Der kleine Bub wurde Fahrlehrer

Archivbild In unserer Zeitung zeigten wir gestern auf Seite 26 ein Archivbild von einem Oldtimerauto-Schaufahren 1948 am Schweizerhofquai in Luzern. Dabei fährt ganz vorne ein Bub stolz mit seinem eigenen kleinen Auto mit. Jetzt ist jetzt klar, wer der kleine Autofahrer war, nämlich der damals 5-jährige Bruno Burri. Seine Schwester, die heute 83-jährige Lydia Renggli-Burri, hat ihn sofort erkannt und sich gestern bei unserer Zeitung gemeldet.

«Das Auto hatte unser Vater Josef Burri 1936 auf seinem Küchentisch gebaut», erinnert sie sich. «Es war ein richtig schönes Tretauto aus Metall, mit echten luftgefüllten Reifen.» Josef Burri war Mechaniker und Autoexperte. Seine Söhne Josef und Bruno gründeten später an der Sempacherstrasse in Luzern eine Fahrlehrer-Berufsschule. Beide waren als Fahrlehrer tätig und fuhren daneben auch hobbymässig Autorennen. Sie sind inzwischen gestorben. Eliane Burri, die Tochter von Josef Burri junior, führt die Tradition heute mit ihrer Fahrschule weiter.

Der 5-jährige Bruno Burri im Tret-Auto am Schweizerhofquai.
Bild: Archiv LZ (Luzern, 31. Juli 1948)

«Eine Ehrendame mit grossem rundem Hut»

Der kleine Bruno schrieb nach dem Oldtimer-Anlass einen Schulaufsatz. Er sei mit seinem Vater und seinem «Trampi-Auto» dem Quai entlanggegangen, als sie die «Auto-Konkurrenz» vor dem Hotel National sahen. Da sein Vater den Organisator, Herrn Fischer, kannte, durfte Bruno sich «der Kolonne anschliessen». Vor der Tribüne am Schweizerhofquai habe sich dann «eine Ehrendame mit grossem rundem Hut» über ihn gebeugt. Danach sei ein Fotograf gekommen und habe ihn fotografiert. Der Aufsatz endet so: «Zwei Tage später war ich fast in allen Zeitschriften und Zeitungen abgebildet.» Klein Bruno erhielt für seinen Aufsatz die Note 6.

Wer das elegante Mannequin auf dem Foto von 1948 ist, weiss Lydia Renggli nicht. Passend zum Anlass kann man sie vielleicht als eine Art schicke Vorläuferin der heutigen Formel-1-Boxengirls bezeichnen.

Was ist aus dem Auto geworden?

Doch was ist aus dem mit viel Können und Liebe hergestellten Tretauto geworden? «Heute muss ich sagen, dass es eigentlich ins Verkehrshaus gehörte», sagt Lydia Renggli. «Aber leider ist es irgendwann verschwunden.» Wer weiss, vielleicht kann jemand, der diesen Artikel liest, einen Hinweis liefern? *(hb)*

«Stadt müsste in Tasche greifen»

Carparkierung Der Stadtrat will die Parkhausprojekte Musegg und Schweizerhofquai prüfen – mit möglichst wenigen Autoparkplätzen. Laut dem Musegg-Initianten geht das, aber nur mit staatlicher Subventionierung.

Interview: Beatrice Vogel
beatrice.vogel@luzernerzeitung.ch

Diese Tiefgaragen-Einfahrt am Museggrain soll als Ausgang des Parkhauses Musegg genutzt werden. Bild: Pius Amrein (Luzern, 9. Februar 2017)

Der Luzerner Stadtrat will betreffend Carparkierung zwei Varianten prüfen: einen Carparkplatz auf der Allmend in Kombination mit einem Parkhaus in der Innenstadt respektive mit einem zusätzlichen Ausweichparkplatz auf einem städtischen Grundstück in Kriens (Ausgabe von gestern). Dabei werden die Parkhaus-Projekte Musegg und Schweizerhofquai wieder aktuell – allerdings als reine Carparkhäuser mit wenigen Autoparkplätzen. Fritz Studer, VR-Präsident der Musegg Parking AG, nimmt Stellung.

