



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 25. April 2018 (StB 240)

B+A 9/2018

Attraktive Luzerner Innenstadt

- **Stellungnahme zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!»**
- **Vorschlag des Stadtrates**

**Vom Grossen Stadtrat am
21. März 2019
abgeschrieben**

**Vom Grossen Stadtrat zur
Überarbeitung zurückgewiesen am
28. Juni 2018**

Bezug zur Gesamtplanung 2018–2022

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- sich auf ihren jeweiligen Märkten erfolgreich und verantwortungsvoll zu behaupten,
- der Luzerner Bevölkerung und Gästen qualitativ hochstehende Produkte und Dienstleistungen zu offerieren,
- attraktive Arbeitsplätze anzubieten,
- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die «Stadt der kurzen Wege» mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

- einen mittelfristig ausgeglichenen Finanzhaushalt,
- einen fairen Ausgleich der Zentrumslasten,
- eine kundenfreundliche und effiziente Verwaltung,
- qualifizierte und engagierte Mitarbeitende sowie motivierende Führungskräfte,
- eine wertstabile und zeitgemässe Infrastruktur.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Verkehr

- Fünfjahresziel 6.1** Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.
- Fünfjahresziel 6.4** Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velo-netz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Umwelt und Raumordnung

- Fünfjahresziel 7.1** Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist in gesamtstädtischen Konzepten definiert. Diese liegen vor; erste Massnahmen sind umgesetzt.
- Fünfjahresziel 7.4** Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die «Stadt der kurzen Wege» erreicht.

Volkswirtschaft

- Fünfjahresziel 8.2** Die Stadt unterstützt die Schaffung von neuen, wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen.
- Fünfjahresziel 8.3** Die Stadt steigert die Attraktivität der Innenstadt.
- Fünfjahresziel 8.4** Die Stadt ist sich der Wichtigkeit der Wirtschaft bewusst und fördert die Vielfalt der Unternehmen durch optimierte Rahmenbedingungen.

Projektplan

Die entsprechenden Projekte sind erstellt bzw. in Vorbereitung und werden bei der nächsten Ergänzung in den Projektplan aufgenommen. Die Aufnahme in die Investitionsplanung ist vorbereitet.

Übersicht

Der Stadtrat will den Weg zur Attraktivierung der Innenstadt und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den städtischen Räumen konsequent weiterverfolgen. Dazu gehört eine Mobilitätspolitik, die auf flächeneffiziente Verkehrsmittel setzt.

Der Stadtrat lehnt darum die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» ab – sie will neben Carparkplätzen rund 660 PW-Parkplätze realisieren. Der Stadtrat stellt diesem Ablehnungsantrag einen eigenen Vorschlag gegenüber, der konkrete Attraktivierungsmassnahmen sowie die Lancierung eines breit angelegten partizipativen Stadtplanungsprozesses umfasst – wie mit der erwähnten Initiative soll damit das Ziel, den Schwanenplatz von Reiseautos zu befreien, erreicht werden. Ferner soll eine Ersatzlösung für die Carparkplätze auf dem Inseli gefunden werden.

Der stadträtliche Lösungsansatz möchte konkret planen und testen, Carparkplätze und einen Umsteigehub für Touristinnen und Touristen auf der Allmend einzurichten. Dies – je nach Ergebnis der Planungsarbeiten – eventuell ergänzt um einen zusätzlichen Carparkplatz im Hinterschlund und ein Carparking in der Innenstadt.

Dem Stadtrat ist der partizipative Ansatz bei der Lösungsentwicklung besonders wichtig. Er ist zur Überzeugung gelangt, dass die Carparkierungsthematik in Luzern in einem möglichst breiten Konsens angegangen werden sollte, um zu wirklich nachhaltigen Lösungen zu kommen. Dafür ist die notwendige Zeit einzusetzen – erst nach erfolgreicher Durchführung eines solchen Prozesses bis zirka Ende 2020 soll eine konkrete Variantenentscheid fallen.

Der Stadtrat beantragt Kreditmittel für die Durchführung des partizipativen Prozesses sowie der notwendigen Abklärungen bis zur Variantenentscheid. Ferner beantragt er Kreditmittel für nächste Projektschritte zur Planung und Umsetzung von verschiedenen Attraktivierungsmassnahmen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Absicht und Ziele des Stadtrates	8
1.1 Attraktivierung der Innenstadt weiterführen	8
1.2 Die Entwicklung der Luzerner Innenstadt	9
1.3 Verkehrspolitische Herausforderungen	10
2 Einbettung in die strategischen Grundlagen	11
2.1 Gemeindestrategie und Projektplan	11
2.2 Raumentwicklungskonzept	11
2.3 Mobilität / Parkierung	12
2.4 Wirtschaft / Gewerbe / Tourismus	13
2.4.1 Bedeutung des Tourismus als Teil der städtischen Wirtschaft	13
2.4.2 Cartourismus mit hoher und flächeneffizienter Wertschöpfung	13
2.5 Forum Attraktive Innenstadt: Vision Stadt Luzern 2035	15
3 Stellungnahme des Stadtrates zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!»	16
3.1 Das Initiativbegehren	16
3.2 Haltung des Stadtrates	17
3.3 Begründung für die Ablehnung	17
4 Vorschlag des Stadtrates: Weiterführen der Strategie für eine attraktive Innenstadt	19
4.1 Herausforderungen und Entwicklungsperspektiven für die Weiterentwicklung der Luzerner Innenstadt	19
4.2 Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität	20
4.2.1 Unterschiedliche Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum	20
4.2.2 Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern	20
4.2.3 Aufwertungsstrategie	20
4.3 Übersicht der Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume in der Innenstadt	23
4.4 Studie Interface zur Carparkierung	28
4.4.1 Lösungsvorschläge der Experten	28
4.4.2 Umsetzungsvorschlag der Experten	29
4.4.3 Haltung des Stadtrates	31
4.5 Tourismus / Wirtschaft	32

4.6	Erscheinungsbild	33
4.7	Partizipativer Stadtplanungsprozess	34
4.7.1	Ziele	34
4.7.2	Projektauftrag	36
4.7.3	Projektorganisation	36
5	Kurzfristige Perspektive Carparkierung	38
6	Kosten und Zeitplan	40
6.1	Kosten	40
6.2	Zeitplan	42
7	Politische Vorstösse	43
7.1	Stellungnahmen zu eingereichten Vorstössen	43
7.1.1	Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)»	43
7.1.2	Motion 120, Mario Stübi und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2017: «Stadtraum mit Aufenthaltsqualität: Bundesplatz von Grund auf neu planen»	44
7.1.3	Motion 150, Fabian Reinhard und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion sowie Marcel Lingg und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 16. November 2017: «Projektevaluation Parkierungsanlage»	45
7.1.4	Motion 159, Korintha Bärtsch, Christian Hochstrasser und Christov Rolla namens der G/JG-Fraktion vom 27. November 2017: «Vision Tourismus Luzern 2030»	45
7.1.5	Motion 170, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017: «Carparkierungskonzept 2.0»	47
7.1.6	Postulat 191, René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018: «Ersatz-Car-Parkplätze für das ›carfreie Inseli›»	47
7.2	Antrag zum überwiesenen Vorstoss	48
7.2.1	Motion 92, Christian Hochstrasser, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Belebung der Innenstadt seriös planen, Gegenvorschlag zur Initiative ›Aufwertung der Innenstadt‹ ausarbeiten (Luzern lebt)»	48
8	Abschliessende Erwägungen des Stadtrates	48

9 Kreditrechtliche Ausführungen	49
--	-----------

10 Antrag	50
------------------	-----------

Anhang

- 1 Leitsätze des «Forums Attraktive Innenstadt»
- 2 Übersicht über die Projekte und Projektideen zur Aufwertung der Stadträume
Innenstadt

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

1 Absicht und Ziele des Stadtrates

1.1 Attraktivierung der Innenstadt weiterführen

Die Luzerner Innenstadt verfügt über ein vielfältiges Angebot und ein grosses Potenzial, das kein Einkaufs- oder Unterhaltungszentrum in der Agglomeration bieten kann: ein einmaliges und über Jahrhunderte entstandenes Stadtbild mit historisch bedeutenden Bauten und einmaligen Stadtplätzen und Promenaden an Reuss und Vierwaldstättersee; eine Vielfalt an kulturellen Angeboten (Theater, Konzerthäuser, Museen); eine ausgewogene Mischung an Detailhandelsgeschäften (lokale Spezialitätengeschäfte und internationale Detailhandelsketten); eine Vielfalt an Bildungs- und Dienstleistungsangeboten sowie Veranstaltungen; eine Vielzahl an Arbeitsplätzen in verschiedenen Branchen und eine aktive Gesellschaft, welche die Luzerner Innenstadt zu unterschiedlichen Tageszeiten belebt, nutzt und mitgestaltet. Alle diese Qualitäten kann nur ein historisch gewachsenes Stadtzentrum bieten.

Städtisches Leben birgt aber auch Konfliktpotenzial. Nimmt eine der vielen Nutzungen überhand oder verschwindet aus der Innenstadt, kann dies Konflikte oder Unbehagen auslösen. Es ist daher eine Daueraufgabe, das Gleichgewicht im städtischen Leben zu halten und den wesentlichen Nutzungen entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten. So kann eine Innenstadt in ihrer Vielfalt weiterentwickelt und attraktiv gehalten werden.

Der Stadtrat verfolgt darum seit einigen Jahren die Strategie, die Luzerner Innenstadt für Besuchende und Bevölkerung attraktiv und lebenswert zu gestalten; dies mit stadtplanerischen und gestalterischen Massnahmen (z. B. Hirschmattquartier, Kleinstadt) und damit, dass allgemein gute und die Entwicklung begünstigende Rahmenbedingungen geschaffen werden. Insgesamt soll eine nachhaltige Perspektive entstehen. Dabei sollen exogene Faktoren und ihre Entwicklung wenn immer möglich antizipiert werden.

Der öffentliche Raum gehört allen. Aus Sicht des Stadtrates liegt es im Interesse aller Anspruchsgruppen, dass die Luzerner Innenstadt attraktiv ist. Tourismusgewerbe und Touristinnen und Touristen ebenso wie die Bevölkerung sollen funktionierende, gut gestaltete öffentliche Räume vorfinden, die eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Es ist zu vermeiden, dass eine einseitige Nutzungsdominanz entsteht. Dies gilt für den Verkehr und Verkehrsmittel ebenso wie für andere Nutzungen.

Der Stadtrat hat in jüngster Vergangenheit verschiedene Aufwertungsprojekte umgesetzt (Hirschmatt, Kleinstadt) und 2016 das Projekt «Stadtraum Luzern – Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums» in Auftrag gegeben. Mit dem Projekt soll für den öffentlichen Raum der Stadt Luzern ein strategisches Planungsinstrument erarbeitet werden, welches als Grundlage für die mittel- bis langfristige Entwicklung (Nutzung und Gestaltung) des öffentlichen Raums dient. Der Schlussbericht dazu ist für Ende 2018 / Anfang 2019 zu erwarten. Ausgehend vom Projekt «Stadtraum Luzern» wurde 2017/2018 eine Teilstudie «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» zur Weiterentwicklung der öffentlichen Räume in der Innenstadt erarbeitet. (Die Studie wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag vom Stadtrat veröffentlicht.) Der Stadtrat schlägt vor, basierend auf diesem Konzept die nächste Phase der Aufwertung öffentlicher Räume einzuleiten.

Der Stadtrat ist sich der Bedeutung des Tourismus für Luzern bewusst. Was über mehr als 200 Jahre historisch gewachsen ist und die Stadt Luzern seither wesentlich prägt, soll seinen Platz in Luzern auch weiterhin haben. Luzern ohne Tourismus ist für den Stadtrat nicht vorstellbar, vom historisch fundierten Selbstverständnis her ebenso wie in ökonomischer Hinsicht. Der Stadtrat hat ein Interesse daran, die touristische Entwicklung zusammen mit den entsprechenden Interessenvertretern zu gestalten und zu steuern, soweit dies möglich ist; er ist sich aber auch der entsprechenden Grenzen bewusst.

1.2 Die Entwicklung der Luzerner Innenstadt

Der Raum um den Schwanenplatz und den Reuss-Ausfluss war seit Gründung der Stadt Luzern ein Ort des Transits, des Handels, wo sich Einheimische und Fremde begegnet sind. Im Hof befand sich das Benediktinerkloster, von wo die Stadtgründung durch die Brüder von Eschenbach ausging. Am Schwanenplatz legten die Schiffe an, die den Weg zum Gotthard öffneten.

Ab Anfang des 19. Jahrhunderts entstand allmählich der Alpentourismus, vor allem auch rund um den Vierwaldstättersee. Gäste aus Europa, später auch aus Übersee, entdeckten die landschaftliche Schönheit und die Vorzüge der weltoffenen Stadt an der Reuss. 1821 wurde das Löwendenkmal errichtet. Die Zone rund um den Löwenplatz entwickelte sich immer mehr zum touristischen Hotspot, der er bis heute geblieben ist. Hotels und viele weitere touristische Infrastrukturen entstanden. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts wurden durch Aufschüttungen der Jesuitenquai, die Promenade Unter der Egg und der Schweizerhofquai geschaffen, in den nächsten Jahrzehnten auch der Nationalquai mit dem Kursaal. Gleichzeitig erfolgte mit dem Abbruch der Hofbrücke und der Schleifung von über 40 Türmen und Toren samt ihren Ringmauern die Entfestigung der Stadt. Im 20. Jahrhundert entstanden – ausgehend von touristisch motivierten Initiativen – verschiedene Kultur- und Eventangebote, die das urbane Leben zunehmend prägten.

Der Tourismus in Zentraleuropa durchging in den letzten rund 50 Jahren eine markante Entwicklung. Gruppen- und Cartourismus wurden immer gewichtiger, Reisegruppen aus fast allen Erdteilen besuchen auch Luzern, die «wooden bridge» und den «lion», ziehen weiter und nehmen ihre Erinnerungsbilder mit nach Hause. Mit dem Aufschwung der Schweizer Uhrenindustrie verzeichnete der auf Touristinnen und Touristen ausgerichtete Uhrenhandel in Luzern einen markanten

Anstieg. In den 1980er-Jahren gestaltete die Stadt Luzern den Schwanenplatz um und schuf Raum für die Reisedeckungsautos.

1.3 Verkehrspolitische Herausforderungen

Die verkehrspolitischen Herausforderungen, denen sich die Stadt Luzern zu stellen hat, betreffen nicht nur, aber auch die Tourismuszone rund um den Schwanenplatz. Der Stadtrat verfolgt eine Mobilitätspolitik, welche energie- und flächeneffiziente Verkehrsmittel priorisiert und einen Beitrag zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum leistet. Einen ganz besonderen Brennpunkt stellt in diesem Zusammenhang die Achse Luzerner Seebrücke und Schweizerhofquai dar – dies, weil ein grosser Teil des Luzerner Zugangs- und Durchgangsverkehrs mangels Alternativen diese Stelle passiert.

Aktuell stellen sich in der Luzerner Innenstadt, namentlich um das touristische Zentrum zwischen Schwanen- und Löwenplatz, verschiedene Fragen zum Carregime, zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, zur Lenkung von Menschenströmen (Personenhydraulik) im öffentlichen Raum und zum Angebotsmix.

Seit der Zustimmung zur Initiative, die ein Insellösung verlangte, das als Freiraum zur Verfügung steht, ist es zudem mittel- bis längerfristig notwendig, die entsprechenden Carparkplätze andersweitig zur Verfügung zu stellen.

Konkret auf der politischen Agenda steht die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!», welche eine Parkanlage für PKWs und Autos im Museggberg planen möchte. Weitere Ideen und Lösungsansätze werden verschiedentlich diskutiert.

Darum hält es der Stadtrat für notwendig und sinnvoll, in einem breit angelegten partizipativen Stadtplanungsprozess Lösungen zu entwickeln, die konsensfähig sind und nachhaltig umgesetzt werden können.

Der Stadtrat bekräftigt seine Haltung gemäss teilweise überwiesener Motion 92 und lehnt das «Parkhaus Musegg» in der bisher diskutierten Form mit einem hohen Anteil an PKW-Parkierung ab. Darum beantragt er auch, die entsprechende Initiative abzulehnen. Ein Carparkhaus ohne PKW-Parkierung hingegen wird nicht a priori ausgeschlossen. In ökonomischer und planerischer Hinsicht ist zu klären, ob ein solches Carparkhaus realistisch ist.

Was das Carregime betrifft, hat der Stadtrat bei der Firma Interface, Luzern, eine externe Studie in Auftrag gegeben, um vorhandene und neue Ideen für die Carparkierung in der Stadt Luzern zu evaluieren und entsprechende Vorschläge zu machen. Der Stadtrat hält die entsprechenden Vorschläge für prüfenswert, namentlich diejenigen Ideen, die eine Ein- und Ausstiegslösung auf der Luzerner Allmend betreffen.

Der Stadtrat ist jedoch der Ansicht, dass die Thematik derzeit noch nicht reif ist für einen definitiven Entscheid. Er möchte einen möglichst breiten Konsens anstreben und schlägt darum vor, zunächst den bereits erwähnten partizipativen Stadtplanungsprozess durchzuführen, in dem verschiedene Varianten rund um die Allmend getestet und gleichzeitig weitere planerische Ideen entwickelt werden können; dies unter Einbezug möglichst aller Betroffenen und mit externer Unterstützung.

2 Einbettung in die strategischen Grundlagen

2.1 Gemeindestrategie und Projektplan

Derzeit gelten die strategischen Grundlagen der Gesamtplanung, die der Grosse Stadtrat im Herbst 2017 für die Zeit ab 2018 bis 2022 beschlossen hat. Die entsprechenden Leitsätze, Wirkungs- und Fünfjahresziele sind ausgeführt.

Für die Zeit ab 2019 befinden sich die strategischen Grundlagen der Stadt Luzern in Totalrevision. Die Umsetzung des «Raumentwicklungskonzepts» und die Nutzung des öffentlichen Raums werden aus Sicht des Stadtrates in den nächsten Jahren hohe Priorität haben. Die Mobilitätspolitik und die Parkierungsthematik bleiben – als Daueraufgaben – aktuell.

In einem engen sachlichen Zusammenhang mit den im vorliegenden Bericht und Antrag dargestellten Absichten des Stadtrates stehen das «Raumentwicklungskonzept» (REK) sowie die «Mobilitätsstrategie» der Stadt Luzern. Die Vorlagen zu diesen beiden Fachstrategien werden vom Stadtrat gleichzeitig mit dem vorliegenden Bericht und Antrag zuhanden der parlamentarischen Debatte und der Öffentlichkeit verabschiedet.

