

Neue Ansätze für das Parkieren von Reisecars?

Übersichtspapier zur lokalen Ausgangslage

Luzern, den 31. Januar 2018

IMPRESSUM

Autoren

Prof. Dr. Ueli Haefeli (Projektleitung)

Marcelo Duarte, MA PMP (Projektmitarbeit)

INTERFACE

Politikstudien Forschung Beratung

Seidenhofstrasse 12

CH-6003 Luzern

Tel +41 (0)41 226 04 26

interface@interface-politikstudien.ch

www.interface-politikstudien.ch

Auftraggeber

Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit der Stadt Luzern

Projektreferenz

Projektnummer: P17-58

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG	4
2	PROBLEMBESCHREIBUNG	6
2.1	Nachfrage	6
2.2	Angebot	8
3	LÖSUNGSANSÄTZE IN DER DEBATTE	12
3.1	Handlungsempfehlungen aus Carkonzept	12
3.2	Private Projektideen	13
3.3	Carregimes in anderen Städten im In- und Ausland	16
4	POLITISCHE PROZESSE	18
5	BETRACHTETE LÖSUNGSANSÄTZE	21
6	BEWERTUNGSRASTER	23
A1	GRUNDLAGEN	24
A1.1	Liste der verfügbaren Studien	24
A1.2	Liste mit parlamentarischen Geschäften	25
A1.3	Geprüfte Massnahmen im Carkonzept	26
A1.4	Standort der vorhandenen Carparkplätze im Zentrum	30
A1.5	Beispiel: Karte mit Carregime in Salzburg	31
A1.6	Massnahmenblätter	32

I AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

Das Thema Carparkplätze wird in Luzern seit langer Zeit intensiv und oft auch emotional diskutiert. Vor allem der Schwanen- und der Löwenplatz sind durch ihre Nähe zu den Uhren- und Schmuckgeschäften und als Tor zur Altstadt sehr beliebte Carhalte- respektive Carparkplätze. Die hohen Carfrequenzen an den beiden verkehrsexponierten Lagen führen zu Störungen des Verkehrsablaufs und beeinträchtigen das Wohlbefinden von Teilen der Stadtbevölkerung. Der starken Belastung der Innenstadt mit Car-tourismus steht die grosse wirtschaftliche Bedeutung dieses Tourismuszweigs gegenüber. Eine von der Bucherer AG in Auftrag gegebenen Studie beziffert die durch die Reisegruppen generierte Wertschöpfung in der gesamten Region Luzern auf etwa 300 bis 350 Millionen Franken pro Jahr. Dies entspricht rund einen Drittel der gesamten touristischen Wertschöpfung im Kanton Luzern. Etwa 80 Prozent der Bruttowertschöpfung fällt in der Stadt Luzern an, wobei rund zwei Drittel direkt am Schwanenplatz generiert werden. In den Geschäften im Bereich Uhren und Schmuck arbeiten rund 30 Prozent aller am Schwanenplatz beschäftigten Arbeitnehmer/-innen.¹² Rund eine Million Gruppentouristen, vor allem aus dem asiatischen Raum, dürften den Schwanenplatz pro Jahr besuchen. Die Gruppenreisenden aus China sind das wichtigste Kundensegment für die Geschäfte am Schwanenplatz. Sie tragen zu 90 Prozent der Umsätze der Unternehmen im Bereich Uhren und Schmuck bei.³

Vor diesem Hintergrund hat der Luzerner Stadtrat Interface Politikstudien Forschung Beratung eingeladen, einen Expertenprozess zu moderieren, welche mit einem unbelasteten Aussenblick die Frage der Carparkplätze neu angeht.

Mit der Studie werden insbesondere die folgenden Ziele verfolgt:

- Generierung und Bewertung von mehreren Lösungsvorschlägen (Grobkonzepte) für ein optimiertes Carregime (sowohl Halte- als auch Parkplätze) vor dem Hintergrund eines umfassenden Ansatzes (Digitalisierung, Shuttle-Lösungen usw.).
- Nachweis, dass der Stadtrat nichts unversucht lässt, um optimale Lösungen für die Carparkierung zu finden (evtl. Carregime statt Carparkierung, Parkplätze inkl. „Logistik“).
- Ausarbeitung von zusätzlichen Argumenten für die Positionierung des Stadtrates bei der Initiative zum Parkhaus Musegg und neuen privaten Initiativen wie das Parkhaus Schweizerhofquai (Seeparking).

¹ Goet, R.; Meier, H.R.; Bösch, I. (2015): Gruppentourismus am Schwanenplatz Volkswirtschaftliche Bedeutung, Diskussionsgrundlage zuhanden des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der Bucherer Gruppe, BHP – Hanser und Partner AG, Zürich, S. 4.

² Internationale Studien weisen auf einen möglichen Rückgang der horrenden Ausgaben von chinesischen Touristen aufgrund regulatorischer Eingriffe durch den chinesischen Staat und wachsende Kosten für das Wohnen und die Bildung in der Zukunft hin (ITB World Travel Trends Report 2016/2017, S. 14).

³ Goet, R.; Meier, H.R.; Bösch, I. (2015): Gruppentourismus am Schwanenplatz Volkswirtschaftliche Bedeutung, Diskussionsgrundlage zuhanden des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der Bucherer Gruppe, BHP – Hanser und Partner AG, Zürich, S. 7.

Zusammen mit der Stadt wurden die folgenden Rahmenbedingungen vereinbart:

- Im Vordergrund steht die Ideengenerierung. Vertiefte Bewertungen der einzelnen Vorschläge (und der bereits vorliegenden Projekte) sind nicht Teil der Studie. Die Vorschläge werden nur grob evaluiert.
- Nicht beurteilt werden Projekte, welche im politischen Prozess bereits gescheitert sind (Inseli-Parkplätze).
- Ebenfalls nicht Thema sind die Carfahrten zu den Hotels, der gesamte öffentliche Nahverkehr.
- Fernreisen mit Cars (Flixbus, Domo usw.) sind jedoch am Rande ebenfalls ein Thema, insbesondere stellt sich im Moment die Frage eines entsprechenden Carterminals. Diesbezüglich läuft eine Studie des Kantons Luzern, mit den Studienautoren/-innen bestehen gute Kontakte.
- Im Sinne des unbelasteten Aussenblicks sollen neue Expertinnen und Experten die Situation beurteilen. Die Verwaltung soll bewusst nicht direkt in die Studie involviert werden, sie steht aber für inhaltliche Auskünfte zur Verfügung.
- Die Ergebnisse müssen bis spätestens Ende Januar 2018 vorliegen.

Das vorliegende Papier soll zuhanden der Expertinnen und Experten eine Übersicht über die bisherigen Aktivitäten in der Frage der Carparkplätze im Raum Luzern geben. Aufgrund der hohen politischen und wirtschaftlichen Bedeutung des Themas liegen bereits zahlreiche Grundlagen vor.

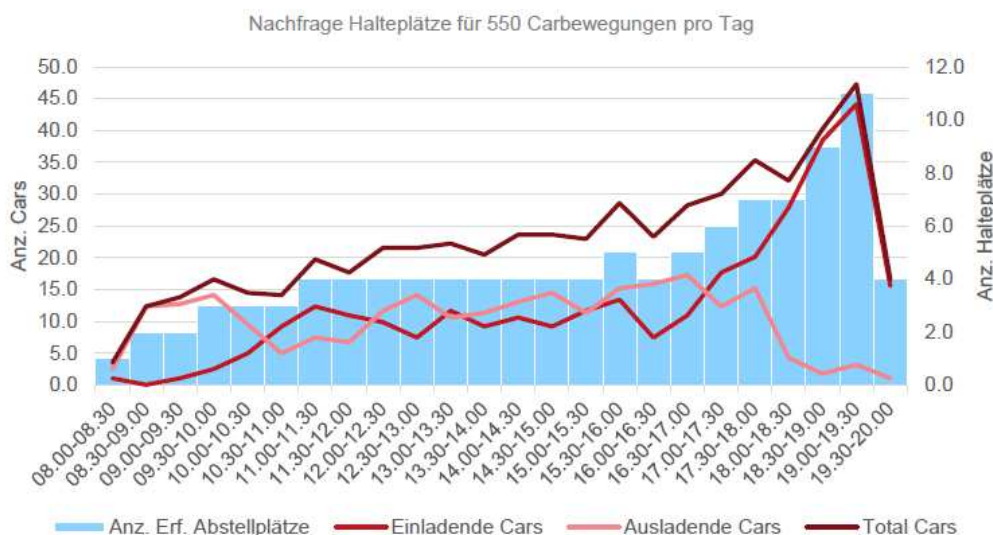
Dieses Papier diene auch zur Vorbereitung des Experten-Workshops vom 4. Dezember 2017.

Dieses Kapitel fasst die wichtigsten Aussagen der in den letzten Jahren verfassten Studien zur Carproblematik in Luzern zusammen. Insbesondere werden die zentralen Informationen und Erkenntnisse des Ende 2016 publizierten Berichts „Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern“ verdichtet wiedergegeben.⁴ Die Informationen und Daten wurden mit neuesten Zählstatistiken zu den Carbewegungen und weiteren Quellen ergänzt.