Fritz Studer, was sagen Sie dazu, dass die Parkhausprojekte wieder im Spiel sind?
Nachdem wir eineinhalb Jahre mit dem Stadtrat eng zusammengearbeitet haben und eine Million Franken in das Vorprojekt investiert haben, waren wir von der schroffen Behandlung und dem Diskussionsverbot durch Parlament und Stadtrat sehr enttäuscht. So beendet man keine gegenseitig vereinbarte Zusammenarbeit. Unser Interesse gilt aber weiterhin einer Lösung. Deshalb sind wir bereit, die Diskussionen und Verhandlungen wieder aufzunehmen.

Das Innenstadtparkhaus soll kaum Autoparkplätze aufweisen. Ist das realistisch?
Wir haben schon früh verschiedene Varianten geprüft. Unsere Prämisse war aber ein Investorenmodell, bei dem das Parkhaus ausschliesslich von Privaten finanziert wird. Dann sind 670 Autoparkplätze nötig. Natürlich sind weniger Parkplätze denkbar. Fest steht aber auch: Je weniger PW-Parkplätze, desto tiefer muss die öffentliche Hand in die Tasche greifen.

Dafür wären aber die Baukosten niedriger.
Ein bis zwei Stockwerke weniger würden die Kosten senken, ja. Der grösste Posten ist aber die Grundinfrastruktur wie Zufahrt und die technischen Installationen. Diese braucht es auch bei nur einem Geschoss.

Wie viel Geld müsste die Stadt in die Hand nehmen?
Grundsätzlich kann sich der Betrag zwischen null – wenn das Projekt so bleibt, wie es jetzt dasteht – und schätzungsweise 3 bis 4 Millionen Franken jährlich bewegen, wenn keine PW-Parkplätze gebaut werden. Man kann auch an den Parkgebühren schrauben. Dort stellt sich aber die Frage, wie hoch diese sein dürfen, damit das Parkhaus und Luzern konkurrenzfähig bleiben.

Die Initiative für das Parkhaus Musegg dürfte es vor dem Stimmvolk schwer haben. Die Chance, die sich nun aufgetan hat, müsste man doch am Schopf packen.
Wenn der Stadtrat die Parkhäuser ernsthaft prüft, so wie er es versprochen hat, dann ist meines Erachtens die Initiative weitgehend erfüllt. Ich könnte mir vorstellen, dass die Initianten vor diesem Hintergrund die Initiative möglicherweise sistieren.

Wie wichtig ist es, dass Touristen in der Innenstadt aus dem Car aussteigen können?
Beim Tagestourismus ist das sehr entscheidend. Touroperators und Gäste sind sensibel: Wenn der Zeitaufwand zu gross und die Organisation zu umständlich ist, kommen sie einfach nicht mehr nach Luzern. Das ist brandgefährlich für unsere Stadt, denn so eine Entwicklung lässt sich fast nicht rückgängig machen. Wenn man zur Tourismusbranche, zur Gastronomie und Uhrenindustrie Sorge tragen will, muss man sich Veränderungen sehr gut überlegen.

Die zwei Parkhausprojekte unterscheiden sich vor allem durch die Zufahrt. Wird das bei einer Entscheidung ausschlaggebend sein?
Da die beiden Projekte auf einem sehr unterschiedlichen Entwicklungsstand sind, lassen sie sich noch nicht wirklich vergleichen. Ich möchte deshalb keine Bewertung vornehmen. Verkehrsmässig bringt jedoch das Seeparking keine Entlastung, da die Zufahrt durch die Stadt erfolgt.

Wie gehen Sie nun weiter vor?
Ich gehe davon aus, dass der Stadtrat das Gespräch mit uns suchen wird. Wir sind auf jeden Fall bereit verschiedene Varianten zu diskutieren. Wenn der Stadtrat den Lead will, kann die Stadt uns das Vorprojekt auch abkaufen. Letztlich muss die Politik entscheiden, wie viel Geld die Stadt in die Hand nehmen soll.

> «Unsere Prämisse war ein Investorenmodell, bei dem das Parkhaus ausschliesslich von Privaten finanziert wird.»

Fritz Studer, VR-Präsident Musegg Parking AG

«Es geht um die Art und Weise, wie man Gäste empfängt»

Cartourismus Ein allfälliger Entscheid für eine der beiden seit gestern zur Debatte stehenden Carparkierungsvarianten könnte weitreichende Konsequenzen für den Tourismus haben. Nach der Meinung von Parkhaus-Musegg-Initiant Fritz Studer ist es entscheidend, dass die Touristen in der Innenstadt den Car verlassen können (siehe Interview).

