Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
www.stadtrat.stadtluzern.ch

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Bericht und Antrag 4 an den Grossen Stadtrat von Luzern

Senkpolleranlagen Altstadt

– Sonderkredit

Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet mit StB 137 vom 04. März. 2026

Vom Grossen Stadtrat beschlossen am 21. Mai 2026

Politische und strategische Referenz

Politischer Grundauftrag

Projektplan
I414075.02 Zufahrtsregime Fussgängerzone: Erstellung Senkpoller (Ausführung)

In Kürze

Die Luzerner Altstadt ist eine beliebte Fussgängerzone mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen. Das Befahren der Altstadt und das Parkieren in der Altstadt sind klar geregelt. Dennoch sind durchschnittlich rund 40 Prozent aller Fahrzeuge ohne entsprechende Berechtigung in der Altstadt unterwegs.

Um die nicht legalen Fahrten zu unterbinden und damit die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für alle in der Altstadt zu verbessern, sollen an zentralen Zufahrtsorten Senkpoller eingesetzt werden. Darin waren sich Stadtrat und Grosser Stadtrat bei der Behandlung des B+A 5 vom 4. März 2020: «Konzept Autoparkierung» einig. Der Stadtrat hatte dies als Pilotprojekt vorgeschlagen, der Grosse Stadtrat forderte mittels Protokollbemerkung eine definitive Einführung ohne Pilotphase.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag liegt ein konkreter Vorschlag für die Erstellung von Senkpolleranlagen in der Altstadt und die dazu passende Zutrittslösung vor. Senkpolleranlagen sollen an vier neuralgischen Punkten entstehen: beim Mühlenplatz, an der Krongasse, beim Kapellplatz und beim Grendel. Die Senkpolleranlagen sind an das bestehende System eABS (elektronische Ausnahmebewilligungen Strassenverkehr) angebunden. Beim System sind die Kontrollschilder derjenigen Fahrzeuge hinterlegt, die zum Befahren der Altstadt ausserhalb der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit berechtigt sind. Wer noch nicht über eine entsprechende Bewilligung verfügt, kann über die Plattform Parkingpay.ch oder auf dem Smartphone mit der Parkingpay-App die Zufahrtsberechtigung beantragen. Nach der Freigabe der digitalen Berechtigung und der visuellen Erkennung des Kontrollschildes an der Polleranlage kann die Altstadt befahren werden.

Das System stellt sicher, dass Sanität, Polizei, Feuerwehr oder Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes bei Bedarf jederzeit in die Altstadt gelangen. Zudem können die Senkpoller bei Grossveranstaltungen wie der Fasnacht gesenkt bleiben oder als zusätzliche Schutzmassnahme dienen.

Zufussgehende, Rollstuhlfahrende, Velofahrende oder Personen mit Kinderwagen können sich trotz Senkpollern frei bewegen. Der Zugang zur Altstadt ist ihnen weiterhin jederzeit möglich. Die Standorte der Senkpolleranlagen sind zudem so gewählt, dass sie keine Hindernisse darstellen und aktuelle Bewegungsmuster berücksichtigen.

Die Altstadtzufahrtsverordnung regelt, wer die Altstadt befahren darf. Die Senkpoller ermöglichen es, diese Verordnung einfacher durchzusetzen. Sie bilden eine wirkungsvolle physische Barriere, um nicht legale Zufahrten und das Parkieren in der Altstadt zu unterbinden. Damit werden sich Aufenthaltsqualität und Sicherheit in dieser stark frequentierten Fussgängerzone spürbar erhöhen.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat einen Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken für den Bau und den Betrieb von vier Senkpolleranlagen in der Altstadt.

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Ausgangslage 5

2 Zielsetzungen 7

3 Rahmenbedingungen 7

3.1 Konzept Autoparkierung ... 7

3.2 Altstadtzufahrtsverordnung ... 8

3.3 Drittprojekte ... 10
3.3.1 Neubau Unterflurcontainer-Anlagen Altstadt ... 10
3.3.2 Erschliessung Altstadt mit erneuerbarer Energie ... 10

4 Vorhaben 10

4.1 Senkpoller ... 10

4.2 Standorte der Senkpolleranlagen ... 11
4.2.1 Senkpolleranlage Krongasse ... 12
4.2.2 Senkpolleranlage Mühlenplatz ... 13
4.2.3 Senkpolleranlage Grendel ... 14
4.2.4 Senkpolleranlage Kapellplatz ... 14

4.3 Betrieb und Unterhalt ... 15
4.3.1 Digitale Lösung ... 15
4.3.2 Blaulichtorganisationen ... 16
4.3.3 Pikettfahrzeuge ... 16
4.3.4 Störungsdienst ... 16
4.3.5 Risiko von Störungen ... 16
4.3.6 Unterhalt 16

4.4 Termine ... 16

5 Auswirkungen auf das Klima 17

6 Ausgabe 17

6.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit ... 17

6.2 Berechnung der Gesamtausgabe ... 17

7 Finanzierung und zu belastendes Konto 19

8 Abschreibung von politischen Vorstössen 20

9 Würdigung 20

10 Antrag 20

Beilagen

1 Senkpolleranlage Krongasse: Situationsplan und Querprofil

2 Senkpolleranlage Mühlenplatz: Situationsplan und Querprofil

3 Senkpolleranlage Kapellplatz: Situationsplan und Querprofil

4 Senkpolleranlage Grendel: Situationsplan und Querprofil

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

Die Luzerner Altstadt ist Arbeitsort, Wohnquartier, Einkaufsort, Freizeitplatz und Ziel für Gäste. Der Stadtrat hat das Ziel, in der Innenstadt, den angrenzenden Quartieren und entlang der Gewässer vorhandene Stadträume so aufzuwerten, dass sie in der Fussgängerzone Altstadt für alle Nutzungsgruppen eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Der Strukturwandel im Detailhandel durch Onlineangebote, Einkaufs- und Unterhaltungszentren sowie Business- und Technoparks in der Agglomeration mit grossem und günstigem Parkierungs- und Erlebnisangebot sowie verschiedene weitere gesellschaftliche Tendenzen erhöhen den Konkurrenzdruck auf die Geschäfte der Altstadt. Umso wichtiger ist es, einen Raum zu schaffen, in dem sich unterschiedlichste Nutzungsgruppen gern aufhalten. Vor diesem Hintergrund will die Stadt Luzern die Zufahrts- und Parkierungssituation in der Fussgängerzone Altstadt weiter verbessern.

