

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Allgemeine Rückmeldungen		
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge		
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Besonders bei Lösungen der Kategorie "Raum" oder "Standort": Nicht nur den gewichteten Nutzen und die Kosten betrachten, sondern auch den Anteil an einer Gesamtlösung (z.B. Anzahl gebotener Parkplätze).</p> <p>Begründung</p> <p>Wenn man schon die Kosten betrachtet, soll man aber auch den Quantitativen Nutzen daraus anschauen.</p> <p>Konkret könnte man z.B. anstatt den Kosten die "Kosten pro Parkplatz" verwenden (Quantitativ) und diese dann den gewichteten Kriterien (Qualitativ) gegenüberstellen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für den Hinweis; dieser fliesst in die Weiterbearbeitung ein. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten.</p>
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Bewertungsgrundlagen sollen überarbeitet werden.</p> <p>Begründung</p> <p>- Die Bedürfnisse der Bevölkerung und ökologische Kriterien (Luftbelastung, Versiegelung) wurden zu wenig berücksichtigt.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Hinweise zur Bewertung. Diese werden zur Kenntnis genommen. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten. In der fachlichen Bewertung wurde bewusst keine Gewichtung vorgenommen, da diese eine Aufgabe der nachfolgenden politischen Phase ist. Die fachliche Bewertung bildet die Grundlage dazu.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Kriterien sind nicht gewichtet, was falsch ist. Es kann nicht sein, dass die Parkplatz-Infrastruktur gleich gewichtet wird, wie die Auswirkungen bzgl. Lärm, Luftverschmutzung und die verursachten Verkehrskilometer - Kosten werden zu wenig, bzw. zu spät einbezogen - politisch relevante Zusatzfaktoren, wie renditesteigernde Ausbauten, z.B. durch Autoparkplätze, sind nicht in die Bewertung eingeflossen - Periphere Lösungen mit Zwischenparkierung werden bzgl. Erreichbarkeit zu gut bewertet (zugewiesener Halteplatz in der Regel Löwenplatz). Ein einmaliges Umsteigen (z.B. auf einen Elektro-Shuttle) ist zumutbar und darf nicht geringer bewertet werden als ein direktes Anfahren des Löwenplatzes durch den Car (mit den entsprechenden Nebenwirkungen). - Auch die kurze Gehdistanz wird zu hoch gewichtet. Für die Wertschöpfung der Stadt ist es nicht von Vorteil, wenn sich die Tourist:innen nur im Perimeter Löwen-/Schwanenplatz bewegen. 	
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern</p> <p>6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die gewählte Lösung soll den Perimeter Pilatusstrasse - Seebrücke - Schlossberg nicht zusätzlich belasten.</p> <p>Begründung</p> <p>Im diesem Perimeter wird der Druck auf Flächen zugunsten des Langsamverkehrs stark zunehmen. Die Stadt plant, breitere Bereiche für Velos vorzusehen, was wir sehr begrüßen</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Das Anliegen einer möglichst geringen Belastung des zentralen Innenstadtperimeters durch den Carverkehr ist im Ziel B4 bereits berücksichtigt und wird in die Weiterbearbeitung einfließen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	(entspricht der flächeneffizienteren Nutzung). Umso mehr soll eine zusätzliche Beanspruchung dieses Bereiches durch Cars vermieden werden.	
IG Wirtschaft und Mobilität Luzern 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die IG weltoffenes Luzern gibt eine summarische Rückmeldung ab und verzichtet auf die individuelle Beurteilung einzelner Ideen, Konzepte und die damit verbundenen Projekte. Die entsprechende Rückmeldung finden Sie als Beilage¹.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Bericht mit fachlicher mit Beurteilung bildet den Abschluss der Phase II. Von zentraler Bedeutung ist die nun folgende politische Beurteilung. Die IG WOL freut sich auf die weitere Mitwirkung in den nächsten Phasen mit dem Ziel eines breit abgestützten Carregimes für die Destination Luzern.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre allgemeine Rückmeldung. Wir nehmen Ihre Ausführungen zur Kenntnis. Diese, wie auch die beiden Forderungen betreffend Rösslimatt Kriens, werden in die weiteren Arbeiten einfließen.</p>
WWF Luzern 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die kritischen Stimmen zum Massentourismus der letzten Jahre sind in die weitere Arbeit einzubeziehen.</p> <p>Der Klimaschutz muss ernst genommen werden.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme. Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen und fließen in die Weiterbearbeitung ein. Die übergeordneten Aspekte zum Tourismus werden im Rahmen der Vision Tourismus Luzern 2030 diskutiert.</p>

¹ s. Anhang

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Der Branchenmix in der Altstadt ist eines der sichtbaren Probleme, die diese Art des Tourismus mit sich bringt.</p> <p>Weniger sichtbar, aber mindestens so wichtig sind die CO₂-Emissionen, die diese Art des Reisens mit sich bringt.</p> <p>Ernsthafter Klimaschutz kann (müsste) in den nächsten Jahren zu einer deutlichen Veränderung der Reisegewohnheiten führen. Wir hoffen sehr, dass die Stadt Luzern die nötigen Veränderungen antizipiert und durchsetzt.</p>	
<p>Musegg Parking AG 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Rückmeldung erfolgt durch den Projektleiter André Marti im Namen der Musegg Parking AG</p> <p>Wir haben allgemeine Bemerkungen und zusätzliche Information für die weitere Beurteilung durch die Stadt Luzern. Sie sind im Schreiben im Anhang enthalten². Das Schreiben folgt zusätzlich als Original per Post.</p> <p>An der Besprechung vom 19. Oktober 2021 haben wir den Vertreter/inn/en der Stadt Luzern zudem Unterlagen zu Zufahrtsvarianten, zur Citylogistik sowie zu möglichen Fussgängererschliessung zum Spital abgegeben. Die Machbarkeit von verschiedenen Ideen mit gewünschten Zusatznutzen oder Synergien wurde aufgezeigt. Das Projekt</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Die Hinweise und ergänzenden Unterlagen werden dankend zur Kenntnis genommen. Sie fliessen in die weitere Bearbeitung ein. Ebenfalls zur Kenntnis genommen haben wir die Kritik an der Wahl der Skala für die (quantitativen) Messgrössen. Bei der Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten und keine Gewichtung vorgenommen. Betreffend Studien/Berichte/Grundlagen beschränken wir uns im Bericht auf allgemeine Grundlagen. Deshalb werden projektspezifische Studien und Berichte nicht aufgeführt.</p>

² s. Anhang

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>kann entsprechend weiterentwickelt werden. Wir bitten Sie, diese Unterlagen bei der weiteren Beurteilung ebenfalls zu berücksichtigen.</p> <p>Begründung</p> <p>allgemeine Rückmeldung ohne Begründung</p>	
<p>SBB AG - Projekt Durchgangs- bahnhof Luzern 4600 Olten</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Eine fachliche Meinung - und nicht nur politische - wäre auch wünschenswert.</p> <p>Begründung</p> <p>Es ist korrekt, dass schliesslich Aufgabe der Politik ist, eine Entscheidung zu diesem Vorhaben zu treffen. In Verkehrsfragen sind die Themen jedoch häufig so komplex, dass eine Empfehlung durch Experten zielführend und wünschenswert ist.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Rückmeldung. Mit der vorliegenden Bewertung wurde dem Anspruch auf eine fachliche Sicht Rechnung getragen. Die politische Diskussion wird erst auf dieser Basis stattfinden.</p>
<p>GLP Stadt Luzern Marlis Gander 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Es darf nicht unbesehen daraus geschlossen werden, dass die Lösung mit den meisten Nutzenpunkten auch die beste Lösung ist. Aus Sicht der Grünliberalen muss das Carregime mit einer umfassender ausgerichteten Zielsetzung, die Aspekte wie Ökologie sowie Synergieeffekte und Aufwärtskompatibilität berücksichtigt, evaluiert werden. Das zukünftige Carregime soll anstehende Veränderungen rund um die Mobilität bedingt durch</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre detaillierte Stellungnahme. Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Weitere Aspekte wie Kosten, Finanzierung oder Synergiemöglichkeiten werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Ihren Antrag betreffend Mobility Hubs nehmen wir zur Kenntnis und lassen</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>den Klimawandel oder den Durchgangsbahnhof berücksichtigen. Für das Carregime soll der Ansatz von Mobility Hubs für Parkierung mit Ein-/Ausstieg und Umstieg geprüft werden. Sie lassen sich sowohl für den MIV wie das Carregime nutzen und bieten deshalb Synergien. Diese Mobility Hubs dienen nicht nur dem Tourismus, sondern auch den Menschen aus der Region.</p> <p>Begründung</p> <p>Für weitere Bemerkungen und die Begründung verweisen wir auf das angefügte Dokument.³</p>	<p>entsprechende Überlegungen in die weiteren Arbeiten einfließen.</p>
<p>Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern</p> <p>6006 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Es ist eine Lösung zu bevorzugen, welche kundenfreundlich ist und bei der Sensitivitätsbetrachtung (bei unterschiedlichen Gewichtungen) konstant gut abschneidet.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Stadt Luzern soll für Besucher weiterhin attraktiv bleiben. Dies sichert den Bestand von Geschäften im Zentrum. Davon profitiert die örtliche Bevölkerung direkt, weil ein breites Angebot aufrechterhalten werden kann.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihren Antrag und die Hinweise. Diese werden zur Kenntnis genommen und fließen soweit als möglich in die Weiterbearbeitung ein.</p>

