklärungen wurden gemacht.

Die Lösung beim Inseliquai ist umsetzbar. Zusammen mit der Haltekante Z stellte man sie vor der Ausschreibung der Zwischennutzung dem KKL und der SGV vor, damit sie im Bilde sind. Damals war die Haltekante Y noch nicht Bestandteil des Projekts. Es ist demnach nicht so, dass ausgeschrieben wurde, ohne dass eine Lösung vorhanden war.

Der Stadtrat ist überzeugt von der Lösung. Sie wird die Zwischennutzung ermöglichen.

**Silvio Bonzanigo** verdeutlicht noch einmal, weshalb er die Forderung nach einem eigentlichen Planungsbericht, die zuletzt von FDP-Sprecher Rieska Dommann vertreten wurde, ebenfalls unterstützt. Er tut dies anhand eines Beispiels der vorliegenden Stellungnahme zur Motion 219. Es ist die Rede von zwei Haltekannten und es steht: «Alle anderen Varianten wiesen grosse Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit, der betrieblichen Gestaltung und/oder der Umsetzbarkeit auf.» Das mag sein aus Sicht des Stadtrates. Doch das Parlament ist mit Sicherheit kompetent genug, um solche Überlegungen nachvollziehen zu können und sie durch andere zu ergänzen.

Wenn die Motion als Postulat überwiesen würde, würde über solches hinweggegangen. Es ist kompliziert genug. Man kann nicht mögliche Lösungen mit einem Satz abhaken und den Rest durchwinken.

**Mike Hauser** dankt FDP-Sprecher Rieska Dommann für dessen Votum. Er spricht ihm aus dem Herzen. Er macht eine zusätzliche Bemerkung und stellt eine Frage.

Zusätzliche Bemerkung: Der Sprechende will den unterschwelligen Ton, dass die Überweisung der Motion die Zwischennutzung verhindern würde, nicht im Raum stehen lassen. Der Stadtrat hatte seit der Annahme der Inseli-Initiative Zeit, sich mit der Problematik auseinanderzusetzen. Er hätte sogar selbst auf die Idee kommen können, dass ein Planungsbericht das richtige Mittel gewesen wäre.

Frage an den Stadtrat: Im Bericht ist von der «nun folgenden Machbarkeitsstudie» die Rede – was passiert, wenn die Machbarkeitsstudie ein negatives Ergebnis liefert?

**Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula** beantwortet diese Frage: Die Machbarkeit wurde bereits so weit abgeklärt, dass die Umsetzung technisch machbar ist. Es können zwei Cars halten, und ein weiterer kann sich in der Warteschlange befinden. Das ist zu 99 Prozent sicher. Sollte es so nicht möglich sein, wäre es tatsächlich eine schwierige Ausgangslage. Doch wie gesagt: Man ist soweit.

Am betrieblichen Konzept muss gearbeitet werden: Was kommt in die App? Wird das Trottoir verbreitert? Um wie viel? Die technischen Schleppkurven sowie die Einfahrts- und Ausfahrtsbeziehungen hingegen sind abgeklärt und machbar.

**Der Grosse Stadtrat lehnt die Überweisung der Dringlichen Motion 219: «Dauerhafte Gesamtlösung statt Salamtaktik beim Carregime» ab.**

**10 Interpellation 179, Maria Pilotto und Regula Müller namens der SP-Fraktion vom 25. Mai 2022:  
Personalmangel in Kitas**

**Maria Pilotto** beantragt Diskussion.

**Der Grosse Stadtrat stimmt der Diskussion zu.**

**Maria Pilotto** versucht, den Weihnachtsfaden von Kollege Stefan Sägesser aufzunehmen: Wenn dieser Tage die Rede ist vom «Kind in der Krippe» denkt vermutlich niemand an Kindertagesstätten. Aber dieser Vergleich ist gar nicht so schlecht. Maria und Josef suchten eine Bleibe für die Geburt ihres Kindes. Ein Stall nahe Bethlehem musste reichen. Als die Welt gesehen hat, dass mit der Geburt des Kindes ein Wunder geschah, brachten Könige von weit her Geschenke.

Heute ist das Weihnachtsfest nicht mehr die blosse Geburt eines Kindes, sondern ein grosses Brimborium, in das viel Zeit und Geld investiert wird. Ein Anlass der ganzen Gemeinschaft, der Gesellschaft, der Wirtschaft und auch des Staates.

Die Kinderbetreuung in der Stadt Luzern ist nicht bloss Sache der Eltern oder Sache der Kitas als Arbeitgeberinnen, sondern ein Angebot des Service public. Wenn wir in die Kinderbetreuung investieren, dann nicht nur als Vereinbarkeitsmassnahme zur Bekämpfung des Fachkräftemangels oder im Sinne der Chancengerechtigkeit und für eine gute Entwicklung aller Kinder, sondern auch im Sinne des Gesamtgefüges. Kitas sind auch ein Arbeits- und Ausbildungsort.

Und hier ist es ein Fakt, dass es einen akuten Personalmangel gibt. Bei den Lernenden, bei den ausgebildeten FaBe-Stellen [FaBe steht für Fachperson Betreuung], aber auch in Leitungspositionen. Auf ausgeschriebene FaBe-Stellen bewerben sich Maurerkräfte aus Polen oder ehemalige Versicherungsmakler – wir haben ein grosses Problem! Die Sprechende war erstaunt über das Feedback und das Interesse der Medien und die Stimmen, die in den Medienartikeln zur Antwort des Stadtrates erschienen sind. Das Problem scheint tatsächlich akut zu sein.

Wenn wir künftig das Angebot und die Qualität der Kitas weiterentwickeln wollen – und das hat das Parlament vor einem Jahr zusammen mit dem Stadtrat bekräftigt – müssen wir den Fachkräftemangel berücksichtigen und ihm jetzt entgegenwirken. Das bedeutet vielleicht auch, dass das Parlament die Systembereinigung, die es vor einem Jahr mit der Streichung der Ausbildungsbeiträge vorgenommen hat, nochmals überdenken muss. Oder dass es überlegt, wie es direkteren Einfluss auf die Arbeitsbedingungen in den Kindertagesstätten bekommen kann. Diesen Einfluss hat es heute nur über Umwege, und es ist dadurch vielleicht zu langsam.