Bereits seit vielen Jahren gibt es entsprechende Bestrebungen. 2006 verabschiedete der Stadtrat die «Leitlinien Parkierung». Zwei Jahre später beschloss er im Rahmen des «Aktionsplans Luftreinhaltung und Klimaschutz», einen Teil der Parkplätze in der Innenstadt von der blauen Zone in gebührenpflichtige weisse Parkplätze umzuwandeln und die Gebührenpflicht zeitlich auszuweiten. 2015 folgte der Auftrag, ein «Grundkonzept Parkierung» zu entwickeln. Im dazu erstellten Fachbericht wurde die Situation analysiert, Verbesserungspotenziale aufgezeigt und konkrete Anpassungen vorgeschlagen. Diese wurden gemeinsam mit Fachleuten aus Tourismus, Wirtschaft, Politik und Mobilität sowie mit Quartiervereinen in einem Workshop diskutiert. Auf dieser Grundlage legte der Stadtrat 2019 die Grundsätze und Ziele für die künftige Parkierung fest. Auch mögliche Massnahmen wurden in einem partizipativen Prozess erarbeitet.

Wie die Autoparkierung konkret optimiert werden soll, zeigte der Stadtrat im B+A 5 vom 4. März 2020: «Konzept Autoparkierung» auf. Dieses Konzept ist abgestimmt auf die übergeordneten Ziele, die Mobilitätsstrategie und das Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern. Es berücksichtigt zudem die städtischen Energie- und Klimaziele und baut auf den bestehenden rechtlichen Grundlagen auf.

Eine der Massnahmen des B+A 5/2020 zielt auf eine Verbesserung der Situation in der Altstadt ab. Um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität mit freien Fusswegen und öffentlichen Räumen in der Fussgängerzone zu schaffen, soll das Zufahrtsregime strikter gehandhabt werden.



Abb. 1: Kapellplatz (29.9.2025, 10.22 Uhr)



Abb. 2: Kornmarkt (29.9.2025, 10.20 Uhr)



Abb. 3: Weinmarkt (29.9.2025, 10.08 Uhr)



Abb. 4: Mühlenplatz (1.10.2025, 13.39 Uhr)

Die Altstadt ist eine bedeutsame Fussgängerzone. Trotz Fahrverbot wird sie heute jedoch von vielen Fahrzeugen – mit und ohne Ausnahmebewilligung – befahren und als Abstellplatz benützt. Stichprobenerhebungen zeigten, dass im Durchschnitt rund 40 Prozent aller Fahrzeuge ohne Berechtigung zugefahren sind. Hochgerechnet auf Basis der jährlich rund 3’500 erteilten Einzelbewilligungen dürfte es sich dabei um rund 2’300 Fahrzeuge pro Jahr handeln. Die meisten Fahrzeuge werden auf dem Weinmarkt/Metzgerrainle, Kapellplatz, Mühlenplatz und Kornmarkt abgestellt. Diese Plätze sind aufgrund ihrer Grösse, der verfügbaren Freiflächen und direkten bzw. kurzen Zufahrtsmöglichkeit besonders attraktiv zum Parkieren.



Abb. 5: Übersichtsplan Fussgängerzone Altstadt

Um den heute beträchtlichen nicht legalen Durchgangs- und Parkverkehr in der Fussgängerzone zu verringern, sollen an neuralgischen Zufahrtsstellen Senkpoller eingesetzt werden. Der Einsatz von Senkpollern war im B+A 5/2020: «Konzept Autoparkierung» als Pilotprojekt vorgesehen. Der Grosse Stadtrat hatte jedoch mit einer Protokollbemerkung gefordert, diese Massnahme ohne Pilotphase definitiv einzuführen.
Bereits im B+A 5/2020: «Konzept Autoparkierung» wurde betont, dass keine flächendeckende Abriegelung der Fussgängerzone Altstadt mit Pollern angestrebt wird. Vielmehr sollen einzelne Senkpolleranlagen gezielt an neuralgischen Zufahrtsachsen errichtet werden, um die Anzahl Fahrzeuge ohne Bewilligung zu reduzieren. Solche neuralgischen Punkte sind die Zufahrten auf den Mühlenplatz, auf den Wein- und Kornmarkt via Reussbrücke, auf den Kapellplatz und Falkenplatz via Grendel.

Die Zufahrt zur Altstadt via Töpferstrasse, Hotel Schweizerhof, Seehofstrasse, Wagenbachgasse, Ledergasse, Gerbergasse, Rathausquai und Mariahilfgasse bleibt dementsprechend weiter möglich, und an diesen Stellen werden keine Senkpoller angebracht. Zudem wird mit der Signalisation einer Einbahnstrasse (Signal: Einfahrt verboten) die Fahrt über den Löwengraben und die Hertensteinstrasse zum Falkenplatz bereits heute unterbunden.

2 Zielsetzungen

Mit der Einführung von Senkpolleranlagen in der Altstadt will der Stadtrat folgende Ziele erreichen:

Primäre Ziele:
Aufenthaltsqualität erhöhen
Die Aufenthaltsqualität in der Altstadt erhöht sich für alle Nutzungsgruppen.

Nicht legale Fahrten unterbinden
Es fahren und parkieren weniger Fahrzeuge ohne Ausnahmebewilligung in der Altstadt.

Sicherheit verbessern
Die Sicherheit aller Nutzungsgruppen wird verbessert.

Weitere Ziele:
Stadtbild verbessern
Die malerischen Plätze der Altstadt werden nicht als Parkplätze missbraucht.

Flexibel bleiben
Die Zufahrt ist geregelt und ermöglicht gleichzeitig eine flexible Handhabung (z. B. bei Grossanlässen).

3 Rahmenbedingungen

3.1 Konzept Autoparkierung

Der Stadtrat zeigte die verschiedenen Massnahmen zur Optimierung der Autoparkierung in der Stadt Luzern im B+A 5 vom 4. März 2020: «Konzept Autoparkierung» ausführlich auf. Darin enthalten waren auch Massnahmen zur Verbesserung der Situation in der Altstadt.