³ s. Anhang

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Die Gewichtung der Kriterien kann sich im Verlauf der Zeit ändern.	
CVP Stadt Luzern 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Für die Mitte Stadt Luzern sind sowohl die gewählten Methoden (Nutzwertanalyse, Kostenwirksamkeitsanalyse mit nachvollziehbaren Parametern) als auch die Resultate nachvollziehbar. Wir verzichten auf eine detaillierte Stellungnahme zum Fachbericht. Wichtig ist für uns vor allem, dass der Stadtrat bald über das weitere Vorgehen informiert. Wir bitten den Stadtrat deshalb, die Baukommission oder allenfalls die Verkehrskommission bald darüber in Kenntnis zu setzen, wie er das weitere Vorgehen sieht.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Carparkierung ist ein wichtiges politisches Thema in der Stadt Luzern. Für eine konstruktive Diskussion über zukünftige Lösungen wäre ein Einblick in die vorgesehene Weiterführung der laufenden Arbeiten für die Mandatsträger und die politischen Verantwortlichen in den Parteien hilfreich.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für die positive Rückmeldung zur gewählten Methode der fachlichen Bewertung. In einem nächsten Schritt wird im ersten Halbjahr 2022 ein parlamentarischer Bericht erarbeitet. In diesem Rahmen ist eine Zwischen-Konsultation bei der Baukommission denkbar. In der Verkehrskommission wurde es anlässlich der Sitzung vom 23. November 2021 thematisiert.</p>
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Gefahrenstelle Schwanenplatz für Velos auch in Betracht nehmen</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihren Antrag. Das Anliegen ist bereits im Ziel G1 bereits enthalten und fliesst in die Weiterbearbeitung ein.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Die aktuellen Kriterien im Bericht sind sehr allgemein. Die ganze Diskussion ist aber auch auf die subjektiven und objektiven Gefahren der Cars zurück zu führen. Und für die Velos zeigt sich diese insbesondere am Schwanenplatz. Deshalb ist es zentral, diesen konkreten Blickwinkel bei der Wahl der Lösung auch in Betracht zu ziehen.</p>	
<p>Hindernisfrei Bauen Luzern 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Keine Anträge</p> <p>Begründung</p> <p>Die Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern verzichtet auf eine detaillierte Rückmeldung. Wir unterstützen die Vorgehensweise zur Verbesserung der Carsituation. Wir erachten es aber nicht als unsere primäre Aufgabe, einzelnen Projekte in diesem frühen Stadium zu beurteilen. Letztlich muss das bei zur Umsetzung angedachte Projekt und Konzept der Gleichstellungsgesetzgebung genügen. Wir bedanken uns herzlich für die Einladungen zur Mitwirkung. Wir schätzen diese frühe Einbindung von HBLU sehr.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Rückmeldung.</p>
<p>ProVelo 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Keine indirekte Förderung vom MIV durch die gewählte Lösung.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Dieser Aspekt bildet Teil der politischen Diskussion und wird darin aufgenommen werden.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Die Stadt hat das Ziel den Modalsplit hin zu ÖV und Velo zu verbessern. Wenn jetzt mit einer Lösung für das Carproblem indirekt (oder noch schlimmer direkt) der motorisierte Individualverkehr gefördert würde, könnten wir die Lösung nicht begrüßen.</p>	
<p>Stadt Kriens</p> <p>6010 Kriens</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Sie haben die Stadt Kriens zur digitalen Mitwirkung «Mitwirkung «Strategieprozess Carregime: Fachliche Bewertung»» eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und nehmen gerne Stellung dazu.</p> <p>Die Aufgabe eine mehrheitsfähige Lösung für das zukünftige Carregime in der Stadt Luzern zu entwerfen, stellt eine herausfordernde Aufgabe dar. Der gewählte partizipative Strategieprozess würdigt die Stadt Kriens als gute und bedarfsgerechte Vorgehensweise.</p> <p>Um die verkehrstechnischen Aspekte einer Carparkierung im Betrieb angemessen analysieren zu können, ist ein Monitoring von zentraler Bedeutung und unabdingbar, so auch beim Car-Parkplatz Rösslimatt.</p> <p>Begründung</p> <p>Gemäss «Liste Lösungsideen Carregime_16.3.2021_ergänzt 10.5.2021» werden alle sieben potentiellen Car-Parkplätze auf</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme. Die Anliegen in Bezug auf die Rösslimatt werden im Rahmen des konkreten Projekts zur Erstellung des Carparkplatzes bearbeitet werden. Sie sind daher nur indirekt Bestandteil des Carregimes.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>dem Stadtgebiet Kriens als nicht geeignet, resp. als nicht nutzbar ausgewiesen.</p> <p>Da der partizipative Strategieprozess des Carregimes mit der vorliegenden Vernehmlassung endet, kann hinsichtlich Auswirkungen auf die Stadt Kriens festgehalten werden, dass das Carregime keine signifikanten Auswirkungen auf die Stadt Kriens haben wird. Folglich sieht der Stadtrat Kriens keine Notwendigkeit eine detailliertere Stellungnahme zu verfassen, da sich die potentiell verbleibenden Car-Parkplätze ausserhalb des Stadtgebietes Kriens befinden.</p> <p>Carparkierung Rösslimatt: Die Carfahrten erzeugen in Kriens negative Emissionen. Die umliegende Bevölkerung ist vermehrtem Lärm- und Abgasimmissionen ausgesetzt. Der Wechsel des Carparkplatzes vom Inseli in der Stadt Luzern in die Rösslimatt in Kriens verlängert die zu fahrende Strecke zwischen «Ausladen von Touristen im Zentrum der Stadt Luzern» und der Parkierung. Der Ausstoss von Treibhausgasen in die Umwelt steigt. Darüber hinaus werden die gemeindeeigenen Strassen von Kriens durch zusätzlich starken Gebrauch übermässig abgenutzt. Es soll eine verursachergerechte Entschädigung an die Stadt Kriens erfolgen, einvernehmlich zwischen den beiden Städten Luzern und Kriens. Die Entschädigung soll zweckgebunden für die Verringerung der entstehenden Verkehrs- und Umwelteinflüsse zu Gute kommen.</p> <p>Der Stadt Kriens ist jährlich im Rahmen eines Monitorings einen Kurzbericht über die wichtigsten Erkenntnisse und Kennzahlen zur Mobilität zuzustellen. Mit dem Monitoring sollen Daten erfasst werden, die eine Wirkungskontrolle des Verkehrsnachweises garantieren oder Grundlage für eine anderweitige Optimierung der Mobilität sein können. Das Monitoring soll sich aus einer</p>	

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Reihe von Indikatoren zusammensetzen. Die Indikatoren sind so auszugestalten, dass messbare Daten für die Wirkungskontrolle erhoben werden können (z.B. Fahrtenaufkommen, Auslastung der Parkfelder, etc.)	
Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wir empfehlen, Kriterien mit gleichen Bewertungen zu eliminieren.</p> <p>Begründung</p> <p>Damit wird eine Verwässerung vermieden, bzw. eine Nuancierung erreicht.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten und daher auch keine Kriterien eliminiert.</p>
Quartierverein Luegisland	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Berücksichtigung der Anliegen und Anregungen</p> <p>Begründung</p> <p>Im Bericht haben wir festgestellt, dass 7 der 59 Ideen auf dem Boden unseres Quartiers realisiert würden. Wir bitten Sie deshalb, unsere Rückmeldung zu berücksichtigen. ⁴</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Wir bedanken uns für Ihre Rückmeldung, die wir wie angekündigt in die Mitwirkung haben einfließen lassen. In Bezug auf Ihre Anliegen und Anregungen gilt es zu beachten, dass es sich hier um eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem handelt. Auf eine Erweiterung der Kriterien sowie auf eine Gewichtung wurde bewusst verzichtet. Weitere Aspekte wie die Abstimmung mit übergeordneten Strategien werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Die von Ihnen gewünschte Liste mit den Teilnehmenden am partizipativen Prozess finden Sie</p>

⁴ s. Anhang

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

auf der Projektseite der Stadt Luzern unter www.carregime.stadtluzern.ch.

1 Auftrag
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

SP Stadt Luzern 6003 Luzern	Antrag / Bemerkung	Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern
	<p>Im Kapitel "Auftrag" (Ausgangslage, Aufgabenstellung, Organisation), S. 27 wird der wesentliche Inhalt des Schlussberichts "Tourismusbewusstsein der Luzerner Stadtbevölkerung" der HSLU nicht berücksichtigt, siehe Schlussbericht Mai 2020. Unter Carregime wird nur die Parkplatzthematik berücksichtigt. Sie soll zu einer "Verbesserung der aktuellen Situation hinsichtlich des Car-Aufkommens beitragen". S. 6. Der HSLU-Bericht muss aber in die Ausgangslage, resp. Aufgabenstellung einfließen.</p> <p>Begründung</p> <p>Sie schreiben, "Carfahrten und Touristenströme werden von der Bevölkerung teilweise negativ wahrgenommen" werden (S. 6). Die repräsentative Umfrage der HSLU zeigt aber, dass eine deutliche Mehrheit der Stadtbevölkerung den Car-Tourismus negativ einschätzt (Medienorientierung, 9.6.20). Das Resultat zeigt, dass die "Hohe Anzahl ReiseCars als störend</p>	<p>Danke für Ihren Antrag. Mit dem gewählten Ansatz eines partizipativen Strategieprozesses, in welchem durch die Quartiervereine auch die Bevölkerung einbezogen war, wurde versucht, dem Anliegen möglichst gut Rechnung zu tragen. Der partizipativ erarbeitete Zielkatalog beinhaltet daher auch entsprechende Ziele wie z.B. die Verteilung der Gruppengäste oder die Minimierung der negativen Auswirkungen von Halte- und Parkplätzen. Die Gewichtung der Ziele wird Teil des nun folgenden politischen Prozesses sein.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

wahrgenommen wird und trotz Umsatz und Wertschöpfung eine Eindämmung des Car-Tourismus gewünscht wird" (MM 9.6.20). Gruppenreisen (=Carreisen!) finden bei der Stadtbevölkerung eine tiefe Akzeptanz.

