



Stadt Luzern

Stab Umwelt- und Mobilitätsdirektion

Strategieprozess Carregime: Phase II: Bewertung der Lösungsideen

Vernehmlassungsbericht

20. Dezember 2021



Stadt Luzern
Stab Umwelt- und Mobilitätsdirektion
Obergrundstrasse 1
6002 Luzern
Telefon: 041 208 83 22
E-Mail: umd@stadtluzern.ch
www.umd.stadtluzern.ch

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Ausgangslage	3
2	Teilnahme an der Vernehmlassung	3
3	Ergebnisse der Vernehmlassung	4
3.1	Allgemeine Aspekte	4
3.2	Anpassungen an Bewertung und Bericht	5
4	Weiteres Vorgehen	5

Beilage

Reaktion auf Stellungnahmen im E-Mitwirkungsformular

1 Ausgangslage

Aufgrund der vielfältigen Herausforderungen und der zahlreich diskutierten Lösungsvorschläge im Bereich Carregime wurde auf Basis des [B+A Tourismus und Carregime](#) ein breit angelegter Strategieprozess lanciert. Die mit diesem Prozess angestrebte mehrheitsfähige Lösung soll langfristig eine Verbesserung der Situation hinsichtlich des Car-Aufkommens bewirken und insbesondere auf die parallel erarbeitete Vision Tourismus abgestimmt sein. Um dem Aspekt der Mehrheitsfähigkeit gerecht zu werden, wurden die Strategieziele für das Carregime in der «Phase I Zielsetzungen» partizipativ erarbeitet. Diese dienten der nachfolgenden Bewertung von 59 Lösungsideen, welche durch die Gruner AG, Basel vorgenommen wurde. Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden in einem Bericht beschrieben und den am Prozess beteiligten Stakeholdern am 20. September 2021 vorgestellt. Am 21. September erfolgte zudem die Orientierung der Öffentlichkeit in Form einer Medienmitteilung.

Im Anschluss an die Publikation der Ergebnisse bestand die Möglichkeit, via E-Mitwirkung eine Rückmeldung zum Berichtsentwurf abzugeben. Zudem erhielten die Projektinitiantinnen und Projektinitianten die Möglichkeit, die fachliche Bewertung ihrer Lösungsidee mit der Projektleitung Carregime in einem bilateralen Gespräch von maximal einer Stunde Dauer zu besprechen.

Der vorliegende Vernehmlassungsbericht fasst die wichtigsten Aspekte aus der Vernehmlassung zusammen und zeigt auf, welche Anpassungen darauf basierend am Bericht vorgenommen wurden. Im Anhang befinden sich alle Rückmeldungen aus dem E-Mitwirkungstool im Originalwortlaut inkl. allfälliger Beilagen sowie die darauf basierende Stellungnahme der Projektleitung.

2 Teilnahme an der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung zum Bericht der Phase II Lösungen fand vom 22. September bis 31. Oktober 2021 statt. Im Rahmen der E-Mitwirkung gingen 96 Rückmeldungen von 21 Organisationen ein. 16 dieser Rückmeldungen waren allgemeiner Art ohne Bezug auf einen Berichtsteil. Die konkreten Rückmeldungen verteilten sich auf die Kapitel Auftrag (8), Grundlagen (4), Ziel- und Kriteriensystem gemäss Partizipationsprozess Phase I (12), Lösungsideen für das künftige Carregime (8), Bewertung und Erkenntnisse (30) sowie Fazit und Ausblick (5). Auf Anhang und Beilagen bezogen sich weitere 13 Rückmeldungen.

Vom Angebot eines bilateralen Gesprächs haben sechs Initiantengruppen Gebrauch gemacht. Die Gespräche wurden seitens Stadt von Roland Koch und Isabelle Kaspar durchgeführt. Das Ziel der Gespräche bestand einerseits darin, Fragen der Initianten zur fachlichen Bewertung aufzunehmen. Andererseits dienten die Gespräche auch dazu, eine Einschätzung der Initianten zu Synergie-Möglichkeiten, zur Finanzierung und zur Realisierung ihrer Lösungsidee im Kontext der aktuellen Tourismusentwicklung zu erhalten.

3 Ergebnisse der Vernehmlassung

3.1 Allgemeine Aspekte

Aufgrund der Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung sind einzelne Aspekte besonders hervorzuheben. Dazu gehört in erster Linie die Feststellung, dass das Ergebnis der Phase II eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem aus Phase I darstellt. Die darin gemeinsam festgelegten Ziele wurden daher für die Bewertung weder verändert noch erweitert. Ebenfalls bewusst verzichtet wurde auf die Umsetzung einer Gewichtung der einzelnen Ziele. Mit der Sensitivitätsanalyse wurde zwar deren Einfluss auf die Ergebnisse der Gesamtlösungen angedeutet. Diese Analyse diente aber in erster Linie zur Überprüfung der Stabilität der Ergebnisse. Aus diesem Grund wird die Sensitivitätsbetrachtung im Rahmen der fachlichen Bewertung nicht mehr erweitert und bleibt unverändert.