Um eine hohe Aufenthaltsqualität in der Fussgängerzone zu gewährleisten, soll das Parkregime strikter gehandhabt werden. Die Zufahrt für notwendige Dienstleistungen bleibt gewährleistet, aber die Anzahl der nicht berechtigten Fahrzeuge soll reduziert werden. In diesem Zusammenhang wurden im «Konzept Autoparkierung» im Kapitel 8.3.4 folgende Massnahmen für die Fussgängerzone Altstadt vorgeschlagen:

– Schärfung der Bezugsbedingungen für Ausnahmebewilligungen und Erlass einer entsprechenden Verordnung (Altstadtzufahrtsverordnung);
– Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai;
– Anpassung der Gebühren für Parkbewilligungen;
– Striktere Kontrollen;
– Pilotprojekt «Senkpoller Fussgängerzone».

Der Grosse Stadtrat hat den B+A 5/2020 am 12. November 2020 mit folgenden zwei Protokollbemerkungen beschlossen, die für das vorliegende Projekt relevant sind:
– Die Protokollbemerkung 3 zu Kapitel 8.3.4.4 «Pilotprojekt ‹Senkpoller Fussgängerzone›» auf S. 42 ff. lautet: «Zur Einführung von Senkpollern ist auf eine Pilotphase zu verzichten und die Massnahme definitiv einzuführen.»
– Die Protokollbemerkung 4 zu Kapitel 8.3.4.4 «Pilotprojekt ‹Senkpoller Fussgängerzone›» auf S. 42 ff. lautet: «Auch die Zufahrt zum Grendel soll mittels Senkpoller umgestaltet werden.»

In der Folge wurde die Altstadtzufahrtsverordnung inklusive der Gebühren im Jahr 2024 erlassen.

3.2 Altstadtzufahrtsverordnung

Basierend auf dem B+A 5/2020: «Konzept Autoparkierung» wurde die Zufahrtsverordnung für die Altstadt angepasst. Die Verordnung über die ausnahmsweise Zufahrt zur Fussgängerzone Altstadt für den Güterumschlag und das Parkieren (Altstadtzufahrtsverordnung, seit dem 8. Oktober 2024 rechtskräftig) regelt die Zufahrt und das Parkieren in der Altstadt.

Grundsätzlich ist die Luzerner Altstadt eine Fussgängerzone und für sämtlichen motorisierten Verkehr gesperrt. Bewilligungsfreie Zufahrten für den Güterumschlag und das Parkieren sind in Art. 3 der Altstadtzufahrtsverordnung geregelt.

Art. 3 *Bewilligungsfreie Zufahrten für den Güterumschlag und das Parkieren*
Es gelten folgende Ausnahmen vom Fahrverbot:
a. die Zufahrt zum Güterumschlag, werktags von 6.00 bis 10.00 Uhr gemäss Verkehrsanordnung;
b. Dienstfahrzeuge der Sanität, Feuerwehr und Polizei;
c. Ärzte im Notfalldienst;
d. Einsatzfahrzeuge der öffentlichen Dienste im Rahmen der Aufgabenerfüllung;
e. Fahrten zur Zustellung von Briefen, Paketen, Zeitungen und Zeitschriften im Rahmen des Grundauftrags gemäss Postgesetz (PG; SR 783.0) vom 17. Dezember 2010;
f. Fahrten von Paketzustelldiensten bei unaufschiebbaren Lieferungen;
g. geschäftliche Fahrten von Paketzustelldiensten zwischen 17.30 und 19.30 Uhr;
h. Taxifahrten oder institutionelle Fahrdienste mit gehbehinderten Personen;
i. Taxifahrten mit Hotelgästen bei Ankunft und Abreise sowie Taxifahrten mit Anwohnenden;
j. Fahrten von Hotelgästen bei Ankunft und Abreise.

In der Altstadtzufahrtsverordnung sind somit diejenigen Nutzungsgruppen definiert, die zur Erledigung ihrer Aufgabe bzw. Erbringung ihrer Leistung zu jeder Zeit und ohne Ausnahmebewilligung in die Altstadt zu- und wegfahren sowie nötigenfalls für einen kurzen Warenumschlag parkieren dürfen. Der vorliegende Bericht und Antrag übernimmt die Nutzungsgruppen gemäss geltender Regelung.

Seit Inkrafttreten der neuen Verordnung wird das Zufahrts- und Parkregime der Fussgängerzone Altstadt strikter gehandhabt, da die Bedingungen für den Bezug von Ausnahmebewilligungen zum Güterumschlag und zur Parkierung geschärft wurden.

– **Paketdienste** dürfen nur noch von 6.00 bis 10.00 Uhr sowie von 17.30 bis 19.30 Uhr bewilligungsfrei in der Altstadt ausliefern. Dadurch können die Fahrten in die Altstadt während der Zeiten mit grossem

Personenaufkommen deutlich reduziert werden. Ausgenommen sind unaufschiebbare Lieferungen von z. B. verderblichen Waren, Laborproben oder dringend erforderlichen Medizinprodukten.

- Eine weitere Ausnahme bilden die Fahrten der Schweizerischen Post AG. Die Zustellung von **Briefen, Zeitungen, Paketen und Zeitschriften** ist weiterhin zu jeder Tageszeit bewilligungsfrei erlaubt und erfolgt im Rahmen des Grundauftrags gemäss Postgesetz.

- Für **Hotelgäste** ist die Zufahrt zur Altstadt für die Ankunft und die Abreise gestattet, damit sie den Warenumschlag vor den Hotels durchführen können. Parkieren vor den Hotels ist nicht mehr erlaubt.