Die Berücksichtigung dieses Umfrageresultates hat einen entscheidenden Einfluss auf die Standortwahl.

1.1 Ausgangslage
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

QV Hochwacht

Antrag / Bemerkung

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

6004 Luzern

Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie der Stadt als Rahmenbedingung und Grundlage für die Vision Tourismus 2030 und das Carregime festlegen.

Danke für Ihren Antrag. Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dazu gehören auch die Abstimmung mit den weiteren städtischen Strategien wie der "Vision Tourismus Luzern 2030" und damit verbunden der Energie- und Klimastrategie.

Begründung

Dass der Strategieprozess Carregime parallel zur Vision Tourismus 2030 erarbeitet wird, erachten wir als fragwürdig. Denn die strategischen Leitlinien für ein funktionierendes Carregime hängen stark von den Ergebnissen der Vision Tourismus 2030 ab. Aber nicht nur das: Als Rahmenbedingung und Grundlage für die Vision Tourismus 2030 und das Carregime ist die Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie der Stadt viel mehr zu berücksichtigen und zu gewichten.

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Charles Bucher Schiffahrt 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Strategie unterbrechen</p> <p>Begründung</p> <p>Abwarten bis die Touristen den Weg nach Luzern wieder finden</p> <p>Das allgemeine Reiseverhalten wird sich verändern</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Auch wenn sich die Situation bezüglich Car-Tourismus verändert hat, ist die Diskussion um den künftigen Umgang mit den ReiseCars in der Stadt Luzern wichtig. Wir hoffen und gehen davon aus, dass wir auch in Zukunft Gäste begrüßen dürfen, die mit diesem flächeneffizienten Verkehrsmittel anreisen. Da Lösungen nur längerfristig umgesetzt werden können, erscheint uns der Zeitpunkt für die Diskussion dennoch gegeben.</p>

1.2 Aufgabenstellung

Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

Charles Bucher Schiffahrt 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Aufgabenstellung:</p> <p>Begründung</p> <p>Im Jahr 2013/14 waren mehr ReiseCars in Luzern unterwegs als 2017/18 und wir hatten weniger Verkehrsstau</p> <p>Grund: Tempo 30 und bei VBL Haltestellen zu viele Verkehrsinseln</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Aus rein fachlicher Sicht wissen wir, dass der Anteil an ReiseCars im hochbelasteten Innenstadt-Perimeter selbst in der Spitzenstunde nur knapp 3% ausmacht. Die Cars tragen daher objektiv gesehen unwesentlich zur Stausituation bei. Der Platz auf den Luzerner Strassen ist aber begrenzt. Daher ist bei Anpassungen am Verkehrsregime stets eine Gesamtsicht notwendig, in welcher die Wirkung auf alle Beteiligten einbezogen wird. Dies wird auch bei den Überlegungen zum künftigen Carregime der Fall sein.</p>
---	--	---

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
WWF Luzern 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der "Strategieprozess Tourismus" muss den Klimaschutz ernst nehmen. Die Stadt Luzern muss die nötigen Leitplanken setzen.</p> <p>Begründung</p> <p>Wir sind überzeugt, dass gerade der Car-Tourismus, wie er in Luzern in den letzten Jahren zu erleben war, stark zurückgehen wird. Massentourismus in ferne Länder / andere Kontinente sind mit ernsthaftem Klimaschutz nicht vereinbar. Wir hoffen sehr, dass sich die Tourismusbranche anpasst und nicht mit Wunschträumen wie "synthetischem Kerosin" oder wasserstoffbetriebenen Bussen gehen die nötigen Veränderungen (Reduktionen?) wehrt.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Die übergeordneten Aspekte zum Tourismus werden im Rahmen der Vision Tourismus Luzern 2030 diskutiert und fliessen über die Abstimmung mit dieser und weiteren städtischen Strategien in die Arbeiten im Carregime ein.</p>
QV Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Für die Interessen und Anliegen der lokalen Bevölkerung sind weitere Massnahmen für eine partizipative Beteiligung zu ergreifen.</p> <p>Begründung</p> <p>Der verfolgte partizipative Ansatz begrüssen wir. Trotzdem führte der doch eher technische und abstrakte Mitwirkungsprozess dazu, dass die Interessen und Anliegen der lokalen Bevölkerung</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Der Einbezug der lokalen Bevölkerung ist stets eine grosse Herausforderung. Die Anliegen aus der Bevölkerung sind sowohl aus dem Tourismusprozess, dem Strategieprozess Carregime als auch der Bevölkerungsbefragung bekannt und sind für den Stadtrat bei der Beurteilung des künftigen Carregimes wichtig. In der nun folgenden politischen Phase ist jedoch keine aktive Mitwirkung der Bevölkerung angedacht. Inwiefern dies nachfolgend in einem möglichen Planungsprozess der Fall sein wird, ist noch offen. Es ist durchaus denkbar, dass im Rahmen der</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

zu wenig zur Geltung kamen und nur bedingt berücksichtigt werden konnten. Um ein gegenüber heute besser funktionierendes und vor allem allgemein akzeptiertes Carregime zu installieren, sind weitere Massnahmen zur Meinungsbildung und Mitwirkung nötig.

Projektierung einer gewählten Lösung dann erneut eine Form der Partizipation stattfinden wird.

1.3 Organisation

Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

QV Hochwacht

Antrag / Bemerkung

6004 Luzern

Einbindung der Bevölkerungsanliegen verbessern.

Begründung

Der Cartourismus ist nebst einem Geschäft, auch zu einem Problem geworden. Das zeigt sich vor allem bei den Halte- und den Parkplätzen am Löwen wie auch am Schwanenplatz. Diese Überbelastung führt zusammen mit dem Carverkehr zwischen den Carhalte- und Carparkplätzen zu viel Unverständnis und Unmut in der lokalen Bevölkerung. Diesem Unverständnis und Unmut sollte besser Rechnung getragen werden. So spielten z. B. die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung vom Sommer 2020 bei der Bewertung der Lösungen keine Rolle. Auch kann nicht erwartet werden, dass sich die breite lokale Bevölkerung an einem doch eher abstrakten Workshop "Carregime" beteiligt.

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Besten Dank für Ihren Antrag. Die Anliegen der Bevölkerung wurden im Strategieprozess zur "Vision Tourismus Luzern 2030" noch vertiefter aufgenommen. Neben der repräsentativen Bevölkerungsbefragung wurde dort allen Interessierten die Möglichkeit angeboten, ihre Anliegen zum Tourismus und damit auch zum Car-Tourismus zu platzieren. Diese Rückmeldungen sind durch die Abstimmung mit dem Prozess Tourismus auch im Carregime eingeflossen.

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Charles Bucher Schiffahrt 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Strategie unterbrechen</p> <p>Begründung</p> <p>Zuwarten und nichts unternehmen bis Touristen nach der Corona Zeit wieder nach Luzern finden</p> <p>Das Reiseverhalten wird sich verändern</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für diesen Antrag. Mit der Fortsetzung des Prozesses wollen wir uns in geeigneter Weise auf die erwartete Rückkehr des Tourismus und der ReiseCars vorbereiten. Ein Abbruch des Prozesses und ein Zuwarten, bis wir vor neue Tatsachen gestellt werden, ist unseres Erachtens nicht zielführend.</p>

2 Grundlagen

Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

PostAuto AG Markt und Kunden Mitte 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die längerfristigen Projekte, insbesondere der Durchgangsbahnhof Luzern, wird nicht einmal in den Grundlagen aufgeführt. Die Auswirkungen des Baus und späteren Betriebes des Durchgangsbahnhofes, inkl. den Massnahmen rund um den Bahnhof muss in diesem neuen Carregime-Projekt abgearbeitet werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Einfluss auf den Verkehr im künftigen "Grossraum Bahnhof Luzern" ab 2030 ist nicht zu unterschätzen und daher in einer übergeordneten, auch kantonalen Sicht zu betrachten. Dies</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für diesen Antrag. Auch wenn der Durchgangsbahnhof und die zahlreichen Grundlagen, die in diesem Zusammenhang bereits erarbeitet wurden, im Bericht nicht aufgeführt sind, fliessen die Erkenntnisse daraus in die weiteren Arbeiten ein. Entsprechende Aussagen werden in die qualitative Beurteilung aufgenommen.</p>
---	--	--