2.2 Raumentwicklungskonzept

Das Raumentwicklungskonzept setzt die strategischen Leitplanken für die künftige räumliche Entwicklung des Stadtgebiets über einen Planungshorizont von rund 15 Jahren. Im Fokus stehen die Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität sowie eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Die Stadt Luzern wächst. Der haushälterische Umgang mit der endlichen Ressource Boden erfordert eine Siedlungsentwicklung nach innen. Damit die Stadt Luzern im Jahr 2035 weiterhin über eine hohe Lebensqualität verfügt, hat das Wachstum unter bestimmten Bedingungen zu erfolgen: Es müssen vielseitig nutzbare und qualitativ hochstehende Freiräume entstehen. Die urbanen Verkehrsmittel wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr müssen wegen der knappen Flächen, die zur Verfügung stehen, grössere Anteile übernehmen und deshalb weiter gefördert werden. Zudem müssen die Quartiere und ihre Zentren als Identifikations- und Lebensraum für das Zusammenleben in dieser Stadt gestärkt werden. Dazu gehören auch ein vielfältiges Wohnraumangebot und attraktive Arbeitsplätze. Für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Luzern hat der Stadtrat folgende sechs inhaltliche Ziele einer lebenswerten Stadt festgelegt:

- Lebendige Quartiere & vielfältiges Wohnraumangebot
- Kurze Wege & attraktive Arbeitsplätze
- Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung & vielseitige Freiräume

Folgende Auswahl an Planungsgrundsätzen stehen mit der Aufwertung der Innenstadt im Zusammenhang (ausführliche Erläuterungen zu den Planungsgrundsätzen siehe B 11/2018: «Raumentwicklungskonzept»):

- Die Stadt setzt sich für die Stärkung der Altstadt als Lebensort ein.
- Die Stadt setzt sich für eine attraktive Nutzung und Gestaltung der Stadtplätze in der Innenstadt ein.
- Die Stadt nutzt das Potenzial der Reuss, der Kleinen Emme und des Seebeckens und entwickelt die Ufergebiete weiter.
- Die Stadt sichert vorhandene Freiräume und nutzt ihre Potenziale.
- Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum.
- Die Stadt setzt sich für eine attraktive Gestaltung der Strassenräume und des öffentlichen Raums in den Quartierzentren ein.

2.3 Mobilität / Parkierung

Einer der wichtigsten Grundsätze der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern ist die gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Stadt Luzern. Die Strassenräume, welche in der Innenstadt zum Teil wesentliche Erschliessungsfunktionen erfüllen müssen, sollen gleichzeitig auch als Aufenthaltsräume für die sich in der Innenstadt aufhaltenden Besucherinnen und Besucher dienen. Ein zweiter wichtiger Grundsatz ist eine zuverlässige und planbare Erreichbarkeit, welche auch ganz wesentlich zur Attraktivität der Innenstadt beiträgt. Neben der Umsetzung von Massnahmen für den rollenden Verkehr strebt der Stadtrat in der Innenstadt für den ruhenden Verkehr ein Parkierungsangebot an, welches die Leitvorstellungen zur Entwicklung der Innenstadt in verkehrlicher und stadträumlicher Sicht unterstützt.

Mit dem 2017 erstellten Fachbericht «Grundkonzept Parkierung» wurden die Parkierungssituation insbesondere für Autos analysiert und Handlungsansätze zur Optimierung und Neuausrichtung des städtischen Parkierungssystems erarbeitet. Zur Förderung des lokalen Gewerbes sollen für Kurzzeitparkierer und den Güterumschlag Parkplätze umgenutzt werden. Dies führt tendenziell zu Mehrverkehr, der durch die Umnutzung einzelner Parkflächen zugunsten der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum kompensiert werden soll. Zur Förderung flächeneffizienter Mobilität sollen mehr Parkplätze für Carsharing, Velos und Motorräder geschaffen werden. Neben der Strassenparkierung kann ebenso die private Parkierung optimiert werden, auch wenn deren Umsetzung sowohl politisch als auch rechtlich eine grosse Herausforderung darstellt.

Das 2017 erarbeitete Konzept «Carparkierung Stadt Luzern» ist Teil des «Grundkonzepts Parkierung» und als solches eine Konkretisierung für die Verkehrsart Carverkehr. Mit dem 2017 definitiv eingeführten Anhalteregime in der Innenstadt wurde eine wesentliche Verbesserung in Bezug auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss erzielt. Dennoch ist eine weitere Optimierung des Carregimes, insbesondere wegen der geplanten Aufhebung des Parkplatzes Inseli, notwendig. Neben der

Bereitstellung von Abstellflächen sind auch betriebliche Massnahmen, wie Leitsysteme und Verkehrsführung, ein wichtiger Hebel in der Optimierung des Carregimes.

2.4 Wirtschaft / Gewerbe / Tourismus

2.4.1 Bedeutung des Tourismus als Teil der städtischen Wirtschaft

Von den über 80'000 Arbeitsplätzen in der Stadt Luzern zählen rund 15 Prozen zum Bereich Detailhandel oder Gastgewerbe/Tourismus. Damit ist der Tourismus eine Branche, welche die städtische Identität prägt. Die Schnittmenge dieser beiden Hauptbranchen bilden die Uhren- und Schmuckläden am Schwanenplatz, Kapellplatz und Löwenplatz. Sie stehen denn auch im Fokus der vorliegenden Auslegeordnung.

Die wirtschaftlichen Leistungsträger der Uhren- und Schmuckbranche sind ein wesentliches Element für Image und Angebot der Tourismusstadt Luzern und der gesamten Region Vierwaldstättersee. Sie sind aufgrund ihrer sehr hohen Wertschöpfung auch wirtschaftlich von enormer Bedeutung für die städtische Wirtschaft. Für die Öffentlichkeit stehen dabei zwei Aspekte im Vordergrund: die Sicherheit der Arbeitsplätze für die dort tätigen Menschen und deren Familien, aber auch für die Steuererträge, welche mithelfen, die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben der Stadt Luzern zu finanzieren.

Der Stadtrat stellt fest, dass der Tourismus bei der Bevölkerung in Luzern seit jeher eine hohe Akzeptanz besitzt. Die Luzernerinnen und Luzerner verstehen sich als weltoffen, gastfreundlich, und das Bewusstsein für die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus ist in hohem Masse vorhanden. Der Stadtrat will diese Grundstimmung langfristig erhalten – und darum sucht er nach langfristigen Massnahmen und Lösungsansätzen, um die Innenstadt für alle Nutzenden attraktiver zu gestalten und die negativen Belastungen des Carverkehrs in der Innenstadt zu reduzieren. Es gilt, die Nachhaltigkeitsdimension «Gesellschaft» als zentrale Rahmenbedingung für die künftigen Entwicklungen des Tourismus in Luzern und für die gesamte Region zu sichern.

2.4.2 Cartourismus mit hoher und flächeneffizienter Wertschöpfung

Luzern gehört zu den weltweit wichtigsten Verkaufsplätzen für Schweizer Uhren, und dies liegt unter anderem an der umfassendsten Auswahl renommierter Uhren- und Schmuckprodukte. Die hohe Nachfrage, die Qualität der Produkte und das hochwertige, exklusive Image von Schweizer Uhren bilden einen wesentlichen Bestandteil des Verkaufserfolges. Die Kundschaft schätzt die Exklusivität des Angebotes kombiniert mit der Gewissheit, ein Originalprodukt im Ursprungsland selbst zu erstehen. Genauso wichtig ist aber auch die erstklassige Lage und das attraktive Umfeld der Innenstadt.

Erhebungen zeigen, dass die per Car anreisenden Gäste bei ihrem kurzen, oft nur 60- bis 90-minütigen Aufenthalt Uhren und Schmuck im Wert von durchschnittlich Fr. 400.– bis Fr. 500.– pro Person erstehen. Rund 50'000 ReiseCars steuern jährlich die Stadt Luzern an. Dies macht bei einer durchschnittlichen Belegung von 40 Personen pro Car rund 2 Millionen Besucher und damit

bis zu 1 Mrd. Franken Umsatz. Eine im Vergleich mit anderen Detailhandelsgütern hohe Bruttomarge ergibt Gewinnerträge für die Kapitalgeberschaften und Steuererträge für die öffentliche Hand. Die Wertschöpfung pro Kundin und Kunde beträgt gegenüber der durchschnittlichen Kundschaft im allgemeinen Detailhandelsangebot das Zehn- bis Fünfzehnfache. Dieser hohe Wert ergibt sich aus einem höheren Umsatz pro Person (Fr. 400.– bis Fr. 500.– vs. Fr. 100.– = Faktor 4 bis 5) kombiniert mit einer wesentlich höheren EBIT-Marge (8–10 % statt 2–3 % = Faktor 3 bis 4).

Erfahrungsgemäss nutzen die lokalen Kundinnen und Kunden in der Regel nicht einen Car, sondern immer noch gut zur Hälfte das Auto. Würden sich die Reisenden ähnlich verhalten, wäre das mit einem erheblichen zusätzlichen Verkehrsaufkommen und zusätzlichen Parkierungsvorgängen verbunden. Es ist plausibel, dass jede Individualisierung der Carreisenden die Belastung der Innenstadt erhöhen und nicht mindern wird. Zusätzlich wären auch wesentlich mehr Güter zum Verkauf zuerst in die Stadt zu bringen.

Der Stadtrat stellt fest, dass die Unternehmen der Uhren- und Schmuckbranche mit dem Cartourismus am Schwanenplatz und zum Teil am Löwenplatz ein wirtschaftlich sehr erfolgreiches, flächeneffizientes und damit vergleichsweise ressourcenschonendes Modell etabliert haben. Dieser grosse Wert ökonomischer Nachhaltigkeit zeigt sich auch in der hohen handwerklichen Qualität der verkauften Produkte und der langen Tradition dieser Luzerner Unternehmen, welche zum Teil seit über 100 Jahren bestehen. Das stärkt die wirtschaftliche Stabilität und sichert attraktive Arbeitsplätze; all dies ist in erster Linie auch zum Nutzen der Stadt und ihrer Bevölkerung.

Die Diskussion dreht sich um die Nachhaltigkeitsdimension «Gesellschaft», welche durch Carfrequenzen auf engem Raum tangiert wird, die Form der Erreichbarkeit, die vorhandenen Kapazitäten für die zeitlichen und örtlichen Nutzungsspitzen. In der politischen Abwägung zwischen Belastungen und Nutzen der aktuellen und der möglichen zukünftigen Situationen gilt es eine Lösung zu finden, welche die Balance der drei Nachhaltigkeitsdimensionen beachtet und damit die hervorragende Wettbewerbsposition der Leistungsträger und der Stadt Luzern im Tourismus weiter stärkt und damit auch die volkswirtschaftlichen Erträge und die Sicherheit der damit verbundenen Tausenden von Arbeitsplätzen für die Zukunft sichert.

Eine Lösung, welche eine Balance aller drei Nachhaltigkeitsdimensionen erreicht, wird auch dem Anspruch der Stadt Luzern gerecht, wirtschaftliches Zentrum der Region Zentralschweiz zu sein. Wenn dieser Anspruch irgendwo eine besondere Geltung hat, dann zweifellos im Tourismus. Der dabei gerne verwendete Begriff des «Motors» der Zentralschweiz findet am Schwanenplatz seine symbolische Entsprechung. Die Vermarktung unter einer gemeinsamen Dachmarke LUZERN demonstriert sowohl die gegenseitige Abhängigkeit wie auch den Führungsanspruch der Stadt. Dieser Verantwortung wird die Branche gemeinsam mit dem Stadtrat und den Behörden am besten gerecht, wenn die hervorragende Wettbewerbsposition durch eine dreifach nachhaltige – wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch – Strategie weiter gestärkt wird.

2.5 Forum Attraktive Innenstadt: Vision Stadt Luzern 2035

Im Rahmen der Gesamtplanung formulierte der Stadtrat im Jahr 2015 die folgende Vision für die Stadt Luzern:

Vision der Stadt Luzern 2035

*Die Stadt Luzern erhält die gute Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner und entwickelt sie weiter. Sie tritt selbstbewusst als **Hauptort der Zentralschweiz** auf und positioniert sich dank ihrer einmaligen Lage als **führende Tourismusstadt der Schweiz**. **Gemeinsam mit privaten Unternehmen und mit der Zivilgesellschaft** haben die städtischen Behörden den Kern der Stadt zum **prosperierenden Zentrum der Stadtregion** entwickelt. **Neue Verkehrsanlagen** erschliessen es sicher und zuverlässig und entlasten das Zentrum vom motorisierten Individualverkehr. Sie schaffen **öffentliche Räume zur Begegnung** für Einheimische und Gäste. Auf Basis einer **ausgewogenen Ressourcenpolitik** gibt dieses Zentrum Impulse zur **nachhaltigen Entwicklung** der ganzen Stadtregion. Davon profitieren die **vielfältigen Quartiere** sowie die Entwicklung des **neuen Stadtzentrums Luzern Nord**.*

Auf dieser Basis lancierte der Stadtrat im Sommer 2015 das «Forum Attraktive Innenstadt». Personen und Exponenten aus der Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Kultur und anderen Bereichen diskutieren mit Vertretungen der Stadt Luzern und des Stadtrates anlässlich von drei Innenstadtkonferenzen Themen zu Stadtentwicklungs- und -planungsfragen rund um die Luzerner Innenstadt. Der Themenfächer war breit, die an das Forum herangetragenen Ideen und Stossrichtungen vielfältig. Im Sommer 2017 beauftragte der Stadtrat das Forum, Leitsätze zur Innenstadtentwicklung zu formulieren. Diese sollten als Orientierungsrahmen für eine konsistente Innenstadtpolitik dienen und den Begründungszusammenhang für Entscheide in den Bereichen Verkehr, Nutzung und Gestaltung liefern. Die Leitsätze finden sich im Anhang 1.

3 Stellungnahme des Stadtrates zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!»

3.1 Das Initiativbegehren

Die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» verlangt

«in Form der Anregung vom Stadtrat, dem Grossen Stadtrat Bericht und Antrag mit folgendem Zweck vorzulegen:

Die Behörden der Stadt Luzern schaffen die Grundlagen für eine umfassende Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt. Es sollen insbesondere die folgenden Elemente enthalten sein.

- die Befreiung des Schwanenplatzes von Carparkplätzen verbunden mit einer städtebaulichen Aufwertung.
- die Erreichbarkeit von Gewerbe und Handel für Geschäftsverkehr und Kundschaft.
- der Lösungsbeitrag eines Parkhauses im Musegghügel zu den genannten Zielsetzungen.

Die Behörden werden zu diesem Zweck beauftragt, die abgebrochene Planung des Projektes Musegg Parking wieder aufzunehmen.»

Mit StB 115 vom 8. März 2017 hat der Stadtrat festgestellt, dass der Entwurf der Unterschriftenliste für die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» den gesetzlichen Formvorschriften entspricht. Am 17. Mai 2017 wurde die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» bei der Stadtkanzlei mit 2'977 Unterschriften, wovon 2'743 gültig und 234 ungültig, eingereicht. Der Stadtrat hat mit Erwahrungsentscheid vom 24. Mai 2017 (StB 320) das Zustandekommen des Volksbegehrens festgestellt und dies im Kantonsblatt publiziert.

Gemäss § 39 Abs. 2 des Gemeindegesetzes bzw. Art. 8 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern (GO) überweist der Stadtrat seinen Bericht und Antrag zu einer zustande gekommenen Initiative innert zwölf Monaten seit Einreichung dem Grossen Stadtrat. Dieser nimmt innert sechs Monaten seit Überweisung wie folgt Stellung:

- a. Erweist sich die Initiative als rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar, erklärt er sie als ganz oder teilweise ungültig;
- b. Soweit die Initiative gültig ist, kann er sie annehmen oder ablehnen.

Nach § 145 des kantonalen Stimmrechtsgesetzes ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Kann dabei einer Initiative ein Sinn beigemessen werden, der sie nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt, ist sie als gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterstellen (BGE 132 I 282 E 3.1, 129 I 392 E 2.2). Bei der Beurteilung der Gültigkeit von Initiativen haben die zuständigen Organe vom Grundsatz «in dubio pro populo» (im Zweifel zugunsten der Volksrechte) auszugehen (BGE 134 I 172 E 2.1).

Für die von der Initiative verlangte umfassende Aufwertung des öffentlichen Raums hat der Stadtrat die Möglichkeit, dem Grossen Stadtrat einen Kredit für die Umsetzung von entsprechenden Massnahmen zu beantragen. Der dafür zu beantragende Kredit würde sicher mindestens dem fakultativen Referendum unterliegen, womit die entsprechende Voraussetzung von Art. 6 der Gemeindeordnung erfüllt ist. Folglich ist das Anliegen der Initiantinnen und Initianten in Form der Anregung durchführbar und die Initiative somit gültig.

3.2 Haltung des Stadtrates

Der Stadtrat interpretiert das Initiativbegehren dahingehend, dass bei Zustimmung der Stimmberechtigten zur Initiative die Planung für das «Parkhaus Musegg», wie von der Parkhaus Musegg AG bisher verfolgt, wiederaufzunehmen wäre. Die entsprechende Zusammenarbeit mit den Projektinitianten, die diese Planung zum Gegenstand hatte, wurde aufgrund der gegen den Willen des Stadtrates erfolgten vollständigen Überweisung des Postulats 28, Christian Hochstrasser und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 5. Dezember 2016: «Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten», durch das Parlament im Dezember 2016 beendet.

Mit vorliegendem Bericht und Antrag überweist der Stadtrat die Initiative innerhalb der gesetzlichen Frist dem Grossen Stadtrat und nimmt zu ihr Stellung. Der Stadtrat lehnt die Initiative ab und begründet die Ablehnung im nachfolgenden Kapitel. Zugleich legt er im vorliegenden Bericht dar, wie er wesentliche Anliegen der Initiative aufnehmen will.

3.3 Begründung für die Ablehnung

Im Grundsatz verweist der Stadtrat auf seine Stellungnahme zur Motion 92 vom 24. Mai 2017: «Belebung der Innenstadt seriös planen, Gegenvorschlag zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt» ausarbeiten (Luzern lebt)».