2.1 NACHFRAGE

Das Caraufkommen am Schwanen- und Löwenplatz ist über den gesamten Tag zu beobachten. Wie in der Darstellung D 2.1 ersichtlich, steigt die Nachfrage nach Halteplätzen in Altstadt Nähe allerdings ab circa 15 Uhr an und erreicht ihren Höhepunkt zwischen 18.30 und 19.00 Uhr. 55 Prozent aller Cars treffen zwischen 15 und 19 Uhr ein. Das tägliche Carverkehrsaufkommen an den beiden Hotspots wurde 2015 auf 550 Bewegungen pro Tag (1 Ankunft + 1 Abfahrt = 1 Bewegung) geschätzt. Der Anteil an Reiscars zur Spitzenstunde ist mit 2,6 Prozent des Verkehrsaufkommens im Innenstadtbereich vergleichsweise gering, dies allerdings vor dem Hintergrund eines stark belasteten, fragilen Verkehrssystems.

D 2.1: Nachfrage nach Halteplätzen in der Nähe der Altstadt (2015)



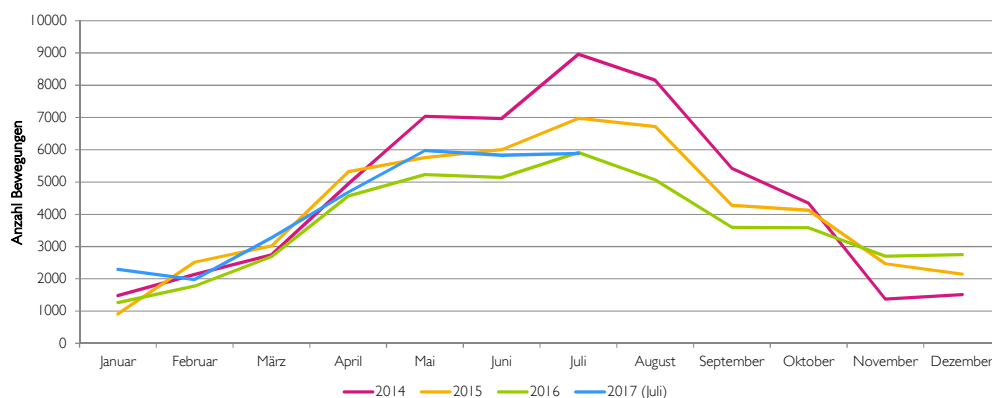
Quelle: Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, S. 23.

Die Jahrgangslinien von 2014, 2015, 2016 und 2017 bis im Juni (vgl. Darstellung D 2.2) visualisieren die Verteilung des Caraufkommens am Schwanenplatz. Aus der Darstellung wird ersichtlich, dass die Carbewegungen in den Sommermonaten bis August

⁴ AKP Verkehrsingenieur AG (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern. Analyse und Massnahmenvorschläge, Luzern, S. 26.

deutlich zunehmen, im September stark einbrechen und nach einer kurzen Erholphase Ende September auf tiefem Niveau bis April bleiben.

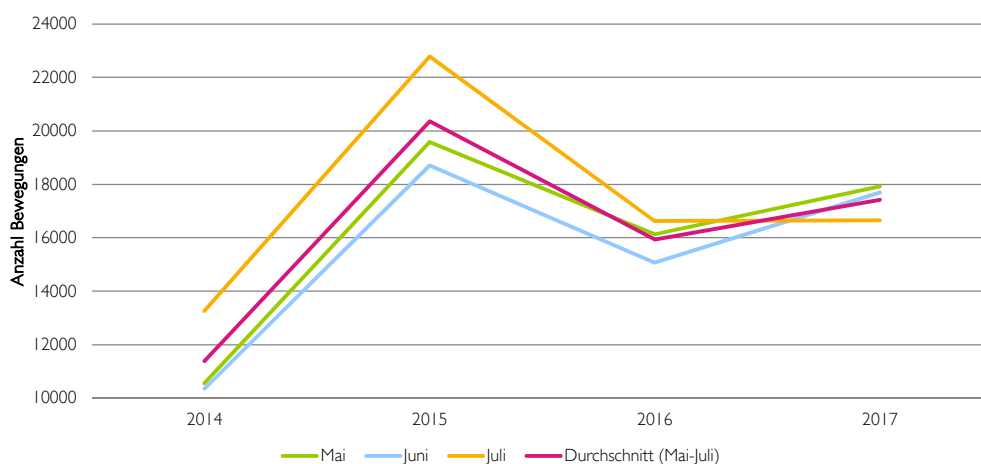
D 2.2: Jahrgangslinien 2014 bis 2017 der Carbewegungen am Schwanenplatz



Quelle: eigene Darstellung aus Auswertungen 2014 bis 2017 der Securitas im Auftrag der Stadt Luzern.

Die AKP-Studie stellt eine Zunahme des Caraufkommens am Schwanen- und Löwenplatz von 17 Prozent zwischen 2014 und 2015 fest. In der Studie wird davon ausgegangen, dass die Zahl der organisierten Gruppenreisen in den nächsten 20 Jahren weiter zunehmen wird. Auch die BHP-Studie kann ein Ende des Wachstumstrends nicht feststellen.⁵ Die Zahlen der letzten Jahre zu den Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz, wie in der Darstellung D 2.3 abgebildet, lassen allerdings keinen klaren Trend erkennen. Mögliche Erklärungen für die Stagnation der letzten Jahre sind Terroranschläge in Nachbarländern sowie die Euroschwäche.

D 2.3: Anzahl Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz (Mai bis Juli)



Quelle: eigene Darstellung aus Auswertungen 2014 bis 2017 der Securitas im Auftrag der Stadt Luzern.

Legende: Abgebildet sind die Carbewegungen der Monate Mai bis Juli aller vier Jahren an beiden Standorten. Für die anderen Monate bestehen Lücken.

⁵ Goet, R.; Meier, H.R.; Bösch, I. (2015): Gruppentourismus am Schwanenplatz Volkswirtschaftliche Bedeutung, Diskussionsgrundlage zuhanden des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der Bucherer Gruppe, BHP – Hanser und Partner AG, Zürich, S. 21.

Die Nachfrage im Cartourismus lässt sich nach den Merkmalen der Carreisenden und deren Bedürfnissen strukturieren. In der folgenden Darstellung D 2.4 sind Informationen hierzu zusammengefasst. Sie sind von Relevanz für die Analyse der Nachfrage und die Beurteilung der Optionen zur Erweiterung der Carhalte- und -parkmöglichkeiten. Die Tagestouristen werden nachfolgend in zwei Typen unterteilt: Typ I sind jene, die nur etwa zwei Stunden die Stadt besuchen und Typ 2 sind jene, die mehr als 2 und weniger als 24 Stunden in der Stadt bleiben.

D 2.4: Merkmale der Carreisenden und Nutzung der Carplätze

Touristentyp	Nutzung Halte- und Parkplätze	Gegenstand der Studie
Tagestouristen Typ 1: Aufenthalt von ca. 2 h, meistens Nichteuropäer	Halteplätze in Altstadtnähe Kurzzeitparkplätze zentral (70% der Cars halten am Schwanen- und Löwenplatz und parkieren beim Inseli)	Ja
Tagestouristen Typ II: Aufenthalt zwischen 2 und 24 h, meistens Europäer; Wohnmobil-Tagestouristen	Kurzzeitparkplätze ausserhalb/peripher (ausserhalb des Stadtzentrums, Fahrzeit ins Zentrum 10–20 min) (Wohnmobil: Bedürfnis Bordtoilette zu entleeren)	Nein
Übernachtungsgäste (mind. 1 Nacht)	Halteplätze in Hotelnähe Langzeitparkplätze ausserhalb/peripher	Nein
Ausflugsreisende (heimische Bevölkerung, ein- oder mehrtägig)	Halteplätze mit ÖV-Anbindung und PW-Haltestelle für Zubringerdienst, Gleicher Abfahrts- und Ankunftsort ab Luzern	Ja
Fernbusreisende	Halteplätze mit kurzer Distanz zur Autobahn, witterungsgeschützter Unterstand, ÖV-Anbindung und PW-Haltestelle für Zubringerdienst, allenfalls Carparkplätze	Ja

Quelle: Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, S. 13–14.

Belastungsgrenze des Caraufkommens

Die Stadt Luzern hat bisher keine Belastungsgrenze für das Caraufkommen definiert. Die Frage, wie viele Cartouristen die Stadt will und verträgt, ist nach wie vor nicht beantwortet.

2.2 ANGEBOT

Im Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern werden 9 Carhalteplätze und 71 Carparkplätze (vgl. Standorte auf der Karte in Anhang A1.1) ausgewiesen. Seit der Publikation der umfangreichen Studie der AKP Verkehrsingenieur AG „Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern“ im 2016 sind neu acht temporäre Parkplätze beim VBL-Depot (Verkehrsbetriebe Luzern) dazu gekommen. Diese acht Parkplätze stehen zwischen 8 Uhr und 17 Uhr zur Verfügung.

D 2.5: Angebot an Carhalteplätzen und Carparkplätzen in der Stadt

Bezeichnung	Halteplätze	Parkplätze	Parkkosten	Lage, Minuten. zu Fuss bis Schwanenplatz	Verkehrliche und räumliche Aspekte	Besondere Infrastruktur
Brüelmoos		12	3.–/h 30.–/24h	Dezentral beim Verkehrshaus, 36 min	Relativ stark verkehrsbelastete Strecke	Entleerung WC
Inseli	6	26	10.–/h (ab 2h 5.–/h) 50.–/24h	Zentral beim KKL, 10 min	Beliebter Erholungsstandort der Stadtbevölkerung	Toiletten, Unterstand, Verpflegung
Alpenquai		7	3.–/h 30.–/24h	Zentral bei der Werft SGV, 15 min	Wenig verkehrsbelastet	
Landenberg		13	3.–/h 30.–/24h	Zentral bei der Werft SGV, 15 min	Wenig verkehrsbelastet	Entleerung WC, Toiletten
Löwenplatz		8 (1h)	10.–/h	Sehr zentral beim Löwendenkmal, 8 min	Verkehrsbelastet; zwischen 16 Uhr bis 20 Uhr nur Ein- und Ausstieg möglich	Toiletten, Unterstand mit Sitzen
Schwanenplatz	3			Zielort	Stark verkehrsbelastet, 17–20 Uhr nur Ausstieg	
Kasernenplatz		5	10.–/h	Zentral bei der Spreuerbrücke, 11 min	Verkehrsbelastet; bei der Autobahn Ein- und Ausfahrt	Sitzgelegenheiten
VBL-Depots (Weinbergli)		8	12.–/h	22 min	Gut mit ÖV erschlossen; nur Tagesüber benutzbar (8–17Uhr)	Waschanlage

Quelle: Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, S. 17f.