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	dürfte bei der künftigen Entscheid Findung helfen, weitsichtige Entscheide, auch für das neue Carregime zu treffen. Der Durchgangsbahnhof Luzern wird ein Jahrhundert-Bauwerk mit sehr grosser Strahlkraft. So sind auch die Investitionen, je nach Lösungsvorschlag beim Carregime-Projekt gut zu überdenken, ob sich diese in den mind. nächsten 50 Jahren rechnen lassen. Oder ob vorerst Lösungsvorschläge mit kleinem Investitionsbedarf in den Vordergrund gerückt werden sollen, die ja die Ziele ebenso gut erreichen, bis in 10 Jahren mehr Klarheit herrscht, wie es weitergehen könnte.	
Charles Bucher Schiffahrt 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Grundlagen:</p> <p>Begründung</p> <p>Situation ist nicht mehr aktuell</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für diesen Hinweis. Auch wenn die Grundlagen in gewissen Aspekten überholt sind, stellt sich die Frage nach dem künftigen Umgang mit den Reiscars und damit dem Carregime. Diese wollen wir zeitnah klären.</p>
Musegg Parking AG 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Hier fehlen sämtliche Studien/Berichte/Unterlagen zu diesem Thema, die vor 2017 erarbeitet wurden, z.B. der Bericht der Ernst Basler+Partner zur Evaluation geplanter Parkhäuser Musegg und Reussegg/Metro vom 24. Juni 2014. Wir bitten Sie, diese Unterlagen ebenfalls bei der weiteren Bewertung und dem Vergleich der Machbarkeit der Lösungsideen zu berücksichtigen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für diesen Antrag. In den Grundlagen haben wir uns bewusst auf allgemeine Grundlagen beschränkt und auf projektspezifische Studien und Beschlüsse verzichtet. Die Erkenntnisse aus diesen Studien sowie insbesondere auch die darauf basierenden Beschlüsse bilden Teil der politischen Geschichte einzelner Lösungsideen, welche in der nachfolgenden Phase des politischen Prozesses einbezogen werden.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Der Bericht wurde vom Stadtrat in Auftrag gegeben und der Stadtrat hat die Resultate schon mal diskutiert und zur Kenntnis genommen. Im Stadtratsbeschluss Nr. 518 vom 9. Juli 2014 hat der Stadtrat klar Position bezogen.</p>	
QV Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Übergeordnete Ziele berücksichtigen und höher gewichten.</p> <p>Begründung</p> <p>Obwohl bei den Grundlagen aufgeführt, wurden die übergeordnete Ziele wie die der Mobilitätsstrategie bei der Bewertung nicht berücksichtigt.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für diesen Antrag. Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Weitere Aspekte wie Kosten, Finanzierung oder Synergienmöglichkeiten werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen.</p>
<p>3 Ziel- und Kriteriensystem gemäss Partizipationsprozess Phase I</p> <p>Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge</p>		
Arbeitsgemeinschaft Seeparking 6010 Kriens	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>1) Ziele D3 und E1 in einem Ziel zusammenfassen.</p> <p>2) In Bewertung nehmen ob Lärm und Luftbelastung in sensiblere Stadtgebiete, welche heute noch nicht stark belastet sind verlagert wird</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für diesen Antrag. Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Es wurden damit bewusst keine Ziele gestrichen oder ergänzt. Weitere Aspekte wie mögliche Verlagerungen (Konflikte) werden in der nachfolgenden politischen Phase berücksichtigt.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>1) Bei diesen beiden Zielen steht jeweils das exakt gleiche Bewertungskriterium. Die negativen Auswirkungen (Lärm, Luft) werden doppelt bewertet.</p> <p>2) Bei diesem Kriteriums wird vergessen eine allfällige Umlagerung von negativen Auswirkungen in sensiblere Stadtgebiete zu bewerten.</p>	
<p>SP Stadt Luzern 6003 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Als zusätzliches und wichtiges Kriterium müssen mit dem neuen Carregime auch die Ziele gemäss Klima- und Energiestrategie Stadt Luzern (B+U 30.6.21) erreicht werden. Dies hat direkte Auswirkungen auf die Standortwahl, speziell auch auf die geplante Grösse</p> <p>Begründung</p> <p>Siehe B+U 22/21 vom 30.6.21 Zielsetzungen auf Seite 26 unten. Dort steht u.a.: "Förderung einer umweltschonenden Mobilität durch Motivation der Gäste zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs und der Klimakompensation"</p> <p>Im B+A 22 vom 28.8.19: «Tourismus und Carregime. Gemeinsame Analysephase, Ausblick auf Strategieprozesse» steht "Verzicht auf weiteres Mengenwachstum", S 27.</p> <p>Weiter unten: "Die durch die An- und Rückreise der Gäste von/nach den Herkunftsländern verursachten Emissionen waren rund doppelt so hoch wie sämtliche Emissionen (von Haushalten,</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für diesen Antrag. Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dazu gehört auch die Abstimmung mit den übergeordneten Strategien wie der Vision Tourismus Luzern 2030 und der Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Verkehr und Wirtschaft) auf Stadtgebiet". Der Cartourismus muss zwingend abnehmen; das Volumen wird kleiner, der Platzbedarf dito.	
Charles Bucher Schiffahrt 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>B2 ></p> <p>B3 ></p> <p>B5 ></p> <p>Begründung</p> <p>B2 >Dies ist nicht möglich (Stau unterwegs, Ausquartieren von Gruppen von Hotels, kurzfristige Programmänderungen etc.)</p> <p>B3 >Theoretisch sieht dies schön aus, Praktisch nicht umsetzbar (für Kurzstrecken wurde heute schon ein Car für zwei oder 3 Gruppen eingesetzt)</p> <p>B5 > nur 2x über Seebrücke fahren und nicht 4x</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Die Ziele aus dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem sind weder widerspruchsfrei noch können sie vollumfänglich erfüllt werden. Sie dienen zur Ermittlung von Kriterien, anhand derer die vorhandenen Lösungsvorschläge bewertet wurden.</p>
Arbeitsgemeins chaft Seeparking 6010 Kriens	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bewertungskriterium "Nähe zur Autobahnausfahrt" wird bei 4 Zielen als Kriterium herangezogen. Dies Bewertungskriterium auf 1-2 mal reduzieren und dafür andere Bewertungskriterien suchen, um Ziele zu bewerten oder Ziele aus Bewertung herausnehmen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihren Antrag und Vorschlag zur Anpassung der Kriterien. Wir nehmen diesen zur Kenntnis. Im Grundsatz haben wir uns für die Bewertung an das partizipativ erarbeitete Zielsystem gehalten. Auf die vorgeschlagene Anpassung der Kriterien verzichten wir, weil wir der Ansicht sind, dass die fachliche Bewertung dadurch nicht grundlegend anders</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Möglicher Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bewertungskrit A1(3): streichen, ist eines von 3 Kriterien - Bewertungskrit B4 ersetzen durch (unter der Annahme, dass Cars im allgemeinen oder allenfalls nur Elektro- und Wasserstoffcars die Busspur benützen dürfen, und dadurch eine Entlastung des Verkehrs erzielt wird): Können Halte und Parkplätze mit bestehenden Busspuren erreicht werden. - Zusätzlich sollte beim Bewertungskriterium A2 die Möglichkeit herangezogen werden, dass die Cars auf der Busspur fahren dürfen (Siehe Vorschlag oben). <p>Begründung</p> <p>Feststellung: Die Nähe zur Autobahnausfahrt wird bei 4 Zielen als Bewertungskriterium gebraucht und hat deshalb ein sehr starkes Gewicht in der Bewertung. Mit diesen Bewertungskriterien schneidet nur eine Lösung gut abschneiden, welche sehr nahe bei der Autobahnausfahrt liegt.</p> <ul style="list-style-type: none"> -> Bewertungskrit. A1: Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (d.h. inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers) -> Bewertungskrit. A2: absolute Reisezeit gemäss A1 an verschiedenen Wochentagen (Di und Sa) sowie zu verschiedenen Tageszeiten (Morgen und Abend) -> Bewertungskrit. B4: Distanz von der Autobahnausfahrt bis zu den Car-Halte oder Parkplätzen (je nach Zufahrtsrichtung) 	<p>ausfallen wird. Wir werden aber die Hinweise in die qualitative Beurteilung der weiter zu verfolgenden Lösungsideen einfließen lassen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	-> Bewertungskrit. B5: Pro Besuch mit dem Car zurückgelegte Kilometer ab Autobahnausfahrt und zurück	
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Bewertungskriterien der Ziele A1 und D2 sind zu überarbeiten</p> <p>Begründung</p> <p>Die Grünen sind mit den Bewertungskriterien der Ziele A1 und D2 nicht einverstanden (siehe Detail-Ausführungen bei den Bemerkungen zur Kriterien-Auswertung). Gehdistanz zu Löwen-/Schwanenplatz zementiert den Status-Quo und bringt keine Verbesserungen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Auf die vorgeschlagene Anpassung der Kriterien verzichten wir, weil wir der Ansicht sind, dass die fachliche Bewertung dadurch nicht grundlegend anders ausfallen wird. Wir werden aber die Hinweise in die qualitative Beurteilung der weiter zu verfolgenden Lösungsideen aufnehmen und darin berücksichtigen.</p>
Musegg Parking AG 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Kriterien A1 bis G2 wurden im Vorfeld gesetzt und werden wohl nicht mehr angepasst. Trotzdem halten wir die nachstehenden Anregungen für zusätzliche Bewertungskriterien fest:</p> <p>Neues Kriterium "Verkehr Seebrücke"</p> <p>Der Bereich «B Verkehr» könnte mit einem neuen Kriterium ergänzt werden: Befahren des verkehrstechnisch sensiblen Streckenabschnittes Pilatusplatz-Seebrücke-Schweizerhofquai. Lösungen, die gegenüber heute zusätzlichen Verkehr auf dieser Strecke erzeugen, könnten je nach Zusatzverkehrsmenge eine 0</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dazu gehören insbesondere auch Aussagen zur Machbarkeit/Realisierbarkeit.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>oder 1 erhalten, die Lösungen welche Verkehr auf dieser Strecke reduzieren eine 3, neutrale Projekte eine 2.</p> <p>Neues Kriterium "Realisierbarkeit"</p> <p>Als neuen Bereich könnte die Realisierbarkeit aufgenommen werden. Dies kann an folgenden Messgrößen verglichen werden: technische Machbarkeit, Auswirkungen/Störungen auf die Innenstadt, Auswirkungen auf den Verkehr während der Bauzeit.</p> <p>Begründung</p> <p>Die aktuellen Kriterien bilden den Bereich "Verkehr" und "Realisierbarkeit" aus unserer Sicht ungenügend ab. Insbesondere bei der Realisierbarkeit ist auch zu prüfen, welche Auswirkungen während der Bauphase auf das Verkehrssystem und die Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes zu erwarten sind.</p>	
<p>Arbeitsgemeinschaft Seeparking 6010 Kriens</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Neues Ziel definieren: Mit Lösung können Synergien genutzt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attraktive Carparkplätze für Schulklassen, Senioren in Bahnhofsnähe - Ersatz von Auto-Parkplatzwegfall durch Tiefbahnhof. - Park and Ride Parkplätze in Bahnhofsnähe 	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Es wurden bewusst keine zusätzlichen Ziele gesetzt. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Begründung

Mit der Lösung sollen nicht nur die Bedürfnisse vom Tourismus sondern auch die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden. Lösungen welche dabei Synergien nutzen sollen mit diesem Ziel eine bessere Bewertung erhalten.