Zwar lehnt der Stadtrat ein Parkhaus mit mehreren hundert Parkplätzen klar ab, er möchte aber grössere Infrastrukturen für die Carparkierung nicht von vornherein ausschliessen. Er wollte aus diesem Grund im Herbst 2017 die Motion 92, welche den Verzicht auf grössere Infrastrukturbauten forderte, nur teilweise entgegennehmen. Das Parlament ist dem Stadtrat gefolgt und hat die Motion 92 nur teilweise überwiesen. Die Motion beauftragt den Stadtrat aber, die Initiative abzulehnen und einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Dieser Gegenvorschlag soll eine Aufwertung ohne das vorgeschlagene Projekt eines «Parkhauses Musegg» mit mehreren hundert Autoparkplätzen ermöglichen.

Der Stadtrat teilt die Zielsetzung einer umfassenden Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt und strebt dabei (längerfristig) auch an, den Schwanenplatz sowie andere Plätze in der Innenstadt auch als öffentlichen Raum besser nutzbar zu machen und diesen von Carparkierung zu befreien. Der Stadtrat ist vom Potenzial einer weiteren Aufwertung der öffentlichen Räume in

der ganzen Stadt und der Innenstadt im Besonderen überzeugt. Seit mehreren Jahren verfolgt er diese Stossrichtung und hat bereits konkrete Projekte wie z. B. im Hirschmattquartier, in der Kleinstadt usw. erfolgreich umgesetzt.

Das auf einer Volksabstimmung beruhende Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (sRSL 6.4.1.1.2) verlangt, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht weiter zunimmt und das Mobilitätswachstum über andere Verkehrsträger aufgefangen wird. Diese Zielsetzung wurde 2015 durch die Ablehnung der Initiative für einen flüssigen Verkehr auch von der Stimmbevölkerung nochmals bestätigt. Soll eine weitere Zunahme des MIV vermieden werden, können öffentlich zugängliche MIV-Parkplätze nur geschaffen werden, wenn diese durch den Abbau bestehender Parkplätze kompensiert werden.

Dem Stadtrat ist dabei auch die Erreichbarkeit von Gewerbe und Handel für den Geschäftsverkehr und die Kundschaft ein Anliegen. Um die Erreichbarkeit sicher und zuverlässig gerade auch für den Wirtschaftsverkehr zu garantieren, fördert der Stadtrat flächeneffiziente Mobilitätsformen, setzt in Zusammenarbeit mit dem Kanton im Gesamtverkehrskonzept auf eine Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptachsen und strebt eine Optimierung der Parkierungsregimes an.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Stadtrat den Ansatz des vorgeschlagenen Parkhauses im Musegg Hügel, welches die Zahl der zu realisierenden Autoparkplätze aufgrund der notwendigen Querfinanzierung für Carparkplätze definiert, als nicht zielführend.

- Um den von den rund 660 Parkplätzen im «Parkhaus Musegg» auf Stadtgebiet ausgelösten MIV-Verkehr zu kompensieren, müssten gemäss vorliegenden Analysen mindestens 300 Oberflächenparkplätze im Einzugsgebiet des Parkhauses abgebaut werden. Diese Aufhebung geht über das städtebauliche Optimum hinaus. Um die Aufwertungsmassnahmen umzusetzen, welche aus städtebaulicher Sicht prioritär sind, müssten nur rund 150 bis 170 Parkplätze aufgehoben werden.
- Zudem beurteilt der Stadtrat die Aufhebung von mindestens 300 Parkplätzen in diesem Perimeter als nicht realistisch, da das Innenstadt-Gewerbe bereits heute über in unmittelbarer Nähe der Geschäfte fehlende Parkplätze klagt.

Stattdessen will der Stadtrat die im «Grundkonzept Parkierung» aufgezeigten Ansätze weiterverfolgen, welche ein schrittweises und besser auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmtes Vorgehen erlauben. Mittels einer optimierten Zuteilung der bestehenden Parkplätze sollen in der ganzen Innenstadt und nicht nur im Einzugsgebiet eines Parkhauses im Musegg Hügel Flächen für die Aufwertung freigespielt und gleichzeitig die Verfügbarkeit von Parkplätzen für Kundschaft und Gewerbe verbessert werden. Neue MIV-Parkplätze in Parkhäusern bzw. Sammelparkierungsanlagen sind nur in dem Masse zu realisieren, wie dies zur Kompensation prioritärer Aufwertungsmassnahmen im jeweiligen Einzugsgebiet notwendig ist. Dabei kommt für den Stadtrat der Bau von neuen MIV-Parkhäusern nur dann infrage, wenn keine anderen Möglichkeiten zur Kompensation abgebauter Oberflächenparkplätze bestehen, etwa durch eine andere Zuteilung bestehender Oberflächenparkplätze, die Nutzung von Leitsystemen und Apps zur optimierten Ausnutzung bestehender Infrastrukturen.

4 Vorschlag des Stadtrates: Weiterführen der Strategie für eine attraktive Innenstadt

4.1 Herausforderungen und Entwicklungsperspektiven für die Weiterentwicklung der Luzerner Innenstadt

Strukturwandel im Detailhandel durch Onlineangebote, Einkaufs- und Unterhaltungszentren sowie Business- und Technoparks in der Agglomeration mit grossem und günstigem Parkierungsangebot, zunehmende Vereinheitlichung der Shopping-Angebote in der Innenstadt und verschiedene weitere gesellschaftliche Tendenzen beeinflussen die Innenstädte in der Schweiz oder konkurrieren diese. Hinzu kommen die Herausforderungen wegen der engen räumlichen Strukturen, des hohen Nutzungsdrucks, der Vorschriften zum Denkmal- und Ortsbildschutz sowie Rahmenbedingungen zu Veranstaltungen (Nachtruhe). Dies alles erschwert teilweise kurzfristige Entwicklungen, bildet im Grossen und Ganzen jedoch die Basis für die heutigen, qualitativ hochstehenden Nutzungsstrukturen.

Die Nutzerinnen und Nutzer der Luzerner Innenstadt lassen sich grob in drei Gruppen einteilen: Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt; Personen aus der Zentralschweiz, welche zentralörtliche Angebote aufsuchen (Arbeitsplätze, Detailhandel, Kultur, Bildung, Dienstleistung) sowie die nationalen und internationalen Gäste der Stadt Luzern. Alle Nutzergruppen haben unterschiedliche Bedürfnisse, gelangen auf unterschiedlichen Wegen in die Innenstadt und suchen andere Ziele in der Stadt auf. Zu gewissen Tageszeiten und an gewissen Orten treffen alle Nutzergruppen aufeinander. Es ist das Ziel, ein möglichst konfliktfreies Miteinander der verschiedenen Nutzergruppen zu ermöglichen. Der Stadtrat will daher die Weiterentwicklung der Luzerner Innenstadt aktiv und bewusst angehen. Die Innenstadt soll allen Nutzergruppen ein attraktives Angebot bieten, sodass alle gerne ein weiteres Mal in die Luzerner Innenstadt kommen.

Im vorliegenden Kontext wird unter «Innenstadt» das Gebiet zwischen Kasernenplatz, Bahneinschnitt, Inseli, Haldenstrasse/Carl-Spitteler-Quai, Löwendenkmal/Gletschergarten und Museggmauer verstanden. In diesen Bereichen gilt es die vorhandene Vielfalt zu stärken: Das Angebot an Arbeitsplätzen, Detailhandelsgeschäften, Kulturbetrieben sowie Bildungs- und Dienstleistungsangeboten soll weiter ausgebaut werden. Der Stadtrat will und wird Entwicklungen selbst an die Hand nehmen, gerade im Rahmen seiner Kompetenzen. Zudem will er Rahmenbedingungen optimieren, um Entwicklungen ausserhalb seines Kompetenzbereichs (z. B. Detailhandel) zu unterstützen. Als Kernaufgabe erachtet der Stadtrat die Gestaltung des öffentlichen Raums: In der Innenstadt, den angrenzenden Quartieren und entlang der Gewässer sollen vorhandene Stadträume so aufgewertet werden, dass sie eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen bieten. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist für den Stadtrat zentral: Nur so gelangen alle – Einwohnerinnen und Einwohner, Personen aus der Zentralschweiz, Touristinnen und Touristen – an ihr Ziel. Der Stadtrat bekräftigt die Strategie für eine attraktive Innenstadt, führt damit den bisher eingeschlagenen Weg weiter und bindet dabei alle relevanten Anspruchsgruppen in den Entwicklungsprozess ein.

4.2 Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität

4.2.1 Unterschiedliche Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum

Der öffentliche Raum ist ein wichtiges Element der Stadtentwicklung. Qualitativ gut nutzbare und gestaltete öffentliche Räume tragen wesentlich zu einer lebenswerten Stadt bei. An den öffentlichen Raum werden aber auch sehr unterschiedliche Nutzungsansprüche gestellt, die in jüngerer Zeit in der Wahrnehmung ihrer Bedeutung deutlich gestiegen sind: Aufenthaltsqualität, Verkehrsfunktion, Grün- und Freiraum, ökologische Anforderungen und Ansprüche zur Durchführung von Veranstaltungen führen regelmässig zu Nutzungskonflikten. Ein Aushandlungsprozess, welcher Raum welchen Anforderungen primär zu dienen hat, ist darum heute notwendiger, als es dies möglicherweise früher war. Bei der Neugestaltung eines konkreten Stadtraums sind aufwendige Planungsprozesse zur Entwicklung von guten und möglichst breit akzeptierten Nutzungskonzepten notwendig (wie z. B. Neugestaltung Bahnhofstrasse und Theaterplatz). Dies bedingt die notwendigen zeitlichen und finanziellen Ressourcen. Im Folgenden wird aufgezeigt, wie der Stadtrat hinsichtlich des Innenstadtraums bisher vorgegangen ist und das weitere Vorgehen sieht.

4.2.2 Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern

Das extern erarbeitete «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern»¹ zeigt das Potenzial zur Aufwertung von öffentlichen Räumen in der Innenstadt auf. Der öffentliche Raum muss von verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern be- und erlebbar sein. Eine lebendige Stadt signalisiert Offenheit und verspricht soziale Interaktion. Die Gegenwart oder Abwesenheit anderer Menschen verrät bereits, ob ein Ort beliebt ist oder nicht. Lebendige Städte müssen gut gestaltete öffentliche Räume umfassen, die zu vielfältigem, häufigem und längerem Aufenthalt einladen.² Gradmesser für die Aufenthaltsqualität ist der Fussverkehr. Fühlen sich Personen, die zu Fuss gehen, an einem Ort wohl, ist davon auszugehen, dass dieser Ort Aufenthaltsqualität bietet. Ziel ist

- eine lebenswerte Stadt zu schaffen, wo sich die Menschen auf Strassen und Plätzen aufhalten und sie beleben;
- eine Innenstadt, die sich ausdehnen kann und nicht an übergeordneten Verkehrsachsen aufhört;
- eine Stadt mit möglichst hoher Aufenthaltsqualität für verschiedene Nutzergruppen.

Strassenräume sind als Lebensräume zu verstehen und zu entwickeln (siehe auch Planungsgrundsätze aus dem «Raumentwicklungskonzept»).

4.2.3 Aufwertungsstrategie

Das «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» gliedert das Aufwertungspotenzial zu den verschiedenen Stadträumen in der Innenstadt in folgende sieben Handlungsschwerpunkte:

▪ Attraktiver Kern

Die Gassen und Plätze der Luzerner Altstadt sollen aufgewertet und von Fassade zu Fassade mit einem zusammenhängenden, wenn immer möglich wasserdurchlässigen Belag ohne Niveau-Unterschiede gestaltet werden. Öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzungen sind

¹ Basis für das «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» bildete das Projekt «Stadtraum Luzern – Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums».

² Die Planung solcher Räume sollte davon ausgehen, dass die Entwicklung des Stadtlebens ein Prozess mit Selbstverstärker ist. Das bedeutet, dass sich die Wirkung verstärkt und wenn Menschen sich in einem Raum aufhalten, sich andere Menschen dazugesellen. [Sinngemäss aus Jan Gehl, Städte für Menschen, 2015, S. 80–83.]

zu fördern. Die Aufwertung weiterer Strassenräume und Innenhöfe tragen dazu bei, dass durchgehende Bewegungsräume für den Fussverkehr und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden können.

- **Stadt am Fluss**

Die Uferbereiche beidseits der Reuss sind als durchgehende attraktive Langsamverkehrsverbindungen zu sichern. Punktuell sollen Aufenthaltsbereiche am Wasser aufgewertet oder neu geschaffen werden.

- **Lebendige Quartiere**

Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (Geschwindigkeit, Flächenanspruch, Lärm, Luftqualität, Trennwirkung) sollen in den Quartieren reduziert werden, damit die Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. Damit können sichere und attraktive Strassenräume für den Langsamverkehr realisiert und mehr Platz für belebende Nutzungen (z. B. Boulevardgastronomie) geschaffen werden. Weiter sollen neue Grünräume in den Quartieren und Verbindungen zu den Naherholungsräumen geschaffen werden.

- **Platz schaffen**

Ziel ist es, dort Platz zu schaffen, wo heute theoretisch schon Platz vorhanden wäre, die Plätze jedoch mehrheitlich vom Verkehr dominiert sind. Mit der Umverteilung der Flächen soll die Dominanz des Verkehrs reduziert werden. Sich aufhalten muss an diesen Orten wieder im Vordergrund stehen und attraktiv werden. Durch die Optimierung der Flächenaufteilung entstehen verkehrsfreie Aufenthaltsbereiche am Rand, welche im Zusammenspiel mit den angrenzenden Gebäuden und Nutzungen eine Belebung der Plätze ermöglichen.

- **Repräsentative Stadtachsen**

Die Hauptverkehrsachsen in der Stadt sollen siedlungsorientiert gestaltet werden. Das bedeutet, dass repräsentative Gestaltungselemente verwendet werden und dadurch eine hohe Aufenthaltsqualität sowie der Stadt gerechtere Geschwindigkeiten erreicht werden können. Es soll erkennbar sein, dass diese Stadträume Teil der Stadt sind, auch wenn sie als Hauptverkehrsachsen genutzt werden. Repräsentative Gestaltung bedeutet, dass Alleen und breite Trottoirs angestrebt werden, welche belebte Erdgeschosse ermöglichen und dadurch die Aufenthaltsqualität steigern.

- **Stadt am See**

Seeuferparks und -promenaden am See sollen zu einem zusammenhängenden Parkband weiterentwickelt und gestalterisch aufgefrischt sowie ökologisch aufgewertet werden. Niederschwellige Nutzungsangebote sollen den Zugang zum Wasser ermöglichen.

- **Stadtpark Musegg**

Die Grünräume beidseits der Museggmauer sollen mit einem übergeordneten Konzept als zusammenhängender Stadtpark und Naherholungsgebiet mit ökologischem Wert weiterentwickelt werden.

Bereits laufen verschiedene Projekte zur Aufwertung der Stadträume in der Innenstadt. Mit verschiedenen Vorhaben wie z. B. der Neugestaltung Hirschmattquartier, Kleinstadt, Bahnhofstrasse/Theaterplatz und der Umsetzung der Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» verfolgt der Stadtrat bereits eine Strategie zur Aufwertung öffentlicher Stadträume. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird die nächste Phase zur Aufwertung der Stadträume initiiert. Damit wird die bisherige Strategie für die Innenstadt fortgeführt. Parallel dazu werden im Zusammenhang mit den

Quartierzentren (Raumentwicklungskonzept) auch in den Quartieren öffentliche Räume aufgewertet.

Zum Handlungsschwerpunkt «Stadt am See» sind mit der Durchführung der Testplanung «Linkes Seeufer» (B+A 3/2017) und Erarbeitung der Umsetzung der Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» (B+A 4/2017) bereits Arbeiten im Gang. Der Handlungsschwerpunkt «Stadtpark Musegg» soll zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden.

Als Aufwertungsstrategie sollen in einem nächsten Schritt mit hoher Priorität Elemente und Inhalte umgesetzt werden, welche weitgehend unabhängig von externen Partnern realisiert werden können und exemplarisch für weitere Projekte stehen. Es handelt sich dabei um Projekte, bei denen in verhältnismässig kurzer Zeit eine Aufwertung sichtbar ist, aber auch Projekte, welche frühzeitig gestartet werden müssen, weil sie eine lange Vorlaufzeit mit Vorabklärungen bedingen. Konkrete Projekte werden mit dem vorliegenden Bericht und Antrag (B+A) beantragt (siehe konkrete Projektanträge in Ziffer 4.3). Zu einem späteren Zeitpunkt werden weitere Projekte wie z. B. Neugestaltung Löwenplatz und Schwanenplatz ausgelöst, wenn die mit dem vorliegenden Bericht und Antrag beantragten Vorabklärungen abgeschlossen sind und die durchgeführten Tests dies ermöglichen. Basis für die weiteren konkreten Projekte zur Aufwertung öffentlicher Räume bildet ebenfalls das «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern». Im Anhang 2 wird dargestellt, in welchem Gesamtzusammenhang die bereits laufenden Projekte, die mit diesem B+A beantragten Projekte und weitere mögliche Projektideen in den einzelnen Handlungsschwerpunkten stehen.

Stadtraum	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bewilligte Projekte (Baukredit bewilligt)								
Sitzgelegenheiten Altstadt (Spezialfonds Sitzgelegenheiten)	Realisierung							
Neugestaltung Bleichergärtli		Realisierung						
Neugestaltung Grendel / Löwengraben	Realisierung							
Laufende Projekte (Bewilligung Baukredit ausstehend)								
Baselstrasse	Bau-/Auflageprojekt	Realisierung						
Neugestaltung Bahnhofstrasse / Theaterplatz	Bau-/Auflageprojekt			Realisierung				
Umsetzung Initiative "Lebendiges Inseli statt Blechlawine"			Wettbewerb	Bau-/Auflageprojekt		Realisierung		
Projekte als Bestandteil des vorliegenden B+A (Phase 2)								
Neugestaltung von Plätzen und Gassen in der Altstadt		Konzept	Realisierung laufend im Rahmen von Werkleitungssanierungen					
Neugestaltung Pfistergasse / Reussteg			Vor-/Bau-/Auflageprojekt	Realisierung				
Neugestaltung St. Karli-Quai / Parkli Geissmattbrücke		Nutzungskonzept	Konkurrenzverfahren / Bauprojekt			Realisierung		
Neugestaltung Bundesplatz (Projekt Kanton Luzern)		Betriebs-/Gestaltungskonz.						
Flankierende Massnahmen Innenstadt zur Car-Parkierung Allmend		Vorstudie	Realisierung im Zusammenhang Car-Parkierung					

Übersicht mit bewilligten Projekten (grün), laufenden Projekten (gelb) und Projekten, welche mit dem vorliegenden B+A beantragt werden (rot). Hell dargestellt Planungs-/Projektierungsphasen, dunkel dargestellt die Realisierungsphase.