Massnahmen gegen den Fachkräftemangel werden von einer Ebene zur anderen verschoben. Die Sprechende fordert den Stadtrat deshalb auf, alles in seinem Spielraum Mögliche zu tun. Bei der Qualitätsentwicklung, die jetzt in Gange ist, gilt es auch, die Abwanderungen der Fachkräfte zu ähnlichen Berufsfeldern, wie die schulergänzende Betreuung, in den Blick zu nehmen.

Gleichzeitig appelliert die Sprechende auch an die geschätzten Kolleginnen und Kollegen des Grossen Stadtrates. Das Parlament hat sich vor einem Jahr sehr deutlich für die familienergänzende Kinderbetreuung in der Stadt Luzern ausgesprochen, auch zusammen mit der Bevölkerung. Die SP-Fraktion will, dass die Qualität weiterentwickelt werden kann und Eltern von den Kosten entlastet werden. Damit wir aber morgen noch Angebote haben, die wir weiter gestalten und bezahlen können, müssen wir heute handeln. Die SP hat mit ihrer Kinderbetreuungsinitiative einen Vorschlag auf kantonaler Ebene eingereicht. Die Sprechende bittet die Mitglieder des Grossen Stadtrates aller Fraktion, auf ihre Kolleginnen und Kollegen auf kantonaler und nationaler Ebene zuzugehen. Sie appelliert an sie, gemeinsam Verantwortung für das Betreuungsangebot im Vorschulbereich zu übernehmen.

Das Parlament muss jetzt den Kitamitarbeitenden zeigen, dass sie und ihre Arbeit echt systemrelevant sind. Das müssen sie auch in den Löhnen und in der Gestaltung der Arbeits- und Rahmenbedingungen spüren.

**Selina Frey:** In der Kita starten Kinder in eine ganz neue Welt. In der Kita wird das Fundament gelegt für Bildung, für eine gesunde Entwicklung und für die soziale Teilhabe. Es ist wichtig, dass alle Kinder die gleichen Startchancen erhalten und dadurch soziale Gerechtigkeit ganz am Anfang beginnt.

Die aktuellen Zeitungsberichte und der Hilferuf von kibesuisse, dem Verband Kinderbetreuung Schweiz, der die Situation bezüglich Fachkräftemangel in ihrem Bereich als «markant zugespitzt» einstuft, ist ernst zu nehmen.

Wo qualifiziertes Fachpersonal fehlt und Lehrstellen nicht besetzt werden, wird es, wie es in Luzerner Kitas bereits passierte, zu einem Abbau oder zumindest zu einem vorübergehenden Abbau von Kitaplätzen kommen. Dass Kitaplätze abgebaut werden, ist nicht im Sinne der G/JG-Fraktion. Sie setzt sich für genügend, bezahlbare und qualitativ gute Kitas ein, in denen Mitarbeitenden faire Löhne bezahlt werden und sie von guten Arbeitsbedingungen profitieren können.

In Kitas werden Kinder nicht einfach betreut und können spielen, bis sie am Abend wieder abgeholt werden. Nein: Kitas sind Bildungsstätten. Frühkindliche Bildung ist der Grundstein für eine erfolgreiche schulische und auch berufliche Zukunft.

Mit dem Leistungsausbau der Betreuungsgutscheine wurde in einem ersten Schritt der Tagestarif erhöht, wodurch es für Kitas möglich ist, den Mitarbeitenden einen besseren Lohn zu bezahlen. In der aktuellen Situation reicht dies jedoch nicht. Die G/JG-Fraktion bittet den Stadtrat, bei der anstehenden Qualitätsentwicklung im Kitabereich alles im Einflussbereich der Stadt Stehende zu unternehmen, damit es in Zukunft attraktiver ist, in diesem Bereich eine Ausbildung zu machen und zu arbeiten. Es ist der Fraktion jedoch bewusst, dass Vieles auf kantonaler oder nationaler Ebene geregelt werden muss.

Ein Thema, das in der aktuellen Interpellation nicht angesprochen wurde, das aber gross und wichtig ist, ist die Tatsache, wie unglaublich schwierig es überhaupt ist, in der Stadt Luzern einen Kitaplatz zu finden. Als Sozialarbeiterin suchte die Sprechende während der letzten Jahre für unzählige Kinder Kitaplätze, was eine extrem grosse Herausforderung darstellt. Ob das Angebot und die Nachfrage in diesem Bereich übereinstimmen, bleibt eine heute unbeantwortete Frage. Sie wird das Parlament wohl in Zukunft noch beschäftigen.

**Christina Lütolf-Aecherli** bedankt sich für die Interpellation. Als Mutter hat sie selber alle Stadien und Schattierungen des Betreuungsprozesses durchlebt. Sie könnte ein langes, emotionales Votum präsentieren. Aber keine Angst: Sie entschied sich für die kurze, sachliche Variante.

Die Schlagzeilen in der Presse sprechen eine klare Sprache: «Fachkräftemangel in Kitas spitzt sich zu», «Personalmangel in Luzerner Kitas sorgt für Alarmstimmung», «Der dauernde Personalmangel macht kaputt». Die Fakten scheinen klar: ausgelaugtes Personal, zu wenig Geld.

kibesuisse, der Verband Kinderbetreuung Schweiz, zeigt sich besorgt: Die Verschlechterung des Betreuungsschlüssels sei alarmierend. Weiter ergibt eine Gesundheitsbefragung der Gewerkschaft VPOD bei mehr als 700 Kitamitarbeitenden, dass sich knapp 80 Prozent bei der Arbeit gestresst fühlt, knapp die Hälfte an Schlafstörungen leidet und etwa 40 Prozent einen Jobwechsel erwägt. Viele gaben auch zu, wegen der hohen Belastung ungewollt laut und unfreundlich mit den Kindern gewesen zu sein.

Gemäss einer Unicef-Studie von 2021 landet die Schweiz betreffend Zugang, Qualität und Kosten von Kitas auf Rang 38 von 41. An der Spitze findet man Länder wie Norwegen oder Schweden. In keinem anderen Land müssen Eltern einen so hohen Anteil ihres Einkommens für die Kita aufwenden wie in der Schweiz. Das verwundert nicht, denn 90 Prozent aller Kitas in der Schweiz sind privat organisiert. Betrachtet man die Vollkosten für einen Kitaplatz in der Schweiz, so liegen diese zwischen Fr. 110.– bis 130.–, davon zahlen die Eltern 30–100 Prozent. Der Hauptteil der Kosten geht an die Löhne.