Arbeitsgemeins
chaft
Seeparking
6010 Kriens

Antrag / Bemerkung

Neues Ziel definieren: Planungsrechtliche- und Grundeigentumsrisiken minimieren

Bewertungskriterien:

- Liegt Lösung in Bauzone oder Grünzonen, etc.
- Wie sind Grundstückbesitzverhältnisse
- Gibt es denkmalpflegerische Bedenken

Rechtlich ungewisser Ausgang welche Verzögerungen oder Projektabbruch zur Folge haben können.

Begründung

Diese Planungsrechtlichen und Grundeigentumsrisiken bringen einen rechtlich ungewissen Ausgang mit sich und können Verzögerungen des Projektes oder dessen Abbruch zur Folge haben. Deshalb gehört ein solches Ziel in eine ganzheitliche Betrachtung.

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Es wurden bewusst keine zusätzlichen Ziele gesetzt. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen.

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Arbeitsgemeinschaft Seeparking 6010 Kriens	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Neues Ziel definieren: Städtische Aussenräume (Plätze) werden zu Gunsten der Bevölkerung und des Mikroklimas durch die Lösung verkehrsfrei.</p> <p>Begründung</p> <p>Im Zusammenhang mit der Verdichtung der Städte und der Aufrechterhaltung der Lebensqualität gehört ein solches Ziel in eine ganzheitliche Bewertung.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Es wurden bewusst keine zusätzlichen Ziele gesetzt. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen.</p>
Arbeitsgemeinschaft Seeparking 6010 Kriens	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Weitere Ziele mit folgenden wirtschaftlichen Kriterien definieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rentabilität der Lösung, - Investitionskosten pro Car - Betriebskosten und Unterhaltskosten - Attraktivität für Investoren - Kann öffentliche Hand Geld verdienen <p>Begründung</p> <p>Zu einer ganzheitlichen Bewertung gehört auch der Einbezug von wirtschaftlichen Zielen. Alleine die Bewertung über die Investitionskosten greift zu kurz.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Es wurden bewusst keine zusätzlichen Ziele gesetzt. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dazu gehören insbesondere auch alle Fragestellungen zur Finanzierung von Investition und Betrieb sowie Rentabilitätsaspekte.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
VCS Verkehrs-Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Ziel- und Kriteriensystem ergänzen mit Erfüllung Gesamtbedarf Car PP. Alle innerstädtischen Car-PARKplätze sind künftig aufzuheben.</p> <p>Begründung</p> <p>Der z.Z. bekannte Gesamtbedarf an 118 Car Halte-/Parkplätzen muss gewährleistet sein und ist künftig zu realisieren. Falls die bestehenden Carparkplätze in der Stadt bleiben, verursachen diese Verkehr an teilweise unerwünschten Orten/Quartieren. Zudem wird das Slot-Management verkompliziert.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Es wurden bewusst keine zusätzlichen Ziele gesetzt. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dazu gehören auch Überlegungen zum künftigen Mengengerüst, welche in Abstimmung mit der Vision Tourismus 2030 erfolgen werden.</p>
QV Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Ziele des Carregimes mit den Anliegen der Bevölkerung und den übergeordneten Zielen abgleichen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die zur Bewertung der Lösungsvarianten gefassten Ziele sind zu eng gefasst und zum teil widersprüchlich und schwierig zu bewerten. Z. B. das Ziel " Das Carregime soll möglichst wenig Verkehr verursachen" oder "Die Car- Halteplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben". Auch das hochgewichtete Ziel "Die Gruppengäste sollen ihre Zielorte bequem erreichen können" ist nicht absolut. Wenn man bei der lokalen Bevölkerung ein allgemein akzeptiertes Carregime zumuten und erreichen will, darf man auch den</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag. Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dazu gehört auch die Abstimmung mit den übergeordneten Zielen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Gruppengästen zumuten, dass sie nicht direkt zu den Zielorten chauffiert werden.

4.1 Insgesamt 59 Lösungsideen

Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

PostAuto AG Markt und Kunden Mitte 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bahnhof Kante Z sollte grundsätzlich für die öffentlichen Linienbusse offen gehalten werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Insbesondere für Bahnersatzleistungen (geplante und ungeplante), wie auch Grossanlässe sollte beim Bahnhof Luzern diese Kante Z offengehalten werden, damit jederzeit Ersatzverkehre durchgeführt werden können.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihren Antrag. Die Haltekante Z wurde analog zu allen anderen in der Vergangenheit diskutierten Möglichkeiten für Carhalte- und Carparkplätze in die Liste der Standorte aufgenommen und anhand des partizipativ erarbeiteten Zielsystems bewertet. Aspekte wie andere Nutzungen oder Nutzungsansprüche werden erst in der nachfolgenden politischen Phase berücksichtigt werden.</p>
SP Stadt Luzern 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Lösungsidee Nummer 50 "Metro" ist definitiv aus der Liste zu streichen.</p> <p>Begründung</p> <p>Das Luzerner Stimmvolk hat bereits im Februar 2020 eine entsprechende Initiative mit dem Titel «Die Metro Luzern verdient</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihren Antrag. Die Metro wurde analog zu allen anderen in der Vergangenheit diskutierten Möglichkeiten für Carhalte- und Carparkplätze in die Liste der Lösungsideen aufgenommen und anhand des partizipativ erarbeiteten Zielsystems bewertet. Aspekte wie der politische Hintergrund werden erst in der nachfolgenden politischen Phase berücksichtigt werden.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	eine Chance» mit 59% Nein-Stimmen abgelehnt. Diese Lösung ist damit für die nächsten Jahre definitiv vom Tisch und eine reine Zwängerei der Initianten dieser Idee, welche sie immer wieder von neuem ins Spiel bringen, frei nach dem Motto "Alter Wein in neuen Schläuchen".	
QV Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Lösungsideen, insbesondere der Kategorien "Standort" und "Raum", bündeln.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Lösungsideen, insbesondere der Kategorien "Standort" und "Raum" ist ein Sammelsurium von Lösungen, welche oft nur einen kleinen Teil eines Carregimes abbilden. Daher sollten diese Lösungsideen gebündelt und das Augenmerk viel mehr auf Gesamtlösungen gerichtet werden.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihren Antrag. In der nun abgeschlossenen Phase wurden bewusst möglichst alle in der Vergangenheit diskutierten Möglichkeiten für Carhalte- und Carparkplätze einzeln bewertet. Diese Vorgehensweise erlaubt nun in einem weiteren Schritt durchaus auch die Bündelung und Kombination einzelner Standorte zu einer Gesamtlösung. Diese Arbeiten werden im nachfolgenden Schritt erfolgen.</p>
VCS Verkehrs-Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Investitionskosten überprüfen/anpassen, für Nr. 56 halbieren.</p> <p>Abb. 1 anpassen: PP Nr. (56) falsch eingetragen</p> <p>Begründung</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihre Anträge. Es ist korrekt, dass die Eingabe von Nr. 56 keine Kostenangabe enthielt und daher von uns geschätzt wurde. Da wir grundsätzlich die Kostenangaben der Verfassenden übernommen haben, werden wir den Bericht entsprechend korrigieren und die Kosten für Nr. 56 von bisher 20 Mio. Fr. auf 10 Mio. Fr. halbieren. Auch Ihrem Antrag betreffend Anpassung von Abbildung 1 können wir stattgeben. Nr. 56 ist tatsächlich im Vergleich zu Ihrer Original-Planskizze</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Für unsere Eingabe Nr. 56 festgelegt: 20 Mio CHF (keine Angabe von uns)</p> <p>Im Vergleich:</p> <p>Nr. 38: 5 Mio CHF für 50 PP / Nr. 49: 5 Mio CHF für 100 PP/HP (!) / Rösslimatt Kriens (B+A 25/2021) 2.5 Mio CHF für 28 PP</p> <p>Car PP für Nr. 56 mit 'Allmend Süd' bezeichnet. Ist gemäss unserer Planskizze richtig, Sto gegenüber Swissporarena. Abb. 1 Seite 13: Signatur (56) gegenüber Messehalle 1 ist falsch.</p>	<p>etwas zu weit nördlich platziert und wird leicht nach unten verschoben.</p>
<p>Arbeitsgemeinschaft Seeparking 6010 Kriens</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Investitionskosten von externem Büro (z.B. Gruner) berechnen lassen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die von den einzelnen Teams geschätzten Investitionskosten erscheinen auf den ersten Blick nicht kohärent. Da die Investitionskosten einen grossen Einfluss auf das Ergebnis der Kosten-Wirksamkeitsanalyse haben, sollten die Investitionskosten auf ein vergleichbares Niveau gebracht werden.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihren Antrag. Wie im Bericht auf Seite 14 erwähnt gibt es bezüglich Grad der Ausarbeitung grosse Unterschiede zwischen den Lösungsideen. Dies gilt insbesondere auch für die Kostenschätzungen. Vor diesem Hintergrund wurde in erster Linie die Nutzwertanalyse angewandt und erst nachfolgend den Investitionskosten gegenüber gestellt. Eine fachlich fundierte Überprüfung resp. Neuberechnung der Kosten aller 59 Lösungsideen wäre nicht mit vertretbarem Aufwand möglich gewesen.</p>
LuzernPlus	Antrag / Bemerkung	Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
LuzernPlus 6031 Ebikon	Kein Antrag. Begründung Die umfassende Zieldefinition und Bewertung (NWA, KWA und Sensitivitäts-Analyse), sowie die Berücksichtigung von unterschiedlichen Lösungsansätzen (auch externe Lösungsideen) wird aus regionaler Sicht begrüsst. Dadurch wird eine solide Grundlage für den weiteren (politischen) Prozess ermöglicht.	Besten Dank für Ihre Rückmeldung.