4.3 Übersicht der Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume in der Innenstadt

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird beantragt, die Planung für weitere konkrete Vorhaben zur Aufwertung der Stadträume in der Innenstadt aufzunehmen. Damit beginnt die Phase 2 zur Aufwertung der öffentlichen Stadträume, die fünf Schwerpunkte umfasst (siehe dazu Darstellung und Legende unten).



Legende:

- 1 Neugestaltung von Gassen und Plätzen in der Altstadt
- 2 Neugestaltung Pfistergasse und Reusssteg
- 3 Neugestaltung St.-Karli-Quai und Pärkli bei der Geissmattbrücke
- 4 Neugestaltung Bundesplatz
- 5 Flankierende Massnahmen Innenstadt zur Carparkierung Allmend

«Attraktiver Kern»: Neugestaltung von Gassen und Plätzen in der Altstadt	
Ziel	Das stadträumliche Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit der Gassen und Plätze in der Altstadt sollen optimiert werden. Die Plätze und Gassen sollen mit einem zusammenhängenden, wenn immer möglich wasserdurchlässigen Belag ohne Niveau-Unterschiede von Fassade zu Fassade gestaltet werden. Es soll in Zusammenarbeit mit dem Kanton (Grundeigentümer) auch geklärt werden, inwieweit die an den Franziskanerplatz angrenzende Zone beim Innenhof des Regierungsgebäudes in diese Neugestaltung einbezogen werden kann.
Projektentwicklung/ Vorgehen	Erarbeitung eines Konzepts für die Oberflächengestaltung der Gassen und Plätze. Dieses soll etappiert mit der Erneuerung von Werkleitungen umgesetzt werden.
Partizipation	Einbezug Quartierverein und verschiedene Interessensverbände (z. B. Hindernisfrei Bauen) in die jeweilige Projektentwicklung.

«Attraktiver Kern»: Neugestaltung von Gassen und Plätzen in der Altstadt	
Zeithorizont	2019 Erarbeitung Konzept Realisierung laufend im Rahmen von Werkleitungssanierungen
Kosten	Fr. 80'000.– für Erarbeitung Konzept

«Attraktiver Kern»: Neugestaltung Pfistergasse und Reusssteg	
Ziel	Mit der Neugestaltung der Oberflächen in der Kleinstadt (Burgerstrasse, westliche Bahnhofstrasse, Franziskanerplatz) konnte mit Werkleitungssanierungen ein grosser Teil der Kleinstadt stadträumlich aufgewertet werden. Mit der Neugestaltung der Beläge in der Pfistergasse und beim Reusssteg soll die Kleinstadt ein einheitliches und qualitativ hochstehendes Erscheinungsbild erhalten. Sollte sich in Kooperation mit dem Kanton die Perspektive der Aufwertung des Innenhofs Regierungsgebäude / Franziskanerplatz ergeben, wird dieses Vorhaben forciert. Da es sich um ein Grundstück des Kantons handelt, sind keine Kosten zulasten der Stadt Luzern zu erwarten.
Projektentwicklung/ Vorgehen	Erarbeitung eines Vor-/Bau- und Auflageprojekts als Grundlage für Projektbewilligung und B+A Realisierungskosten
Partizipation	Quartierverein und verschiedene Nutzergruppen
Zeithorizont	2020–2022 Planung/Projektierung 2023/2024 Realisierung
Kosten	Fr. 700'000.– für Vor-/Bau-/Auflageprojekt

«Stadt am Fluss»: Neugestaltung St.-Karli-Quai und Pärkli bei der Geissmattbrücke	
Ziel	Der St.-Karli-Quai und das Pärkli bei der Geissmattbrücke sollen zu Stadträumen mit hoher Aufenthaltsqualität und wenn möglich mit einem Zugang zum Wasser umgestaltet werden.
Projektentwicklung/ Vorgehen	Analog zum Prozess bei der Neugestaltung Bahnhofstrasse soll mit allen relevanten Partnern ein Nutzungskonzept für den St.-Karli-Quai und das Pärkli bei der Geissmattbrücke entwickelt werden. Anschliessend ist mit einem Konkurrenzverfahren ein Projekt zur Neugestaltung zu definieren, bevor das Vor- und das Bauprojekt folgen.
Partizipation	Quartierverein und verschiedene Nutzergruppen
Zeithorizont	2019–2021 Nutzungskonzept 2022 Konkurrenzverfahren
Kosten	Fr. 620'000.– für Nutzungskonzept und Konkurrenzverfahren, inkl. befristeter Stelle (30 %)



Vision für einen neugestalteten St.-Karli-Quai (Quelle: Stadtraumkonzept Innenstadt)

«Platz schaffen»: Neugestaltung Bundesplatz	
Ziel	Plätze und Strassen sind als Lebensraum zu gestalten. Am Beispiel des Bundesplatzes (Kantonsstrasse) wird die Stadt Luzern exemplarisch aufzeigen, dass Verkehr und Aufenthaltsqualität sich nicht ausschliessen. Diese Arbeit dient als Vorbereitung für die Sanierung des Bundesplatzes durch den Kanton.
Projektentwicklung/ Vorgehen	Analog zum Prozess bei der Neugestaltung Bahnhofstrasse soll mit allen relevanten Partnern ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für den Bundesplatz entwickelt werden. Das exemplarische BGK Bundesplatz dient als Grundlage für die Entwicklung weiterer Projekte für Hauptverkehrsstrassen und verkehrsreiche Plätze.
Partizipation	Quartiersverein und verschiedene Nutzergruppen
Zeithorizont	2019–2020 Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)
Kosten	Fr. 284'000.– für Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), inkl. befristeter Stelle (20 %)



Vision für einen neugestalteten Bundesplatz (Quelle: Stadtraumkonzept Innenstadt)

«Platz schaffen»: Flankierende Massnahmen Innenstadt zur Carparkierung Allmend	
Ziel	Die mit der Zentralbahn von der Allmend in die Stadt reisenden Besucherströme müssen adäquat vom Bahnhof über den Bahnhof- und Europaplatz zum Schwanen- und zum Löwenplatz geleitet werden. Dazu ist im Bahnhof, auf dem Bahnhof-/Europaplatz und auf der Seebrücke / dem Schweizerhofquai, aber auch auf dem Schwanen- und dem Löwenplatz mehr Platz für die zu erwartenden Besucherströme zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Signaletik anzupassen. Die Flächen sollen für den Fussverkehr optimiert werden.
Projektentwicklung/ Vorgehen	Mit einer Vorstudie sind diese Massnahmen zu definieren und auf deren technische und finanzielle Machbarkeit abzuklären. Durch diese Vorstudie können die Rahmenbedingungen bezüglich Fussgängerströmen und Carparkierung für konkrete Neugestaltungsprojekte von Schwanenplatz, Löwenplatz, Bahnhof-/Europaplatz und Anpassungen an der Seebrücke definiert werden.
Zeithorizont	2019–2021 Vorstudie
Kosten	Fr. 300'000.– für Vorstudie



Vision für einen neugestalteten Schwanenplatz (Quelle: Stadtraumkonzept Innenstadt)

4.4 Studie Interface zur Carparkierung

Im August 2017 gab der Stadtrat eine Studie in Auftrag, welche die Carsituation nochmals untersuchen, vorhandene Lösungsansätze prüfen und dem Stadtrat zur weiteren Planung eine Aussen-sicht für nachhaltige Lösungen geben soll. Sie sollte zudem aufzeigen, wie der Schwanenplatz als öffentlicher Raum langfristig freigespielt werden kann und Parkierungsmöglichkeiten (u. a. als Ersatz fürs Inseli) geschaffen werden können. Der Stadtrat beauftragte damit Professor Ueli Haefeli von Interface – Politikstudien Forschung Beratung, Luzern. Gemeinsam mit Fachexperten erarbeitete dieser die Studie mit der Analyse vorliegender Lösungen und führte Interviews mit betroffenen Kreisen. Im Januar 2018 legte er seine Studie dem Stadtrat vor, in der mit der Allmend ein neuer Ort für ein nachhaltiges Carregime ins Gespräch gebracht wird. Die Studie wurde vom Stadtrat im Januar 2018 veröffentlicht.

4.4.1 Lösungsvorschläge der Experten

Die externen Experten empfehlen, in mittel- bis langfristiger Perspektive die folgenden drei Ansätze weiterzuverfolgen:

Lösungsansatz 1: Allmend solo

In diesem Ansatz ist die Allmend nicht nur der zentrale Hub zum Aus- und Einsteigen der Gruppenreisenden (inkl. Fernbusse), es sollen auch alle Cars in unmittelbarer Nähe parkieren können. Denkbar ist eine unterirdische Parkanlage, welche sich auf dem unbebauten Allmendareal realisieren liesse.

Lösungsansatz 2: Allmend und Innenstadtparkhaus

Gemäss diesem Ansatz wird der Halte- und Parkhub Allmend mit einem unterirdischen Innenstadtparkhaus gekoppelt. Dazu liegen bekanntlich zwei Ideen vor, welche sich in einem sehr unterschiedlichen Realisierungsstadium befinden, die aber beide nur einen Teil der benötigten etwa 120 Carparkplätze bereitstellen können.

«Parkhaus Musegg»: Geprüft werden könnte eine Variante mit einem Parkhaus für Cars und mit einer begrenzten Zahl fest vermieteter Anwohnerparkplätze.

«Parking Schweizerhofquai (Seeparking)»: Diese 2017 lancierte Idee propagiert den unterirdischen Bau eines Parkhauses unter dem Schweizerhofquai. Angedacht sind einige Halteplätze für Cars sowie einige Autoparkplätze.³

Lösungsansatz 3: Allmend und externer Überlauf

Dieser Lösungsansatz unterscheidet sich von «Allmend solo» durch den Verzicht darauf, sämtliche notwendigen etwa 120 Carparkplätze in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle bereitzustellen. Diese Höchstzahl von Parkplätzen braucht es nur an wenigen Tagen im Jahr und nur zu gewissen Tageszeiten (späterer Nachmittag). Im Sinne eines Überlaufs werden weitere Parkplätze in Allmendnähe bereitgestellt, z. B. auf dem städtischen Grundstück im «Hinder Schlund» (Gemeinde Kriens).

³ Bei dieser Idee, die derzeit noch nicht eigentlichen Projektstatus aufweist, sind einige Fragen wie Zufahrt, komplexe Verkehrssituation am Schweizerhof, Kosten usw. offen.

Flankierende Massnahmen

Für alle Lösungsansätze schlagen die Experten als begleitende Massnahme die Einführung eines digitalen Reservations- und Pricingsystems für Reisecars vor. Zudem soll ein periodisches Monitoring und Controlling den Stadtrat bei der Entscheidungsfindung unterstützen.



Grafik Lösungsansätze Interface

4.4.2 Umsetzungsvorschlag der Experten

Die Umsetzung der Lösungsansätze soll gemäss Expertenbericht in enger Zusammenarbeit mit den Betroffenen und schrittweise erfolgen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass insbesondere die in verschiedenen Lösungsansätzen notwendigen grossen Infrastrukturanlagen bisher nicht entscheidungsreif konkretisiert sind. Frühzeitig sollte auch ein Zeitplan kommuniziert werden, um den Akteuren Planungssicherheit zu bieten.

Schritt 1: Hub Allmend: Funktionalität und Akzeptanz testen

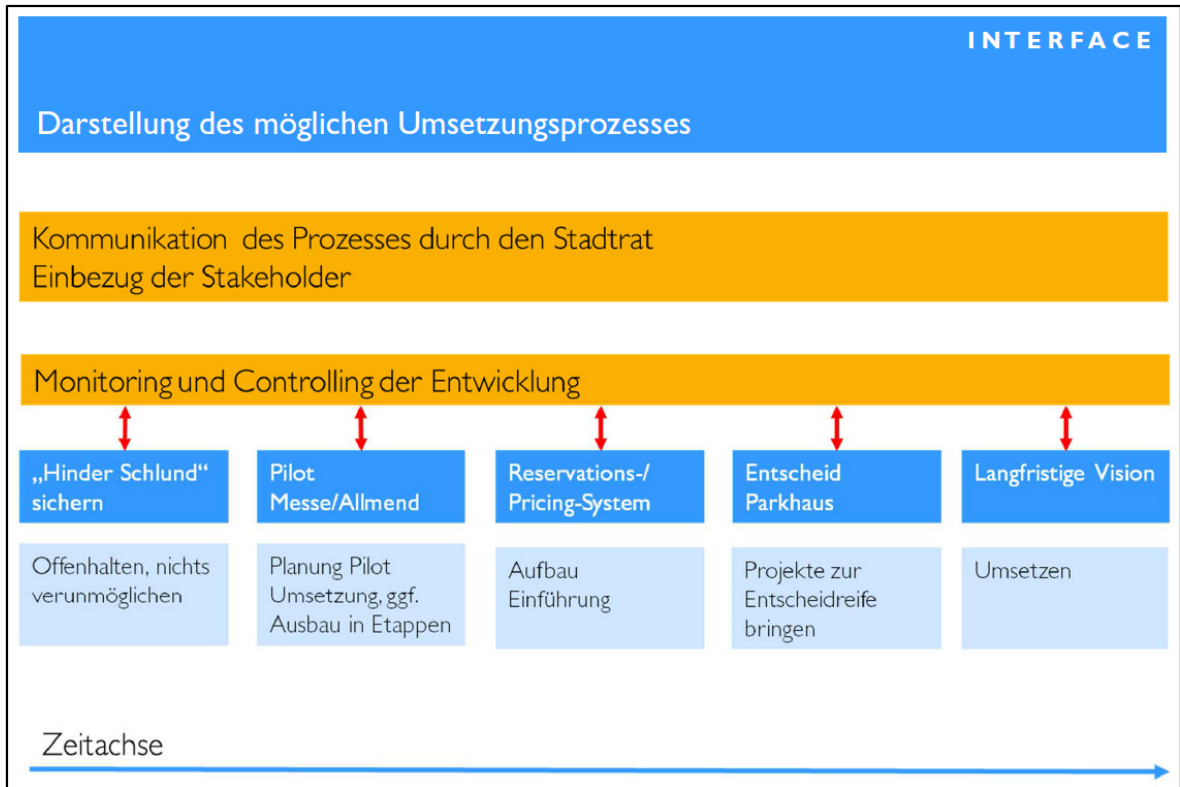
Sehr bald könnten in einem Test erste Erfahrungen mit der vorgeschlagenen Lösung gemacht werden. Dabei geht es auch um wichtige operative Aspekte, wie beispielsweise die Besucherführung am Bahnhof Luzern oder das Reservationssystem für Cars, welche nicht auf dem Papier getestet werden können.

Schritt 2: Unterirdische Parkanlagen zur politischen Entscheidung bringen

Parallel dazu könnte die Planung der denkbaren unterirdischen Carparkhäuser (Musegg, Schweizerhofquai, Allmend) konkretisiert werden.

Schritt 3: Grundlegende Infrastrukturentscheide fällen

Auf Basis der Erfahrungen der Testphase in der Allmend sowie der entscheidreifen Infrastrukturprojekte entscheidet der Stadtrat zuhanden des Parlaments über das weitere Vorgehen.



Grafik Umsetzungsprozess Interface

4.4.3 Haltung des Stadtrates

Im Hinblick auf die notwendigen Infrastrukturen sieht der Stadtrat das von den Experten in den Vordergrund gerückte Potenzial der Allmend und erachtet die Vorschläge der Studie als prüfenswert. Er will zum jetzigen Zeitpunkt aber bewusst keinen Variantenentscheid treffen und vorderhand das bisherige Carregime weiterführen. Zur nachhaltigen Verbesserung des Carregimes verfolgt er die Option «Allmend plus». Unter diesem Titel will er die Lösungsansätze «Allmend und Innenstadtparkhaus» und «Allmend und externer Überlauf», die auch kombiniert werden können, weiterverfolgen. Dazu müssen die Allmend mit der Schienen- und Fussweg-Route zur Innenstadt getestet und der Vorschlag eines «Überlaufs» im Hinterschlund abgeklärt werden. Weiter soll der Lösungsbeitrag eines Carparkhauses in der Innenstadt abgeklärt werden (allerdings ohne oder nur mit wenigen Autoparkplätzen zum Ersatz von aufgehobenen Parkplätzen im nächsten Einzugsgebiet). Deshalb sollen auch die bisherigen Parkhauslösungen «Musegg»⁴ (für Carparkierung) und «Seeparking» weiterverfolgt und mithilfe einer Evaluationsstudie verglichen werden. Je nach Ergebnissen der Prüfungen ist für den Stadtrat auch ein unterirdisches Carparking auf der Allmend eine Option.

Der Stadtrat will, dass im Rahmen von «Allmend plus» flankierende betriebliche Massnahmen wie Leit- und Reservations- und Pricingssysteme für die Carparkierung, aber auch eine attraktive Besucherführung einen wesentlichen Teil der Lösung darstellen. Dies kann grundsätzlich auf das Car-Leitsystem der Stadt aufgesetzt werden, welches zurzeit entwickelt wird. Zusätzlich zu den hier bereits vorgesehenen Funktionalitäten soll ein weiterentwickeltes System die Reservation und die Bezahlung von Parkplätzen ermöglichen. Ähnlich den Applikationen im Flugverkehr sollen Reservationen lange voraus möglich sein, aber auch kurzfristig und in Echtzeit. Dies gibt den Anbietern Planungssicherheit, verhindert damit Suchverkehr und ermöglicht der Stadt durch ein dynamisches Pricing eine flexible Steuerung des Carverkehrs.

Wie weit diese infrastrukturellen und betrieblichen Lösungsansätze tragen und wie sie zu kombinieren sind, will der Stadtrat nicht nur theoretisch ermitteln, sondern auch praktisch erproben. Das bestehende Carregime ist eine taugliche Lösung, auf dessen Basis die aufgezeigten Alternativen und deren Elemente schrittweise und mit eingrenzbaren Risiken erprobt werden können. Diese

⁴ Im Hinblick auf ein mögliches Parkhaus im Musegghügel sind auch noch einige grundsätzliche Fragen offen. Die um 1400 erbaute und 870 Meter lange Museggmauer mit den neun Wehrtürmen ist eine der besterhaltenen Wehrmauern der Schweiz. Im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist die Museggmauer als Objekt von besonderer historischer Bedeutung eingestuft. Als Einzelobjekt wird ihr das Erhaltungsziel A zugewiesen, das nördliche Vorgelände wiederum wird mit dem Schutzziel A aufgeführt. Das kantonale Denkmalverzeichnis (KDV) stuft die Museggmauer als «denkmalgeschützt» ein, im kantonalen Bauinventar (BILU) trägt sie den Status des «schützenswerten Einzelobjekts». Auf kommunaler Ebene ist die Museggmauer samt Museggmauer der Ortsbildschutzzone B zugewiesen.