- Mit der Revision des Parkkartenreglements (Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren) wurden mit dem B+A 5/2020 die **Gebühren für Parkierungsbewilligungen** in der Altstadt für Handwerksbetriebe und Veranstaltungsorganisationen erhöht. Im Gegenzug wurden den Handwerks- und Serviceleuten Parkierungsalternativen ausserhalb der Fussgängerzone zur Verfügung gestellt. Die konkreten, aktuell geltenden Gebühren für Zufahrt, Güterumschlag oder Parkierung sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

Berechtigte	**Berechtigung**	**Dauer**	**Gebühr**
Anwohnende	Zufahrt	Jahresbewilligung	kostenlos
Anwohnende	Güterumschlag	Jahresbewilligung	kostenlos
Geschäftsbetriebe, deren Zulieferer sowie Handwerks- und Serviceleute	Güterumschlag	Jahresbewilligung	Fr. 100.–
berechtigte Personen	Güterumschlag	Einzelbewilligung	Fr. 10.–
Handwerks- und Serviceleute	Parkieren	Einzelbewilligung	Fr. 35.–
Begleitfahrzeuge Wochenmarkt	Parkieren während Markzeiten von 6.00 bis 13.30 Uhr	mit gültiger Standbewilligung	Gebühr in Standplatz-bewilligung enthalten
Begleitfahrzeuge Veranstaltungen	Parkieren	Einzelbewilligung	Fr. 35.–

- **Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute:** Ausserhalb der Fussgängerzone stehen für Lieferwagen, die für ein Parkhaus oder eine Tiefgarage zu gross sind, nur wenige Parkplätze zur Verfügung. Um Handwerks- und Serviceleuten eine Parkierungsalternative zur Verfügung zu stellen, sind an der Museggstrasse und am St.-Karli-Quai werktags zwischen 6.00 und 18.00 Uhr Parkfelder reserviert. Am St.-Karli-Quai stehen weitere temporäre Parkierungsmöglichkeiten für Handwerks- und Serviceleute zur Verfügung.

- Die **Abstellflächen für Taxis und die rollstuhlgerechten Parkplätze** wurden beim Kapellplatz und beim Mühlenplatz nach ausserhalb der Fussgängerzone verlegt. Vom Kapellplatz wurden die Flächen vor das Haus zur Gilgen verschoben. Die Flächen beim Mühlenplatz befinden sich seit 2024 am St.-Karli-Quai.

- **Neue Beschilderung:** Aufgrund der neuen Verkehrsanordnung in der Altstadt wurde die Signalisation überarbeitet und bezüglich Zufahrtsberechtigungen angepasst. Ein genau definierter Bereich ist als Fussgängerzone signalisiert mit dem Zusatz: «Keine Zufahrt; ausgenommen zum Güterumschlag Mo–Sa 6.00 bis 10.00 Uhr; übrige Zeit nur mit Bewilligung sowie für bewilligungsfreie Fahrten gemäss Altstadtzufahrtsverordnung; Fahrräder und Motorfahrräder gestattet».



Abb. 6: Reservierte Parkplätze für Handwerks- und Serviceleute am St.-Karli-Quai

3.3 Drittprojekte

3.3.1 Neubau Unterflurcontainer-Anlagen Altstadt

Die Entsorgung von Hauskehricht und Grüngut soll in der Altstadt mit 23 Unterflurcontainern (UFC) mit unterirdischem Gewebesack verbessert werden. Der Grosse Stadtrat hat den entsprechenden B+A 36 vom 20. August 2025: «Neubau Unterflurcontainer-Anlagen Altstadt» an seiner Sitzung vom 23. Oktober 2025 beraten und dem Sonderkredit zugestimmt. Das neue Entsorgungssystem soll in der Altstadt die Sicherheit erhöhen, die Entsorgung effizienter machen, die Geruchsemissionen reduzieren und den öffentlichen Raum aufwerten.

Die Projekte «UFC-Anlagen Altstadt» und «Senkpoller Altstadt» wurden zeitgleich entwickelt. Da sie beide zu baulichen Anpassungen führen, wurden die Projekte im Bereich Haus zur Gilgen aufeinander abgestimmt.

3.3.2 Erschliessung Altstadt mit erneuerbarer Energie

Die Stadt Luzern und die städtische Energieversorgerin ewl Energie Wasser Luzern planen gemeinsam den Umstieg von fossilen Heizungen auf erneuerbare Energien.

Der Bau der Senkpolleranlagen beeinträchtigt die Erschliessung der Altstadt mit erneuerbarer Energie nicht.

4 Vorhaben

4.1 Senkpoller

Poller oder Senkpoller sind je nach Situation ein wirksames Mittel, um nicht legalen Durchgangs- und Parkverkehr zu verringern. Mit festen baulichen Hindernissen kann der gesamte Durchgangsverkehr verhindert werden, gleichzeitig wird aber auch die Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen, die Müllabfuhr und die Quartierbevölkerung mit dem Auto oder Lieferwagen eingeschränkt. Mit Zutrittssystemen kann berechtigten Fahrzeugen die Durchfahrt ermöglicht werden. Der Einsatz von Senkpollern führt jedoch unweigerlich zu Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten. Je nach Kreis der Zutrittsberechtigung muss mit einem entsprechenden administrativen Aufwand für die Bewilligung und Zutrittserteilung gerechnet werden. Der grosse Vorteil liegt aber darin, dass ein erheblicher Anteil Fahrzeuge, die heute unberechtigt in die Fussgängerzone fahren, an der Zufahrt gehindert wird.

Senkpolleranlagen erlauben eine flexible Handhabung. Während der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit (werktags von 6.00 bis 10.00 Uhr) sind die Poller nicht aktiv und im Boden versenkt. Zudem ist am Morgen bei bewilligungsfreien Zufahrten ein flüssiger Verkehr sichergestellt. In der übrigen Zeit arbeiten die Senkpoller automatisch und lassen sich nur von denjenigen Fahrzeuglenkenden absenken, die zur Zufahrt in die Fussgängerzone berechtigt und registriert sind. Gleichzeitig bleibt der entsprechende Bereich für Zufussgehende, Rollstuhlfahrende oder Velofahrende jederzeit frei zugänglich. Anlässlich von Grossanlässen können die Poller als ergänzende Schutzmassnahmen in das Sicherheitskonzept integriert – oder aber abgesenkt werden, damit die Menschenmengen nicht behindert werden.
Senkpoller nehmen im Gegensatz zu Schrankenanlagen deutlich weniger Raum ein und sind trotz guter Erkennbarkeit erheblich dezenter. In der Stadt Luzern werden Senkpoller u. a. bereits auf der Allmend, im Friedental und im Tribschenquartier erfolgreich eingesetzt.