Benötigt werden in der abendlichen Spitzenstunde gemäss der Studie etwa elf Halteplätze in der Nähe der Altstadt. Für die Berechnung des Bedarfs an Halteplätzen in der Altstadt betrachtet die AKP-Studie die acht Parkplätze am Löwenplatz – die ab 16 Uhr nur für den Ein- und Ausstieg zur Verfügung stehen – ebenfalls als Halteplätze.⁶ Weiter werden die sechs Halteplätze am Inseli-Standort aufgrund der Distanz zur Altstadt (Schwanen- und Löwenplatz) nicht für die Berechnung des Bedarfs berücksichtigt. Da ab 17 Uhr auch am Schwanenplatz der Einstieg von Passagieren verboten ist, stehen gemäss Studie faktisch nur die acht Kurzparkplätze am Löwenplatz für das Ein- und Aussteigen in der Altstadt zur Verfügung. Mit dem heutigen Angebot würden in der Altstadt somit drei Halteplätze fehlen.

⁶ AKP Verkehrsingenieur AG (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern. Analyse und Massnahmenvorschläge, Luzern, S. 26.

Im April 2017 entschied das Stadtparlament, die Parkplätze am Kasernenplatz in den Abenden der Sommermonate als Carhalteplätze zu nutzen. Mit diesen zusätzlichen fünf Halteplätzen ist nun eine genügend grosse Zahl an Halteplätzen in Altstadt Nähe vorhanden.

D 2.6: Angebot an Carhalteplätzen in Altstadt Nähe zur Spitzenzeit

Halteplatz	Anzahl	Berücksichtigung als Halteplatz	Faktisches Angebot
Inseli	6 (5 ab 2019)	Nein, da zu weit weg von der Altstadt. Ab 2019 nur noch 5 Halteplätze	0
Löwenplatz		Ja. Als Halteplätze gezählt, da ab 16 Uhr nur Ein- und Ausstieg möglich (vorher 1h)	8
Schwanenplatz	3	Nein, da ab 17 Uhr der Einstieg verboten ist	0
Kaserneplatz		Ja. Parkplätze werden in den Sommermonaten abends zu Halteplätzen	5
Total	9 (8)		13
Bedarf	11		+2

Quelle: eigene Darstellung.

Problematischer ist es mit den Parkplätzen. Das Carparkkonzept stellt ein faktisches Angebot von 69 Parkplätzen und konstatiert einen Bedarf von zusätzlichen 49 Parkplätzen zur Bewältigung der Parkplatznachfrage von 118 Parkfeldern.⁷ Dabei werden bei der Berechnung die Inseli-Halteplätze als „Kurzparkplätze“ für Reisen ab Luzern betrachtet. Der Stadtrat stellte einen zusätzlichen Bedarf von rund 50 Carparkplätzen fest.⁸ Werden nun die neuen VBL-Parkplätze dazugezählt, erhöht sich das Angebot auf 77 Parkplätzen, weshalb es ein momentaner Bedarf nach weiteren 41 Parkplätzen gibt.⁹ Im April 2017 entschied das Stadtparlament die Parkplätze beim Alpenquai um drei zu erhöhen. Aufgrund der inzwischen angenommenen Inseli-Initiative werden die 26 Carparkplätze und einer der Halteplätze ab 2019 nicht mehr zur Verfügung stehen (vgl. Kapitel 5).

⁷ AKP Verkehrsingenieur AG (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern. Analyse und Massnahmenvorschläge, Luzern, S. 28.

⁸ Bericht an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 8. Februar 2017, S. 5.

⁹ Berechnung der 71 faktisch verfügbaren Parkplätze in der gesamten Stadt: 69 – 6 Halteplätze am Inseli + 8 VBL-Parkplätze.

D 2.7: Angebot an Carparkplätzen in Altstadtnähe zur Spitzenzeit

Parkplatz	Anzahl	Berücksichtigung als Parkplatz	Faktisches Angebot
Brüelmoos	12	Ja	12
Inseli	26 (0 ab 2019)	Ab 2019 sind die Parkplätze nicht mehr verfügbar.	26 (0 ab 2019)
Alpenquai	7	Ja. Neu kommen weitere 3 Parkplätze hinzu.	10
Landenberg	13	Ja.	13
Kasernenplatz	5	Nein. Parkplätze werden in den Sommermonaten abends ab 17 Uhr zu Halteplätzen	0
VBL-Depots (Weinbergli)	8	Nein, da zu Spitzenzeit die Cars nicht parkieren dürfen (8–17 Uhr).	0
Total	71 (45)		61 (35 ab 2019)
Bedarf	118		–57 (–83 ab 2019)

Quelle: eigene Darstellung.

Es besteht zur Spitzenzeit ein Bedarf an 118 Parkplätzen. Bis zur Aufhebung der Parkplätze beim Inseli voraussichtlich in 2019 fehlen deshalb schätzungsweise 57 Parkplätzen. Ab 2019 würde sich diese Zahl um die wegfallenden Inseli-Parkplätze auf 83 erhöhen.

Kontext des Cartourismus in der Agglomeration Luzern

Nicht nur die Stadt, sondern auch die Region Luzern ist bei Touristen beliebt. Cartourismus und Carparkierung ist deshalb auch bei anderen Luzerner Gemeinden, insbesondere Kriens und Ebikon ein wichtiges Thema. Die Problematik wird im Massnahmenbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation¹⁰ näher erläutert. Die Gemeinde Kriens selbst zieht viele Cartouristen aufgrund „der Erschliessung des Pilatus als Tourismusraum von internationaler Bedeutung“ an. Die Touristen werden mit dem Car bis nach Kriens Talstation der Pilatusbahn gefahren und anschliessend mit der Panorama-Gondelbahn auf den Pilatus befördert. In Ebikon hängt die Problematik mit den „Gastronomiebetrieben im Ortszentrum“ zusammen. Mit der bevorstehenden Eröffnung der Mall of Switzerland könnte sich die Situation weiter verschärfen. Im Massnahmenbericht ist ausserdem die Prüfung eines Busterminals in der Region Luzern vorgesehen. Die internationale Anbindung mit Bussen soll gefördert und koordiniert werden.

¹⁰ Regierungsrat Kanton Luzern (2016): Massnahmenbericht. Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation, S. 82.

Wie in Kapitel 2 festgestellt, besteht die Carproblematik in Luzern im Grunde aus der verkehrlichen Belastung am Schwanenplatz und dem Mangel an genügenden Parkplätzen für die Zwischenparkierung der Cars. Nachfolgend werden die Handlungsempfehlungen aus dem Carkonzept zur Lösung dieser Problematik angeführt. Auch werden die wichtigsten Lösungsansätze, die von privater Seite in den letzten Jahren in die Debatte eingebracht wurden, vorgestellt.

3.1 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AUS CARKONZEPT

Im „Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern“ wurden mehrere Massnahmen zur Lösung der Carproblematik im Bereich Infrastruktur, Kapazitätsmanagement und Information identifiziert und auf ihre Machbarkeit und Kompatibilität mit dem Gesamtkonzept Carparkierung hin geprüft. Von den 42 angedachten Infrastrukturmassnahmen wurden 18 Massnahmen näher betrachtet. Im Bereich Kapazitätsmanagement wurden 15 Massnahmenblätter geprüft. Im Bereich Information wurden drei und im Bereich Monitoring und Controlling sechs Massnahmen geprüft. Eine Übersicht über die verschiedenen geprüften Massnahmen ist in Anhang A1.3 zu finden.

Die Autoren/-innen des Carkonzepts empfehlen die Umsetzung eines ganzen Bündels von kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen.¹¹ In Darstellung D 3.1 finden sich folgende zusammengefassten, empfohlenen Massnahmen:

D 3.1: Massnahmenpaket aus dem Konzept Car-Parkierung

	Infrastruktur	Management/Information/Monitoring
Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> - Überführen des Pilotprojekts 2015/2016 in ein Definitivum (d.h. Weiterführung des bestehenden Pilotphasenregimes am Schwanen- und Löwenplatz; neu sollen Reisecars am Kasernenplatz von Mai bis Oktober zwischen 16.00 und 20.00 Uhr nur noch anhalten können) - Erweiterung bestehender Carparkplätze Alpenquai und Brüelmoos - Carhalteplätze beim Kreisel Allmend für Reisen ab Luzern vermehrt kommunizieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung eines webbasierten Carparkleitsystems mit verbesserten Informationen für Carreisende - Prüfung der Zweckbindung der Parkgebühren zur Verbesserung der Sicherheit und Infrastruktur - Schaffung der Stelle „Reisecar-Management“ - Vermehrt die 2 Halteplätze beim Kreisel Allmend für Reisen ab Luzern kommunizieren

¹¹ AKP Verkehrsingenieur AG (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern. Analyse und Massnahmenvorschläge, Luzern, S. 2–5.