Obwohl bereits Schutzmassnahmen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene zur Anwendung kommen, hat der Grosse Stadtrat am 16. November 2017 die Motion 5, Jules Gut und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion vom 13. September 2016: «Unterirdische Bauten im historischen Bereich. Schutzbestimmung für die Museggmauer», überwiesen. Mit der Motion wird der Stadtrat aufgefordert, das Bau- und Zonenreglement im Rahmen der Teilrevision mit einer Schutzbestimmung zur Museggmauer zu ergänzen, welche anhand des Grundsatzpapiers «Unterirdische Bauten im historischen Bereich» der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) zu erstellen sei.

Basierend auf der überwiesenen Motion wurde eine Ergänzung der Bau- und Zonenordnung mit einer Schutzbestimmung zur Museggmauer in die Teilrevision Sonderanliegen, welche im April 2018 in die zweite Vorprüfung beim Kanton ging, aufgenommen. Da sich die Museggmauer vollständig in der Ortsbildschutzzone B befindet, ist die Schutzbestimmung als neuer Absatz in Art. 17 (Ortsbildschutzzone B) vorgesehen. Der Bericht und Antrag zu dieser Teilrevision ist für Ende 2019 vorgesehen.

Arbeiten zur Entwicklung eines nachhaltigen Carregimes will der Stadtrat ergebnisoffen und in einer offenen Gesprächskultur im Austausch mit den Betroffenen entwickeln.

Der Stadtrat will die Arbeiten der nächsten Jahre bewusst auf den Ansatz «Allmend plus» konzentrieren, wobei die Offenheit für zusätzliche Lösungselemente, welche diesen Ansatz sinnvoll ergänzen und optimieren, zu gewährleisten ist. Grundlegende andere Lösungskonzepte stellt der Stadtrat aber bewusst zurück, insbesondere auch die Option einer Metro vom Raum Ibach in die Innenstadt. Diese Option hatte der Stadtrat bereits früher zurückgestellt, u. a. auf der Grundlage einer vergleichenden Studie mit dem «Parkhaus Musegg». Der von Ernst Basler + Partner AG erstellte Bericht der Studie «Evaluation geplanter Parkhäuser Musegg und Reussegg/Metro» vom 24. Juni 2014 ist öffentlich zugänglich. Darin wurde der Stadtrat von der Interface-Studie bestätigt, welche eine Metro vor allem aufgrund der hohen Investitions- und Unterhaltskosten und der absehbaren Notwendigkeit einer regelmässigen, substanziellen Subventionierung durch die öffentliche Hand nicht als taugliche Lösung betrachtet.

Der Stadtrat hält fest, dass die heutige Funktion des Allmend-Betriebs für Messe, Sport und Freizeit nicht zur Disposition steht. Ebenso bleiben die Anhalteplätze für Hotels in der Innenstadt bestehen, und westlich der Horwerstrasse sollen auf der Allmend weiterhin keine neuen Hochbauten realisiert werden. Vor diesem Hintergrund stellt es eine der zentralen Herausforderungen dar, zu klären und zu detaillieren, ob auf der Allmend oberirdisch auch Carparkplätze eingerichtet werden können oder nicht und wo diese zu liegen kämen. Denkbar sind auch provisorische Plätze im nördlichen Allmendbereich, die erst später – nach erfolgreicher Testphase – durch eine unterirdische Anlage ersetzt würden. Der Stadtrat ist diesbezüglich derzeit offen, d. h., es gibt diesbezüglich keine planerischen Vorentscheide.

Der Stadtrat ist grundsätzlich auch dafür offen, die Option eines Fernbusterminals auf der Allmend zu prüfen. In diesem Zusammenhang nimmt der Stadtrat zur Kenntnis, dass der Kanton mit der Stadt Kontakt aufgenommen hat, um gemeinsam Synergien zur Realisierung eines Fernbusterminals zu prüfen.

4.5 Tourismus / Wirtschaft

Die Stadt Luzern gehört zu den führenden Tourismus-Destinationen in der Schweiz und auf dem ganzen Kontinent. Die Tourismusbranche der Zentralschweiz vermarktet das Leistungsportfolio der gesamten Branche unter dem Dach der «Luzern Tourismus AG (LTAG)» unter der gemeinsamen Marke LUZERN. Entsprechend viel Fokus liegt auf der Stadt Luzern, die dem weltweiten Auftritt den Namen gibt.

Der Stadtrat ist sich dieser Verantwortung bewusst und in seinem Handeln darauf bedacht, dass die touristischen Anbieter auch in Zukunft über günstige Rahmenbedingungen verfügen, um die Leistungen auch tatsächlich zu erbringen, welche die Marke LUZERN verspricht.

Ein zentrales Erfolgselement ist die Unterstützung durch die einheimische, ansässige, in der Stadt wohnhafte Bevölkerung. In Tourismuskreisen heisst es oft: «Wenn es den Luzernerinnen und

Luzernern gefällt, ist es auch gut für die Gäste, und wenn die Gäste sich daran stören, wird es auch den Einheimischen nicht gefallen». Es gilt, die Anliegen der ansässigen Bevölkerung sorgfältig mit den wachsenden Besucherzahlen und den sich daraus ergebenden Bedürfnissen abzustimmen. Die Reputation von Luzern als Tourismus- und Wirtschaftsstandort beruht auf zentralen Werten unserer Demokratie: gegenseitiger Respekt, Gastfreundschaft und Offenheit.

Die LTAG vertritt als Marketingorganisation die verschiedenen Leistungsträger, welche touristische Angebote entwickeln und bereitstellen. Mit der LTAG hat die Stadt eine Leistungsvereinbarung entlang der drei Nachhaltigkeitsdimensionen «Gesellschaft», «Wirtschaft» und «Umwelt» getroffen. Die Stadt überlässt der LTAG im Gegenzug die Kurtaxengelder zur zweckkonformen Verwendung und leistet zusätzlich jährliche Beiträge aus der ordentlichen Rechnung von derzeit insgesamt Fr. 550'000.–. Die zurzeit gültige Vereinbarung läuft Ende 2020 aus.

Im Zuge der laufenden Planungsprozesse wird auch die Haltung der Stadtbehörden zum Tourismus in der Stadt regelmässig mit den Vertretern der Branche diskutiert. So findet ein halbjährliches Treffen GAST mit Vertreterinnen und Vertretern des Stadtrates, der Stadtverwaltung und der Branche statt. Gegenüber dem Parlament informiert die LTAG einmal jährlich in der Geschäftsprüfungskommission über Massnahmen, die sie im Rahmen der bestehenden Leistungsvereinbarung in allen drei Nachhaltigkeitsdimensionen bereits umgesetzt hat oder plant. Die zukünftigen Veränderungen des touristischen Umfeldes und dessen Auswirkungen auf die Stadt Luzern werden auch Gegenstand des Planungsberichtes sein, den der Stadtrat vor dem Hintergrund von Motion 159 erstellen wird (siehe dazu Ziff. 7.1.4 hinten).

Der Stadtrat ist daher interessiert, die bisherigen und absehbaren Entwicklungen festzuhalten, Chancen und Herausforderungen zu erkennen und daraus Anforderungen an die Zukunft abzuleiten. Dabei ist der Einbezug verschiedenster Interessengruppen ein zentrales Element des partizipativen Ansatzes, der auch im Rahmen dieses Berichtes eine akzentuierte Bedeutung hat. Neben den lokalen Anliegen sind auch die übergeordneten Rahmenbedingungen, wie etwa die Ende 2017 vorgestellte Tourismusstrategie des Staatssekretariats für Wirtschaft SECO, zu berücksichtigen.

4.6 Erscheinungsbild

Luzern gilt im internationalen Bereich als sichere Stadt. Der hohe Sicherheitsstandard ist für Luzern ein Qualitätslabel und Vorteil im nationalen und internationalen Standortwettbewerb. Die Rahmenbedingungen für Sicherheit und Sauberkeit in einer Stadt ändern sich laufend. Das Aufrechterhalten eines hohen Sicherheitsniveaus ist deshalb eine Daueraufgabe aller Beteiligten des Sicherheitsverbunds.

Der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum der Innenstädte hat in den letzten Jahren in vielen Schweizer Städten, auch in Luzern stark zugenommen: Die Bevölkerung wächst und ist in den letzten Jahren heterogener und individualistischer geworden. Dies, wie auch technologische und weitere gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Nutzung des öffentlichen Raums, machen sie vielfältiger und führen zu neuen Herausforderungen für die Planung sowie die Bewirtschaftung öffentlicher Räume in Luzern.

Der Stadtrat betont immer wieder, dass der öffentliche Raum in Luzern allen zur Verfügung stehen soll. Einseitige Nutzungen oder gar Missbrauch durch einzelne Gruppen, welche andere verdrängen und ausschliessen, sind zu vermeiden. Die Stadt Luzern hat schon länger erkannt, dass Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum nicht einfach mit einer einzigen Massnahme – einem Patentrezept – begegnet werden kann. Es braucht ein Bündel von Massnahmen aus den verschiedenen Bereichen. Soziales, Stadtplanung, Städtebau, Reinigung, Polizei, SIP und auch die Nutzerinnen und Nutzer müssen einbezogen werden. Luzern setzt seit über zehn Jahren auf den Dialog mit möglichst allen Nutzenden des öffentlichen Raums. Mögliche Massnahmen werden gemeinsam erarbeitet werden. Deren Akzeptanz ist entsprechend hoch.

Mit breit abgestützten Massnahmen, Instrumenten oder Methoden – miteinander kombiniert – ist auch ein «Rückgewinn» von öffentlichen Räumen möglich, die vorher von einer einzelnen Gruppe übermässig in Beschlag genommen worden waren. Gute Beispiele dafür sind das Vögeligärtli mit der Spielplatzerneuerung oder das Inseli mit den Buvettes. Erst mit diesen Massnahmen konnten diese beiden öffentlichen Räume ihrer Funktion als Stadtpärke wieder gerecht werden.

Weitere Beispiele für vielfältige Massnahmen zu mehr Sicherheit und Sauberkeit in Luzern sind:

- Soziokulturelle und sozialarbeiterische Massnahmen (Sensibilisierungskampagnen «Luzern glänzt», «Usgang, aber scho sicher»), Verstärkung der sozialen Kontrolle (Buvettes, SIP), aufsuchende Gassenarbeit),
- baulich-gestalterische Eingriffe (Beleuchtung, Infrastruktur WC-Anlagen, verstärkte Abfallbeseitigung, Aktion sprayfrei, Sitzbank-Projekt),
- Kontrolle und Überwachung (mehr Polizeipräsenz, Videoüberwachung, Wegweisungsartikel),
- Koordination und Vernetzung (Stelle für Sicherheitsmanagement).

4.7 Partizipativer Stadtplanungsprozess

4.7.1 Ziele

Aus den vorstehenden Kapiteln ergibt sich, dass die Lösung für die zahlreichen sich stellenden Fragen nicht einfach auf der Hand liegt. Der Stadtrat ist zur Überzeugung gelangt, dass es sinnvoll ist, für die Entwicklung nachhaltiger Strategien und Massnahmen einen umfassenden partizipativen Weg zu beschreiten. Diese Methode ist für die Stadt Luzern nicht neu. Bereits wurde in anderen Quartieren und Stadtteilen und zu anderen Fragestellungen in einer partizipativ ausgerichteten Haltung gearbeitet.

Ein solcher Prozess eröffnet nach Auffassung des Stadtrates die Chance, zu einem Konsens zu gelangen, der die Stadtbevölkerung eint und dazu beiträgt, die Luzerner Innenstadt auch für nächste Generationen lebenswert zu erhalten. Gleichzeitig will der Stadtrat die touristische Attraktivität sichern.

Der Stadtrat wird ein Projektmandat formulieren und im Rahmen der Projektorganisation auf interne und externe Projektmitwirkende übertragen. Im Sinne einer Kurzskeizze werden im Folgenden stichwortartig Elemente dieses künftigen Projektmandats festgehalten:

Zielsetzungen

- Der Stadtrat will eine attraktive Innenstadt.
- Der Stadtrat will den Stadtraum von Verkehr entlasten.
- Der Stadtrat will eine geeignete Ersatzlösung für die heutigen Carparkplätze inseln entwickeln.
- Der Stadtrat will den Ideenansatz «Allmend plus» prüfen.
- Der Stadtrat will eine breit getragene Konsenslösung anstreben.

Haltung und Methode

- Die bisher praktizierte Methode der partizipativen Prozesse zum öffentlichen Raum wird fortgeführt.
- Ein umfassender partizipativer Stadtplanungsprozess zur Attraktivierung der Innenstadt und zur Lösungsfindung für die Carparkierung wird lanciert.
- Dazu gehört eine Testphase, in der verschiedene Lösungsansätze getestet und evaluiert werden.
- Die Testphase umfasst Stadtplanungs- und Verkehrsplanungselemente.
- Die Testphase ist Gegenstand des partizipativen Prozesses.
- Während des partizipativen Stadtplanungsprozesses bleibt der Stadtrat ergebnisoffen.
- Die vorliegenden Parkhaus-Ideen (Musegg und Seeparking) werden als Carparkinglösungen weiter geprüft, vergleichbar und politisch entscheidungsfähig gemacht.

Der Stadtrat will den Tourismusstandort Luzern mit einem nachhaltigen Carregime stärken. Er findet die Lösungsvarianten der Studie Interface prüfungswert, ist aber bewusst ergebnisoffen. In einem umfassenden partizipativen Stadtplanungsprozess soll die Carparkierung diskutiert und evaluiert werden. Eine vertiefte Machbarkeitsabklärung mit einer Testphase, in der die Variante «Allmend» vorübergehend in Betrieb genommen wird, soll grundlegende Erkenntnisse zur Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Allmend-Lösung liefern. Dieser Test soll im Rahmen des partizipativen Prozesses gemeinsam mit allen Betroffenen und Beteiligten erarbeitet und umgesetzt werden. Im Anschluss an die Durchführung eines Testbetriebs wird dieser objektiv bewertet und beurteilt, um gemeinsam mit der Evaluation der beiden Projekte «Parkhaus Musegg» und «Seeparking» Grundlage für den Entscheid über die langfristige Carparkierung zu bilden.

Konkret sollen folgende Erkenntnisse aus dem Test Allmend gewonnen werden:

- Umsteigeregime vom Cars auf die Zentralbahn (Akzeptanz, Herausforderungen, Vorteile)
- Gehdistanz Bahnhof Luzern–Schwanenplatz (Akzeptanz, Herausforderungen, Vorteile)
- Verkehrsregime Allmend (Vor- und Nachteile des Car-Schwerpunktes auf der Allmend, verkehrliche Auswirkungen, Abstimmung mit bestehenden Allmend-Nutzungen, Akzeptanz, Herausforderungen)
- Zwischenparkierung (Akzeptanz, Entfernung zum Ein- und Ausstiegsort, Anzahl notwendiger Parkplätze, Herausforderungen)
- Auswirkungen auf die Innenstadt (Nutzungsdruck auf andere Carparkplätze)
- Auswirkungen beim Löwenplatz
- Auswirkungen auf den Tourismus (Akzeptanz der Nutzenden, Attraktivität Standort Luzern für Carreisende)
- Auswirkungen auf die betroffenen Detailhandelsgeschäfte

4.7.2 Projektauftrag

- Die Stadt Luzern lanciert ein integriertes partizipatives Stadt- und Verkehrsplanungsprojekt mit dem Fokus attraktiver Stadtraum Innenstadt und neues Carregime.
- Zentrale Aufgaben des Projekts sind neben der eigentlichen fachlich ausgerichteten Entwicklungsarbeit die Kommunikation und das Stakeholdermanagement.
- Das Projekt wird extern in Auftrag gegeben, um Ergebnisoffenheit, Neutralität und Partnerschaftlichkeit zu signalisieren. Das verleiht dem Prozess Glaubwürdigkeit und Legitimation.
- Das Projekt arbeitet auf der Basis der vorliegenden Studien zur Carparkierung und zum Stadtraum Innenstadt und der dazugehörigen Arbeiten zur Behandlung der Musegg-Parkhaus-Initiative.
- In einem breit angelegten partizipativen Prozess wird – entlang dem Vorschlag «Allmend plus» – der Lösungsansatz für eine Verbesserung der Carparkierung entwickelt, inkl. Tests.
- Die Ergebnisse dieses Prozesses bilden – zusammen mit weiteren Abklärungen (Carparkhaus-Ideen Musegg/Seeparking, ökonomische Überlegungen usw.) und Arbeiten – die Grundlage für den Variantenentscheid zur Verbesserung des Carregimes in Luzern.

4.7.3 Projektorganisation

Die Stadt bildet eine Projektorganisation, die die betroffenen Fachbereiche der Stadtverwaltung sowie externe Auftragnehmer zusammenführt und koordiniert. Eine interne Projektorganisation wirkt als Auftraggeberin gegenüber der externen Auftragnehmerin. Die interne Gesamtprojektleitung koordiniert die Projektarbeiten in der Verwaltung und stellt die Schnittstellen zwischen Verwaltung und externen Auftragnehmenden sicher. Als Verantwortliche des Gesamtprojekts steuert sie den Einsatz der finanziellen und personellen Mittel des Projekts.