Wie der VPOD feststellt, sei der Vollkostensatz faktisch viel zu niedrig. Er setze voraus, dass mit Praktikantinnen und unausgebildetem Personal gearbeitet werde. Wer hier sparen will, kann dies nur auf dem Rücken des Personals tun. Es gebe in der Schweiz auch keine Berechnung, wie viel ein Kitaplatz kosten müsste, wenn sinnvolle Personalschlüssel, ausgebildetes Personal und angemessene Löhne zugrunde gelegt würden. Man schätzt aber, dass die Normkosten zwei- bis dreimal höher sein müssten.

Weiter gebe es gemäss VPOD in der Schweiz auch keine nationalen Ziele, welche Betreuungsrate angestrebt werde. Denn der Betreuungsschlüssel sei für die pädagogische Qualität mitausschlaggebend und entspreche in der Schweiz sowieso nicht den fachlichen Empfehlungen.

Wie man so hört, hat Qualität ihren Preis, und ausserfamiliäre Kinderbetreuung dürfe auch etwas kosten. Klar! Die Frage ist nur, wie viel sie die Eltern kosten darf, sodass sich Arbeit, vor allem für Frauen, lohnt. Wenn die familienergänzende Betreuung auch künftig hohen Anforderungen genügen solle, müsse die öffentliche Hand jährlich mindestens rund eine Milliarde Franken mehr investieren.

Und dann die gute Nachricht, die am Montagmorgen in der Presse zu lesen war: Der Bund soll für die Schweizer Eltern künftig 20 Prozent der Kosten übernehmen, wenn sie ihre Kinder in Kinderkrippen bringen. 710 Mio. Franken sind dafür jährlich veranschlagt. Weitere 60 Mio. pro Jahr sollen die Qualität in den Kitas steigern. Bisher betrug die Bundeshilfe in Form einer Anschubfinanzierung im Schnitt rund 20 Mio. pro Jahr.

Wie der Stadtrat in seiner Antwort auf die Interpellation festhält, habe er keinen direkten Einfluss auf die Preisgestaltung und Organisation der Kitas, da diese meist privat organisiert sei. Gibt es denn einen Handlungsspielraum, die Kitakrise in den Griff zu kriegen? Der Stadtrat verfolge die Strategie, die Rahmenbedingungen der institutionellen Kinderbetreuung laufend zu verbessern. Das sei möglich durch den Ausbau des Systems der Betreuungsgutscheine sowie die Weiterentwicklung der Qualität.

Die Frage ist auch: Wie geht es nach der Kitazeit weiter? Der nächste Schritt ist das Angebot einer für alle Eltern bezahlbaren Tagesschule, was einen echten Fortschritt in Sachen Gleichstellung und Vereinbarkeit von Familie und Beruf bedeuten würde. Die Grünliberalen setzen sich sehr für dieses Anliegen ein.

Die ganze Situation zeigt, dass wir in Sachen Familienpolitik auf allen Ebenen noch viel Aufholbedarf haben. Aber das ist leider nichts Neues.

**Jörg Krähenbühl** dankt dem Stadtrat für die ausführlichen Antworten auf die gestellten Fragen. Er entschärft die Dramatisierung des aufgezeigten Personalmangels in den Kitas. Ausgebildetes Personal für Kitas zu finden, wurde aufwendiger und dauert bei vielen Trägerschaften länger als früher. Die Aufsichtsbehörde, die Dienstabteilung Kinder Jugend Familie, führt aktuelle Gespräche vor Ort. Einige Trägerschaften berichten davon, dass sie die Anstellungsbedingungen aktiver gestalten, indem sie z. B. mehr Ferien geben und bessere Löhne zahlen.

Schliessungen von Betreuungsgruppen in Stadtluzerner Kitas sind eher selten. Während der letzten zwölf Monate gab es drei konkrete Meldungen zu vorübergehenden Gruppenschliessungen aufgrund von Personalmangel. Die Mechanismen der Aufsichtsbehörde funktionieren gut. Es konnte in letzter Zeit keine Zunahme von Verstössen gegen die Vorgaben festgestellt werden.

Da Kitas privatrechtlich organisiert sind, kann der Stadtrat keinen direkten Einfluss auf die Organisationsstruktur ausüben. Der Leistungsausbau der Betreuungsgutscheine wurde im Januar 2022 realisiert. Der daraus resultierende höhere Tagestarif sollte es den Kitas ermöglichen, das Personal – auch höher qualifiziertes – angemessen zu entlohnen.

Die Qualitätsrichtlinien der Stadt haben in der Zentralschweiz absoluten Vorbildcharakter. Dass Kitas ihre Plätze den meistbietenden Eltern anbieten, ist dem Stadtrat unbekannt. Sollte sich die Tarifgestaltung der Kitas in eine problematische Richtung entwickeln, könnte der Stadtrat im Rahmen der Verordnung zum Reglement über familienergänzende Kinderbetreuung und Förderangebote sicher einen gewissen Einfluss nehmen.

**Sozial- und Sicherheitsdirektor Martin Merki:** Ja, es ist so. Kitas in der Schweiz sind eine grosse Baustelle. Die Löhne sind zu tief, das Fachpersonal fehlt zum Teil, und die Kosten für die Eltern sind zu hoch. Man ist nicht dort, wo man sein möchte. Die Stadt kann das Problem mit dem Fachkräftemangel, den zu tiefen Löhnen und der fehlenden Wertschätzung der professionellen Arbeit nicht von heute auf morgen lösen – vor allem kann sie es nicht alleine lösen. Es wäre toll, wenn der Stadtrat den Fachkräftemangel entschärfen könnte. Er ist kein Problem, das die Städte – alle Städte – alleine lösen können.