4.2 Unterschiedlicher Detaillierungsgrad

Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

	Antrag / Bemerkung	Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern
Quartierverein Altstadt Luzern 6004 Luzern	Es ist darauf zu achten, dass Anhalte- und Parkplatz nicht zu weit auseinanderliegen. Begründung Unnötige Transfers sind möglichst zu vermeiden.	Besten Dank für Ihren Antrag. Dem Aspekt einer möglichst geringen Distanz zwischen Halte- und Parkplatz wurde in der vorliegenden Bewertung insbesondere mit dem Ziel B5 "Das Carregime soll möglichst wenig Verkehr verursachen" Rechnung getragen.
QV Hochwacht 6004 Luzern	Siehe Pkt. 4.1)	Besten Dank für Ihren Antrag. In der nun abgeschlossenen Phase wurden bewusst möglichst alle in der Vergangenheit

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Begründung

Die unterschiedlichen Kategorien, die grossen Unterschiede bei dem Detailierungsgrad und Tiefe der Lösungsideen machen eine aussagekräftige und übersichtliche Bewertung fast unmöglich.

diskutierten Möglichkeiten für Carhalte- und Carparkplätze einbezogen. Wir sind uns bewusst, dass die Lösungsideen nicht alle 1:1 miteinander vergleichbar sind. Dennoch ergeben sich je Lösungsidee wertvolle Hinweise, auf deren Grundlage die weiteren Arbeiten erfolgen können.

5.1 Methodik
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

ProVelo

Antrag / Bemerkung

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

6005 Luzern

Bei der Abbildung 3 (und dann auch Abbildung 9) die Geraden nicht auf den Nullpunkt führen, sondern zu einem Punkt "keine Investition" (=ungefähr aktuelle Situation).

Es gibt aus Sicht der Stadt Luzern keinen Grund, die Grafik anzupassen. Auch eine kostengünstige Lösung kann einen bestimmten Nutzen aufweisen. Wie hoch dieser ist, ist nicht von den Kosten abhängig. Mit der gewählten Grafik lässt sich aber einfach aufzeigen, welche Kosten diesem Nutzen gegenüber stehen.

Begründung

Dies gibt eine relevantere Ansicht.

Denn mit der aktuellen Abbildung würde eine fiktive Variante 4, die etwas weniger kostet, aber zur aktuellen Situation überhaupt keine Verbesserung darstellt, wohl trotzdem irgendwelche Punkte bekommen und damit die steilste Gerade erhalten.

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
VCS Verkehrs- Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Gute Abeit!</p> <p>Begründung</p> <p>Umfassend und vertieft</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für die Rückmeldung; geben wir gerne an die Gruner AG weiter.</p>
QV Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Kein Antrag</p> <p>Begründung</p> <p>Die Methodik ist nachvollziehbar und nach unseren Einschätzungen richtig. Das Problem ist die Ausgangsalge, bei der die vielen Teil-Lösungsideen der Kategorie "Standort" und "Raum" und unterschiedlichen Detaillierungsgraden mit 18 Zielen bewertet werden sollen. Oder anders gesagt, unter diesen Voraussetzungen ist es sehr schwierig, mit welcher Methodik auch immer, aussagekräftige Ergebnisse zu erreichen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Der Stadt Luzern ist bewusst, dass die Lösungsideen nicht alle 1:1 miteinander vergleichbar sind. Dennoch ergeben sich je Lösungsidee wertvolle Hinweise; für die Kategorie Standort zB. auf die Standortqualität.</p>
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Keine Aufsummierung der Nutzenpunkte ohne vorherige Gewichtung der Kriterien.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen.</p> <p>In der fachlichen Bewertung wurde bewusst keine Gewichtung vorgenommen, da diese eine Aufgabe der nachfolgenden politischen Phase ist. Die fachliche Bewertung bildet die</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Die Gewichtung der Kriterien wurde im Mitwirkungsprozess ausser Acht gelassen, ist aber äusserst wichtig, um eine qualitativ seriöse Beurteilung vornehmen zu können. Die Kriterien Verkehrssicherheit, Umweltbelastung oder Breite der Wertschöpfung für die Betriebe und Lokale der Stadt (wurde überhaupt nicht einbezogen) sind aus Sicht der Grünen besonders hoch zu gewichten.</p>	<p>Grundlage dazu. Wichtig ist uns zudem, dass der vorliegende Bericht eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem beinhaltet. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Die von Ihnen erwähnten Aspekte der Verkehrssicherheit wurden beurteilt (G1 und G2) und jene der Umweltbelastung sind indirekt über die bei der Zufahrt zurückzulegende Distanz ab Autobahn enthalten.</p>
<p>ProVelo 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Keine Aufsummierung der Nutzenpunkte ohne Gewichtung. Nicht die Nutzungspunkte ohne Gewichtung mit den Kosten gegenüberstellen, sondern jene mit Gewichtung. Immer die gewichteten Nutzungspunkte verwenden.</p> <p>Begründung</p> <p>Diese Zahl der ungewichteten Nutzungspunkte hat keine Aussagekraft. Auch die Aussage "Je höher die Summe, desto besser schneidet eine Variante ab" stimmt so nicht. Erst mit Einbezug der Gewichtung kann irgend eine relevante Aussage getroffen werden. (Ein extremes Beispiel dafür wäre, wenn mich nur ein Kriterium interessiert, ist es mir ziemlich egal, welches Projekt in den anderen Kriterien viele Punkte erreicht hat.)</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Besten Dank für Ihre Ansicht, die wir zur Kenntnis nehmen. In der fachlichen Bewertung wurde bewusst keine Gewichtung vorgenommen, da diese eine Aufgabe der nachfolgenden politischen Phase ist. Die fachliche Bewertung bildet die Grundlage dazu. Die Summe der Nutzenpunkte gibt aus unserer Sicht sehr wohl einen Hinweis darauf, ob eine Lösungsidee mehrere Zielsetzungen erfüllt.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.2 Vorgehen		
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge		

Musegg
Parking AG
6004 Luzern

Antrag / Bemerkung

Die Messskala (0 bis 3 Punkte) sollte feiner ausgestaltet werden.

Begründung

Bei zu vielen Kriterien ergibt sich ein zu wenig differenziertes Bild. Die Projektideen sind am Ende zu nahe beieinander, es ergibt sich ein zu wenig klares Bild.

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Danke für Ihren Hinweis, den wir zur Kenntnis nehmen. Eine breitere Messskala würde tatsächlich ein differenzierteres Bild ergeben, hätte aber auch einen weit höheren Bewertungsaufwand zur Folge. Dieser rechtfertigt sich aus Sicht der Stadt Luzern nicht, da der Detaillierungsgrad der Lösungsideen sehr unterschiedlich ist. Die Tendenz, welche Lösungsidee einen höheren Nutzen aufweist, lässt sich aber auch mit der gewählten einfachen Beurteilungsskala erkennen.

5.3 Grundannahmen		
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge		

VCS Verkehrs-
Club der
Schweiz
6002 Luzern

Antrag / Bemerkung

Der Schwanenplatz als Halteort wird nicht erwähnt, eine Streichung ist zu begrüssen.

Ein Slot-Management ist zu berücksichtigen und zu bepreisen. Als Anhaltspunkt dient der 'Busplan Salzburg': 70 € für Benützung der Terminals, Parkplatzgebühr für 3 Tage inkludiert (Beilage). [PRYO-Konzept Nr. 49: Gästemanagement für Carreisende ??]

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Dieser geht allerdings weit über die Beurteilung der Phase "Fachliche Bewertung der Lösungsideen" hinaus. Dass für das künftige Carregime der Stadt Luzern auch ein Bewirtschaftungssystem und eine Kostenstruktur zu erarbeiten sind, steht ausser Frage. Auch ein Slotmanagement wurde politisch mehrfach gefordert und wird Bestandteil des künftigen Regimes sein.

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>busplan.pdf (salzburg.info)</p> <p>Die Nutzwertanalyse der Lösungsideen 'Gesamtlösung' ist auf das Ziel Erreichung des Gesamtbedarfs von 118 Car PP zu bewerten und einfließen zu lassen.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Schwanenplatz als Haltepunkt bietet das grösste Konfliktpotenzial bezüglich Fahrzeugen und zu Fuss gehende. Falls der Schwanenplatz entgegen den Ausführungen im Bericht trotzdem als Haltepunkt (nur zum Aussteigen) angeboten werden soll, ist dieser im Slot-Management sehr restriktiv zu handhaben. Möglich ist ein höherer Preis für einen Slot zum Schwanenplatz.</p> <p>Mit einem Slot-Management kann der Zufluss der Cars beeinflusst sowie die anfallenden Kosten für Investitionen, Betrieb und Unterkalt gedeckt werden.</p> <p>Car PP Rösslimatt Kriens (Nr. 49 zugewiesen) wurde am 28.10. vom GrstR beschlossen - aber nur für 28 PP, nicht 100 wie in Ziffer 4.1. aufgeführt. (Noch) ohne Slot-Management.</p> <p>Die Erreichung des Zielbedarfs von 118 Car PP ist im Ziel- und Kriteriensystem gemäss Partizipationsprozess Phase 1 nicht enthalten.</p>	<p>Entgegen Ihrer Bemerkung, der Schwanenplatz werde nicht erwähnt, ist dieser auch in der Bewertung enthalten. Dass der Löwenplatz, wie in den Grundannahmen auf Seite 17 dargelegt, bei Lösungen ohne expliziten Halteplatz zugeteilt wurde, bedeutet nicht die «Streichung» des Schwanenplatzes.</p>
<p>QV Hochwacht 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Hinweis, den wir zur Kenntnis nehmen. Die fachliche Bewertung der Lösungsideen der Kategorie "Standort" oder "Raum" lassen zumindest Rückschlüsse auf deren</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Teillösungsideen, insbesondere der Kategorie "Standort" und "Raum", welche zu wenig konkrete Angaben enthalten, nicht bewerten, sondern nur als Information aufführen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Bewertung von Lösungsideen der Kategorie "Standort" und "Raum" ohne konkrete Angaben können nicht wirklich bewertet werden. So führt z. B. eine Grundannahme dazu, dass bei 29 Lösungsideen der Löwenplatz als Halteplatz vorgesehen ist. Dieser Grundannahme stehen wir sehr skeptisch gegenüber.</p>	<p>Standortqualität zu, was im Hinblick auf die Erarbeitung des künftigen Carregimes hilfreich sein kann. Dass der Quartierverein Hochwacht den Löwenplatz als Anhalteplatz kritisch beurteilt, nehmen wir zur Kenntnis.</p>
<p>Quartierverein Altstadt Luzern 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Zu priorisieren ist eine weitsichtige Variante und langfristige Lösung mit einer hohen Nutzenfunktion.</p> <p>Begründung</p> <p>Ein kurzfristiger Kompromiss führt in wenigen Jahren zum nächsten Engpass und einer nächsten Diskussion.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Die Stadt Luzern teilt Ihre Ansicht, dass eine weitsichtige Lösungsidee verwirklicht werden muss. Deren konkrete Ausgestaltung wird Teil der politischen Diskussion sein.</p>