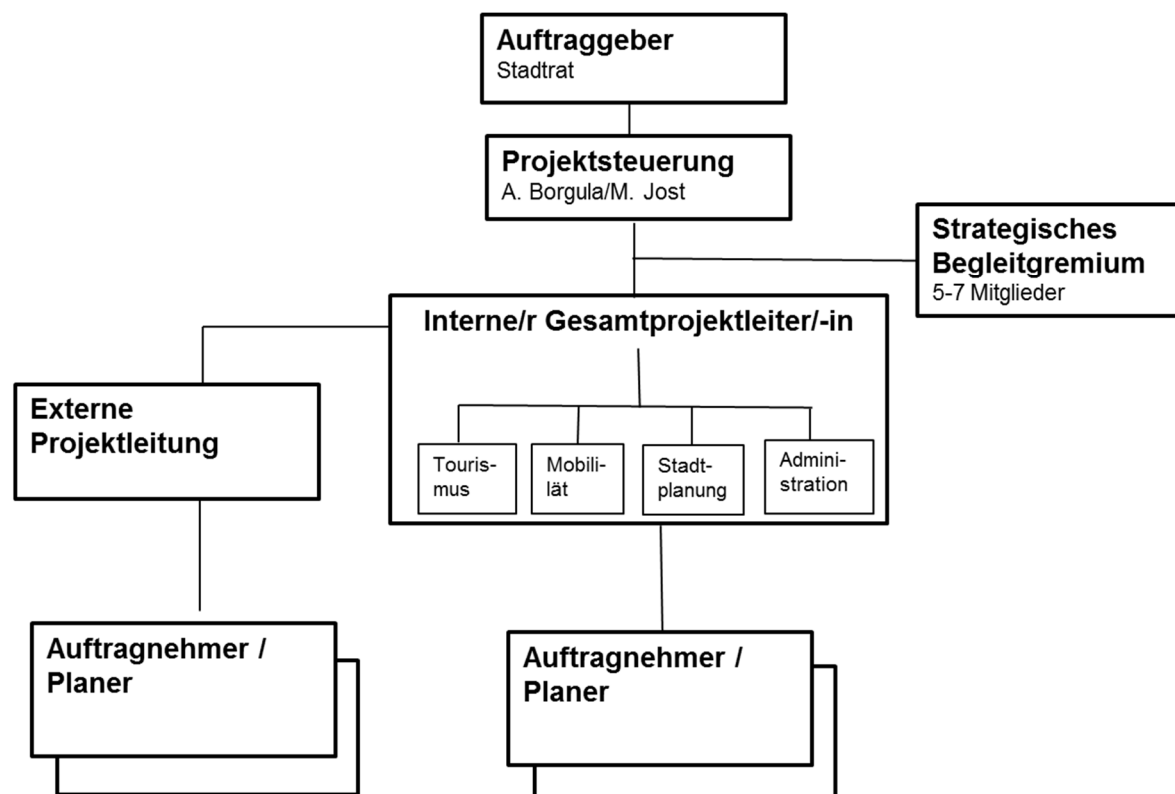
Der externe Auftrag wird ausgeschrieben. Das Bewerbungsverfahren wird genutzt, um die Vorgehensidee mit den Vorschlägen der sich bewerbenden Firmen zu bereichern. Ziel ist es, das Know-how der Bewerberinnen und Bewerber zu nutzen, um einen der komplexen Aufgabenstellung entsprechenden Ansatz für eine ergebnisoffene, kreative Problemlösung zu finden. Entsprechend wird es Teil des Angebots sein, die mit dem Vorgehen eng zusammenhängenden Details der Projektorganisation, insbesondere die Planungs- und Moderationsrollen, zu definieren.

Aus heutiger Sicht können verschiedene Teilprojekte sowohl durch die externe Projektleitung wie auch von der Verwaltung geführt werden. Die Offertsteller werden eingeladen, in ihrem Angebot eine auf ihre Methodik und den Vorgehensvorschlag abgestimmte Aufgabenteilung vorzuschlagen. Projekte zur Aufwertung von Stadträumen, die nicht durch die Carparkierung tangiert sind (z. B. Neugestaltung St.-Karli-Quai und Pärkli bei der Geissmattbrücke), haben in sich schon eine aufwendige Projektorganisation (Partizipation mit verschiedenen Nutzergruppen). Daher sollen diese bis zu einem gewissen Grad unabhängig von der Gesamtorganisation erarbeitet werden können. Ein klarer Informationsaustausch zur Gesamtorganisation ist sicherzustellen.

Die Steuerung des Gesamtprojekts obliegt einem Ausschuss des Stadtrates, bestehend aus den Vorstehenden der am stärksten involvierten Fachdirektionen, die für die Gestaltung des öffentlichen Raums und den Verkehr zuständig sind (Baudirektion [BD] und Umwelt- und Mobilitätsdirektion [UMD]). Die Federführung liegt bei der UMD. Diese Projektsteuerung und die Projektleitung stehen in einem kontinuierlichen und engen Dialog mit einer strategischen Begleitgruppe (rund

5 bis 7 Personen), in der die wichtigsten involvierten zivilgesellschaftlichen Institutionen und Kreise vertreten sind (Tourismus, Anrainerververtretung, Quartierkräfte usw.). Der Stadtrat fungiert als Auftraggeber für das Projekt und fällt – im Rahmen der geltenden Kompetenzordnung – die politischen Entscheide. Eine laufende Information ist sicherzustellen. Auch die zuständige Kommission des Grossen Stadtrates wird von der Projektsteuerung regelmässig über den Stand des Projekts informiert.

Skizze Projektorganisation



5 Kurzfristige Perspektive Carparkierung

Im Rahmen des bestehenden Konzepts zur Carparkierung und in Abstimmung mit den geplanten mittel- und langfristigen Massnahmen soll die Parkierung der Cars auch kurzfristig weiter optimiert werden. Neben betrieblichen Optimierungen, wie der Einführung eines mobilen Carparkleitsystems, muss auch die Parkierungssituation verbessert werden. Bereits heute kann der maximale Bedarf an rund 120 Carparkplätzen, primär zur Zwischenparkierung von rund zwei Stunden, zu Spitzenzeiten nicht gedeckt werden. Mit der Aufhebung der 26 Parkplätze und 6 Anhalteplätze beim Inseli wird sich die Situation in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Ausserdem muss ein neuer Standort für Carreisen ab Luzern und Fernbusse definiert werden.

Die Stadt Luzern muss also kurzfristig, bis eine langfristige Lösung realisiert ist, weitere Carparkplätze zur Zwischenparkierung zur Verfügung stellen. Das städtische Grundstück Hinterschlund eignet sich voraussichtlich wegen seiner Nähe zur Autobahn und Allmend sowohl als externer Überlauf für den zu testenden langfristigen Lösungsvorschlag als auch zur kurzfristigen Realisierung neuer Carparkplätze. Das Grundstück befindet sich im Verwaltungsvermögen der Stadt Luzern auf Krienser Gemeindeboden. Es ist eine strategische Landreserve, für die noch kein konkreter Entwicklungsplan besteht. Während der LUGA sowie der alle zwei Jahre stattfindenden Forstmesse wird das Grundstück als Veranstaltungsparkplatz genutzt. Weitere Nutzungen finden derzeit nicht statt.

Mit der Realisierung des Hinterschlunds als Carparkplatz könnte einerseits die Carparkierungssituation kurzfristig verbessert und ein Ersatzparkplatz für das Inseli aufgebaut werden. Andererseits ist der Hinterschlund ein wichtiger Bestandteil der geplanten Testphase «Allmend mit Überlauf» der Studie Interface, sodass sich Synergien aus den kurz- und langfristigen Optimierungen des Carregimes ergeben.

Die Zu- und Wegfahrt der Cars für die Zwischenparkierung im Hinterschlund würde über die Autobahn A2 und die Ausfahrt Luzern-Horw erfolgen. Der Parkplatz liegt an der Ringstrasse, 100 Meter vom Kreisel Schlund und der Autobahnausfahrt entfernt. Das Grundstück ist im vorderen Bereich geschottert bzw. asphaltiert und im hinteren Bereich Wiesland. Eine Entwässerung ist auf dem gesamten Grundstück nicht vorhanden, sodass es bei Nässe nur entlang der Ringstrasse befahren werden kann.

In einem ersten Schritt wird der Hinterschlund für den Testbetrieb Allmend im vorderen Bereich entlang der Ringstrasse (zirka 11'000 m²) als Überlaufparkplatz für zirka 40 Cars provisorisch in Betrieb genommen. Für diese erste Inbetriebnahme werden nur geringe bauliche Massnahmen am Untergrund (z. B. Auffüllen des Schotters), die notwendigen Signalisationen und Markierungen vorgenommen sowie temporäre, mobile sanitäre Anlagen bereitgestellt. Zudem braucht es zwingend einen Verkehrs- und Parkplatzdienst, der die Zu- und Wegfahrten regelt und Fremdnutzungen auf dem Grundstück (beispielsweise das illegale Deponieren von Abfällen) verhindert.

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Testbetrieb mit den bislang noch unbekannten Auswirkungen der Belastungen auf den Boden des vorderen Geländebereichs werden mithilfe eines Planungsprojekts die Massnahmen für einen definitiven Betrieb erarbeitet. Voraussichtlich bedarf es einer

Entwässerung und Befestigung im Bereich der Parkierungsnutzung, einer festen Installation sanitärer Anlagen, einer WC-Entleerungsstelle sowie eines Unterstands für die Chauffeure. Die Zu- und Wegfahrt kann in einem zeitlich begrenzten Testbetrieb für wenige Wochen durch einen Verkehrsdienst geregelt werden. Mittelfristig ist aus Kostengründen die Investition in eine Parkierungsanlage mit Schrankenbetrieb notwendig, sofern der Hinterschlund Bestandteil einer definitiven Lösung sein sollte. Sowohl der vorübergehende Testbetrieb als auch eine definitive Inbetriebnahme müssen in Absprache mit der Gemeinde Kriens und den Anwohnenden vorbereitet werden.

Der Parkplatz Hinterschlund ersetzt aber nicht die auf dem Inseli wegfallenden Anhalteplätze für Carreisen ab Luzern und Fernbusse. Hierzu braucht es Anhalteplätze, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Deshalb werden im Bereich der Zentralbahn-Haltestelle Allmend/Messe einerseits Anhalteplätze für Reisen ab Luzern geprüft, wie bereits im Konzept «Carparkierung» (2016) angedacht. Andererseits werden gemeinsam mit dem Kanton mögliche Synergien für die Einrichtung eines Carterminals für Fernbusse auf der Allmend abgeklärt. Der Standort für Carreisen ab Luzern und Fernbusse im Bereich der Haltestelle Allmend/Messe ist ebenfalls im partizipativen Prozess zur Carparkierung Allmend gemeinsam mit Betroffenen zu erarbeiten, wobei hier eine enge Koordination mit dem Kanton Luzern notwendig ist, der Lösungen für einen Fernbusterminal erarbeitet.

6 Kosten und Zeitplan

6.1 Kosten

	Massnahmen	Beschreibung	Total	2019	2020	2021	2022
	Carregime						
1	Interne Gesamtprojekt- leitung	Befristete Stelle (80 %)	450'000	150'000	150'000	150'000	
2	Projektleitung Mobilität	Befristete Stelle (50 %)	225'000	75'000	75'000	75'000	
3	Projektleitung Stadt- planung	Befristete Stelle (40 %)	180'000	60'000	60'000	60'000	
4	Partizipativer Planungsprozess	Externe Begleitung	500'000	250'000	150'000	100'000	
5	Carparkierung kurzfris- tig (Hinterschlund)	Planung	100'000	100'000			
6	Car-Testbetrieb All- mend	Konzeption bis Aus- wertung	800'000	400'000	400'000		
7	Vergleich Parkhaus Musegg und See- parking	Evaluationsstudie	50'000	25'000	25'000		
8	Neugestaltung von Plätzen und Gassen in der Altstadt	Konzept	80'000	80'000			
9	Flankierende Mass- nahmen Innenstadt zur Carparkierung Allmend	Vorstudie	300'000	50'000	200'000	50'000	
	Zwischentotal		2'685'000				
	Aufwertungsprojekte						
10	Neugestaltung Pfister- gasse und Reussteg	Planung Vor- und Bauprojekt	700'000		250'000	300'000	150'000
11	Neugestaltung St.-Karli-Quai und Geissmattbrücke	Nutzungskonzept und Konkurrenzver- fahren, inkl. befris- teter Stelle (30 %)	620'000	90'000	90'000	90'000	350'000
12	Neugestaltung Bundesplatz	Betriebs- und Gestal- tungskonzept, inkl. befristeter Stelle (20 %)	284'000**	128'000	128'000	28'000	
	Gesamt		4'289'000	1'433'000	1'503'000	853'000	500'000

* Allfällige Kosten, die für Vorbereitungsarbeiten bereits 2018 anfallen, wären als Kredite gemäss Art. 60 GO vom Stadtrat zu bewilligen.

** Kompetenz Stadtrat

Für die interne Gesamtprojektleitung werden 80 Stellenprozente veranschlagt. Die administrative Unterstützung des Projekts wird mit den bestehenden Ressourcen abgedeckt. Für die Behandlung der verkehrsplanerischen Fragen werden befristet 50 Stellenprozente beantragt. Die bestehenden verkehrsplanerischen Ressourcen im Tiefbauamt sind mit den zahlreichen laufenden und geplanten Projekten (Gesamtverkehrskonzept, Grundkonzept Parkierung, Verkehrssicherheit, Velo-

und Fussverkehr usw.) stark ausgelastet. Die bisher für den Bereich der Carparkierung vorgesehenen Ressourcen müssen deshalb für das neue und umfassende Projekt befristet aufgestockt werden.

Um die Aufwertung der Innenstadt, wie mit vorliegendem B+A skizziert, angehen zu können, sind bei der Dienstabteilung Stadtplanung, Ressort Gebietsentwicklung und öffentlicher Raum (GeöR), zusätzliche personelle Ressourcen notwendig. Die im Ressort GeöR vorhandenen personellen Ressourcen von aktuell 250 Stellenprozenten inkl. Ressortleiter (wovon lediglich 140 Stellenprozente unbefristet sind, Stand März 2018) werden im Zeitraum 2019–2021 für laufende Projekte wie beispielsweise Bahnhofstrasse, linkes Seeufer, städtebauliche Entwicklungsstudie BaBeL, gestalterische Begleitung Projekte Tiefbauamt, Aufwertung der Quartierzentren benötigt.

Damit die Projekte im Paket Carregime, insbesondere Projekte 8 und 9, fachlich durch die Stadtplanung begleitet werden können, werden befristet 40 Stellenprozente beantragt. Für die Aufwertungsprojekte Neugestaltung St.-Karli-Quai und Geissmattbrücke (Projekt 11) und Neugestaltung Bundesplatz (Projekt 12) sind weitere 50 Stellenprozente befristet auf die Projektdauer von drei bzw. vier Jahren erforderlich. Zusätzlich werden zur Bewältigung der mit diesem B+A beantragten Projekte Ressourcen beim Ressortleiter zur Verfügung gestellt werden müssen. Gesamthaft werden für die Umsetzung der aufgezeigten Massnahmen befristet total 220 Stellenprozente beantragt.

Nur mittels der beantragten befristeten Stellen wird es möglich sein, die oben aufgeführten Projekte in den nächsten drei bis vier Jahren zu bearbeiten. Es ist vorgesehen, dem Grossen Stadtrat in der zweiten Hälfte des Jahres 2018 hinsichtlich aller Aufgaben und der verfügbaren Ressourcen der Stadtplanung eine längerfristige Perspektive aufzuzeigen.

Die Kredite für die Nummern 1 bis 9 werden – wegen des engen sachlichen Zusammenhanges mit der Musegg-Parking-Initiative und dem Vorschlag des Stadtrates – als Gesamtsumme beantragt. Bei den Krediten für die Nummern 10 und 11 erfolgen separate Anträge. Kredit Nummer 12 fällt in die Kompetenz des Stadtrates.

Die beantragten Ressourcen und Massnahmen/Teilprojekte beruhen auf Schätzungen des zu erwartenden Aufwands. Im Rahmen des bewilligten Kredites können Mehr- und Minderaufwände den einzelnen Posten (1–9) ausgeglichen werden. Die Verantwortung für die Allokation der Mittel liegt bei der Projektorganisation (Projektleitung und Projektsteuerung).

In der aktuellen Gesamtplanung 2018–2022 sind noch keine finanziellen Mittel, weder in der Erfolgs- noch der Investitionsrechnung, eingestellt. Im Aufgaben- und Finanzplan AFP 2019–2022 werden sämtliche hier aufgeführten Projekte finanziell eingestellt und abgebildet werden.

Mit den beantragten Krediten und Projekten sind keine direkten Folgekosten verbunden. Ob und in welcher Höhe zusätzliche Kosten auf die Stadt Luzern zukommen, ist im Rahmen der verschiedenen Projektierungen zu klären.

6.2 Zeitplan

Dieser Zeitplan ist sehr schematisch; ein definitiver Zeitplan kann erst im Rahmen des partizipativen Prozesses entwickelt werden. Es geht hier darum, aufzuzeigen, dass am Ende des Prozesses, der für 2019 und 2020 geplant ist, wiederum eine politische Diskussion folgt. Wie lange der partizipative Stadtplanungsprozess im zweiten Halbjahr 2020 andauert, ist derzeit offen. Aus diesem Grunde betreffen die Kreditanträge die Zeitspanne bis Mitte 2021.

	2018				2019				2020				2021			
	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.	1. Q.	2. Q.	3. Q.	4. Q.
Behandlung Volksinitiative		B+A Initiative	Vorschlag Stadtrat	VA												
Partizipativer Stadtplanungsprozess													B+A Ergebnis			ev. VA
Projektdesign und Ausschreibung																
Vergabe																
Durchführung																
Parkierung													Varianten-			
Entscheidreife bestehende Projekte													Entscheid			
Tests Allmend (Entwicklung, Umsetzung, Auswertung)													Kredit Projektierung			
- Entwicklung																
- Umsetzung																
- Auswertung																
Attraktivierung																
Priorisierte Projekte schrittweise projektieren													Kredite Ausführung			
Zwischenbericht an parlamentarische Kommission																
Der Prozess für die Zeit nach 2020 kann hier nicht schematisch dargestellt werden. Es hängt sehr stark vom Resultat des Planungsprozesses ab, welche Massnahmen anschliessend weiter verfolgt werden. Je nachdem, wird es in dieser nächsten Phase um weitere Projektierung oder Realisierung gehen.																

7 Politische Vorstösse

7.1 Stellungnahmen zu eingereichten Vorstössen

7.1.1 Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)»

Die Motion fordert den Stadtrat auf, die Luzerner Innenstadt gemäss den Grundsätzen von Jan Gehl zu analysieren. In einem ersten Schritt sollen drei Plätze (Kasernenplatz, Franziskanerplatz/Innenhof Regierungsgebäude und Löwenplatz) im Fokus stehen. In Zusammenarbeit mit Jan Gehl oder einem Planungsbüro mit vergleichbaren Kompetenzen sollen zudem im Rahmen eines Konzepts über den öffentlichen Raum Vorschläge für die Aufwertung im Interesse der Bevölkerung ausgearbeitet werden. Die Arbeiten sollen in einem Planungsbericht dem Parlament vorgelegt werden.

Gemäss den Grundlagenarbeiten von Jan Gehl, einem renommierten Stadtplaner aus Dänemark, tragen öffentliche Stadträume mit einer hohen Aufenthaltsqualität und einer hohen Qualität für den Fussverkehr wesentlich dazu bei, dass sich Einheimische und Gäste in einer Stadt wohlfühlen, sich begegnen und sich gerne in der Stadt aufhalten. Dies führt wiederum zu einer belebten und sicheren Stadt. Damit ist der öffentliche Raum ein wesentlicher Faktor für eine ganzheitliche Stadtplanung.