Es braucht die Unterstützung verschiedener Staatsebenen. Der Bund möchte den Elternanteil senken und 10–20 Prozent der Elternkosten für Kitas übernehmen. Es bewegt sich etwas. Was der Kanton Luzern im Moment tut, ist «hanebüchen». Er ist einer der ganz wenigen Kantone in der Schweiz, die sich nicht engagieren. Der Sprechende bezeichnet den Kanton als «Wüste» hinsichtlich seines Engagements in der ausserfamiliären Kinderbetreuung. Was man vom Kanton hört, ist wenig vielversprechend. Es braucht vom Kanton nicht nur Vorgaben und Vereinheitlichungen, es braucht auch ein finanzielles Engagement. In den meisten anderen Kantonen ist dies normal. Die Stadt Luzern will, dass der Kanton mitzieht. Sie bleibt dran.

Der nächste Schritt bei der Weiterentwicklung der Betreuungsgutscheine wird ein stärkerer Ausbau der Qualität sein. Es wird stärker in die Qualität investiert werden müssen. Es wird über höhere Vollkosten

pro Betreuungstag mit den Kitas gesprochen werden müssen. Dies hat Auswirkungen auf die Qualität der Anstellungen und einen besseren Betreuungsschlüssel.

Die Stadt Luzern setzt sich auch auf nationaler Ebene für das Thema ein. Der Sprechende unterstützte als Vertreter des Städteverbandes an einer Veranstaltung für Nationalrätinnen und Nationalräte die Bundeslösung, zusammen mit Vertreterinnen des Gemeindeverbandes und der Kantone.

Der Stadtrat gibt sich auch auf kantonaler Ebene beim Verband Luzerner Gemeinden ein. Er wird sich weiterhin für eine moderne, zeitgemässe Lösung und eine Kantonsbeteiligung einsetzen.

**Somit ist die Interpellation 179 erledigt.**

## **11 Postulat 184, Jona Studhalter und Irina Studhalter vom 20. Juni 2022: Velolift Sagenmattstrasse – mit Schwung nach Littau**

### **Antrag Stadtrat: Ablehnung**

**Jona Studhalter** freut sich, dass das wichtige Traktandum noch in diesem Jahr Platz findet. Für die Jungen Grünen ist klar: Wenn man die Mobilitätsprobleme der Stadt Luzern nachhaltig lösen will, muss man die Menschen aus dem Auto entweder auf das Trottoir oder auf das Velo bringen. Es braucht eine bessere Infrastruktur. Nicht für den Sprechenden oder all die anderen Anwesenden, welche immer Velo fahren. Sie sollen selbstverständlich profitieren dürfen. Die bessere Infrastruktur wird eben genau für jene Menschen gebraucht, die aktuell noch nicht Velo fahren.

Ein Velolift an der Sagenmattstrasse kann dazu einen wichtigen Beitrag für die Anwohnerinnen und Anwohner der Bernstrasse und Littaus leisten. Klar haben viele ein E-Bike und kommen damit einfach den Hügel hinauf. Um diese Menschen geht es nicht, sondern um jene ohne E-Bike.

Um es noch einmal ins Gedächtnis zu rufen: Für die Erreichung der Mobilitätsziele können wir entweder mit Pull-Massnahmen arbeiten – indem wir die Menschen aus dem Auto aufs Velo ziehen – oder mit Push-Massnahmen – wenn man eine Massnahme wie die vom Sprechenden vorgeschlagene ablehnt, indem man die Menschen aus dem Auto rausdrückt.

Zur Stellungnahme des Stadtrates: Er hat Angst, dass er für den Velolift teures Land kaufen muss. Der Sprechende schaute im Grundbuch nach: Es geht um zwei Grundstücke. Eigentümerin beider Grundstücke ist die Stadt Luzern. Der Sprechende kennt sich nicht im Detail aus und weiss nicht, ob es in diesem Rahmen ein Näherbaurecht braucht. Das benachbarte Grundstück gehört der abl (Allgemeine Baugenossenschaft Luzern), welche 300 m weiter oben eine erklärt autoarme Siedlung baut. Der Sprechende kann sich nicht vorstellen, dass die abl sich gegen einen Velolift stemmen wird.

Ob der Velolift in der von der Stadt geplanten Ausführung beheizt werden muss, wagt der Sprechende durchaus zu bezweifeln. Seiner Erfahrung nach fahren die meisten Skilifte auch im Winter.

Der Sprechende ruft dazu auf, einem Leuchtturmprojekt zuzustimmen und einen Velolift an der Sagenmattstrasse zu bauen und den Menschen an der Bernstrasse und in Littau dadurch zu zeigen, dass es ein städtisches Anliegen ist, dass sie sicher und bequem mit dem Velo unterwegs sein können.

Um den Elefanten im Raum zu benennen: Wenn die enge und deshalb auch sehr gefährliche Bernstrasse für den Autoverkehr im Einbahnverkehr geführt würde, müsste man nicht über einen Velolift an der Sagenmattstrasse sprechen. Wenn Erwachsenen mit dem Velo aufs Trottoir ausweichen, ist an der Strasse etwas unglaublich falsch.

Die Jungen Grünen danken für die Unterstützung des Postulats.

**Daniel Lütolf** bedankt sich bei den Postulanten für das Postulat. Die Sagenmattstrasse in Luzern ist steil. Zu steil für die Jungen Grünen. Sie fordern, dass ein Velolift installiert wird. Das norwegische Trondheim ist das Vorbild für den Velolift – dort entstand notabene der erste Velolift der Welt.

Der Sprechende ging diesem Lift auf die Spur: Die «Sykkelheisen Trampe» sorgt seit 1993 – also seit zwei Jahren vor der Geburt Jona Studhalters – dafür, dass die Velofahrer den Berg nicht hinaufschwitzen müssen. Im Prinzip funktioniert der Lift ähnlich wie ein Skilift mit Schleppseil: Der rechte Fuss wird auf eine Platte gestellt. Ein Schleppseil zieht Fahrgast und Velo bergauf.

Doch die Trondheimer sind nicht nur begeistert von ihrer «Trampe»: Im letzten Sommer musste der Velolift ganze 32 Mal gewartet werden – im Durchschnitt etwa zweimal pro Woche. Der Lift kostet jährlich geschätzte 300'000 norwegische Kronen an Unterhaltsarbeiten – umgerechnet zirka Fr. 30'000.–. Nicht alles ist schlecht: Der Velolift in Trondheim ist eine wahre Touristenattraktion.