	Infrastruktur	Management/Information/Monitoring
Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung neuer Infrastruktur Löwenplatz (Bedürfnisse der Touristen und Bevölkerung besser gewährleisten) - Realisierung dezentraler Carhalteplätze für Reisen ab Luzern (Haldenstrasse beim Verkehrshaus und Bahnhof Mattenhof; Fernreisebus-Terminal mit dem Kanton planen) - Realisierung neuer dezentraler Car-Parkplätze (Allmend beim Bahnhof Mattenhof und/oder Hinder Schlund; Ibach auf dem Areal Real oder Kriens auf dem Areal Widenhof) 	<ul style="list-style-type: none"> - Falls notwendig Anpassung des Car-konzeptes und des Carregimes Schwanen- und Löwenplatz - Erarbeitung eines Konzepts Slot-Management und eines zentralen Anmeldesystems
Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierung Parkhaus Musegg als Alternative zu Halteplätzen am Schwanen- und teilweise Löwenplatz 	<ul style="list-style-type: none"> - Falls notwendig Anpassung des Car-konzeptes - Realisierung eines Slot-Managements und/oder Einführung der Anmeldepflicht

3.2 PRIVATE PROJEKTIDEEN

Neben den von der öffentlichen Hand in Auftrag gegebenen Studien, wurden in den letzten Jahren Projektideen zur Lösung der Carproblematik von Privaten ausgearbeitet und debattiert. Nachfolgend werden die drei Projekte erläutert, die am häufigsten in der Presse diskutiert wurden vorgestellt:

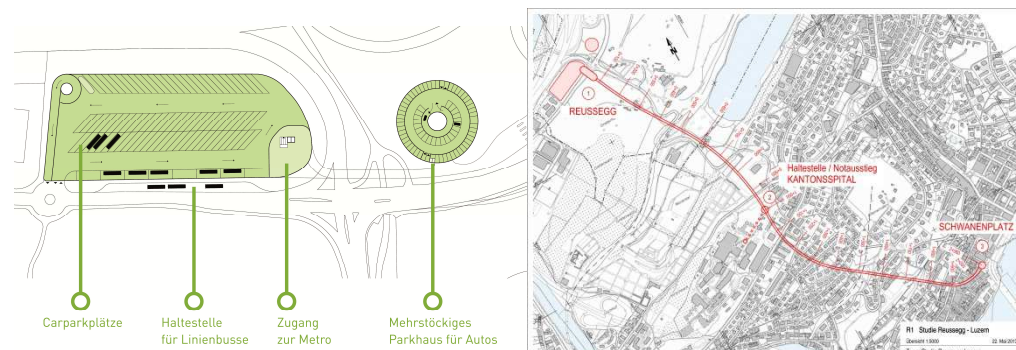
Projekt Metro Luzern

Im 2013 präsentierte eine Gruppe von Verkehrsfachleuten, Bauingenieuren/-innen und Architekten/-innen die Idee der „Metro Luzern“. Mit dem Metro-Projekt sollte ein grosses Parkhaus im Ibach-Areal gebaut werden, welches mit dem Schwanenplatz über eine zwei Kilometer lange U-Bahn-Linie verbunden ist. Die Darstellung D 3.2 zeigt das geplante Parkhaus und die geplante U-Bahn-Linie. Das Parkhaus hätte Platz für rund 3'500 Privatfahrzeuge und 80 Cars. Die Kosten des Projekts werden auf etwa 400 Millionen Franken geschätzt. Der Stadtrat entschied sich aufgrund der grossen Projektrisiken gegen das Projekt.¹²

Auch aus Sicht der Experten/-innen macht es keinen Sinn, dieses Projekt weiterzuerfolgen, neben hohen Investitionskosten fallen auch die hohen Unterhaltskosten einer derart aufwändigen unterirdischen Infrastruktur ins Gewicht. Ein Betrieb ohne regelmässige substanzielle Subventionierung durch die öffentliche Hand scheint unwahrscheinlich.

¹² Bericht an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 8. Februar 2017, S. 11.

D 3.2: Visualisierung des geplanten Parkhauses und der U-Bahn-Linie



Quelle: Metro Luzern, Situationsplan Reussegg Parking

<www.attraktiver-schwanenplatz.ch>, <<http://www.attraktiver-schwanenplatz.ch/medien/>>, Zugriff am 8. August 2017.

Projekt Parkhaus Musegg

Die private Trägerschaft Parkhaus Musegg AG möchte ein Parkhaus unter dem Musegghügel in der Stadt Luzern für rund 150 Millionen Franken bauen. Ziel des 2015 vorgestellten Projekts ist es, den Schwanenplatz vom Carverkehr zu befreien, ohne die Wertschöpfung des Cartourismus in der Innenstadt zu gefährden. Im Parkhaus Musegg sind 36 Carparkplätze und 7 Carhalteplätze vorgesehen. Die Musegg Parking AG möchte das Carparkhaus mit rund zusätzlichen 670 Personenwagen-Parkfeldern quer-subventionieren. Wie in der Darstellung D 3.3 abgebildet liegt die vorgesehene Ein- und Ausfahrt beim Nölliturm beim Autobahnanschluss Luzern-Zentrum. Die Touristen könnten über den geplanten Fussgängerausgang die Hertensteinstrasse erreichen. Im Bericht an den Grossen Stadtrat (Parlament) vom Februar 2017 unterstützte der Stadtrat (Exekutive) das Projekt Parkhaus Musegg. Aufgrund der äusserst knappen Überweisung des dringlichen Postulats „Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten“ im Parlament (Dezember 2016) wurde den weiteren planungsrechtlichen Arbeiten jedoch die Grundlage entzogen.¹³ In der Folge sprach sich Anfang September 2017 auch der Stadtrat gegen das Projekt Musegg aus.¹⁴ Von den Initianten/-innen des Musegg-Projekts, welche beträchtliche Vorinvestitionen getätigt hatten, wurde dies als unreflektierte Kehrtwende empfunden. Der Entscheid trübt im Moment das Verhältnis der rot-grünen Stadtregierung zu den bürgerlichen Parteien. Vergleiche dazu auch die Erläuterungen zum politischen Prozess.

¹³ Bericht an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 8. Februar 2017, S. 12.

¹⁴ <<https://www.zentralplus.ch/de/news/politik/5546333/Luzerner-Stadtrat-%C2%ABParking-Musegg-ist-nicht-zukunftstr%C3%A4chtig%C2%BB.htm>>.

D 3.3: Visualisierung des unterirdischen Parkhauses mit Ein- und Ausgängen



Quelle: Neue Luzerner Zeitung vom 10. Juli 2014.

<<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/Stadt-Luzern-favorisiert-Parkhaus-Musegg;art92,394372>>, Zugriff am 8. August 2017.

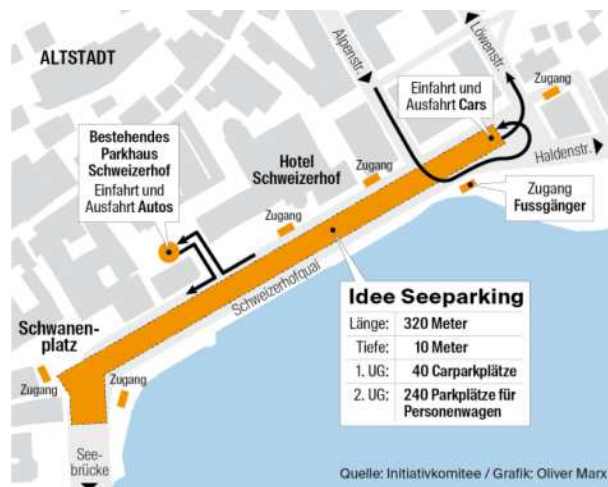
Parking Schweizerhofquai (Seeparkierung)

Mitte August 2017 wurde die Lösungspalette für die Carproblematik um ein weiteres Projekt erweitert. Erneut aus privater Initiative wurde die Idee eines Parkhauses unter dem Schweizerhofquai am See entlang direkt beim Schwanenplatz in die Diskussion eingebracht. Das Projekt sieht den Bau von zwei Parkgeschossen entlang dem Quai für rund 100 bis 120 Millionen Franken. Im ersten Parkgeschoss sollen Parkplätze für 40 Cars im zweiten für 240 Personenwagen entstehen. Wie Darstellung D 3.4 aufzeigt würde die Ein- und Ausfahrt für die Cars beim Umkehrkreis am Ende des Quais liegen. Pro Car wird mit Parkkosten von rund 100 Franken pro Stunde gerechnet.¹⁵ Aus Sicht der Projektanten/-innen bestehen keine Konflikte mit dem geplanten Zugtunnel des Tiefbahnhofs Luzern.¹⁶

¹⁵ <<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/initianten-praesentieren-ihre-idee-fuer-ein-parkhaus-unter-der-luzerner-seepromenade;art92,1090060>>, Zugriff am 12. September 2017.

¹⁶ <<https://www.zentralplus.ch/de/news/politik/5550057/Macht-der-Tiefbahnhof-dem-Schweizerhof-Carparking-den-Garaus.htm>>, Zugriff am 8. November 2017.

D 3.4: Visualisierung des Parkhauses Schweizerhofquai mit Ein- und Ausfahrten



Quelle: Luzerner Zeitung vom 25. August 2017.

3.3 CARREGIMES IN ANDEREN STÄDTEN IM IN- UND AUSLAND

Die nachfolgende Darstellung D 3.5 gibt eine Übersicht über die Carregimes in Interlaken und Zürich, welche touristisch mit Luzern im Wettbewerb stehen und drei anderen Städten in den Nachbarländern Österreich und Deutschland.