Der Stadtrat verfolgt seit Längerem das Ziel, die öffentlichen Räume aufzuwerten und eine hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität sicherzustellen. Bereits konnten verschiedene Projekte (Hirschmattquartier, Kleinstadt) umgesetzt werden bzw. sind in Arbeit (Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz). Um eine gesamtheitliche Strategie für den öffentlichen Raum zu entwickeln, hat der Stadtrat 2016 das Projekt «Stadtraum Luzern – Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums» in Auftrag gegeben. Mit dem Projekt soll für den öffentlichen Raum der Stadt Luzern ein strategisches Planungsinstrument erarbeitet werden, welches als Grundlage für die mittel- bis langfristige Entwicklung (Nutzung und Gestaltung) des öffentlichen Raums dient. Der Schlussbericht dazu ist für Ende 2018 zu erwarten.

Ausgehend vom Projekt «Stadtraum Luzern» wurde 2017/2018 die Teilstudie «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» zur Weiterentwicklung der öffentlichen Räume in der Innenstadt erarbeitet. Diese zeigt das Potenzial zur Aufwertung von Stadträumen in der Innenstadt auf und konkretisiert die Aufwertungsstrategie für die Innenstadt. Wie im Kapitel 4 des vorliegenden Berichtes und Antrages erläutert, ist der Gradmesser für die Aufenthaltsqualität der Fussverkehr. Fühlt sich die Fussgängerin oder der Fussgänger an einem Ort wohl, ist davon auszugehen, dass dieser Ort Aufenthaltsqualität bietet. Das «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» beinhaltet damit die Grundsätze, wie sie Jan Gehl entwickelt hat.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag werden basierend auf dem «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» konkrete Projekte für den St.-Karli-Quai und das Pärkli bei der Geissmattbrücke, die Pfistergasse und den Reusssteg sowie die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts

(BGK) für den Bundesplatz beantragt. Mit der Vorstudie zu den flankierenden Massnahmen zur Carparkierung Allmend werden Grundlagen geschaffen, um zu einem späteren Zeitpunkt die Aufwertung der Stadträume Löwenplatz und Schwanenplatz zu planen. Weitere potenzielle Projekte zur Aufwertung von Stadträumen basierend auf dem «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» sind im Anhang 2 des vorliegenden Berichtes und Antrages aufgeführt.

Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

7.1.2 Motion 120, Mario Stübi und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2017: «Stadtraum mit Aufenthaltsqualität: Bundesplatz von Grund auf neu planen»

Die Motion fordert einen Planungsbericht, in welchem aufgezeigt wird, wie eine grundlegende Neugestaltung des Stadtraums am Bundesplatz umsetz- und finanzierbar ist. Der Vorschlag soll eine Reduktion der heutigen Verkehrsfläche und eine Entflechtung der Verkehrsmittel beinhalten. Ziele der Neugestaltung wären in erster Linie eine höhere Aufenthaltsqualität, bessere Bedingungen für den Fuss- und den Veloverkehr, Pünktlichkeit für den öffentlichen Verkehr und gesteigerte Verkehrssicherheit.

Der Stadtrat anerkennt den Handlungsbedarf auf und um den Bundesplatz. Der Bundesplatz als Knoten zwischen Bundesstrasse, Tribschenstrasse, Zentralstrasse und Hirschmattstrasse gehört für ihn denn auch zu den «repräsentativen Stadtachsen», die er siedlungsorientiert gestalten möchte. Der Bundesplatz selber wie auch die Bundes- und die Zentralstrasse befinden sich im Perimeter der Kantonsstrassen. Vor diesem Hintergrund besteht eine grosse Abhängigkeit von den Planungsprozessen des Kantons.

Die in der Motion als Eckwerte vorgeschlagenen Ansätze und Zielsetzungen zur Umsetzung eines stadträumlich aufgewerteten Bundesplatzes gehen für den Stadtrat in die richtige Richtung. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag beantragt er denn auch einen Planungskredit für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für den Bundesplatz. Damit will der Stadtrat aufzeigen, dass auch verkehrsreiche Strassen und Plätze als Lebensräume mit Aufenthaltsqualität gestaltet werden können. Dieses BGK soll als exemplarische Grundlage für die Gestaltung von Hauptverkehrsachsen dienen. Die Umsetzung des BGK für den Bundesplatz ist mit dem Kanton zu koordinieren, weshalb ein verbindlicher Motionsauftrag aus Sicht des Stadtrates zu weit gehen würde.

Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

7.1.3 Motion 150, Fabian Reinhard und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion sowie Marcel Lingg und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 16. November 2017: «Projektevaluation Parkierungsanlage»

Die Motion verlangt die aktive Vorgabe der Zielvorstellungen für eine gesamtheitliche Parkierungslösung durch den Stadtrat, wobei die damit verbundenen Aufwertungsmöglichkeiten einen grossen Stellenwert haben sollen. Unter Einbezug der Anspruchsgruppen sollen die Rahmenbedingungen möglichst offen erarbeitet werden. Die daraus entwickelte konkrete Umschreibung der Vorgaben soll in einem Planungsbericht dem Parlament vorgelegt werden.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die Forderung der Motion inhaltlich mit dem geplanten Vorgehen abgedeckt ist, das in diesem Bericht als Alternative zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» vorgeschlagen wird. Der skizzierte partizipative Stadtplanungsprozess in Verbindung mit einer ergebnisoffenen Weiterverfolgung des Ansatzes «Allmend plus» im Bereich der Carparkierung sollen zu den geplanten Vorgaben führen, die der Stadtrat zu gegebener Zeit dem Parlament in Form eines Berichtes oder Berichtes und Antrages unterbreiten wird. Auf einen zusätzlichen, separaten Planungsbericht wird allerdings verzichtet.

Der Stadtrat nimmt die Motion teilweise entgegen.

7.1.4 Motion 159, Korintha Bärtsch, Christian Hochstrasser und Christov Rolla namens der G/JG-Fraktion vom 27. November 2017: «Vision Tourismus Luzern 2030»

Die Motionärin und die Motionäre stellen fest, dass Luzern erfreulicherweise ein beliebtes Reiseziel vieler Gäste von nah und fern ist. Weiterhin wird eine starke Zunahme der Gäste prognostiziert. Die Motionärin und die Motionäre fordern den Stadtrat auf, eine Steuerung des Tourismus zu diskutieren. Es soll ein Planungsbericht «Vision Tourismus Luzern 2030» in Zusammenarbeit mit der Luzern Tourismus AG (LTAG) und unter Einbezug der Bevölkerung und weiterer Akteurinnen und Akteure ausgearbeitet werden.

Der Tourismus gehört zu den wichtigen Wirtschaftszweigen der Stadt Luzern. Die Branche ist prägend für die Identität der Stadt und die weltweite Bekanntheit der Marke LUZERN. Luzern darf jährlich über 1,2 Millionen Übernachtungsgäste und rund 8 Millionen Tagesgäste willkommen heissen und gehört zu den erfolgreichsten Destinationen im Alpenraum. Die Nachfrage, der Besuch und die Zahlungsbereitschaft der Gäste verhelfen Luzern zu einem Einkaufs-, Gastwirtschafts-, Freizeit- und Kulturangebot, welches die üblichen Möglichkeiten und Standards einer vergleichbar grossen Stadt wesentlich übertreffen. Der Tourismus trägt damit weit über die steuerlichen Erträge hinaus viel zum Wert der Stadt Luzern als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort bei.

Der grosse Erfolg bringt auch Herausforderungen mit sich. Es gilt, die Anliegen der ansässigen Bevölkerung sorgfältig mit den wachsenden Besucherzahlen und den sich daraus ergebenden Bedürfnissen abzustimmen. Die Reputation von Luzern als Tourismus- und Wirtschaftsstandort beruht auf zentralen Werten unserer Demokratie: gegenseitiger Respekt, Gastfreundschaft und Offenheit.

Es ist der Stadt wie auch der Tourismusbranche ein grosses Anliegen, mit allen relevanten Akteuren und Akteuren einen offenen und regelmässigen Dialog zu pflegen. Dabei werden sowohl Erfolge wie auch Herausforderungen und mögliche Massnahmen angesprochen. Ein wesentlicher Fokus liegt auf den stetig wachsenden Besucherzahlen, insbesondere auch der Tagesgäste. Der Stadtrat will besser verstehen, wie sich die Besucherströme entwickeln könnten und wo sie sich mit welchen Mitteln gestalten oder steuern lassen.

Die Themen, die sowohl der Stadtrat wie auch die Branchenvertreter bereits regelmässig besprechen, sind auch Gegenstand der vorliegenden Motion. Der Stadtrat ist daher interessiert, die bisherigen und die absehbaren Entwicklungen festzuhalten, Chancen und Herausforderungen zu erkennen und daraus Anforderungen an die Zukunft abzuleiten. Ein solcher Bericht wird auch die Grundlage für künftige Planungen und Vorhaben bilden.

Die LTAG vertritt als Marketingorganisation die verschiedenen Leistungsträger, welche touristische Angebote entwickeln und bereitstellen. Mit der LTAG hat die Stadt eine Leistungsvereinbarung entlang der drei Nachhaltigkeitsdimensionen «Gesellschaft», «Wirtschaft» und «Umwelt» getroffen. Die Stadt überlässt der LTAG im Gegenzug die Kurtaxengelder zur zweckkonformen Verwendung und leistet zusätzlich jährliche Beiträge aus der ordentlichen Rechnung von derzeit insgesamt Fr. 550'000.–. Einmal jährlich wird die Leistungsvereinbarung auch zwischen LTAG und GPK diskutiert. Die zurzeit gültige Vereinbarung läuft Ende 2020 aus. Eine gemeinsam erarbeitete Vision über die Zukunft des Tourismus in der Stadt Luzern würde sich künftig auch in einer solchen Vereinbarung niederschlagen.

Der Stadtrat geht davon aus, dass im Rahmen der Abklärungen auch externes Fachwissen nötig sein wird. Die notwendigen Mittel wird der Stadtrat mit den Budgets beantragen.

Der Stadtrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen und dem Parlament einen entsprechenden Bericht vorzulegen. Der Bericht soll die in der Motion aufgeworfenen Fragestellungen vertiefen und mögliche Konsequenzen und Massnahmen aufzeigen.

Der Stadtrat nimmt die Motion entgegen.

7.1.5 Motion 170, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017: «Carparkierungskonzept 2.0»

Die Motion verlangt einerseits eine Entflechtung der Themenbereiche Carparkierung mit Reisen ab Luzern inkl. Fernbusse, Carparkierung Tagestouristen und Carfahrten sowie Carparkierung Touristen mit Hotelübernachtung. Diese sollen vorab getrennt erörtert und erst anschliessend miteinander verknüpft werden. Andererseits sind die Motionärin und der Motionär der Ansicht, dass vorwiegend zur Lösungsfindung der Carparkierungsfrage die Aufwertungsmöglichkeiten im Interesse der Bevölkerung ausgearbeitet werden sollen. Diese sollen unabhängig von der Parkierungsfrage angegangen werden und erst in einem zweiten Schritt mit diesen abgeglichen werden. Konkret wird ein separater Planungsbericht im Sinne eines «Carparkierungskonzepts 2.0» gefordert, welcher getrennt vom Gegenvorschlag zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt» erarbeitet und dem Parlament vorgelegt werden soll.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag zeigt der Stadtrat auf, wie er mit den in der Motion erwähnten Herausforderungen umgehen will. Im Gegensatz zu der in der Motion geforderten Entflechtung und zeitlichen Staffelung der Themenbereiche hat sich der Stadtrat für einen partizipativen Stadtplanungsprozess entschieden, in welchem die anstehenden Herausforderungen insbesondere in städtebaulicher, verkehrspolitischer und touristischer Hinsicht optimal aufeinander abgestimmt werden. Der Stadtrat ist überzeugt, dass sich mit dem geplanten Vorgehen das Ziel einer attraktiven und lebenswerten Stadt für Besuchende und Bevölkerung bestmöglich erreichen lässt. Aus Sicht des Stadtrates verfolgen die Motionärin und der Motionär grundsätzlich dieselbe Zielsetzung. Ebenso sind zahlreiche Ansätze wie ein partizipativer Prozess, eine Entflechtung von Aufwertungs- und Parkierungsfragen sowie eine Integration von neuen technologischen Möglichkeiten wie beispielsweise ein «intelligentes Parkleitsystem» im vorliegenden Umsetzungsvorschlag des Stadtrates enthalten. Auch wenn also der Stadtrat einen etwas anderen Weg zur Zielerreichung einschlagen will, ist er dennoch bereit, die konkreten Vorschläge der Motionärin und des Motionärs zur Weiterentwicklung der Carparkierung in seinen künftigen Arbeiten zu berücksichtigen und nach Möglichkeit entsprechend umzusetzen.

Der Stadtrat nimmt die Motion als Postulat entgegen.

7.1.6 Postulat 191, René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018: «Ersatz-Car-Parkplätze für das «carfreie Inseli»»

Das Postulat fordert den Stadtrat auf, einen Carparkplatz im Bereich Frohburg hinter dem bestehenden «Bahnhofparking Universität» mittels Überbauung der Gleise zu prüfen. Die Postulanten fordern eine stadtverträgliche sowie verkehrsverträgliche Variante, mit der wenig Grünfläche verloren geht und die einen Inseli-Ersatz darstellt. Gemäss Aussage der Postulanten wurde diese Idee bis heute in keiner Studie erwähnt.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag zeigt der Stadtrat auf, wie er die Herausforderungen der Carparkierung angehen will. Er strebt eine Lösung an, die im Wesentlichen in Eigenregie und unabhängig von anderen Grossprojekten realisiert werden kann. Bei der vorgeschlagenen Variante

ist die grundsätzliche Machbarkeit unklar und die Stadt Luzern abhängig von Dritten, da sie über das Grundstück nicht frei verfügen kann. Es bestehen ferner Abhängigkeiten von den geplanten Grossprojekten der SBB, beispielsweise dem Durchgangsbahnhof. Dies kann dazu führen, dass sich eine Realisierung noch längere Zeit hinauszögert. Bereits im Konzept «Carparkierung Stadt Luzern» der Firma AKP von 2016 wurde die Variante geprüft und darauf hingewiesen, dass die Realisierbarkeit fraglich ist und sich die Verkehrssituation im Raum Bahnhof verschärfen würde. Zudem kann ein Carparkplatz im Bereich der Frohburg aus heutiger Sicht bestenfalls einen Teilbeitrag für ein optimiertes Carregime leisten. In diesem Sinne kann ein Carparkplatz im Bereich Frohburg jedoch als mögliche Ergänzung des Konzepts «Allmend plus» in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.

7.2 Antrag zum überwiesenen Vorstoss

7.2.1 Motion 92, Christian Hochstrasser, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Belebung der Innenstadt seriös planen, Gegenvorschlag zur Initiative ‹Aufwertung der Innenstadt› ausarbeiten (Luzern lebt)»

Mit der Unterbreitung des vorliegenden Berichtes und Antrages erachtet der Stadtrat den Teil der Forderung der Motion als erfüllt, welcher vom Parlament anlässlich seiner Sitzung vom 21. September 2017 überwiesen wurde: Die Initiative wird abgelehnt, und der Stadtrat zeigt seine Alternative auf, wie er das Ziel einer Aufwertung der Innenstadt ohne ein Parkhaus für mehr als 600 Personenwagen im Musegg Hügel erreichen will. Die vom Stadtrat in seiner Stellungnahme zur Motion geforderte Offenheit gegenüber einem allfälligen Grossprojekt wurde vom Parlament bestätigt. Mit der Weiterverfolgung des Lösungsansatzes «Allmend plus» auf der Basis der Untersuchungen von Interface stellt die Variante «Allmend und Innenstadtparkhaus» für den Stadtrat eine prüfenswerte Möglichkeit zur nachhaltigen Verbesserung des Carregimes dar.

Die teilweise überwiesene Motion wird zur Abschreibung beantragt.

8 Abschliessende Erwägungen des Stadtrates

Der Stadtrat ist entschlossen, die Luzerner Innenstadt für Bevölkerung und Gäste attraktiver zu machen. Er will dies nicht in erster Linie mit einem neuen Parkhaus tun, sondern schlägt einen zeitgemässeren Weg vor: In einem breit angelegten partizipativen Stadtplanungsprozess sollen Lösungsansätze gemeinsam erarbeitet und entwickelt werden; dies in enger Zusammenarbeit mit den Fachpersonen aus der Verwaltung, die ihrerseits Lösungsvorschläge und entsprechende Projektierungen weiterführen.

Für eine Carparkierungslösung, die eine Infrastrukturbaute beinhaltet, bleibt der Stadtrat offen. Er will den Lösungsansatz «Allmend plus» testen und erst dann entscheiden, wie mit den Cars in der Stadt Luzern künftig umgegangen werden soll. Darum will er die beiden Carparking-Ideen Musegg und Seeparking weiter prüfen und vergleichbar machen.

Anders als mit Motion 92 aus dem Jahr 2017 gefordert, legt der Stadtrat keinen Gegenvorschlag vor, der den Stimmberechtigten in einer Doppelabstimmung mit Stichfrage unterbreitet werden soll. Die beantragten Kredite unterstehen nicht per se dem obligatorischen Referendum. Der Stadtrat verzichtet darauf, den Antrag auf freiwillige Unterstellung unter das obligatorische Referendum zu stellen; er ist der Auffassung, dass die von den geltenden Rechtsgrundlagen vorgesehene kreditrechtliche Vorgehensweise richtig ist, und sieht den entsprechenden Kreditentscheid in der Kompetenz des Parlaments (mit der Möglichkeit, das fakultative Referendum zu ergreifen). Diesem steht es aber frei, seinen Entscheid den Stimmberechtigten zur Bestätigung zu unterbreiten und somit einen Gegenvorschlag zu präsentieren.

9 Kreditrechtliche Ausführungen

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag werden drei Sonderkredite beantragt: einerseits ein Sonderkredit für die Entwicklung von Lösungsmodellen für die Carparkierung sowie zwei Sonderkredite für die Neugestaltung des St.-Karli-Quais zum einen und für die Projektierung von Pfistergasse und Reusssteg zum andern (zum Antrag im Detail siehe obige Ziffer).