5.4 Bewertungsergebnisse Nutzwertanalyse

Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
VCS Verkehrs-Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Input NWA anpassen gemäss Anträge</p> <p>Begründung</p> <p>Die NWA muss angepasst werden.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Von einer generellen Anpassung der Nutzwertanalyse sehen wir ab, da Ihre entsprechenden Anträge über die Beurteilung der fachlichen Bewertung der Lösungsideen hinausgehen.</p>
QV Hochwacht 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Kein Antrag</p> <p>Begründung</p> <p>Die Nutzwertanalyse ist nachvollziehbar und bei den Gesamtlösungen auch plausibel.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für die positive Beurteilung der Arbeit, die wir gerne zur Kenntnis nehmen.</p>
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Übersichtlicher gestalten (Evtl. Ziele, die gar nicht oder überall gleich bewertet wurden aus der Darstellung entfernen und dies kurz erläutern sowie auch in den folgenden Darstellungen und Tabellen entfernen)</p> <p>Begründung</p> <p>So ist es nicht besonders verständlich.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen. Dieses fließt in die Weiterbearbeitung des künftigen Carregimes ein. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten. Wir sehen deshalb keinen Anlass, ausgewählte Ziele wegzulassen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5.5 Sensitivitäten Nutzwertanalyse (nur Kategorie Gesamtlösungen)		
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge		
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>"Innenstadt bequem erreichen" wie die anderen Aspekte nur mit maximal 100 Punkten bewerten</p> <p>Begründung</p> <p>Punktzahl ergibt mehr als 100</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Hinweis, den wir zur Kenntnis nehmen. Es handelt sich um eine falsche Zahl in der Tabelle, die wir entsprechend korrigieren, die aber keine Auswirkung auf die Berechnungen und das Diagramm hat.</p>
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bei den Sichtweisen "Stadtbevölkerung wenig stören", "Wenig Carverkehr in Innenstadt" und "Wenig Carverkehr auf städtischen Strassen" die Ziele A1 und A2 mit 0 Punkten gewichten.</p> <p>Begründung</p> <p>Diese Ziele A1 und A2 betreffen die Gruppengäste und damit nicht diese 3 Sichtweisen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Wir haben auch bei der Sensitivität bewusst den Grundsatz verfolgt, keine der partizipativ erarbeiteten Zielsetzungen aus der Bewertung auszuschliessen. Wir sind der Ansicht, dass auch bei den genannten Sensitivitätsbetrachtungen die Aspekte A1 und A2 zu berücksichtigen sind.</p>
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bei der Sichtweise "Innenstadt bequem erreichen" auch nur 100%-Punkte vergeben (es sind aktuell mehr als 100).</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Hinweis, den wir zur Kenntnis nehmen. Wir werden den Bericht entsprechend korrigieren.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Alle anderen haben auch nur 100%.</p>	
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bei Tabelle 4 jeweils eine 0 anstelle einer 1 verwenden, wenn ein Ziel (A1 bis G2) für eine Sichtweise "nicht wichtig" ist.</p> <p>Begründung</p> <p>Es ist nicht verständlich, warum da eine 1 verwendet wird (warum nicht eine 2?).</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Wir haben auch bei der Sensitivität bewusst den Grundsatz verfolgt, keine der partizipativ erarbeiteten Zielsetzungen aus der Bewertung auszuschliessen.</p>
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die ganze Gewichtung vor der Auswertung machen. Und dann überall die gewichteten Zahlen verwenden. Und nicht nur für die Gesamtlösungen, sondern für alle Auswertungen.</p> <p>Begründung</p> <p>Ohne Gewichtung ist eine Auswertung nicht aussagekräftig.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. In der fachlichen Bewertung wurde bewusst keine Gewichtung vorgenommen, da diese eine Aufgabe der nachfolgenden politischen Phase ist. Die fachliche Bewertung bildet die Grundlage dazu. Sie ist auch keine abschliessende Bewertung. Weitere Aspekte wie Kosten, Finanzierung, Synergiemöglichkeiten und die Vereinbarkeit mit städtischen Strategien werden in der nachfolgenden politischen Phase beurteilt.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Liste der wichtigen Aspekte muss erweitert werden um die Elemente, Umweltbelastung, Stadtbild/Aufenthaltsqualität und Sicherheit.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Liste ist unvollständig und berücksichtigt wichtige Faktoren nicht.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Die Sensitivitätsanalyse liesse sich beliebig erweitern. Wir verzichten darauf, weil es im Rahmen der fachlichen Bewertung nur darum geht, den Einfluss der Gewichtung auf die Bewertung der einzelnen Gesamtlösungen aufzuzeigen.</p>
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Eine Sichtweise anbieten, welche auch der Stadtbild und Aufenthaltsqualität-Ziele (F1 & F2) sowie der Sicherheits-Ziele (G1 & G2) eine Relevanz zuschreibt.</p> <p>Begründung</p> <p>Ich bin sehr irritiert, dass diese Ziele bei keiner Sichtweise eine Rolle zu spielen scheinen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten.</p> <p>Auch die Sensitivitätsanalyse liesse sich beliebig erweitern. Wir verzichten darauf, weil es im Rahmen der fachlichen Bewertung nur darum geht, den Einfluss der Gewichtung auf die Bewertung der einzelnen Gesamtlösungen aufzuzeigen. Bei der Erarbeitung des künftigen Carregimes werden wir diese Aspekte berücksichtigen.</p>
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Erklärung für "Alle Hauptkriterien ähnlich gewichtet" hinzufügen.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen. "Alle Hauptkriterien ähnlich gewichtet" bildet eine Konzentration auf</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Ich verstehe es so aktuell nicht.</p>	<p>jene Kriterien, in welchen die Lösungsideen unterschiedlich bewertet werden.</p>
<p>Grüne Stadt Luzern</p> <p>6000 Luzern 7</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Es sind bei der Bewertung der Lösungsvorschläge auch weitere Faktoren zu berücksichtigen, die integrierter Bestandteil des Projekts sind, wie z.B. zusätzlich vorgesehene Autoparkplätze oder Bepreisungsmodelle.</p> <p>Begründung</p> <p>Das Parkhaus Musegg sieht z.B. nebst Car-Parkplätzen auch eine grössere Anzahl zusätzlich zu erstellender Auto-Parkplätze vor. Dies wiederum hätte massive ungünstige Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung der Stadt.</p> <p>Bei der bequemen Erreichbarkeit der Innenstadt müsste die Bepreisung dieser Vorteilslösung ins Gewicht fallen. Projekte, die eine abgestufte Bepreisung vorsehen (je näher im Zentrum, desto teurer wird es), sollten besser bewertet werden.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen. Der vorliegende Bericht beinhaltet bewusst die fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Weitere Aspekte wie Kosten, Finanzierung oder Synergiemöglichkeiten werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Auch ein Gebührenmodell wird erst Bestandteil der nachfolgenden Phase der Erarbeitung des künftigen Carregimes sein.</p> <p>Die Aussage, dass die Lösungsidee Parkhaus Musegg neben Car-Parkplätzen auch Pw-Parkplätze beinhaltet, ist nicht mehr aktuell.</p>
<p>ProVelo</p> <p>6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>In Abbildung 8 die Basisbewertung nicht anzeigen für eine bessere Übersicht.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Beurteilung, die wir zur Kenntnis nehmen. Wir sind uns bewusst, dass die Darstellung mit sieben Balken pro Lösungsidee an ihre Grenzen stösst. Aus unserer Sicht darf die</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Sie hat keine Relevanz und macht das Diagramm nur unübersichtlich.</p>	<p>Basisbewertung als Referenzwert nicht fehlen. Deshalb verzichten wir auf eine Anpassung.</p>
<p>QV Hochwacht 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Kriterien der Gewichtung «Innenstadt bequem erreichen» neu beurteilen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Sensitivätsbetrachtung zeigt, dass die Bewertungen stark von der Gewichtung abhängt. Insbesondere der Aspekt «Innenstadt bequem erreichen» muss auf der Grundlage der Mobilitätsstrategie neu überdacht werden. Nach diesem Konzept setzt die Stadt verstärkt auf eine kombinierte Mobilität, bei der die verschiedenen Verkehrsarten verstärkt miteinander verknüpft werden. Das gilt auch für den Carverkehr.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Die Sensitivätsanalyse liesse sich beliebig erweitern.</p> <p>Wir verzichten darauf, weil es im Rahmen der fachlichen Bewertung nur darum geht, den Einfluss der Gewichtung auf die Bewertung der einzelnen Gesamtlösungen aufzuzeigen.</p> <p>Der vorliegende Bericht beinhaltet eine fachliche Bewertung basierend auf dem partizipativ erarbeiteten Zielsystem. Weitere Aspekte werden in der nachfolgenden politischen Phase einbezogen. Dazu gehört auch die Abstimmung mit der Mobilitätsstrategie.</p>