Gleicher Ansicht sind die Tourismusunternehmen: Es sei zentral, dass die Carparkierung im Stadtzentrum möglich bleibe (Ausgabe von gestern). Diese Sichtweise vertreten sowohl Luzern Tourismus, als auch die City Vereinigung und der Quartierverein Altstadt, die Juweliere Bucherer und Gübelin, das Souvenirgeschäft Casagrande und die Confiserie Bachmann – alle mit Geschäften am Schwanenplatz oder Grendel – sowie der Wirtschaftsverband Stadt Luzern.

«Bei der direkten Zufahrt geht es auch um die Art und Weise, wie man Gäste in Luzern empfängt: durch die Haus- und nicht durch die Hintertür», erklärt Jörg Baumann, Mediensprecher von Bucherer. Entscheidend sei dabei, wo man den Car verlasse; bei den Parkhaus-Projekten wäre das mitten in der Altstadt, ähnlich wie heute.

Tourismusunternehmen sind «offen»

Der zweite ausschlaggebende Punkt für den Cartourismus sei das kleine Zeitbudget der Gruppenreisenden, so Baumann. Auch wenn die Fahrt von der Allmend mit dem Zug nur zwei Minuten betrage, sei der Zeitaufwand gross: «Gruppen sind nicht gleich agil wie Individualtouristen.» Deshalb favorisiere die Tourismusbranche Luzerns die Variante «Allmend mit Innenstadtparkhaus». Sollte sich die Stadtpolitik aber gegen diese Variante entscheiden, dürften Touristencars nicht mehr in der Innenstadt parkieren.

Stellen sich die Tourismusunternehmen also gegen die Variante, die nur Carparkierung auf der Allmend und im Hinder Schlund zulassen würde? «Wir wollen kein Ergebnis vorwegnehmen, sondern sehen der nun kommenden Erarbeitung von Lösungen im Dialog positiv entgegen», sagt Jörg Baumann.

Allerdings nehme man den Stadtrat betreffend Mitwirkung beim Wort. «Betroffene und Tourismusexperten müssen einbezogen werden», so Baumann. Das gut funktionierende heutige Carregime am Schwanenplatz zeige schliesslich, dass ein gemeinsames Engagement erfolgreich sein könne. Dafür sei man gern bereit, mitzuarbeiten. *(bev)*

Motionäre erwarten einen Gegenvorschlag

Attraktive Innenstadt An der Medieninformation zur Car-Studie sagte Stadtpräsident Beat Züsli (SP): Der Stadtrat werde «keinen Gegenvorschlag zur Initiative im rechtlichen Sinn» ausarbeiten. Das sei mit den Motionären abgesprochen (Ausgabe von gestern). Die Initiative «Aufwertung der Innenstadt» von FDP, SVP und CVP verlangt, dass die Planung des Parkhauses Musegg wieder aufgenommen wird.

Die Motionäre (Grüne, SP, GLP) legen allerdings Wert darauf, festzuhalten, dass sie mit der Aussage des Stadtpräsidenten nicht einverstanden sind. Sie «verlangen vom Stadtrat explizit die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags», schreiben sie in einer Mitteilung von gestern. Die im September 2017 überwiesene Motion verlange die Aufwertung der Innenstadt, unabhängig von der Frage der Carparkierung. Dabei gehe es um «Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt für die unterschiedlichen Anspruchsgruppen wie Stadtbevölkerung und Gäste von nah und fern».

Auf Nachfrage präzisierte Beat Züsli nun seine Aussage: Der Stadtrat werde natürlich einen Gegenvorschlag inklusive Planungsmassnahmen zur Aufwertung der Innenstadt vorlegen. Allerdings sei es sehr wahrscheinlich, dass dieser die Kreditlimite für ein obligatorisches Referendum nicht überschreite und deshalb nicht als Gegenvorschlag im rechtlichen Sinne gelte. Insofern handle es sich um einen «Alternativvorschlag, der den Absichten der Motionäre entsprechen dürfte». Das Parlament könne das Referendum aber beschliessen, wodurch der Gegenvorschlag doch zur Volksabstimmung gelangen würde. *(bev)*

Tödlicher Unfall trotz mehr Sicherheit

Malters Auf der Umfahrungsstrasse H10 ist gestern ein Autofahrer ums Leben gekommen. Zwar hatte der Kanton vor zwei Jahren Sicherheitsvorkehrungen getroffen – doch ausgerechnet auf jenem Abschnitt nicht, wo sich der jüngste Unfall ereignete.