Ursprünglich hatten die Trondheimer sogar geplant, mehrere Velolifte im Stadtzentrum zu bauen. Diese Pläne wurden jedoch aufgegeben. Zum einen, weil der Lift nicht ganz einfach zu benutzen ist. Der Sprechende macht beliebt, YouTube-Videos zu konsultieren. Das ist total lustig, natürlich nicht für alle. Der Lift ist 130 m lang.

Zum anderen aber auch, weil der Erfolg von E-Bikes den neuen Veloliften einen Strich durch die Rechnung macht. Denn wer ein E-Bike hat, braucht bergauf definitiv keine zusätzliche Unterstützung mehr. An die Jungen Grünen gewandt meint der Sprechende: Was in den frühen 90er-Jahren allenfalls durchaus Sinn machte, muss es im 2022 nicht auch zwingend tun.

Die GLP-Fraktion lehnt das Postulat trotz aller Sympathie für Velofahrer ab.

**Roger Sonderegger** legt zunächst seine persönliche Interessenbindung offen: Er würde zu den Nettoprofituren zählen, da er täglich auf dieser Strecke nach Hause fährt, auch heute Abend wieder. Er würde zu den Nutzern des potenziellen Veloliftes gehören. Er fährt aber nicht die Sagenmattstrasse hoch, obwohl er ein Elektrowelo hat. Denn diese ist auch mit Motor zu steil. Andere mit einem etwas stärkeren Motor mögen dies anders sehen. Er fährt täglich auf der Bernstrasse, und er versichert, dass der Handlungsbedarf tatsächlich gegeben ist. Die Bernstrasse ist lebensgefährlich. Wie von Jona Studhalter ausgeführt: Auch die gekonnten Velofahrer fahren häufig auf dem Trottoir, was Zeichen genug ist, dass etwas nicht gut ist. Das seit ein paar Monaten geltende Tempo-30-Regime ist zwar talwärts eine Verbesserung, da man dadurch mit dem Autofluss unterwegs ist und nicht mehr so oft überholt wird wie früher. Bergwärts ist die Situation jedoch gleich schlecht wie früher. Man wird gelegentlich «weggedrückt» aufs Trottoir, wenn man dem Hupen der Autofahrerinnen und Autofahrer folgt, was der Sprechende nicht tut und auf der Strasse bleibt.

Der Sprechende bedankt sich bei den Postulanten für das Aufgreifen des Themas – im Namen des Sprechenden wie auch im Namen der anderen Hunderten von Velofahrerinnen und Velofahrern, welche sich die Bernstrasse und die Sagenmattstrasse hochkämpfen. Er bittet Jona Studhalter, den Dank auch alt Grossstadträtin Irina Studhalter weiterzuleiten.

Zum Velolift: Vorredner Daniel Lütolf brachte eine sehr interessante Perspektive ins Spiel, welcher der Sprechende bisher noch keine Beachtung schenkte: Ein Velolift könnte eine Form von Tourismusförderung sein. In diesem Quartier wären mehr Touristen gut verträglich und würden zu keinem Dichtestress führen.

Der Sprechende war selbst schon in Trondheim und schaute sich den Lift an. Er staunte: Die Platte ist einige Zentimeter breit und ragt aus dem Boden. Man stellt den rechten Fuss darauf – mit dem linken Fuss geht es nicht – und bleibt mit dem linken Fuss auf dem Velopedal. Man muss etwas in Vorlage kommen, damit man nicht nach hinten fällt. In dieser Position fährt man die 130 m den Hang hinauf.

Für richtig gute Velofahrerinnen und Velofahrer ist es vermutlich lässig. Für weniger Geübte, die Zielgruppe, ist der Velolift leider unbrauchbar. Man kann ihn nur nutzen, wenn man wirklich gut ist auf dem Velo, ein gutes Gleichgewicht hat und sportlich ist. Mit Cargobike, mit Anhänger, für Übergewichtige und Ungeübte funktioniert er nicht. Das Potenzial ist deshalb, abgesehen vom touristischen, nicht so gross. Eine zusätzliche Schwierigkeit zu den Ausgaben von jährlich 300'000 Kronen ist die Frage, wer die Wartung überhaupt vornehmen würde. Das Unternehmen, welches das System erfand, stellt den Velolift gar nicht mehr her. Es gäbe daher das praktische Problem: Wer baut den Lift? Ein findiger Seilbahnunternehmer würde es vermutlich schaffen. Doch die Wartung würde kaum günstiger sein als in Norwegen, zumindest wenn der Lift in die Jahre gekommen sein wird.

Das Problem vor Ort ist vorhanden. Doch die Mitte-Fraktion lehnt das Postulat ab, weil die konkrete Idee nicht taugt. Die Grundidee einer Aufstiegshilfe ist aber wichtig. Die Höhenmeter sind und bleiben eine Herausforderung. Die Mitte-Fraktion bittet den Stadtrat im Namen der Fraktion darum, eine Aufstiegshilfe als Grundidee in der weiteren Planung für die Verbindung Richtung Littau mitzunehmen. Es kann sich dabei um eine Seilbahn, um einen Lift oder um eine andere geeignete Form handeln.

Im Moment sagt die Mitte-Fraktion aber nein zur konkreten Idee, auch wenn sie sympathisch ist.

Auch **Thomas Gfeller** schaute sich die YouTube-Videos an. Er ist ein geübter Velofahrer, auch wenn man ihm dies nicht zutrauen würde. Er erachtet es ebenfalls als sehr anspruchsvoll, sich auf dem rechten Fuss regelrecht hochkatapultieren zu lassen.

Die SVP-Fraktion ist mit der Stellungnahme des Stadtrates einverstanden und unterstützt die Meinung, dass ein Lift an der Sagenmattstrasse unverhältnismässig ist und nur einem kleinen Segment an Velofahrenden gerecht würde. Ein grosser, wenn nicht der grösste Teil der Velofahrenden benutzt heute ein E-Bike. Damit ist die Steigung, obwohl die Sagenmattstrasse sehr steil ist, passierbar. Nur ein kleiner Teil von Hardcore-Velofahrenden, von Idealisten oder Aktivisten benutzt noch die veralteten Drahtesel und quält sich die Bernstrasse oder die Sagenmattstrasse hinauf.

Der Sprechende als heimatberechtigter Littauer, welcher in seiner Jugend vier- bis fünfmal pro Woche im Hallenbad Luzern trainierte, fuhr die Bernstrasse und die Sagenmattstrasse regelmässig rauf und runter. Damals durfte man auf der Kantonsstrasse noch 60 km/h fahren. Und siehe da: Der Sprechende überlebte es.