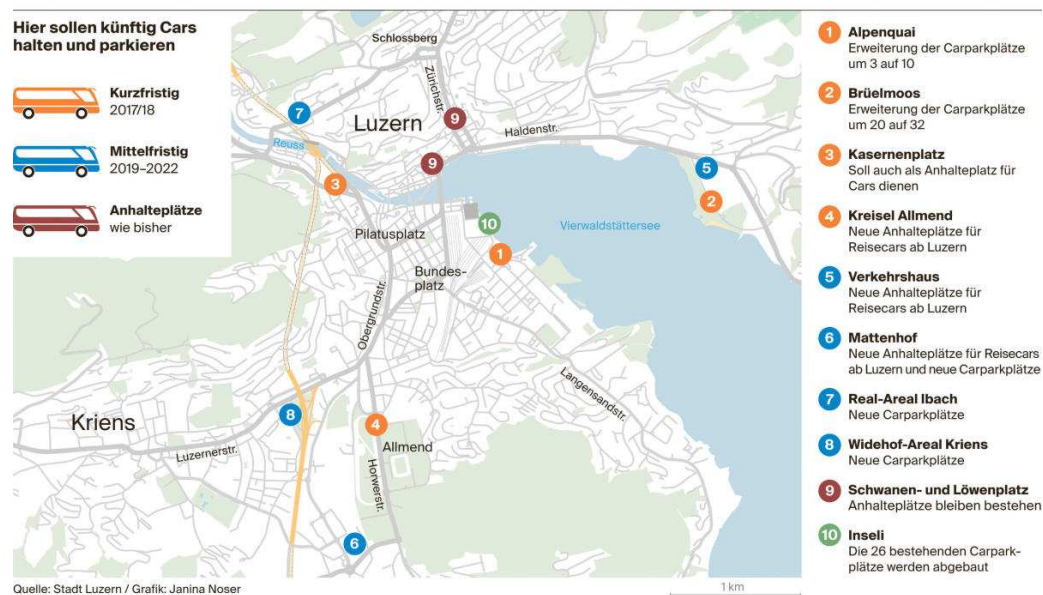
D 3.5: Carregimes in anderen schweizerischen und ausländischen Städten

Stadt/Ortschaft	Carregime
Interlaken	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrverbot in zwei zentralen Strassen in der Innenstadt - Halteplätze beim Bahnhof West und am Eingang der Innenstadt; drei Parkplätze in Gehdistanz - 6 Standorte mit 59 Parkplätzen (3 max. 48h, 1 max. 24h, 2 max. 4h bzw. 5h)
Zürich	<ul style="list-style-type: none"> - Im Stadtzentrum und Umgebung eher restriktives Parkregime. Keine Parkplätze für länger als 2 Stunden in Laufdistanz - Kreis 1: 10 Parkplätze max. 2 Stunden und 1 Halteplatz - Kreis 2: nur Halteplätze und 7 Parkplätze max. 15 Stunden
Wien	<ul style="list-style-type: none"> - Carverbot für das 3 Quadratkilometer grossem Stadtzentrum. Die Reisebusse werden in Parkplätzen rund ums Zentrum parkiert. Von dort geht es zu Fuss in die Innenstadt*
Nürnberg	<ul style="list-style-type: none"> - Rund um die Altstadt 19 Parkplätze für max. 2 Stunden und 6 Halteplätze an jeweils zwei Standorten. Am Zielstandort in der Altstadt gibt es 5 Halteplätze aber die Zufahrt zwischen 9 Uhr und 18 Uhr ist nur mit Sondergenehmigung möglich - Weitere Sonderregelungen während Christkindelmarkt
Salzburg	<ul style="list-style-type: none"> - Parkverbot zwischen 8 Uhr und 18 Uhr in einer Sperrzone (Altstadt). Rund um die Sperrzone gibt es zwei Halte-Terminals mit max. 10 Minuten Halte-dauer (vgl. Karte im Anhang A1.5). - Parkierung nur an einem der drei Carparkstandorte ausserhalb des Stadt-zentrums (nicht in Laufdistanz) möglich (ausser Privatparkplätze bei Hotels) - Busse dürfen von 22 Uhr bis 6 Uhr nicht näher als 25 Meter zu Wohnhäu- sern, Krankenanstalten, Kuranstalten oder Altersheimen geparkt werden

Legende: * <<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/So-loest-Wien-sein-Carproblem;art9647,387217>>.

Im März 2017 präsentiert der Stadtrat seine Pläne zur Lösung des Carproblems an einer Medienkonferenz (vgl. Darstellung D 4.1). Die Pläne basieren auf den im Dezember 2016 fertiggestellten Bericht „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“, das „Entwicklungskonzept über das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ und den Bericht und Antrag zur Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“. In der Präsentation deutet der Stadtrat an, dass bei einer Annahme der Inseli-Initiative, er die Möglichkeit nutzen möchte, um die Gestaltung des linken Seeufers vom Inseli über die Ufeschötti bis zum Richard-Wagner-Museum neu zu überdenken. Die Option Parkhaus Musegg wird vom Stadtrat nicht mehr erwähnt. Die von der JUSO in 2015 eingereichten Initiative verlangte die Aufhebung der 26 Carparkplätze und der 6 Carhalteplätze am Inseli.

D 4.1: Pläne des Stadtrats vom 6. März 2017



Quelle: Luzerner Zeitung vom 6. März 2017 gemäss Stadtrat der Stadt Luzern.

<<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/Luzerner-Car-Touristen-sollen-weiter-im-Zentrum-ein-und-aussteigen;art9647,981952>>, Zugriff am 7. August 2017.

Seit der Publikation des Konzepts gab es mehrere Entwicklungen und kamen neue Erkenntnisse hinzu, welche die Pläne des Stadtrats beeinflussen:

- Der Grosse Stadtrat, das Stadtparlament der Stadt Luzern, behandelte das Car-konzept am 6. April 2017.¹⁷
 - Der Ausbau vom Standort Brühlmoos um 20 Parkplätze wurde abgelehnt. Begründet wurde die Ablehnung mit dem Widerstand der Anwohner/-innen und der nicht zonenkonformen Erweiterung.

¹⁷ <<https://www.zentralplus.ch/de/news/politik/5530767/Car-Parkpl%C3%A4tze-Ausbau-im-Br%C3%BCelmoos-ist-vom-Tisch.htm>>, Zugriff am 19. Oktober 2017.

- Die Massnahmen zur Erweiterung des Alpenquai-Standorts um drei Parkplätze sowie zur Entwicklung eines webbasierten Parkleitsystems werden vorangetrieben.
- Das Stadtparlament steht dem Parkhaus Musegg kritisch gegenüber und fordert alternative langfristige Massnahmen.
- Die Gemeinden Kriens und Horw stehen Lösungen auf ihrem Gemeindeboden kritisch gegenüber. Für die Gemeinden ist neben den raumplanerischen Fragen nicht ersichtlich, warum die Stadt Carparkplätze auf Stadtboden ablehnt aber welche in den anderen Agglomerationsgemeinden schaffen will. Und dies, obwohl die durch die Touristen generierten Steuereinnahmen an die Stadt gehen.¹⁸ Am Standort Widehof in Kriens wird inzwischen ein Asylzentrum gebaut. Ob es dort noch Platz für ein Carparking gibt sei ungewiss. Am Standort Mattenhof würden Carparkplätze dem Gestaltungsplan widersprechen.
- Ein Komitee aus CVP, FDP, SVP und Wirtschaft reicht im Mai 2017 die nötigen Unterschriften für die Volksinitiative „Aufwertung der Innenstadt“ (Musegg-Initiative), welches in 2018 ein Grundsatzentscheid des Stimmvolkes zum Parkhaus Musegg ermöglichen soll.¹⁹
- Die VBL (Verkehrsbetriebe Luzern) stehen nach anfänglicher Skepsis der Idee einer Öffnung des Busdepots für Cars tagesüber (zwischen 8 und 17 Uhr) positiv gegenüber. Die VBL startete den Versuch mit acht Parkplätzen am 3. Juli 2017. In den ersten zwei Monaten wurde das Angebot allerdings kein einziges Mal genutzt.²⁰
- Im Sommer 2017 wurden die Resultate von zwei Studien zur Verkehrssituation in der Stadt und Agglomeration Luzern publiziert. Initiatorin beider Studien war die private „Interessensgemeinschaft Stadtverkehr und Wirtschaft“. Die Interessensgemeinschaft hat selbst 230 Gewerbebetriebe, hauptsächlich aus der Stadt Luzern, befragt. Weiter beauftragte sie die Firma Demoscope mit der Durchführung einer Bevölkerungsbefragung. Befragt wurden 1'000 Personen aus der Stadt und Agglomeration. Die Mehrheit der befragten Personen aus der Bevölkerung unterstützen die Idee eines Parkhauses Musegg (68%). 58 Prozent der Befragten äussern sich positiv zum Vorschlag die Carhalteplätze am Schwanenplatz aufzuheben.²¹ Von den Gewerbeteilnehmenden wünschen sich 92 Prozent, dass das Projekt Parkhaus Musegg wieder in die Diskussion zum Carparkierungskonzept einbezogen wird. Die Mehrheit äusserst jedoch ebenfalls den Wunsch nach einer zukünftigen Abnahme der Cars in der Innenstadt²².

¹⁸ <<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/Agglo-zeigt-Stadt-die-kalte-Schulter;art9647,1007028>>, Zugriff am 7. August 2017.