Chiara Stäheli
chiara.staeheli@luzernerzeitung.ch

Passiert ist es gestern im Morgenverkehr kurz vor 7 Uhr: Ein Autolenker fuhr auf der Umfahrungsstrasse H10 von Malters in Richtung Luzern. Unmittelbar vor der Ausfahrt Blatten geriet der Mann mit seinem Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn. Dort prallte er frontal in einen entgegenkommenden Lastwagen. «Die Unfallursache ist noch unbekannt – ein Überholmanöver können wir nicht ausschliessen», sagt Urs Wigger, Mediensprecher der Luzerner Polizei.

Durch die Frontalkollision erlitt der 50-jährige Autofahrer schwerste Verletzungen, die noch auf der Unfallstelle zu seinem Tod führten. Der Chauffeur des Anhängerzuges, mit dem der Autolenker zusammenprallte, erlitt keine körperlichen Verletzungen. Wegen der Bergungsarbeiten und der Unfallaufnahme durch die Polizei war die Umfahrungsstrasse während fast drei Stunden gesperrt. Die Feuerwehr leitete den Verkehr um, es kam zu Staus. Der entstandene Sachschaden beläuft sich gemäss Angaben der Polizei auf rund 50 000 Franken.

Fünf tödliche Unfälle in sechs Jahren

Auf der Umfahrungsstrasse H10 zwischen Schachen und Littau kommt es immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen. In den vergangenen sechs Jahren endeten fünf davon tödlich. Die Strecke verläuft ohne grosse Kurven und verleitet daher manche Fahrer dazu, die Tempolimite von 100 km/h zu überschreiten.

Aufgrund von Dutzenden Unfällen hat der Luzerner Regierungsrat im Juni 2016 entschieden, auf dem Abschnitt zwischen dem Knoten Schachen und dem Anschluss Blatten die bestehende Mittellinie an gewissen Stellen in eine doppelte Sicherheitslinie umzuwandeln. Allerdings: Ausgerechnet auf der Höhe der gestrigen Unfallstelle blieb die normale Mittellinie bestehen.

Die Unfallstelle beim Anschluss Blatten gestern Vormittag. Bild: pd

Laut Mirija Weber von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hielt man sich bei der Anpassung der Sicherheitsvorkehrungen an die Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (Bafu). Diese hatte die Strasse zuvor im Auftrag des Kantons Luzern überprüft. Aufgrund dessen hat der Regierungsrat zwischen dem Anschluss Blatten und dem Ortsbeginn Littau auch zusätzlich ein allgemeines Überholverbot verhängt.

Auf komplett durchgehende Sicherheitslinien und ein weitreichendes Überholverbot hat der Kanton gemäss Mirija Weber bewusst verzichtet: «Wenn auf übersichtlichen Strecken wie dem besagten Autostrassenabschnitt das Überholen unterbunden wird, kommt es auf den vor- und nachgelagerten Kantonsstrassen vermehrt zu riskanten Überholmanövern.»

Es stellt sich nun die Frage, ob ein Unfall, wie er sich gestern ereignete, mit weiteren Sicherheitsvorkehrungen wie etwa einer Mittelleitplanke hätte verhindert werden können. Mirija Weber sagt dazu: «Die Installation einer Mittelleitplanke wurde umfassend geprüft – diverse Faktoren sprachen jedoch dagegen.» Es sind dies: Erschwerte Zugänglichkeit bei Unfällen, blockierte Wildtiere, erschwerter Winterdienst und höhere Kosten.

«Sicherheit ist eine stetige Aufgabe»

Ob der Unfall zu weiteren Sicherheitsmassnahmen führt, kann Mirija Weber noch nicht sagen: «Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten ist eine zentrale und stetige Aufgabe unserer Dienststelle. Dabei orientieren wir uns am Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes.» Dieses sieht vor, dass Sicherheitsdefizite und Unfallschwerpunkte systematisch ermittelt und geeignete Massnahmen ergriffen werden.