Die Erstellungskosten von Fr. 750'000.– fallen vermutlich höher aus. Die Strom- und Unterhaltskosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Auf politischer wie auch wirtschaftlicher Ebene werden wir gezwungen, Strom zu sparen. In der Stadt Luzern wurde die Weihnachtsbeleuchtung ausgeschaltet, was der Sprechende sehr bedauert. Nun stellen dieselben politischen Gruppierungen, welche immer so bedacht sind und sich anmassen, die Einzigen zu sein, welche das Klima mit ihren Aktionen retten können, solche Forderungen. Dazu kann der Sprechende nicht mehr viel sagen. Nur so viel: Dies steht im Widerspruch zu den Klimazielen, die immer wieder proklamiert werden. Es ist heikel und schwierig.

Welche Interessen werden überhaupt vertreten? Der Sprechende nimmt nicht an, dass es um das Klima geht, sondern eher um partikulare Interessen. Wenn man sich kein E-Bike leisten kann oder will, was legitim ist, kann man das tun. Da bleibt nur noch eines: Entweder man steigt ab oder benutzt die Muskelkraft.

Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.

**Mark Buchecker:** Die Postulanten Irina und Jona Studhalter zitieren im Postulat 184 aus einem Wikipediaeintrag zur «Sykkelheisen Trampe» die Funktion des Velolifts. Die Funktion ist das eine, die Benutzung das andere. Hier daher der aus dem Wikipediaeintrag unterschlagene Teil: «Der Benutzer stellt sich zuerst mit dem Fahrrad links neben diese Platte. Dann stellt er sich, leicht nach vorn geneigt, mit dem nach hinten durchgestreckten rechten Bein als Standbein auf diese Platte. Wenn der Lift startet, fährt man, sich mit dem rechten Fuss auf der Fussplatte abstützend, mit dem Rad die Strasse hinauf. Um das Gleichgewicht zu halten, ist es notwendig, mit dem Vorderrad die Spur und einen minimalen Abstand (ca. 5 bis 10 cm) zum rechten Bordstein möglichst gleichmässig zu halten. Es gilt, weit überwiegend das rechte Bein zu belasten, da nur dieses angeschoben wird, während das Rad vermehrt um die Belastung mit dem linken Bein über das Strassengefälle nach hinten zieht. Um diesen Gegenzug zu kompensieren, ist es zweckmässig, mit dem Oberkörper, wie sonst beim Radfahren auch, einen Bogen nach vorne zu bilden, [...] also hangaufwärts zu drücken. Erst die Abstützung des Körpers auf insgesamt vier Punkte (Beine und Arme) ergibt eine stabile Körperlage, die hier mittels Muskelspannung während etwas mehr als einer Minute eingehalten werden muss. Den linken Fuss lässt man auf seinem Pedal ruhen, das sich dabei etwas hinter der Position seines unteren Totpunkts befindet. Lasten am Fahrrad bewirken hier eine spürbare Erhöhung der rücktreibenden Kraft; Lasten, die am Körper sitzen – etwa ein Rucksack – können über das Standbein rechts der Fussplatte aufgelastet werden.»

Nur schon beim Lesen kriegt der Sprechende einen akuten Wadenkrampf im rechten Bein. Auch ist der Lift wenig für denjenigen geeignet, dessen Standbein links ist. Und an die Benutzung des Lifts mit einem Anhänger oder schlimmer noch mit einem Cargobike ist gar nicht zu denken. Über den Winterbetrieb muss ebenfalls nicht diskutiert werden. Wäre es noch 10 Grad steiler, herrschte Lawinengefahr.

Dann stellt sich natürlich die Frage nach der Kostendeckung. Man müsste sicher eine Münze einwerfen, um den Lift in Betrieb zu nehmen. Aber «wel ech es Zwänzgi ned ha gha, hanis Velo müesse la stah». Da ein 20-Rappen-Stück wohl nicht weit reichen würde, müsste man eher ein 1-Franken-Stück einwerfen. So erhielte der Spruch «Hesch mer e Stutz?» eine ganz neue Bedeutung.

In Bern gibt es übrigens den Mani-Matter-Stutz. Wir könnten die Sagenmattstrasse in den Studhalter-Stutz umbenennen. So könnten wir sagen «Hesch mer e Stutz för de Studhalter-Stutz?» und wüssten, was gemeint ist.

Anstatt ein Velolift könnte auch eine Velo-Luftbahn gebaut werden, wie dies der Winterthurer Architekt Friedrich Albrecht 1859 für die Rigi geplant hatte. Die Luftbahn blieb ein Luftschloss, weil sich breiter Widerstand der ortsansässigen Träger und Pferdebesitzer formierte. Diese fürchteten arbeitslos zu werden. Oder es könnten flächendeckend Pumpstationen mit Helium gebaut werden. Mit Helium im Schlauch würde man diese Rampe mit Leichtigkeit befahren können.

Man merkt: Es steckt viel warme Luft in diesem Postulat. Diese entsteht bekanntlich, wenn etwas nicht ganz ausgegoren ist.

Die FDP-Fraktion schliesst sich geschlossen der Meinung des Stadtrates an, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gegeben ist und auf den Velolift zu verzichten ist.

Die Fraktion dankt jedoch Jona und Irina Studhalter für ihr Postulat, und sie geht mit den Postulanten einig, dass die Steigung der Sagenmattstrasse ohne motorisierte Unterstützung eine Zumutung ist. Mit den klassischen Mitteln einer 25'000er-Karte und einem Geodreieck kann man ausrechnen, dass die Steigung 20 Prozent beträgt. Best-Practice ist maximal 15 Prozent.

Des Pudels Kern ist die Verkehrsführung. Wenn man am Kreuzstutz steht und wählen muss, ob man die 20-Prozent-Steigung wählt und sich dazu hinter der Verkehrsinsel einkolonieren muss oder rechts die Bernstrasse mit ihrer 10-Prozent-Steigung, ist jeder normale Mensch geneigt, nicht links hochzufahren, sondern die Strasse rechts zu befahren. So wie es Mitte-Sprecher Roger Sonderegger täglich tut. Auch der Sprechende fuhr die Strecke ab: Ganz spannend wird es auf der Höhe des Kebabladens. Dort stehen die Autos so weit raus, dass nicht nur der Velostreifen, sondern auch das Trottoir blockiert ist. Das sind Tatsachen.