¹⁹ <<https://www.srf.ch/news/regional/zentralschweiz/parkhaus-musegg-duerfte-vors-volk-kommen>>, Zugriff am 8. August 2017.

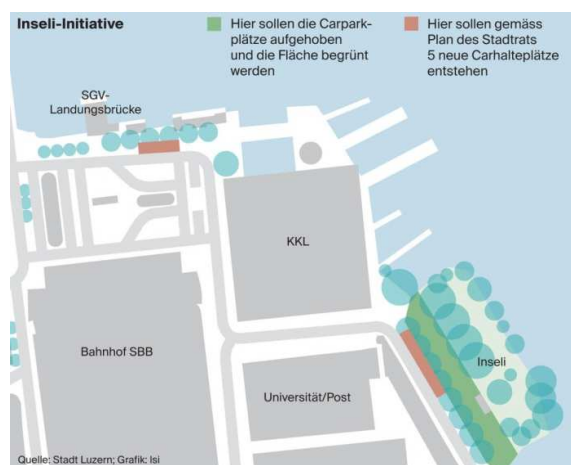
²⁰ <<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/neues-car-angebot-ist-ein-flop;art9647,1092455>>, Zugriff am 12. September 2017.

²¹ DemoSCOPE (2017): Verkehr in der Stadt und Agglomeration Luzern – Umfrage zur Verkehrssituation 2017. Repräsentative Meinungsumfrage bei der Bevölkerung der Stadt Luzern und im umliegenden Agglomerationsgürtel, Adligenswil, S. 35ff.

²² Bucher, P.; Widmer, H. (2017): Verkehr in der Stadt Luzern - Fragen und Resultate, Umfrage zur Verkehrssituation in der Stadt und Agglomeration Luzern, Tourismus, Gewerbe, Detailhandel und andere, S. 3f.

- Die Inseli-Initiative wird am 24. September vom Volk relativ knapp angenommen. Der Stadtrat und das Parlament, welche die Inseli-Initiative unterstützten, machten bereits im Juli 2017 konkrete Vorschläge zur deren Umsetzung. Wie in der Darstellung D 4.2 abgebildet, sollen 32 Carparkplätze aufgehoben, jedoch fünf Halteplätze geschaffen werden. Die Aufhebung der Parkplätze soll bereits im 2019 beginnen.

D 4.2: Reduktion der Carparkplätze aufgrund der Inseli-Initiative



Quelle: Luzerner Zeitung vom 12. Juli 2017.

<<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/in-der-naehe-des-inseli-werden-auch-kuenftig-cars-anhalten;art92,1063481>>, Zugriff am 7. August 2017.

- Im Oktober 2017 entscheidet sich der Bundesrat Fernbuslinien im Inland als „punktuelle Ergänzung“ des Öffentlichen Verkehrs zu erlauben. Somit werden Fernbusse „in der Nacht oder dort, wo Bahnen zum Beispiel nicht optimale Tangentialverbindungen bieten“ eingesetzt werden können.²³ Beim Kanton laufen zurzeit Abklärungen zu möglichen Standorten eins Fernbusterminals.

D 4.3: Wichtige Ereignisse zur Carproblematik



Quelle: eigene Darstellung.

²³ <<https://www.nzz.ch/schweiz/bundesrat-bringt-das-monopol-der-sbb-zu-fall-und-erlaubt-nationale-fernbusse-ld.1322786>>, Zugriff am 19.10.2017.

Im Rahmen der Studie werden Lösungsansätze bewertet, die aus unserer Sicht am Erfolg versprechendsten sind. Verschiedene dieser Lösungsansätze lassen sich auch kombinieren. Nicht weiterverfolgt werden:

- Lösungsansätze welche *im politischen Prozess gescheitert* sind (Beispiel Parkplätze am Inseli). Hingegen ist zum Projekt Musegg eine Initiative hängig, welche der Stadtrat abgelehnt hat. Das Projekt wurde in einer modifizierten Form (Museggparkierung ausschliesslich für Cars) in die Bewertung einbezogen.
- Lösungsansätze, welche sich als *nicht finanzierbar* herausgestellt haben (Beispiel Metro-Projekt)
- Lösungsansätze, welche sich in der Zwischenzeit als *nicht realisierbar* herausgestellt haben (Beispiel wegen Überbauung oder anderweitiger Belegung der angedachten Flächen, bspw. Standort Geleise unter dem Bahnhofparking P3)

Ausgehend von den in den vorherigen Kapiteln erläuterten Lösungsansätzen, weiteren Ansätze aus anderen Städten und den Interviews mit verschiedenen Stakeholdern wurden folgende in der Darstellung D 5.1 beschriebenen Massnahmen betrachtet. Diese Lösungsansätze wurden auch als Massnahmenblätter aufgearbeitet (vgl. Beilage Massnahmenblätter in Anhang A1.6).

D 5.1: Liste der betrachteten Lösungsansätze im Rahmen dieser Studie

Lösungsansatz	Begründung der Auswahl
1. Status quo	Benchmark Problematik hat sich mit dem angepassten Carregime beruhigt, weshalb die weitere Entwicklung abgewartet wird
2. Carparking Musegg	Bevölkerung und Gewerbe wünschen sich die Prüfung dieser Option; umfassende Lösung für Halte- und Parkierungsproblematik
3. Projekt Parkhaus Schweizerhofquai (Seeparking)	Stadtrat steht der Idee offen gegenüber
4. Gleisfeldüberbauung Bahnhof West	Grosser Zusatznutzen als Busbahnhof für den lokalen ÖV, Entspannung der Verkehrslage am Bahnhofplatz
5. Carparkplatz Ibach (evtl. mit Shuttle in die Stadt)	Bereits bebaute Fläche mit genügend Platz für viele Parkplätze im Stadtgebiet
6. Carparkplatz Allmend/Messe – AAL	Bereits bebaute Fläche mit genügend Platz für viele Parkplätze im Stadtgebiet
7. Dezentrales Parkierungssystem (viele kleine Parkplätze)	Flexible Möglichkeit zum punktuellen Aus- oder Rückbau bei Bedarf ohne intensive Nutzung eines Gebiets
8. Webbasiertes Parkleitsystem	Effizienzsteigernder Lösungsansatz ohne infrastrukturellen Massnahmen
9. Lenkungssystem (Pricing)	Lenkender Lösungsansatz ohne infrastrukturellen Massnahmen

Diese Lösungsansätze werden von verschiedenen Fachexperten/-innen im Rahmen eines eintägigen Workshops diskutiert und beurteilt. Die Experten/-innen sind jedoch frei auch andere Lösungsansätze in die Diskussion einzubringen. Ziel des Workshops ist es, konkrete Lösungsvorschläge zur Carproblematik zu erarbeiten.

Im Anhang ist neben der Auflistung aller im Rahmen des Carkonzepts untersuchten Massnahmen (vgl. Anhang A1.3) auch eine Liste mit detaillierten Informationen zu einer Auswahl an Standorten für Carhalte- und Carparkplätzen zu finden. Die Liste gibt eine Übersicht über Anschlussalternativen, Distanz bis zum Schwanenplatz, Anzahl bestehender und potenzieller Halte- und Parkplätze sowie weitere wichtige Informationen.

Die Bewertung der beschriebenen Massnahmen orientiert sich an den folgenden Kriterien:

- Technische Realisierbarkeit (hoch/mittel/tief)
- Politische Akzeptanz (hoch/mittel/tief)
- Investitionskosten (hoch/mittel/tief)
- Betriebskosten (hoch/mittel/tief)
- Zeitliche Realisierbarkeit (kurzfristig/mittelfristig/langfristig)
- Finanzierungsmodell (Beteiligung Private, Bund/Kanton)
- Beitrag zur verkehrlichen Problemlösung, insbesondere bezüglich Sicherheit, Verkehrsfluss, touristischer Erschliessung (gross/mittel/klein)
- Beitrag zur stadträumlichen Aufwertung (gross/mittel/klein)

Die Massnahmen können von den Experten/-innen bereits vor dem Workshop mithilfe der Massnahmenblätter bewertet werden. Die Bewertung kann am Expertenworkshop revidiert, ergänzt oder beibehalten werden.

A I GRUNDLAGEN

A I. I LISTE DER VERFÜGBAREN STUDIEN

Arbeitsgruppe Cartourismus Luzern (2014): Bericht und Empfehlung an den Stadtrat, Luzern

Arch-idee (2014): Car-Konzept „C-Netz“ Luzern, Ideen für eine attraktive Stadt am Wasser, Luzern

Bruns, F.; Buser, B.; Ruggli, P. (2014): Evaluation geplanter Parkhäuser Musegg und Reussegg/Metro, Bericht zuhanden Stadtrat, Ernst Basler + Partner AG, Zürich

Bucher, P.; Widmer, H. (2017): Verkehr in der Stadt Luzern – Fragen und Resultate, Umfrage zur Verkehrssituation in der Stadt und Agglomeration Luzern, Tourismus, Gewerbe, Detailhandel und andere

DemoSCOPE (2017): Verkehr in der Stadt und Agglomeration Luzern – Umfrage zur Verkehrssituation 2017. Repräsentative Meinungsumfrage bei der Bevölkerung der Stadt Luzern und im umliegenden Agglomerationsgürtel, Adligenswil

Goetz, R.; Meier, H.R.; Bösch, I. (2015): Gruppentourismus am Schwanenplatz Volkswirtschaftliche Bedeutung, Diskussionsgrundlage zuhanden des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung der Bucherer Gruppe. BHP – Hanser und Partner AG, Zürich

Kanton Luzern, Dienststelle Raum und Wirtschaft (2016): Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation, Massnahmenbericht.