Ersatz gesucht für «Poseidon»

Neubad Wer möchte die Wandfläche über dem Pool, wo einst Hans Ernis «Poseidon» thronte, neu gestalten? Das Netzwerk Neubad hat die Arbeiten ausgeschrieben – und zwar im Rahmen des Projekts FKK, die Abkürzung steht für Frische Kunst und Kultur im Neubad-Pool. Zugelassen sind Kunstschaffende mit einem Bezug zum Kanton Luzern. Der Stil ist frei wählbar, die Charakteristik des Raumes soll jedoch berücksichtigt werden. Gestaltet werden kann es nach Absprache während der Betriebspause im Sommer 2018, Winter 2018 oder Sommer 2019. Die oder der Ausserwählte erhält überdies 3000 Franken an die Materialkosten und für Spesen. *(red)*

Hinweis
Einreichefrist ist der 31. März. Infos auf *www.neubad.org*.

Luzerner Zeitung

Herausgeberin: Luzerner Zeitung AG, Maihofstrasse 76, Luzern. Doris Russi Schurter, Präsidentin des Verwaltungsrates, leitung@lzmedien.ch.

Verlag: Jürg Weber, Geschäftsleiter; Bettina Schibli, Lesermarkt; Stefan Bai, Werbemarkt.

Ombudsmann: Rudolf Mayr von Baldegg, r.mayrvonbaldegg@mvb-biert.ch.

Publizistische Leitung: Pascal Hollenstein (pho).

Chefredaktion: Chefredaktor: Jérôme Martinu (jem). Stv. Chefredaktoren: Dominik Buholzer (bu, Leiter Zentralschweiz am Sonntag); Roman Schenkel (rom, Leiter übergreifende Ressorts); Flurina Valsecchi (flu, Leiterin regionale Ressorts).

Redaktionsleitung: Cyril Aregger (cra, Leiter Sport); Robert Bachmann (bac, Leiter Online); Balz Bruder (bbr, Blattmacher/Autor); Sven Gallinelli (sg, Leiter Gestaltung); Christian Peter Meier (cpm, Leiter Reporterpool); Lukas Nussbaumer (nus, stv. Leiter Regionale); Arno Renggli (are, Leiter Gesellschaft und Kultur), Harry Ziegler (Chefredaktor Zuger Zeitung).

Ressortleiter: Kari Kälin (kä, Leiter Politik); Robert Knobel (rk, Leiter Stadt/Region); René Laupi (le, Sportjournal); Hans Graber (hag, Leiter Leben); Regina Grüter (reg, Apero/Kino); Lene Horn (LH, Foto/Bild).

Adresse: Maihofstrasse 76, Postfach 3351, 6002 Luzern.

Redaktion: Telefon 041 429 51 51, Fax 041 429 51 81, redaktion@luzernerzeitung.ch

Abonnemente und Zustelldienst: Telefon 041 429 53 53, Fax 041 429 53 83, leserservice@lzmedien.ch

Billettvorverkauf: Tel. 0900 000 299 (60 Rp./Min.).

Anzeigen: LZ-Corner, Pilatusstrasse 12, 6003 Luzern, Telefon 041 429 52 52, Fax 041 429 59 69, E-Mail: inserate@lzmedien.ch. Postadresse: NZZ Media Solutions AG, Maihofstrasse 76, 6002 Luzern.

Auflage: verbreitete Auflage: 117 757 Exemplare; verkaufte Auflage: 110 707 Exemplare (WEMF 2017).

Abonnementspreis: 12 Monate für Fr. 458.–/6 Monate Fr. 237.–/ 12 Monate nur E-Paper Fr. 368. – (inkl. MWST).

Technische Herstellung: LZ Print/Luzerner Zeitung AG, Maihofstr. 76, Postfach, 6002 Luzern, Tel. 041 429 52 52, Fax 041 429 52 89.

Die irgendwie geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt. Jeder Verstoss wird gerichtlich verfolgt.

Die Not-Zimmer sind zu 98 Prozent ausgelastet

Zihlmatt Der Betriebsleiter der Pension für Menschen in Not blickt auf eine erfolgreiche Startphase zurück. Die Bewohner bleiben im Schnitt fünf Monate – manche von ihnen finden hier sogar ihr neues Wohnglück.