Gemäss Art. 58 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern (GO) ist für die Bestimmung der kreditrechtlich zuständigen Instanz der Gesamtbetrag des Kredits, der für einen bestimmten Zweck zu bewilligen ist, zu berechnen. Die massgebende Höhe der Ausgaben für die Entwicklung von Lösungsmodellen für die Carparkierung übersteigt die Schwelle von Art. 61 Abs. 1 GO. Die beantragte Finanzierung ist in Form eines Sonderkredits nach Art. 61 Abs. 1 GO zu bewilligen. Gemäss Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2 in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO unterliegt der Beschluss dem fakultativen Referendum. Die Finanzierung dieser Ausgaben erfolgt über das Globalbudget des Stabs Umwelt- und Mobilitätsdirektion. Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenen Aufwendungen sind verschiedenen Fibukonten eines neu zu eröffnenden Kostenträgers zu belasten.

Die beantragten Finanzierungen für die beiden Projektierungen von St.-Karli-Quai sowie Pfistergasse und Reusssteg sind in Form von Sonderkrediten nach Art. 61 Abs. 1 GO zu bewilligen. Gemäss Art. 69 lit. a Ziff. 4 in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO ist der Grosse Stadtrat für den Beschluss abschliessend zuständig. Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenen Aufwendungen sind in der Investitionsrechnung, Fibukonto 501.03, auf neu zu eröffnenden Projekten zu belasten.

10 Antrag

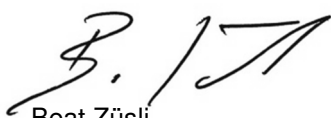
Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- in eigener Kompetenz die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» für gültig zu erklären;
- den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative zu empfehlen;
- für Projektierungsarbeiten zur Attraktivierung der Innenstadt und zur Entwicklung von Lösungsmodellen für die Carparkierung einen Sonderkredit von 2,685 Mio. Franken zu bewilligen;
- für die Planung der Neugestaltung von Pfistergasse und Reusssteg einen Sonderkredit von Fr. 700'000.– zu bewilligen;
- für ein Nutzungskonzept und einen Wettbewerb für die Neugestaltung des St.-Karli-Quais und der Geissmattbrücke einen Sonderkredit von Fr. 620'000.– zu bewilligen;
- die Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)», als Postulat zu überweisen;
- die Motion 120, Mario Stübi und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2017: «Stadtraum mit Aufenthaltsqualität: Bundesplatz von Grund auf neu planen», als Postulat zu überweisen;
- die Motion 150, Fabian Reinhard und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion sowie Marcel Lingg und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 16. November 2017: «Projektevvaluation Parkierungsanlage», teilweise zu überweisen;
- die Motion 159, Korintha Bärtsch, Christian Hochstrasser und Christov Rolla namens der G/JG-Fraktion vom 27. November 2017: «Vision Tourismus Luzern 2030», zu überweisen;
- die Motion 170, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017: «Carparkierungskonzept 2.0», als Postulat zu überweisen;
- das Postulat 191, René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018: «Ersatz-Carparkplätze für das ›carfreie Inseli‹», teilweise zu überweisen;

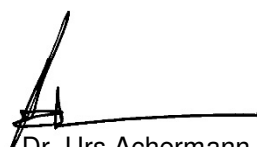
- die Motion 92, Christian Hochstrasser, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Belebung der Innenstadt seriös planen, Gegenvorschlag zur Initiative ‹Aufwertung der Innenstadt› ausarbeiten (Luzern lebt)», als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 25. April 2018


Beat Züsli
Stadtpräsident




Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 9 vom 25. April 2018 betreffend

Attraktive Luzerner Innenstadt

- **Stellungnahme zur Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!»**
- **Vorschlag des Stadtrates,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie von Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 und 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55h und Art. 55i Abs. 1 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» wird abgelehnt.
- III. Für Projektierungsarbeiten zur Attraktivierung der Innenstadt und zur Entwicklung von Lösungsmodellen für die Carparkierung wird ein Sonderkredit von 2,685 Mio. Franken bewilligt.
- IV. Für die Planung der Neugestaltung von Pfistergasse und Reusssteg wird ein Sonderkredit von Fr. 700'000.– bewilligt.
- V. Für ein Nutzungskonzept und einen Wettbewerb für die Neugestaltung des St.-Karli-Quais und der Geissmattbrücke wird ein Sonderkredit von Fr. 620'000.– bewilligt.
- VI. Die Motion 96, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum: Public Space Public Life (Luzern lebt)», wird als Postulat überwiesen.
- VII. Die Motion 120, Mario Stübi und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2017: «Stadtraum mit Aufenthaltsqualität: Bundesplatz von Grund auf neu planen», wird als Postulat überwiesen.

- VIII. Die Motion 150, Fabian Reinhard und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion sowie Marcel Lingg und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 16. November 2017: «Projektevaluation Parkierungsanlage», wird teilweise überwiesen.
- IX. Die Motion 159, Korintha Bärtsch, Christian Hochstrasser und Christov Rolla namens der G/JG-Fraktion vom 27. November 2017: «Vision Tourismus Luzern 2030», wird überwiesen.
- X. Die Motion 170, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017: «Carparkierungskonzept 2.0», wird als Postulat überwiesen.
- XI. Das Postulat 191, René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018: «Ersatz-Carparkplätze für das ›carfreie Inseli‹», wird teilweise überwiesen.
- XII. Die Motion 92, Christian Hochstrasser, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 24. Mai 2017: «Belebung der Innenstadt seriös planen, Gegenvorschlag zur Initiative ›Aufwertung der Innenstadt‹ ausarbeiten (Luzern lebt)», wird als erledigt abgeschrieben.
- XIII. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum, der Beschluss gemäss Ziffer III unterliegt dem fakultativen Referendum.

Anhang 1: Leitsätze des «Forums Attraktive Innenstadt»

Sommer/Herbst 2017

1. Führung und Vorbild

Der Stadtrat übernimmt bei der Entwicklung der Innenstadt die Führung. Er setzt klare Ziele und arbeitet, gemeinsam mit der Stadtverwaltung, mit externen Schlüsselpersonen und Interessengruppen partnerschaftlich zusammen. Er gibt Impulse und teilt die Verantwortung für die Umsetzung von Ideen mit den Mitbeteiligten. Dabei übernimmt er eine Vorbildrolle. Er handelt innovativ und transparent.

2. Attraktives und weltoffenes Zentrum

Luzern ist das Zentrum der Zentralschweiz. Die Stadt ist beliebter Lebensort, attraktiver Arbeits- und Bildungsstandort, regionales Zentrum für Dienstleistungen, Kultur und Freizeit sowie international bekannte, weltoffene Tourismusdestination. Willkommenskultur, Gastfreundschaft, Toleranz und gegenseitiger Respekt sind Grundlagen für ein konfliktfreies Miteinander und gutes Zusammenleben. Der Stadtrat pflegt und fördert die Haltung und das Bewusstsein dafür.

3. Vierteiliges Ganzes

Die Innenstadt setzt sich aus unterschiedlichen Teilgebieten zusammen. Sie unterscheiden sich durch ihre räumliche und bauliche Prägung, durch ihre Bestimmung, spezifischen Angebote sowie durch unterschiedliche Ziel- und Nutzergruppen klar voneinander.

4. Charakter und Ausstrahlung

Die Stadt pflegt den einzigartigen Charakter der Innenstadt und ihre bauliche wie gesellschaftliche Ausstrahlung. Sie ist funktional und überzeugt durch hohe Aufenthaltsqualität. Gesellschaftlicher Zusammenhalt sowie saisonal und tageszeitlich geprägtes, teilweise intensives Leben erhöhen ihre Anziehungskraft genauso wie die sorgfältige bauliche Gestaltung, in welcher sich historische, zeitgemässe und innovative Bauten ergänzen.

5. Freiräume für Begegnung und Erholung

Ein grosszügiges Angebot an verschiedenartigen, hochwertigen Grün- und Freiräumen für Begegnung, Bewegung und Erholung steht der dichten Bebauung und dem zunehmenden Nutzungsdruck im öffentlichen Raum gegenüber. Bestehende Parks, Plätze und Strassen werden optimal als Lebensraum gestaltet, Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Freiräume werden genutzt. Das Seebecken und die Reuss sind von besonderer Bedeutung. Einheimische und Gäste fühlen sich am Wasser wohl und geniessen die besondere Atmosphäre vor einmaliger Kulisse. An den Ufern finden sich Zugänge und Aufenthaltsräume sowie naturnahe Gebiete.

6. Lebendige Innenstadt

Die Innenstadt bietet auf beschränktem, intensiv genutztem Raum allen Bewohnerinnen, Bewohnern sowie den Besuchenden eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität. In ihr findet sich – über das gesamte Gebiet betrachtet – ein umfassendes und ausgewogenes Detailhandels-, Dienstleistungs- und Beratungsangebot. Vielfältige Veranstaltungen, drinnen wie draussen, sind Teil dessen, was die Innenstadt zum unverwechselbaren Zentrum der Region macht. Sie beleben unterschiedliche Orte, sind sinnvoll koordiniert und geregelt. Die Stadt begegnet den Nutzungskonflikten, die

durch die steigende Beliebtheit, unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse entstehen, mit einem proaktiven Konfliktmanagement.

7. Mobilität – sicher und zuverlässig

Die Mobilität ist innerhalb der vorhandenen Bewegungsräume sinnvoll und bedarfsgerecht organisiert. Der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert. Die Innenstadt ist für alle einfach, sicher und zuverlässig erreichbar. Ihre Teile sind untereinander und mit den Aussenquartieren gut verbunden.

Anhang 2: Übersicht über die Projekte und Projektideen zur Aufwertung der Stadträume Innenstadt

«Attraktiver Kern»



Legende «Attraktiver Kern»:

- 1 Sitzgelegenheiten auf Plätzen in der Alt- und Kleinstadt
- 2 Plätze und Gassen in der Alt- und Kleinstadt
- 3 Pfistergasse/Reusssteg
- 4 Grendel/Löwengraben
- 5, 6, 7 Seidenhofstrasse, Theaterstrasse, Florastrasse
- 8, 9 Hirschengraben, Innenhof Stadthaus
- 10 Bereich zwischen Franziskanerplatz und Innenhof Regierungsgebäude

Bereits laufende Projekte für einen «Attraktiven Kern»:

- Aufwertung der Plätze in der Alt- und Kleinstadt mit Sitzgelegenheiten (Spezialfonds)
- Neugestaltung Grendel–Löwengraben (Realisierung 2018/2019)

Konkrete Projekte für einen «Attraktiven Kern» mit Kreditantrag im vorliegenden B+A:

- Neugestaltung von Gassen und Plätzen in der Altstadt
- Neugestaltung Pfistergasse und Reusssteg

Mit folgenden Projektideen kann der Kern der Stadt Luzern weiter aufgewertet werden. Die Finanzierung (Planung und Realisierung) dieser Projektideen wird zu einem späteren Zeitpunkt und/oder im Zusammenhang mit anderen Planungen beantragt:

- Neugestaltung Seidenhofstrasse, Theaterstrasse, Floraweg und Hirschengraben
- Aufwertung Innenhof Stadthaus
- Neugestaltung Bereich zw. Franziskanerplatz und Innenhof Regierungsgebäude (in Kooperation mit Kanton Luzern)

«Stadt am Fluss»



Legende «Stadt am Fluss»:

- | | |
|---|--|
| 1 | St.-Karli-Quai |
| 2 | Dammgärtli |
| 3 | Pärkli bei der Geissmattbrücke |
| 4 | Langsamverkehrsverbindung linkes Seeufer |
| 5 | Bahnhofstrasse/Theaterplatz |

Bereits laufende Projekte für eine attraktive «Stadt am Fluss»:

- Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz (Planung 2018–2020, Realisierung vorgesehen 2021–2022)

Konkrete Projekte für die «Stadt am Fluss» mit Kreditantrag im vorliegenden B+A:

- Neugestaltung St.-Karli-Quai und Pärkli bei der Geissmattbrücke

Mit folgenden Projektideen kann die «Stadt am Fluss» weiter aufgewertet werden. Die Finanzierung (Planung und Realisierung) dieser Projektideen wird zu einem späteren Zeitpunkt und/oder im Zusammenhang mit anderen Planungen beantragt:

- Neugestaltung Dammgärtli
- Optimierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung am linken Reussufer Richtung Reussinsel

«Lebenswerte Quartiere»



Legende «Lebenswerte Quartiere»:

- 1 Museggstrasse
- 2 Wey-Quartier
- 3 Gleiseinschnitt
- 4 Bleichergärtli
- 5 Massnahmen im Zusammenhang mit «Grundkonzept Parkierung»

Bereits laufende Projekte für «Lebenswerte Quartiere»:

- Neugestaltung Bleichergärtli (Planung 2018, Realisierung 2019/2021)

Mit folgenden Projektideen können die Quartiere weiter aufgewertet werden. Die Finanzierung (Planung und Realisierung) dieser Projektideen wird zu einem späteren Zeitpunkt und/oder im Zusammenhang mit anderen Planungen beantragt:

- Neugestaltung Museggstrasse
- Neugestaltung Weyquartier (Neugestaltung im Zusammenhang mit dem «Entwicklungskonzept Löwenplatz und Umgebung»)
- Machbarkeitsstudie Überdeckung Gleiseinschnitt (Postulat 93, Boulevard auf dem Gleis)
- punktuelle Aufwertungen im Zusammenhang mit der Umsetzung «Grundkonzept Parkierung» (Daueraufgabe)

«Platz schaffen»



Legende «Platz schaffen»:

- 1 Pilatusplatz
- 2 Bundesplatz
- 3 Kasernenplatz
- 4 Bahnhofplatz
- 5 Schwanenplatz
- 6 Löwenplatz

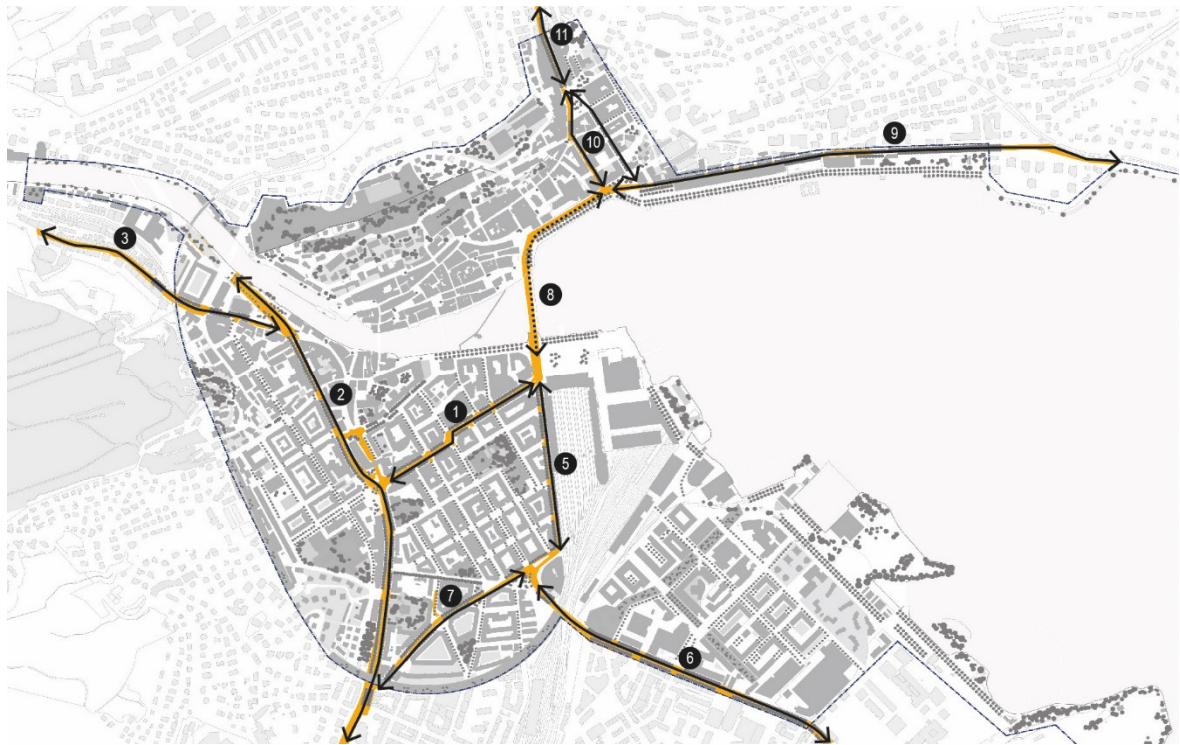
Konkrete Projekte zum Handlungsschwerpunkt «Platz schaffen» mit Kreditantrag im vorliegenden B+A:

- Neugestaltung Bundesplatz (Betriebs- und Gestaltungskonzept)
- Neugestaltung Flankierende Massnahmen Innenstadt zur Carparkierung Allmend

Mit folgenden Projektideen kann in weiteren Stadträumen Platz für Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Die Finanzierung (Planung und Realisierung) dieser Projektideen wird zu einem späteren Zeitpunkt und/oder im Zusammenhang mit anderen Planungen beantragt:

- Neugestaltung Kasernenplatz
- Neugestaltung Bahnhofplatz
- Neugestaltung Schwanenplatz
- Neugestaltung Löwenplatz (Neugestaltung im Zusammenhang mit dem «Entwicklungskonzept Löwenplatz und Umgebung»)

«Repräsentative Stadtachsen»



Legende «Repräsentative Stadtachsen»:

1	Pilatusstrasse	7	Bundesstrasse
2	Obergrundstrasse	8	Seebrücke/Schweizerhofquai
3	Baselstrasse	9	Haldenstrasse
4	Bern-/Luzernerstrasse (ausserhalb Plan)	10	Alpen-/Löwenstrasse
5	Zentralstrasse	11	Zürichstrasse
6	Tribschenstrasse		

Bereits laufende Projekte für «Repräsentative Stadtachsen»:

- Neugestaltung Baselstrasse (Planung 2018/2019, Realisierung 2020)

Mit folgenden Projektideen können weitere Hauptverkehrsachsen in der Stadt zu «Repräsentativen Stadtachsen» aufgewertet werden. Die Finanzierung (Planung und Realisierung) dieser Projektideen wird zu einem späteren Zeitpunkt und/oder im Zusammenhang mit anderen Planungen beantragt:

- Neugestaltung Pilatusstrasse
- Neugestaltung Obergrundstrasse
- Neugestaltung Bern-/Luzernerstrasse
- Neugestaltung Zentralstrasse
- Neugestaltung Tribschenstrasse
- Neugestaltung Bundesstrasse
- Neugestaltung Haldenstrasse
- Neugestaltung Alpen-/Löwenstrasse (Neugestaltung im Zusammenhang mit dem «Entwicklungskonzept Löwenplatz und Umgebung»)
- Neugestaltung Zürichstrasse