Abb. 7: Bestehender Senkpoller auf der Allmend



Abb. 8: Bestehende Senkpoller an der Landenbergstrasse

In praktisch allen verglichenen Städten wie Baden, Basel, Bern, Schaffhausen, St. Gallen, Winterthur und Zürich stehen physische Barrieren in Form von (Senk-)Pollern zur Diskussion oder sind bereits im Einsatz.

4.2 Standorte der Senkpolleranlagen

Es wird keine flächendeckende Abriegelung der Fussgängerzone mit Pollern angestrebt, sondern der gezielte Einsatz einzelner Senkpoller an neuralgischen Zufahrtsachsen, um die Anzahl Fahrzeuge ohne Zufahrtsbewilligung zu reduzieren. Im Notfall bleibt die Wegfahrt auch nach der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit noch via Löwengraben oder Museumsplatz möglich. Fehlbare Personen, die die bewilligungsfreie Güterumschlagszeit überziehen oder ohne Bewilligung über die offenen Zufahrtsachsen zufahren, können mit wenig Aufwand mittels Kontrollen durch die Polizei bei den Zufahrtspunkten kontrolliert und gebüsst werden.

Im B+A 5/2020: «Konzept Autoparkierung» wurden drei Standorte für Senkpoller vorgeschlagen: am Mühlenplatz, am Kapellplatz und an der Krongasse. Aus der politischen Diskussion ergab sich, dass ein vierter Standort beim Grendel ebenfalls mit Senkpollern geregelt werden soll, wie in der Protokollbemerkung 4 aus dem B+A 5/2020 festgehalten ist. Die Zufahrt via Schwanenplatz und Grendel soll ebenfalls mit Senkpollern geregelt werden. Damit kann u. a. die Hertensteinstrasse, die eine Einbahnstrasse ist, von nicht legalen Fahrten befreit werden.

Senkpoller sollen somit an vier zentralen Zufahrtsorten eingesetzt werden: bei der Zufahrt zum Mühlenplatz, zur Reussbrücke (Krongasse), zum Kapellplatz und zum Grendel. Die genauen Standorte der Senkpolleranlagen sind in den Visualisierungen (Abb. 10–14) und Detailplänen (vgl. Beilagen) ersichtlich.



Abb. 9: Die vier Standorte der geplanten Senkpolleranlagen

4.2.1 Senkpolleranlage Krongasse

Im Süden wird die Zufahrt zur Altstadt an der Krongasse geregelt und damit bereits vor der Reussbrücke. Dies verhindert, dass Fahrzeuge ohne Bewilligung in eine Art Sackgasse gelangen und retourfahren müssen.

Die Senkpolleranlage wird an der Schnittstelle von Bahnhofstrasse und Krongasse erstellt. Sie wird auf der Flucht der beiden Gebäude platziert und erzeugt eine Torwirkung. Die Lage ist auch für den Langsamverkehr optimal, da der Verkehrsfluss gewährleistet bleibt. Hier werden zwei Senkpoller und eine Bediensäule errichtet, ergänzt durch die Stele mit der Altstadtzufahrtsverordnung.



Abb. 10: Visualisierungen der Senkpolleranlage bei der Krongasse

4.2.2 Senkpolleranlage Mühlenplatz

Im Westen bildet der Mühlenplatz das Eingangstor zur Altstadt. Hier entstehen drei Senkpoller, flankiert von der Bediensäule (links) und einem fixen Poller (rechts). Die Zufahrtsbarriere wird nicht direkt am Löwengraben erstellt, sondern rund zehn Meter zurückversetzt auf Höhe der öffentlichen Toilette. Dadurch können Lastwagen an dieser Stelle weiterhin wenden.

Die Platzierung der Senkpolleranlage an dieser Stelle nimmt auch Rücksicht auf den Fussgängerstrom zwischen Spreuerbrücke und Mühlenplatz. Der Weg für Zufussgehende bleibt frei.



Abb. 11: Visualisierungen der Senkpolleranlage am Mühlenplatz

4.2.3 Senkpolleranlage Grendel

Auf der Ostseite der Altstadt entstehen zwei Senkpolleranlagen. Eine davon befindet sich bei der Einfahrt vom Schwanenplatz in den Grendel. Damit wird auch erreicht, dass der Falkenplatz und die Hertensteinstrasse nicht von nicht bewilligten Fahrten belasten werden. Es werden zwei Senkpoller, ein fixer Poller, eine Bediensäule, zwei Absperrpfosten und eine Stele erstellt.

Die Anlage orientiert sich am Übergang zwischen Schwanenplatz und Grendel, der sich durch das «Bucherer-Gebäude» und die Veloparkplätze ergibt. An dieser Engstelle beginnt denn auch die Fussgängerzone. Mit dieser Positionierung der Senkpolleranlage bleibt der Schwanenplatz voll funktionsfähig. Der Fussverkehr kann wie gewohnt zirkulieren. Da die Poller rund zwei Meter voneinander entfernt platziert sind, bleibt auch genügend Platz für den Veloverkehr.



Abb. 12: Visualisierungen der Senkpolleranlage am Grendel

4.2.4 Senkpolleranlage Kapellplatz

Die Senkpolleranlage eingangs Kapellplatz wird auf der Flucht der Taxifläche vor dem Haus zur Gilgen realisiert. Vorgesehen sind hier zwei Senkpoller, ein fixer Poller, eine Bediensäule, eine Stele sowie Absperrposten auf beiden Seiten.

Diese Platzierung gewährleistet einerseits, dass der Verkehr auf der Kantonsstrasse nicht durch einen Rückstau behindert wird. Andererseits bleibt dadurch für Zufussgehende die Verbindung zwischen Reuss und Schwanenplatz entlang des Hauses zur Gilgen frei. Letztlich ist der gewählte Standort auch aufgrund der Werkleitungen günstig. Die rollstuhlgerechten Parkplätze wurden bereits vom Kapellplatz vor das Haus zur Gilgen verschoben und damit vor die Senkpolleranlage. Die Erreichbarkeit der ausgelagerten Parkplätze ist jederzeit gewährleistet.