Für Menschen in Not bietet die Pension Zihlmatt in der Stadt Luzern seit eineinhalb Jahren vorübergehenden Wohnraum an – und das mit Erfolg. «Die Zimmer sind zu 98 Prozent ausgelastet und die Bewohner fühlen sich wohl», sagt Betriebsleiter Urs Wüest. «Viele wollen gar nicht mehr gehen oder statten uns nach dem Auszug regelmässig Besuche ab.» So auch H. M. (Name der Redaktion bekannt), der knapp ein Jahr lang in der Pension daheim war: «Hier habe ich neue Freunde gefunden, man lebt wie in einer grossen Familie.» Auch sei das Personal hilfsbereit «und ich habe Disziplin gelernt dank der Regeln.»

Nachdem die Ehe des 50-jährigen Afghanen mit seiner Frau in die Brüche gegangen war, hatte er die gemeinsame Wohnung verlassen müssen. Die Sozialberatungsstelle verwies ihn an die Pension Zihlmatt, wo er innert wenigen Tagen eines der 46 Zimmer erhielt. Diese sind auf 17 Wohnungen verteilt. Rund die Hälfte aller Bewohner stammt aus der Stadt Luzern, etwa 40% aus der Agglomeration und die übrigen rund 10% aus den ländlichen Gemeinden. Nur in Ausnahmefällen werden auch ausserkantonale Personen aufgenommen.

Sein Angebot ist gefragt: Betriebsleiter Urs Wüest im Gespräch mit einem Zihlmatt-Bewohner. Bild: Pius Amrein (Luzern, 23. Februar 2018)

Typischer Bewohner ist 40 bis 50 und männlich

Müsste Wüest einen typischen Bewohner beschreiben, «so wäre dieser wohl zwischen 40 und 50 Jahre alt, männlich und Sozialhilfebezüger – also ähnlich wie H. M.» Viele davon leiden an psychischen oder sozialen Beeinträchtigungen, benötigen aber keine oder nur wenig Betreuung. Auch Personen aus geordneten Verhältnissen sind in der Pension willkommen – sie nutzen das Angebot etwa nach einem Auslandaufenthalt.

Nicht immer verläuft das Gemeinschaftsleben harmonisch: «Jeder Bewohner hat seinen eigenen Rucksack – da ist es unvermeidlich, dass ab und zu die Fetzen fliegen», so Wüest. Sei das Verhalten jedoch für die Mitbewohner nicht mehr zumutbar, werde die Kündigung ausgesprochen. Das kam laut Wüest mehrfach vor – vor allem bei Bewohnern mit Suchtproblemen.

Die Mieter bezahlen für ein Einzelzimmer inklusive Frühstück und Nutzung des Gemeinschaftsbades und der Küche monatlich 1250 Franken. Dieser Betrag wird bei rund der Hälfte aller Bewohner von der Sozialhilfe übernommen – der Rest finanziert sich die Miete mit Invalidengeldern, Ergänzungsleistungen oder Ersparnissen.

Auch bei H. M. wurden die Mietkosten aufgrund seiner langjährigen Arbeitsunfähigkeit von der Sozialhilfe bezahlt. «Ich würde gerne wieder arbeiten, aber ich kann nicht», betont er. Immerhin hat er inzwischen eine eigene Wohnung gefunden. Das ist laut Wüest, der bei der Wohnungssuche hilft, wichtig. Denn in der Pension Zihlmatt kann man maximal ein Jahr wohnen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt aktuell rund fünf Monate.

> «Viele wollen gar nicht mehr gehen.»
>
> **Urs Wüest**
> Betriebsleiter der Pension Zihlmatt

Betreibungen, kein festes Einkommen

Dass sich die Wohnungssuche für die Pensionsbewohner sehr schwierig gestaltet, führt Wüest auf mehrere Gründe zurück: «Viele Bewohner haben Betreibungen am Hals, kein festes Einkommen, leiden an einem Suchtproblem und verfügen schlichtweg nicht über genügend Geld, um sich eine Wohnung leisten zu können.» Wobei diese Notsituation laut Wüest auch schon eine erfreuliche Wende genommen hat: So gründeten drei Zihlmatt-Bewohner zusammen eine Wohngemeinschaft.

Trotz erfolgreicher Startphase ist derzeit kein Ausbau des Angebots geplant. Priorität hat die Deckung der Gesamtinvestitionen von 2,25 Millionen Franken – davon sind noch 250 000 Franken nicht bezahlt. Der Verein ist also auf weitere Spenden von Stiftungen angewiesen.

Chiara Stäheli
chiara.staeheli@luzernerzeitung.ch