Leuenberger, A.; Gut, C. (2015): Monitoring Carparkplatz Inseli Luzern, Ergebnisbericht, AKP Verkehrsingenieur AG, Luzern

Leuenberger, A.; Kaufmann, A.; Stamm, D. (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, Analyse und Massnahmenvorschläge, AKP Verkehrsingenieur AG, Luzern

Messe Berlin GmbH (2016): ITB World Travel Trends Report 2016/2017, Berlin

Planungsbüro Jud (2017): Städtevergleich Mobilität, Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015, Zürich

PwC (2014): Studie zum Carverkehr in der Luzern Innenstadt, Studie im Auftrag von Luzern Tourismus

Stadt Luzern (2017): Carparkierung Stadt Luzern, Bericht an den grossen Stadtrat von Luzern vom 8. Februar 2017

Uhlmann, M. (2017): Machbarkeitsstudie Parkierung Reisebusse Riedstrasse, Kurzbericht, Emch+Berger WSB AG, Emmenbrücke

A 1.2 LISTE MIT PARLAMENTARISCHEN GESCHÄFTEN

Stellungnahme des Stadtrats zum Postulat 123 vom Grossen Stadtrat „Parkhaus Schweizerhofquai“ vom 20. September 2017

Dringliches Postulat 123 vom Grossen Stadtrat „Parkhaus Schweizerhofquai“ vom 22. August 2017

Stellungnahme des Stadtrats zur Interpellation 104 „Was bietet die Stadt der SGV und dem KKL, wenn die Carparkplätze auf dem Inseli wegfallen?“ vom 5. Juli 2017

Interpellation 104 vom Grossen Stadtrat „Was bietet die Stadt der SGV und dem KKL, wenn die Carparkplätze auf dem Inseli wegfallen?“ vom 12. Juni 2017

Stellungnahme des Stadtrats zum dringlichen Postulat 28 „Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten“ vom 14. Dezember 2016

Dringliches Postulat 28 vom Grossen Rat „Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten“ vom 5. Dezember 2016

Stellungnahme des Stadtrats zum Postulat 6 „Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg“ vom 8. Februar 2017

Postulat 6 vom Grossen Stadtrat „Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg“ vom 15. September 2016 (überwiesen)

Stellungnahme des Stadtrats zum Postulat 7 „Alternative Standorte für Carparkierung“ vom 8. Februar 2017

Postulat 7 vom Grossen Stadtrat „Alternative Standorte für Carparkierung“ vom 19. September 2016

Stellungnahme des Regierungsrats zum Postulat P 427 „Postulat Schmassmann Norbert und Mit. über die bessere Verkehrsschliessung des Bahnhofs Luzern sowie die Überdeckelung des Luzerner Bahnhofareals mit einem Bus-Hub“ vom 7. Januar 2014.

Stellungnahme des Stadtrats zur Motion Nr. 114 2012/2016 „Überdeckelung des Luzerner Bahnhofareals mit einem Bus-Hub“ vom 29. August 2013

A 1.3 GEPRÜFTE MASSNAHMEN IM CARCONZEPT

Massnahmen im Bereich Infrastruktur

Nr.	Standort	Massnahme	Empfehlung
05	Ibach / REAL	Prüfung Erstellung peripherer Parkplätze (M 1.3, Anhang 1)	Weiterverfolgen
06	A2 Anschluss Lochhof	Prüfung Standort als peripherer Parkplatz (M 1.7, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Realisierung unwahrscheinlich
08.1	Kasernenplatz	Der Kasernenplatz soll aufgrund seiner attraktiven Lage nahe der Kleinstadt zu den Spitzenzeiten auch als Halteplatz genutzt werden. Dadurch soll die Kleinstadt touristisch gefördert, die Touristenströme entflochten und die Hertensteinstrasse und der Löwenplatz entlastet werden. Parallele Prüfung einer städtebaulichen Aufwertung des Bereichs Kasernenplatz	Umsetzen
08.2	Erweiterung Parkhaus Altstadt	Nutzung des Parkhauses Altstadt zur Carparkierung (M 1.14, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Kosten- / Nutzen Verhältnis sehr schlecht
12.1	Löwenplatz	Verlängerung und laufende Überprüfung des bestehenden provisorischen Regimes. Umgestaltung Carparkplatz Löwenplatz damit dieser besser den Bedürfnissen der Bevölkerung und Reisegästen entspricht.	Weiterverfolgen
12.2	Carparkplätze Weyquartier	Schaffung von Carparkplätzen an der Wey-, Hof-, und Friedenstrasse. (M1.13 im Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Negative Auswirkungen auf Quartier als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsraum zu stark
13	Schwanenplatz	Verlängerung und laufende Überprüfung des bestehenden provisorischen Regimes	Umsetzen
19	Rösslimatt	Realisierung von Carparkplätzen im Rösslimattquartier (M 1.10, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Gebiet soll für höherwertige Wohn- und Arbeitsplatznutzungen genutzt werden.
20	Raum Alpenquai	Kurzfristige Erweiterung der Carparkplätze, Ergänzung von Parkplätzen für Wohnmobile und Sanierung WC-Entleerungsstelle Landenberg (M 1.9, Anhang 1)	Umsetzen
25	Verkehrshaus Haldenstrasse	Realisierung von zusätzlichen Halteplätzen für Reisen ab Luzern (M 1.4, Anhang 1)	Weiterverfolgen
26	Brüelmoos	Erweiterung Parkplatz Brüelmoos (M 1.1, Anhang 1)	Weiterverfolgen
27/28	Eichhof / Konsumhof	Prüfung als kurzfristige Parkplätze (M 1.5, Anhang 1)	Weiterverfolgen
29	Widenhof / Grosshof Kriens	Prüfung Standort als peripherer Parkplatz (M 1.6, Anhang 1)	Weiterverfolgen
31	Allmend Messe	Nutzung der Haltekannte beim Kreisel Allmend für Reisende ab Luzern.	Umsetzen
33	Allmend P2	Nutzung bestehender Parkplatz P2 zur Carparkierung (M 1.12, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Realisierung unwahrscheinlich
35.1	Bahnhof Mattenhof	Halteplätze in Nähe S-Bahnhof Mattenhof prüfen (M 1.8, Anhang 1)	Weiterverfolgen
35.2	Mattenhof II	Zwischennutzung Areal Mattenhof II bis zur Realisierung der Pilatus Arena zur Carparkierung (M 1.11, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen solange Projekt Pilatus Arena vorgesehen ist.
36	Hinder Schlund	Nutzung und Ausbau Areal zu peripherem Parkplatz (M 1.2, Anhang 1)	Weiterverfolgen

Massnahmen im Bereich Kapazitätsmanagement (I)

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Linksabbieger Schwanenplatz	Entlastung Seebrücke und Schweizerhofquai durch die Möglichkeit von Linksabbiege- und Einmünde-Manövern am Schwanenplatz	Nicht zweckmässig. Wird nicht weiterverfolgt.	-
Öffnung Busspur für Cars	Generelle Öffnung der Busspuren für Cars	Wird situativ unter Berücksichtigung der Lage der Halte- und Parkplätze evaluiert.	-
Schiff-Shuttle	Schiff-Shuttle zwischen Lido und Schwanenplatz	Wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich	-
Bewirtschaftung	Weiterführung bestehendes System und allfällige Erweiterung um E-Tickets, Kombiangebote oder Pauschalparkgebühren sobald Nachfrage gegeben ist. Prüfung einer Zweckbindung der Parkgebühren von Carparkplätzen.	Bestehende Gebühren und Parkzeitbeschränkungen sind laufend basierend auf den Monitoringdaten zu prüfen. Eine Anpassung der Reglemente der Stadt Luzern zur Bewirtschaftung von Parkplätzen soll geprüft werden.	-
Road Pricing	Erhebung von Gebühren zur Einfahrt mit Cars in die Innenstadt	Nicht zweckmässig / umsetzbar. Wird nicht weiterverfolgt	-
Parkfelder für Kleinbusnutzung optimieren	Sicherstellen, dass die Nutzung der Carparkfelder auch für zwei Kleinbusse möglich ist	Berücksichtigung bei Wahl der Bewirtschaftungssysteme sowie bei Erstellung neuer Parkplätze	-
Berechtigungsgruppen	Parkfelder nur für bestimmte Benutzergruppen freigeben	aktuell nicht erforderlich bzw. kann punktuell mit temporärer Signalisation vor Ort sichergestellt werden.	-

Massnahmen im Bereich Kapazitätsmanagement (II)