Abb. 13: Visualisierungen der Senkpolleranlage eingangs Kapellplatz

4.3 Betrieb und Unterhalt

Die physische Zufahrtsbegrenzung erfordert eine vollständige Umstellung der heutigen weitgehend offenen Zufahrtsregelungen auf ein kennzeichenbasiertes Zutrittssystem, das durch die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen (STAV) betrieben und gepflegt wird. Aus der technischen Funktionsweise der Polleranlagen ergibt sich, dass sämtliche berechtigten Fahrzeuge, unabhängig davon, ob sie gemäss Verordnung tatsächlich bewilligungspflichtig sind oder nicht, im System erfasst und hinterlegt werden müssen. Die Senkpolleranlagen sind an das bestehende System eABS (elektronische Ausnahmebewilligungen Strassenverkehr) angebunden. Beim System sind die Kontrollschilder derjenigen Fahrzeuge hinterlegt, die zum Befahren der Altstadt ausserhalb der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit berechtigt sind. Ohne eine solche Registrierung erkennt und akzeptiert die Anlage das Fahrzeug mit Kontrollschild visuell nicht, und der Poller bleibt geschlossen. Mit der Einführung der Polleranlagen ist eine freie Zufahrt ausserhalb der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit nicht mehr möglich. Somit müssen künftig alle eingesetzten Fahrzeuge im System erfasst werden: Nur erfassten Fahrzeugen geben die Senkpolleranlagen die Zufahrt frei.

4.3.1 Digitale Lösung

Ende 2025 hat die Stadt Luzern den Prozess zum Bezug von Altstadtbewilligungen digitalisiert.
Seit dem 1. Dezember 2025 können sowohl Zufahrtsbewilligungen wie auch Parkerlaubnisse für die Fussgängerzone Altstadt online über die Plattform Parkingpay.ch bezogen werden, zusätzlich zum bisherigen Schalterangebot. Die Bewilligung kann einfach in der Parkingpay-App oder im Browser parkingpay.ch beantragt werden. Dies vereinfacht den Zugang für Gewerbetreibende, Lieferdienste, Handwerksbetriebe und andere Dritte, da sie ihre Zufahrtsbewilligung künftig direkt online beziehen können – ohne vorgängigen Antrag. Auch Anwohnende der Altstadt können ihre Zufahrtsbewilligung künftig digital beantragen. Konkret heisst das: Zufahrt, Güterumschlag und Parkerlaubnis für das Abstellen von Fahrzeugen in der Altstadt können neu online bei der zuständigen Dienstabteilung STAV beantragt werden.

Diese neue digitale Lösung für die Altstadt wurde so konzipiert, damit sie auch für die Senkpoller genutzt werden können. Grundsätzlich funktioniert das System über registrierte Kontrollschilder. Das

Fahrzeugkennzeichen einer Person, die über eine entsprechende Bewilligung verfügt und die Altstadt somit ausserhalb der bewilligungsfreien Güterumschlagszeit befahren darf, ist im System hinterlegt. Die Senkpolleranlage erkennt die registrierten Fahrzeugkennzeichen visuell und gibt den Weg frei.

4.3.2 Blaulichtorganisationen

Das System erkennt auch das Funksystem der Blaulichtorganisationen. Um die Zufahrt von Sanität, Polizei und Feuerwehr jederzeit sicherzustellen, können diese Organisationen die Poller zudem mit Schlüsselschalter an der Bediensäule öffnen. Diese Möglichkeit haben auch Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes sowie die Stadtverwaltung für Veranstaltungen oder Kundgebungen. Die Senkpoller können bei Grossveranstaltungen wie der Fasnacht gesenkt bleiben oder als zusätzliche Schutzmassnahme durch die Polizei, die Veranstalter oder STAV genutzt werden.

4.3.3 Pikettfahrzeuge

Unternehmen können für ihren Pikettdienst (z. B. Störungsdienst für Aufzüge) die Kontrollschilder von mehreren Fahrzeugen im System hinterlegen.

4.3.4 Störungsdienst

Die Bediensäulen verfügen voraussichtlich nicht über eine Gegensprechanlage. Auf ihnen ist jedoch die Telefonnummer vermerkt, die rund um die Uhr erreichbar ist und den Störungsdienst übernimmt oder koordiniert. Diese Dienstleistung wird durch STAV selbst, während der Öffnungszeiten, oder durch einen externen Dienstleister erbracht. Bei einem Stromausfall werden die Senkpoller automatisch abgesenkt, damit die Zufahrt für Rettungsdienste usw. möglich bleibt. Damit die Redundanz bei defekten Senkpollern sichergestellt ist, wurden pro Anlage mindestens zwei Senkpoller angeordnet.

4.3.5 Risiko von Störungen

Das Störungsrisiko aufgrund von Kollisionsschäden wird als tief eingeschätzt. Dies im Vergleich zu Polleranlagen in anderen Städten, wo sich Anlagen beispielsweise im Strassenraum mit öffentlichem Verkehr befinden. Es gibt Fälle, in denen Poller auf der Strasse von Autolenkenden übersehen und durch einen Aufprall beschädigt wurden.

Die Polleranlagen in der Altstadt Luzern befinden sich jedoch nicht im Strassenraum, sondern in der Umgebung von Begegnungszonen bzw. am Rande der Fussgängerzone Altstadt und an deutlich sichtbaren Engstellen. Für die Zufahrt muss an allen vier Polleranlagen zuerst abgebogen werden. Fahrzeuglenkende nähern sich den Senkpolleranlagen somit im Schritttempo und mit erhöhter Aufmerksamkeit. Zudem sind die Polleranlagen visuell gut erkennbar, auch aufgrund der Bediensäule (und Absperrpfosten beim Grendel und am Kapellplatz).

4.3.6 Unterhalt

Der Unterhalt der Senkpolleranlagen wird mittels Servicevertrag beim Pollerhersteller sichergestellt. Mit diesem Bericht und Antrag wird der Finanzbedarf für den Unterhalt der Senkpolleranlagen für die nächsten zehn Jahre aufgezeigt (vgl. Kap. 6.2).

4.4 Termine

Der Bewilligungsprozess wurde im Winter 2025/2026 mit der öffentlichen Planauflage eingeleitet. Wird der Terminplan eingehalten, kann die Ausführung der Senkpolleranlagen im Winter 2026/2027 gestartet und nach einer kurzen Bauzeit im Frühling 2027 abgeschlossen werden.