Besonders häufig vermisst wurden im Rahmen der Vernehmlassung weitere Bewertungskriterien wie Kosten, Finanzierung oder Synergiemöglichkeiten, die über das der aktuellen Bewertung zugrundeliegenden Zielsystem hinausgehen. Diese wichtigen Aspekte im Hinblick auf ein künftiges Carregime werden jedoch erst in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dies gilt auch für die Abstimmung mit den übergeordneten städtischen Strategien. Konkret handelt es sich dabei insbesondere um die Mobilitätsstrategie, die Vision Tourismus 2030 sowie auch die Energie- und Klimastrategie.

Als konkretes Projekt wird der Durchgangsbahnhof Luzern in einigen Stellungnahmen erwähnt. Auch wenn keine spezifischen Berichte in den Grundlagen aufgeführt sind, wird diesem Schlüsselprojekt im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Carregimes entsprechend Rechnung getragen. Es gilt dabei insbesondere auch bereits die Bauphase zu berücksichtigen. Der Durchgangsbahnhof wird mit massgeblichen Auswirkungen auf alle Lösungsideen verbunden sein, welche räumlich im Gebiet Bahnhof Luzern angesiedelt sind.

Als generelle Rückmeldung zu den Lösungsideen lässt sich festhalten, dass die hohe Anzahl von 59 Lösungsideen darauf zurück zu führen ist, dass bewusst möglichst alle in der Vergangenheit diskutierten Projekte, Lösungsvorschläge und Standort-Ideen einbezogen wurden. Dies gilt auch für Grundstücke, die in der Zwischenzeit bereits einer anderen Nutzung zugeführt worden sind. Die Bewertungsergebnisse lassen dennoch Rückschlüsse auf deren Standortqualität für das Carregime zu, die gerade auch im Hinblick auf die politische Diskussion hilfreich sein können.

Die ebenfalls in der Vernehmlassung mehrfach geäußerte Kritik an der Wahl der Skala für die (quantitativen) Messgrößen wird zur Kenntnis genommen. Es ist unbestritten, dass eine breitere Messskala ein differenzierteres Bild ergeben hätte. Der damit verbundene, höhere Bewertungsaufwand hätte sich aus Sicht der Stadt Luzern nicht gerechtfertigt, da der Detaillierungsgrad der Lösungsideen sehr unterschiedlich ist. Die Tendenz, welche Lösungsidee einen höheren Nutzen aufweist, lässt sich durchaus auch mit der gewählten einfachen Beurteilungsskala erkennen.

3.2 Anpassungen an Bewertung und Bericht

Aufgrund der Rückmeldungen der Vernehmlassung bleiben die Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Bewertung grundsätzlich unverändert. Es sind aber dennoch einige wenige Anpassungen an der Bewertung und am Bericht angezeigt:

- Das Projekt «TALPA», Riedstrasse (Nr. 51) wurde in Bezug auf die Terminologie und die örtliche Beschreibung angepasst, um insbesondere auch Verwechslungen zu vermeiden.
- Bei Projekt «Number Two» (Nr. 53) sowie auch bei Konzept Incoming-Reisebusverkehr (Modell Salzburg) (Nr. 56) wurden die Investitionskosten gemäss Angaben der Projekt-Initianten korrigiert, welche eine Änderung der Ergebnisse der Kostenwirksamkeitsbetrachtung zur Folge hat.
- Konzept Incoming-Reisebusverkehr (Modell Salzburg) (Nr. 56) wurde auf Abbildung 1 Seite 13 räumlich weiter südlich dargestellt.
- Bei der Sensitivitätsanalyse war in Tabelle 4 in der Zeile «Innenstadt bequem erreichen» ein Tippfehler, indem der Faktor bei Kriterium B3 mit 15 statt 1 angegeben wurde. Zudem wurde in Abbildung 8 die Legende angepasst.
- Weitere kleinere Korrekturen rein textlicher Art und ohne Auswirkung auf die Bewertung wurden in einzelnen Tabellen vorgenommen.

4 Weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden Vernehmlassungsbericht ist der partizipative Prozess Carregime abgeschlossen. Der Stadtrat wird im nächsten Jahr dem Parlament seinen Vorschlag für das künftige Carregime unterbreiten. Dies soll zum einen auf der Basis der vorliegenden Ergebnisse der fachlichen Bewertung erfolgen. Zum anderen sind im Rahmen des politischen Prozesses auch weitere Aspekte zu berücksichtigen. Konkret werden dazu neben dem Fachbericht zur Bewertung der Lösungsideen und dem vorliegenden Vernehmlassungsbericht weitere Aspekte der Lösungsideen wie Investitions- und Betriebskosten, Finanzierungs- und Machbarkeitsfragen, Synergiepotential und die politische Geschichte einfließen. Darüber hinaus ist der Vorschlag mit den strategischen Vorgaben aus der Vision Tourismus Luzern 2030, der Mobilitätsstrategie und der Klima- und Energiestrategie abzustimmen, die ihrerseits Anfang 2022 teilweise auch Gegenstand der politischen Diskussionen sein werden. Und nicht zuletzt sind auch die Entwicklungsperspektiven des Gruppentourismus und der städtischen Finanzlage zu berücksichtigen. Der Vorschlag für das Carregime umfasst jedoch neben der Standort-Lösung auch Ausführungen und konkrete Umsetzungsvorschläge in betrieblicher Hinsicht. Dazu gehören in erster Linie Gebühren für das Anhalten und Parkieren sowie auch ein Slotmanagement. Diese Arbeiten sind im ersten Halbjahr 2022 vorgesehen.