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Generelles Carhalteverbot	Generelles Halteverbot für Cars ausserhalb von speziell gekennzeichneten Halte- oder Parkplätzen	Aktuell nicht erforderlich, wird jedoch laufend, allenfalls für bestimmte Stadtteile oder zu bestimmten Zeiten geprüft	-
Manuelles Leitsystem	Bis die Integration der Carparkfelder in das PLS Luzern erfolgt ist sollen die Cars manuell zu den verfügbaren Parkfeldern gelenkt werden.	Nicht zweckmässig, da eine kurzfristige Realisierung eines Parkleitsystems für Carpark- und -halteplätze anzustreben ist.	
Integration Carparkplätze in Parkleitsystem (PLS-Luzern)	Integration der Carparkfelder in das PLS Luzern	Die Integration der Carparkfelder soll baldmöglichst umgesetzt werden.	M 1.15
Halteplatz- Slot-Management	Minimierung von punktuellen Überlastungen der Halteplätze	Laufende Sensibilisierung der Reiseleiter und Chauffeure auf die knappen Kapazitäten an den Halteplätzen, Durchsetzung von kurzen Halteplätzen und Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen zur Einführung eines Slot Managements	M 1.16
Überlaufkonzept	Definition des Vorgehens und Massnahmen für Spitzentage oder bei punktuellen Sperrungen von Parkplätzen	Bereitstellung von zusätzlichen, temporären Kapazitäten. Optimierung Auslastung bestehende Kapazitäten durch Parkleitsystem. Frühzeitige Erkennung von Spitzentagen durch Monitoring und Anmeldeinformationen	M 1.16
Anmeldepflicht / -möglichkeit für Cars	Anmeldepflicht / -möglichkeit für Cars in der Stadt Luzern unter Angabe der Ankunfts- und Aufenthaltszeit	Eine vorzeitige Information über die zu erwartende Anzahl Cars brächte viele Vorteile zur Abwicklung des Carverkehrs in Spitzenzeiten und Erkenntnisgewinn über die Nutzung der Carinfrastruktur. Eine gemeinsame Erfassung der Anmeldeinformationen mit den Anrainergeschäften und Hotels ist anzustreben.	M 1.16
Routenführung	Definition und Kommunikation der Routen zu den Carhalte- und Carparkplätzen. Die Angabe der Routen kann zur Vermeidung von Schleich- und Suchverkehr beitragen und den Chauffeuren eine bessere Orientierung geben	Kurzfristig sollen die optimalen Routen auf einer Übersichtskarte auf Website (z.B. von Luzern Tourismus) bereitgestellt werden. Weiter ist die Wegweisung zur den Parkplätzen entsprechen den neuen Parkplätzen anzupassen und gegebenenfalls zu optimieren	M 1.16
Koordination Entwicklung Fernreisebusse	Bei zunehmendem Fernreisebusverkehr verschärfen sich die Konflikte zwischen diesen und den Cars von Tages oder Übernachtungsgästen.	Bei der Vergabe von Konzessionen sind die Abfahrtszeiten und Standorte mit den freien Kapazitäten abzugleichen.	

Massnahmen im Bereich Information

	Aktualisierungsfrequenz	Plattform	Beurteilung	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Informationsmaterial zu Halte- und Parkplatzkonzept, Lage, Kapazität, Preis und Ausrüstung der Parkplätze	Aktualisieren bei Anpassungen	Flyer, Internet-download	Eine Überarbeitung und Ergänzung des Informationsmaterials ist kurzfristig möglich und bietet einen wichtigen Nutzen für die Gäste	M 1.16
		Infotafeln Halte- / Parkplätze	Bedarf wird aktuell für nicht gegeben beurteilt	
Aktuelle Verfügbarkeit und Nutzung der Strassen und Carparkplätze	Tagesaktuell	Website, Mobile-Applikation	Die Bereitstellung tagesaktueller Daten kann den Suchverkehr massgeblich einschränken und sollte daher umgesetzt werden	M 1.16
Sprachtelefon	Live	Telefon	Wird für Luzern als nicht zweckmässig beurteilt	

Massnahmen im Bereich Monitoring und Controlling

Massnahme	Beschrieb	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Quantitative Daten Halteplätze	Kurzfristig sind die Erhebungen der Securitas weiterzuführen. Langfristig ist eine automatische Erhebung der Frequenzen und Aufenthaltsdauer anzustreben. Dies soll anhand der Integration der Halteplätze in ein Parkleitsystem (PLS) erfolgen.	M 1.16
Quantitative Daten Parkplätze	Das Monitoring der Parkplätze ist mittelfristig anhand der Daten des PLS durchzuführen. Die vorgängige Durchführung von manuellen Erhebungen wird aufgrund des hohen Aufwandes zur Aufnahme von qualitativ aussagekräftigen Daten als nicht zweckmässig beurteilt. Je nach Zeitdauer bis zur Inbetriebnahme des PLS bzw. der Integration der Carparkplätze ist zu prüfen ob ein videobasiertes Monitoring realisierbar ist.	
Quantitative Daten Tagestouristen	Zentrale Erfassung, Ablage und Auswertung der Daten zur Anzahl angemeldeter Reisegruppen und der Anzahl und Dauer der übernachtenden Reisegruppen.	
Quantitative Daten Übernachtungsgäste		
Qualitativen Gästezufriedenheit	Qualitative Daten zum Nutzungsverhalten und der Zufriedenheit sind mindestens alle 2 Jahre durchzuführen. Dabei sind je nach Fragestellung die Reiseleiter in den Anrainergeschäften oder den Hotels oder die Carchauffeure bei den Parkplätzen mittels Fragebögen zu befragen. Die Befragungen haben das Ziel die Zufriedenheit der Reisegruppen zu erfassen und Hintergründe zum Nutzungsverhalten der Parkierungsinfrastruktur zu erhalten.	
Zentrales Controlling	Alle Daten sollen an einer zentralen Stelle zusammengetragen, ausgewertet und aufbereitet werden. Aufgrund von definierten Kriterien und standardisierten Auswertungen können so Massnahmen wie die Aktivierung eines Überlaufkonzeptes initiiert werden und Trends frühzeitig erkannt werden.	

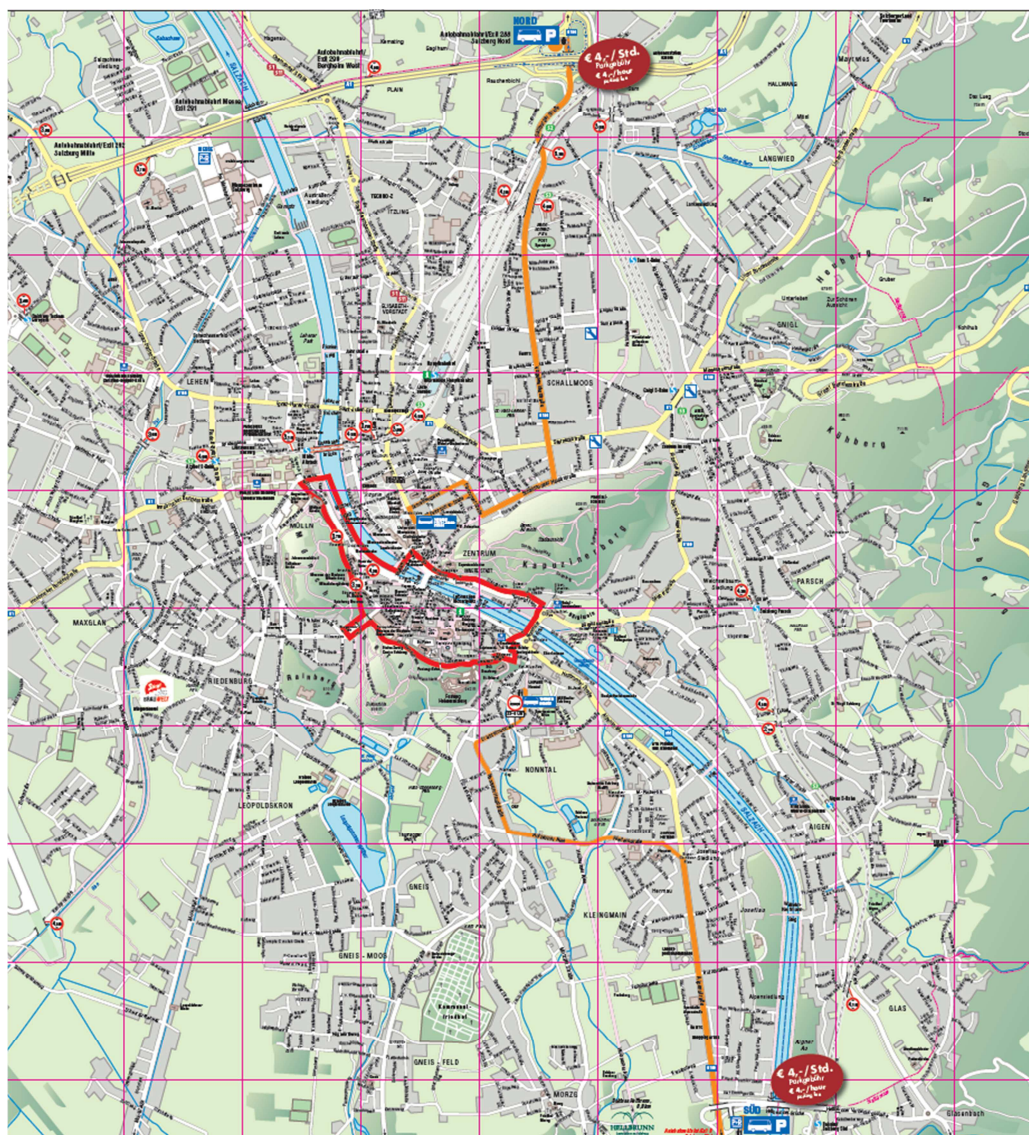
AI.4 STANDORT DER VORHANDENEN CARPARKPLÄTZE IM ZENTRUM



Quelle: <www.luzern.com>.

Legende: P1: Kasernenplatz, P2: Inseli, P3: Landenberg/Alpenquai, P4: Brüelmoos (Lido), P5: Löwenplatz, P6: VBL-Depot;

AI.5 BEISPIEL: KARTE MIT CARREGIME IN SALZBURG



Quelle: <<https://www.salzburg.info/de/b2b/gruppenplaner/reisebus>>, Busplan.

Legende: Carregime mit Sperrzone (rot) in der Altstadt, Carparkplätze im Stadtgürtel sind mit den Carterminals (nur Ein- und Aussteigen möglich) im Zentrum verbunden (orange).

A I . 6 M A S S N A H M E N B L Ä T T E R

Wird als gesondertes PDF-Dokument abgegeben.