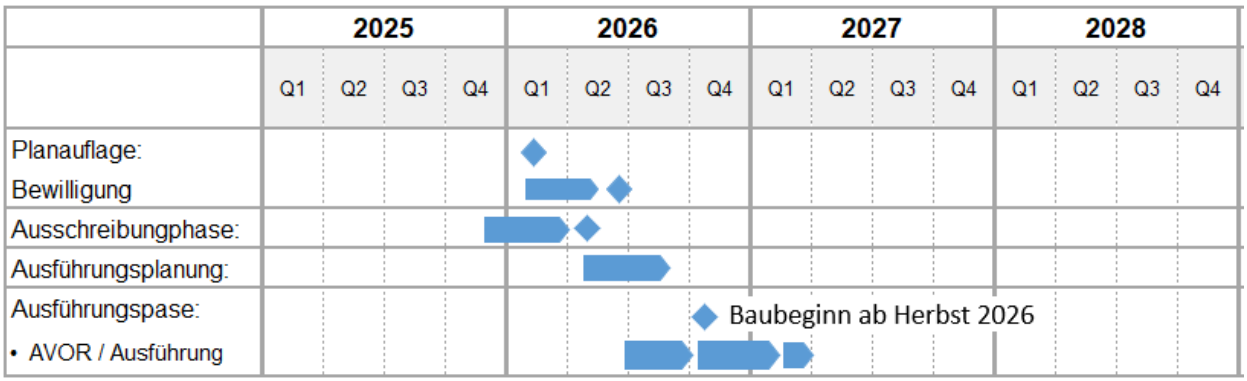


Abb. 14: Terminplan

5 Auswirkungen auf das Klima

Laut Relevanzcheck im Tool Klimafolgenabschätzung der Stadt Luzern ist das Geschäft nicht klimarelevant. Das heisst, dass durch das Projekt keine erkennbaren Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind. Auf eine weiter gehende Prüfung wurde daher verzichtet.

6 Ausgabe

6.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit

Mit vorliegendem Bericht und Antrag sollen für das Projekt «Senkpolleranlagen Altstadt» freibestimmbare Gesamtausgaben in der Höhe von insgesamt 1,6 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimmbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen.

6.2 Berechnung der Gesamtausgabe

a. Investitionskosten

Die Kosten für die Ausführung der Senkpoller können der nachfolgenden Aufstellung entnommen werden, sind in Franken angegeben und enthalten die gesetzliche MWST von 8,1 Prozent (Kostenstand-index Bauprojekt, Stand Dezember 2024, NPK-Index Dez. 2024 = 100 Punkte). Die Kostengenauigkeit beträgt ±10 Prozent. Bei den Baukosten sind übliche Ausmassreserven und Regiearbeiten mitberücksichtigt.

Beschrieb	Kosten inkl. MWST (Fr.)
1. Landerwerb und Dienstbarkeiten	**0.–**
Landerwerb, Dienstbarkeiten	
2. Baukosten	**780’000.–**
Tiefbau (zirka Fr. 280’000.–), Poller (zirka Fr. 500’000.–)	
3. Honorare und technische Arbeiten	**270’000.–**
Gesamtplaner (zirka Fr. 140’000.–), Bauherreneigenleistungen (zirka Fr. 30’000.–), Initialisierung Aufwand STAV (50’000.–), weitere Honorare und Nebenleistungen (zirka Fr. 50’000.–)	
4. Unvorhergesehenes	**100’000.–**
10 % auf Positionen 2 und 3. Insbesondere für allfällige Mehrkosten aufgrund des Baugrundes oder Mehraufwänden aufgrund des Koordinations- und Organisationsaufwands aufgrund Bauarbeiten in der Altstadt	
Total Ausführungskredit	**1’150’000.–**

Abb. 15: Kostenzusammenstellung Investitionskosten

Entwicklungs- und Umsetzungskosten

Projektierung (I414075.01)	0,30 Mio. Franken
Realisierung (I414075.02), vorliegender B+A	1,15 Mio. Franken

Investition

Bruttoinvestitionen	1,45 Mio. Franken
Abzüglich Investitionsbeiträge Bund, Kanton, Dritte	0,00 Mio. Franken
Nettoinvestitionen	1,45 Mio. Franken

b. Sach- und übriger Betriebsaufwand

Durch die neuen Polleranlagen werden sich der betriebliche und der bauliche Unterhalt für die Stadt Luzern leicht erhöhen.

Baulicher und betrieblicher Unterhalt durch das Strasseninspektorat (STIL):
Es entstehen zusätzliche Infrastrukturen, die sowohl betrieblich wie baulich unterhalten werden müssen. Die Betriebskosten beinhalten Strom- und Internetkosten und decken den ordentlichen Betrieb der Senkpoller. Dieser besteht aus Reparaturen und Unterhalt der neuen zusätzlichen Polleranlage. Die Präventivwartung und der Pikettdienst sind für die Polleranlage nötig und werden voraussichtlich durch den Hersteller (Servicevertrag) vorgenommen.

Bewirtschaftung durch die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen (STAV):
Die Einführung von vier Polleranlagen wird die Zufahrt von einer offenen zu einer baulich eingeschränkten Zufahrt mit Nummernkennung ändern, was auch zu Veränderungen in der Bewirtschaftung bei STAV führen wird. Dabei wird für die Verwaltungstätigkeit ein Mehraufwand entstehen, da heute für die bewilligungsfreie Zufahrt in die Altstadt keine Registrierung oder Erfassung nötig ist. Zukünftig ist in jedem Fall eine Registrierung notwendig, wenn die Zufahrt zur Altstadt nicht zwischen 6.00 und 10.00 Uhr erfolgt.
Die Höhe des Mehraufwands ist schwer abschätzbar, da das Bearbeitungsvolumen für die heute oftmals bewilligungsfrei in die Altstadt fahrenden Fahrzeuge nicht bekannt ist. Im Rahmen eines Weiterentwicklungsprozesses bei STAV soll bis Anfang 2028 geklärt werden, welche organisatorischen Massnahmen zu treffen sind. Bis dahin werden erste Erfahrungen gesammelt, und Synergien oder

Mehraufwand können besser quantifiziert werden. Es ist jedoch klar, dass der Initialisierungsaufwand bei STAV in den ersten Monaten erheblich sein wird.
Um den Kundenservice sicherzustellen, wird STAV dabei eine aktive Rolle bei der Registrierung und Koordination der Senkpoller übernehmen müssen. Beispielsweise können Taxis, Hotels, Postdienst oder postähnliche Betriebe mit Merkblättern ausgestattet werden, damit die Mutationen der Autonummer bei der Initialisierung und im laufenden Betrieb aktuell bleiben. Die Initialisierungsaufwendungen für die Betreuung der bewilligungsfreien Zufahrten sind Teil des Investitionskredits.