Hier stellt sich die Gretchenfrage, um bei Goethes Faust zu bleiben: Wie hat es der Stadtrat mit dem neuen Veloroutennetz? Wenn der Modalsplit von 4 auf 20 Prozent gebracht werden soll, ist ein attraktives Velonetz zwingend. Die Sagenmattstrasse ist alles andere als attraktiv. Wenn der obere Teil nur noch ein Wanderweg mit Veloschildern ist, fragt sich der Sprechende, wohin man schaute, als man diese Route als Velohauptroute auswählte.

Der Sprechende will damit nicht sagen, dass nicht schon viel gegangen ist in Sachen Veloförderung. Als Velofahrer begrüsst er es sehr, dass die Landenbergstrasse nun eine Velostrasse ist. Er begrüsst auch die vielen sogenannten Velosäcke. An deren Bezeichnung müsste aber noch etwas gearbeitet werden. Velosäcke kennt man in Kopenhagen nicht. Hingegen kennt man dort «Speed-Dating-Zonen». Dies ist die Wortwahl für die Attraktivierung des Veloverkehrs.

Wenn man an der Streckenführung festhalten will, braucht es zwingend ein Bauwerk – bspw. analog zur Auffahrt zum Parkhaus Altstadt. Velofahrende schaffen es locker auch ohne Motor auf das Dach des Parkhauses Altstadt, was auch Postulant Jona Studhalter weiss.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Wie angekündigt, wird die Zeit langsam knapp. Der Sprechende hofft, dass das Traktandum fertig beraten und abgestimmt werden kann. Er hofft auf einen zügigen Abschluss, damit das Traktandum nicht vertagt werden muss.

**Benjamin Gross** hört die Worte des Ratspräsidenten als klare Aufforderung. Er versucht – mit der inzwischen einsetzenden Weihnachtsmusik als Untermalung – sich kurz zu fassen. Schon beim WC-Thema verzichtete er auf nahe liegende Wortspiele und versucht dies auch beim vorliegenden Postulat.

Die Geschwister Studhalter nahmen ein Thema auf, dessen Problematik quer durch den Saal erkannt wird. Der Sprechende springt sogleich zum Elefanten im Raum, den er sich ebenfalls notierte: Es ist bezeichnend, dass die beste Veloroute Richtung Littau durch eine Kantonsstrasse besetzt ist. Die Bernstrasse – gerade nebenan – ist auch ohne Motor locker zu bewältigen. Man muss weder stossen noch sich ein teures E-Bike anschaffen. Doch wie an vielen anderen Orten in der Stadt scheitert der Wunsch der Stadtbevölkerung nach dem sichersten Weg fürs Velo auch dort am Autoverkehr des Kantons. Unterdessen sind alle Orte, wo es zu gefährlichen Situationen kommt, kantonale Strassen.

Dank dem Druck durch das nationale Veloweggesetz ist nun endlich auch der Kanton Luzern in Bewegung. Auf dessen Website ist nachzulesen, dass er per Ende 2024 die kantonale Veloplanung überarbeitet. Sie ersetzt die aktuelle vom Jahr 1994. Nach 30 Jahren ist einiges geschehen. Hoffentlich berücksichtigen die kantonalen Planerinnen und Planer zugunsten der Velos die neuen Gegebenheiten.

Die SP-Fraktion wünscht sich mit Blick auf den Kanton eine bessere Lösung für die Velos in diesem Stadtteil, in dem Kinder seit Jahrzehnten unter den engen Platzverhältnissen entlang der Bernstrasse leiden, auch jene, die zu Fuss zur Schule gehen. Jetzt kommt der Schulweg entlang des Gütschwaldes auch noch unter Druck durch die Velos. Hier braucht es mittelfristig eine Korrektur im geplanten Velonetz, so sehr sich der Sprechende darauf freut. Dies gerne in konstruktiver Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern, der ebenfalls vorwärtskommen muss.

So bleibt die Hoffnung bestehen, dass es bald sowieso keinen Lift mehr braucht, sondern dass es eine velofreundliche Lösung auf der Kantonsstrasse gibt. Warum nicht dank eines grossen Einbahnkreisverkehrs für Autos via Reussbühl und Ruopigen? Ohne Absprache mit Postulant Jona Studhalter kamen dem Sprechenden ähnliche Gedanken.

Noch einmal: Es ist eine kreative Idee, die Knacknuss Sagenmattstrasse durch einen Velolift zu knacken. Eine Mehrheit der SP-Fraktion findet die Lösung allerdings nicht nachhaltig. Es wäre nur eine Symptombekämpfung. Falls es in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu keinen guten Lösungen kommt, wäre vielleicht eine Rolltreppe ein nächster Vorstoss wert. Da gäbe es Erfahrung und Kompetenz aus Ebikon.

**Silvio Bonzanigo** kann sich, weil bereits viele technische Exkurse und Realerfahrungen gemacht wurden, kurzhalten. Auch er sah den Lift in Trondheim. Mit Bezug auf die letzte Sitzung ist zu sagen: Wer eine Haltestange braucht, um geradeaus zu fahren, ist am Lift ganz sicher ziemlich verloren.

Der Sprechende ist einem solch extravaganten Kuriosum gegenüber nicht abgeneigt, möchte aber dennoch lieber eine künstlich beschneite Schlittelstrasse in Luzern. Es könnte die Sagenmattstrasse sein.

**Umwelt- und Mobilitätsdirektor Adrian Borgula** hält sein Votum in Anbetracht der Zeit sehr kurz. Der Stadtrat legte seine Argumentation klar dar. Der Velolift beinhaltet zu viele Unsicherheiten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt nicht. Man weiss nicht, wer einen solchen Lift überhaupt konstruieren könnte. Obwohl: Es würde sich sicher jemand dafür interessieren.

Die Forderung «Mit Schwung nach Littau» ist auch dem Stadtrat ein grosses Anliegen. In dieser Hinsicht hält der Sprechende FDP-Sprecher Mark Buchecker entgegen, dass er die Strecke via Sagenmattstrasse attraktiver als die Bernstrasse findet. Wenn er ganz nach Littau Dorf hochfährt, entscheidet er sich jeweils für die steile Variante und stösst das Velo allenfalls. Für jene Personen, die dem Verkehr nicht ausgesetzt sein wollen, ist die Velohauptroute Sagenmattstrasse sehr wohl eine Option. Der Stadtrat wird diese entsprechend ausgestalten.

Aber natürlich ist der Elefant im Raum die Bernstrasse, welche schlicht nicht zufriedenstellend ist. Doch es ist wie bei den Bushaltekanten: Bessere Vorschläge sind gesucht. Die Verbindung nach Littau wurde intensiv begutachtet.

Der Sprechende plädiert dafür, das Postulat abzulehnen. Doch der Stadtrat will auch in Zukunft versuchen, mit Schwung nach Littau zu kommen.

**Der Grosse Stadtrat lehnt die Überweisung des Postulats 184: «Velolift Sagenmattstrasse – mit Schwung nach Littau» ab.**

## **12 Postulat 199, Irina Studhalter und Jona Studhalter namens der G/JG-Fraktion vom 22. August 2022: Das Kind beim Namen nennen: Klimakrise**

### **Antrag Stadtrat: Entgegennahme**

Aus zeitlichen Gründen auf die nächste Sitzung verschoben.

### **13 Motion 168, Fabian Reinhard und Mike Hauser namens der FDP-Fraktion vom 9. März 2022: Kombinierte Parkierungsinfrastruktur**

#### **Antrag Stadtrat: Ablehnung**

Aus zeitlichen Gründen auf die nächste Sitzung verschoben.

#### Verabschiedung Raphaela Meyenberg

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Für Raphaela Meyenberg ist die heutige Sitzung die letzte im Grossen Stadtrat. Sie wurde am 1. September 2020 im Kantonsratssaal vereidigt. Vom 17. März bis 22. Dezember 2022 war sie zudem Mitglied der Baukommission, als einziges weibliches Mitglied des elfköpfigen Gremiums wohlgeehrt. Sie tritt per Ende Januar 2023 aus dem Grossen Stadtrat zurück. Raphaela Meyenberg beschäftigte sich mit Ökologie sowie mit Verkehrs- und Bauthemen. Auch heute hörten wir sie noch einmal. Insbesondere prägte sie die intensive Beratung der Klima- und Energiestrategie mit. Auch juristisch setzte sie sich da und dort mit ihrem Fachwissen ein. Ein bekanntes Stichwort in dieser Hinsicht ist die Frage der öffentlichen Vergabe im öffentlichen Raum.

Mit der Arbeit bei der Jugendanwaltschaft ermöglichte sie einen Blickwinkel auf andere Teile der Gesellschaft als jene, die den meisten Mitgliedern des Grossen Stadtrates bekannt sind. Der erste von Raphaela Meyenberg eingereichte Vorstoss war eine Interpellation zur städtischen ID für Personen ohne gültige Papiere.

Noch hängig ist das Postulat 195: «Nachhaltige, naturnahe Bepflanzung – auch an repräsentativen Standorten», welches den Grossen Stadtrat während der nächsten Monate beschäftigen wird. Das Parlament wird sich also in Zukunft mit dem Vermächtnis zu Geranien und Sommerflieder beschäftigen. Die SP schrieb in der Medienmitteilung, dass sich Raphaela Meyenberg während ihrer zweijährigen Amtszeit im Grossen Stadtrat vor allem für die Lebensqualität der Luzernerinnen und Luzerner einsetzte. Dies tat sie auch als Mitglied der Baukommission. In verschiedenen Themenbereichen konnte zudem wie gesagt auf ihr juristisches Fachwissen zurückgegriffen werden.

Raphaela Meyenberg wird einen längeren Auslandsaufenthalt antreten und entschied sich deshalb, aus dem Grossen Stadtrat zurückzutreten. Der Sprechende erlebte sie als hartnäckiges und engagiertes Mitglied im positiven Sinne. Er dankt ihr im Namen des Grossen Stadtrates für ihren Einsatz für die Stadt Luzern und wünscht ihr für die Zukunft sowie für den Auslandsaufenthalt alles Gute.

Raphaela Meyenberg wird von der Leiterin des Sekretariats Grosser Stadtrat einen Glasteller mit persönlicher Widmung überreicht bekommen. Dies als Erinnerung an ihre Zeit im Grossen Stadtrat.

Der Grosse Stadtrat applaudiert.

**Raphaela Meyenberg** nutzt die Gelegenheit und bedankt sich bei all ihren Ratskolleginnen und Ratskollegen, speziell bei ihrer Fraktion. Sie bedankt sich auch bei all den Menschen ausserhalb des Kantonsratssaals, welche sich genauso für Politik und eine gesunde Stadt engagieren. Die Mitglieder des Grossen Stadtrates sind zwar jene, welche im Rampenlicht stehen, doch sie prägen die Politik nicht alleine. Es sind ganz viele, die sich engagieren.

Sie freut sich, sich in Zukunft anders zu engagieren, aber in der Rolle als Stadtluzernerin ausserhalb des Grossen Stadtrates die Politik mitprägen zu können – gemeinsam mit dem Grossen Stadtrat.

Sie bedankt sich für die bisherige wie auch die zukünftige Zusammenarbeit.

Der Grosse Stadtrat applaudiert erneut.

**Ratspräsident Christian Hochstrasser:** Die nächste Sitzung des Grossen Stadtrates findet erst wieder am Donnerstag, 9. Februar 2023, statt. Gemäss aktueller Information wird es sich eher um eine halbtägige Sitzung handeln. Die Einladung wird fristgerecht verschickt werden.

Damit ist der offizielle Teil der heutigen Sitzung beendet. Es kommt nun die Weihnachtszeit – eine besinnliche Zeit, eine Zeit, um nachzudenken. Der Grosse Stadtrat wird heute im Kantonsratssaal auch musikalisch zum Nachdenken angeregt werden. Es gibt eine kurze Pause, danach folgt die musikalische Darbietung des Chors des ukrainischen Zentrums Prostir in Luzern.

Schluss der Sitzung: 16.55 Uhr

Luzern, 06. Februar 2023

Die Protokollführerin:



Andrea Müller

Eingesehen von:



Daniel Egli, Stadtschreiberin-Stv.