Aus den genannten Investitionen ergeben sich jährlich wiederkehrende Folgekosten im Umfang von rund Fr. 45’000.–, aufgeteilt auf die folgenden Positionen:

Massnahmen	**Abteilungsnr. und Name der Aufgabe**	**Ausgaben pro Jahr in Fr.**	**Höhe der Ausgabe in Fr. (10 Jahre)**
Baulicher und betrieblicher Unterhalt *Präventivwartung und Pikettdienst für die vier Polleranlagen inkl. Energie- und Internetkosten*	*Nr. 414 Tiefbauamt; Strasseninspektorat (STIL)*	30’000.–	300’000.–
Bewirtschaftung *Bewirtschaften 24 h, Koordinieren techn. Support gem. Kap. 4.3.4*	*Nr. 415 Stadtraum und Veranstaltungen (STAV)*	15’000.–	150’000.–
Total		**45’000.–**	**450’000.–**

7 Finanzierung und zu belastendes Konto

Die Frage, wie eine Ausgabe finanziert wird, ist ein entscheidendes Kriterium des Vorhabens. Deshalb wird nachfolgend aufgezeigt, wie das Vorhaben in der Finanzplanung und im Budget eingeplant ist.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2026–2029 sind für das Projekt «I414075.02» Investitionsausgaben von insgesamt 0,65 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in Jahrestranchen wie folgt: 2025: 0,5 Mio. Franken, 2026: 0,15 Mio. Franken. Die aktuelle Finanzplanung basiert auf dem Kostenvoranschlag des Bauprojekts. Die gegenüber der ursprünglichen Planung (Stufe Strategische Planung Vorstudie) höheren Kosten resultieren aufgrund des neuen Projektstands.

Nachfolgend wird aufgezeigt, wie sich die neue Ausgabe gemäss Kapitel 6 auf das Globalbudget / die entsprechenden Globalbudgets auswirkt: Aus dem in Kapitel 4 genannten Projekt/Vorhaben ergeben sich jährlich wiederkehrende Folgekosten im Umfang von neu rund 0,25 Mio. Franken, aufgeteilt auf die folgenden Positionen:

Nutzungsdauer: 8 Jahre (Apparate)	Bisher:	Neu:
Kapitalfolgekosten (Abschreibung/Verzinsung)	0,0 Mio. Fr.	0,20 Mio. Fr.
Betriebskosten	0,0 Mio. Fr.	0,05 Mio. Fr.
Abzüglich Erträge	–0,0 Mio. Fr.	–0,00 Mio. Fr.
Total Folgekosten	0,0 Mio. Fr.	0,25 Mio. Fr.

Die höheren Folgekosten von 0,25 Mio. Franken belasten das entsprechende Globalbudget des Tiefbauamts «Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen» und der Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigenden Aufwendungen sind dem Fibukonto 5030.06, Projekt I414075.02 «Zufahrtsregime Fussgängerzone: Erstellung Senkpoller (Ausführung)», zu belasten.

8 Abschreibung von politischen Vorstössen

Mit diesem Bericht und Antrag werden keine politischen Vorstösse abgeschrieben.

9 Würdigung

Die aktuelle Situation bezüglich nicht legaler Fahrten und abgestellter Fahrzeuge in der Altstadt ist unbefriedigend. Der Stadtrat sieht in der Einführung von Senkpolleranlagen ein wirksames Mittel, um die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit in der Altstadt für alle Nutzungsgruppen zu erhöhen.

Mit dem Projekt wird an vier neuralgischen Punkten sichergestellt, dass Fahrzeuge ohne entsprechende Ausnahmebewilligung die Altstadt nicht befahren können. Gleichzeitig ist die Altstadt für Zufussgehende, Rollstuhlfahrende, Velofahrende oder Personen mit Kinderwagen jederzeit und barrierefrei zugänglich. Die Altstadt wird nicht abgeriegelt, sondern punktuell vor nicht legalem Verkehr geschützt.

Fahrzeuge werden auch mit den Senkpollern nicht aus der Altstadt verbannt, denn für Bewohnende, Geschäfte, Lieferdienste, Handwerksleute oder Hotelgäste ist es wichtig, dass ihre Wohnungen und Standorte erreichbar bleiben oder sie ihre Aufträge erfüllen können. Daher ist es wichtig zu betonen, dass mit dem Projekt das Zufahrtsregime nicht verschärft wird. Die Senkpoller unterstützen dabei, die geltenden Regeln besser durchzusetzen. Damit werden die nicht legalen Fahrten unterbunden, und es bleibt mehr Raum für berechtigen Personen und Nutzungen in der Fussgängerzone Altstadt. Die digitale Lösung ist für Nutzende einfach in der Handhabung und erleichtert die Kontrollen durch die Polizei.

Der Stadtrat ist überzeugt, mit dem vorliegenden Projekt eine Lösung zu präsentieren, die den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzungsgruppen Rechnung trägt und die Altstadt spürbar aufwertet.

10 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für die Senkpolleranlagen Altstadt einen Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 4. März 2026

Beat Züsli
Stadtpräsident

Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 4 vom 4. März 2026 betreffend

Senkpolleranlagen Altstadt
– **Sonderkredit,**

gestützt auf den Bericht der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission,

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. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. Für die Senkpolleranlagen Altstadt wird ein Sonderkredit von 1,6 Mio. Franken bewilligt.

II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 21. Mai 2026

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Mirjam Fries
Ratspräsidentin

Michèle Bucher
Stadtschreiberin