<p>ProVelo 6005 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Neue Sichtweise mit einer Bewertung mit: A1=9, A2=9, B1=5, B2=0, B3=5, B4=5, B5=10, C1=7, D1=1, D2=2, D3=6, D4=1, E1=6, E2=1, F1=6, F2=9, G1=10, G2=8.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen.</p> <p>Die Sensitivätsanalyse liesse sich beliebig erweitern. Wir verzichten darauf, weil es im Rahmen der fachlichen Bewertung nur darum geht, den Einfluss der Gewichtung auf die Bewertung der einzelnen Gesamtlösungen aufzuzeigen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Ich kann mich mit keiner Bewertung identifizieren (sie sind alle ziemlich schwarz/weiss) und ich könnte mir vorstellen, dass obige Bewertung ungefähr der aktuellen politischen Mehrheit entspricht.</p>	
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Neue Sichtweise mit einer Bewertung nach den übergeordneten Zielen (Mobilitätsstrategie, Gemeindestrategie).</p> <p>Begründung</p> <p>Dies sind die politisch relevanten Vorgaben.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen.</p> <p>Die Sensitivitätsanalyse liesse sich beliebig erweitern. Wir verzichten darauf, weil es im Rahmen der fachlichen Bewertung nur darum geht, den Einfluss der Gewichtung auf die Bewertung der einzelnen Gesamtlösungen aufzuzeigen. Die Beurteilung der Lösungsideen anhand der städtischen Strategien wird Bestandteil der nachfolgenden Phase Erarbeitung künftiges Carregime sein.</p>
VCS Verkehrs- Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Sensitivität aufgrund Skalierung</p> <p>Begründung</p> <p>Siehe Stn zu Anhang A</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, den wir zur Kenntnis nehmen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wenn es in einer nächsten Version eine konsolidierte Bewertung gibt (z.B. durch den Stadtrat), diese auch aufgeschlüsselt nach den 7 Themenzielen visualisieren (z.B. mit einem Tortendiagramm).</p> <p>Begründung</p> <p>Ich finde es wichtig, dass alle 7 Hauptthemenziele eine Gewichtung erhalten und dies auch ausgewiesen wird.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen. In welcher Form wir in der nachfolgenden Phase "Erarbeitung künftiges Carregime" die Bewertung der Gesamtlösungen mit weiteren Aspekten vornehmen, wissen wir zum heutigen Zeitpunkt noch nicht.</p>
VCS Verkehrs-Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Investitionskosten Nr. 56 halbieren, Betriebs- und Unterhaltskosten berücksichtigen.</p> <p>KWA anpassen aufgrund Anträge, auch zu Anhang A</p> <p>Begründung</p> <p>Die Investitionskosten PP Rösslimatt Kriens betragen gemäss B+A 25/2021 2.5 Mio CHF für 28 PP.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen. Wir verzichten darauf, in der Kosten-Wirksamkeitsbetrachtung die Betriebskosten einzurechnen, da diese zuerst für alle Lösungsideen ermittelt werden müssten. Wir erachten den dafür nötigen Aufwand in der aktuellen Projektphase als nicht gerechtfertigt, werden die Betriebskosten aber in der nachfolgenden Phase "Erarbeitung des künftigen Carregimes" angemessen einfließen lassen. Die gewünschte Korrektur der Investitionskosten werden wir vornehmen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>In der KWA sind auch die Betriebs- und Unterhaltskosten zu berücksichtigen, analog B+A 25/2021 für PP Rösslimatt Kriens. Dies wird sich vor allem in den Projekten mit unterirdischen Anlagen durchschlagen.</p>	
<p>VCS Verkehrs-Club der Schweiz 6002 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der KWA ist für eine Gesamtbeurteilung höchstes Gewicht beizumessen.</p> <p>Begründung</p> <p>Anhand der KWA und unter Berücksichtigung der Anträge wird Nr. 56 zu einer der besten, wenn nicht die beste Lösung. Diese Lösung ist keine Utopie, sondern funktioniert in Salzburg bestens. Notwendig ist indessen ein Slot-Management um Überlastungen zu vermeiden.</p> <p>In der heutigen Debatte im GrstR zum B+A 25/2021 wurde der Car PP Rösslimatt Kriens als (super) gute Lösung bezeichnet und denn auch mit grossem Mehr angenommen. Gefordert wurde überdies in einer Protokollbemerkung eine Erhöhung der Gebühren um alle Kosten zu decken:</p> <p>Die Protokollbemerkung zu Kapitel 2.5 «Bewirtschaftung» auf Seite 12 f. lautet: «Der Stadtrat prüft eine Erhöhung der</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Die Kosten-Wirksamkeitsbetrachtung ist einer der Aspekte, die bei der Erarbeitung des künftigen Carregimes zu beachten sein werden. Das "Modell Salzburg" liegt auch anderen Lösungsideen als der Nr. 56 "Incoming Reisebusverkehr" zugrunde.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Carparkgebühren, sodass die Investitionskosten innert zehn Jahren erwirtschaftet werden.»</p> <p>Dieses 'Providurium' entspricht eigentlich dem Konzept Nr. 56.</p>	
<p>QV Hochwacht 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Übergeordnete Strategie festlegen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Unterschiede in der Zielerreichung einzelner Ziele sind gross. Dies zeigt sich z. B. an der Frage, ob die Cars weiterhin direkt im Zentrum ihre Gäste aus- und einsteigen lassen dürfen. Oder anders gesagt, bevor diese Frage nicht geklärt ist, können die Lösungsideen auch nicht bewertet werden.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen. In der fachlichen Bewertung wurde bewusst keine Gewichtung der einzelnen Zielsetzungen vorgenommen, da diese eine Aufgabe der nachfolgenden politischen Phase ist. Die fachliche Bewertung bildet die Grundlage dazu. Auch die Gewichtung und damit die Wichtigkeit der direkten Erreichbarkeit der Innenstadt mit den Reisebussen wird unter Berücksichtigung aller Aspekte zu beurteilen sein.</p>
<p>6 Fazit und Ausblick</p> <p>Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge</p>		
<p>QV Hochwacht 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Carregime besser in die Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie einbinden.</p> <p>Anliegen und Befindlichkeiten der lokalen Bevölkerung besser aufnehmen (Veranstaltung, Umfragen, usw.)</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Ziel der fachlichen Bewertung der Lösungsideen anhand der partizipativ erarbeiteten Zielsetzungen war nicht, die Bestimmung einer Bestvariante. Diese wird im Rahmen der nachfolgenden Phase Erarbeitung des künftigen Carregimes auch unter zusätzlichen Aspekten und schliesslich im</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Begründung</p> <p>Wie zu befürchten war, führt die fachliche Bewertung zu keiner Bestvariante. Auch, weil eine Nutzwertanalyse von 59 Lösungsideen mit 18 Zielen sehr komplex ist. Trotzdem, die Bewertung zeigt insbesondere bei den Gesamtlösungen diejenigen auf, welche einen hohen Nutzen aufweisen, aber leider auch eher oder sehr teuer sind. Nach unserer Ansicht zeichnen sich folgende 3 Lösungsvarianten mit entsprechenden Vor- und Nachteilen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiter wie bisher mit Löwenplatz als Halteplatz (Lösungsvarianten "Standort" und "Raum") - Innenstadtbereich ohne Carverkehr unter der Prämisse "Innenstadt bequem erreichen" (Rollband, Metro, Monorail) - Innenstadtbereich ohne Carverkehr unter der Prämisse "Innenstadt zumutbar erreichen" (umsteigen auf S-Bahn. S-Bahnstation ist zugleich Halteplatz). <p>Für den Ausblick wünschen wir uns, dass das Carregime besser in die Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie eingebunden wird, die Anliegen und Befindlichkeiten der lokalen Bevölkerung besser aufgenommen werden und damit ein besser funktionierendes und vor allem ein allgemein akzeptiertes Carregime erreicht werden kann.</p>	<p>politischen Prozess bestimmt. Damit soll auch die Akzeptanz des Carregimes erhöht werden.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
VCS Verkehrs-Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Das künftige Carregime muss realisierbar sein und für die Steuerzahlenden keine Kosten und für Mensch und Umwelt keine erheblichen Belastungen verursachen.</p> <p>Begründung</p> <p>Falls diese Forderung nicht erfüllt wird, bleibt das Problem</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Wieviel ein zukünftiges Carregime, das auch Verbesserungen für die Bevölkerung beinhaltet, die Steuerzahlenden kosten darf, wird im politischen Prozess entschieden werden.</p>
Fussverkehr Schweiz, Region Luzern 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Anliegen von Fussverkehr Schweiz/Region Luzern sind im Zielkatalog ausreichend abgebildet und gewichtet. Aufgrund des unterschiedlichen Reife -/Detaillierungsgrades sind fundierte Aussagen zur Weiterentwicklung einzelner Projekte/Gesamtlösungen nicht möglich.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass in einem nächsten Schritt bei 2-3 Gesamtlösungen eine Machbarkeitsstudie sowie die Investitions-/Betriebskosten und Finanzierung erarbeitet werden und bei 2-3 Projekten mit guten Nutzenpunkten und relativ geringen Investitionen (wie PYRO -Konzept, bestehendes Carregime) eine detailliertere Ausarbeitung erfolgt. Bei dieser möchten wir uns als Fachgremium gerne einbringen.</p> <p>Begründung</p> <p>...</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für die positive Beurteilung der Arbeit, die wir gerne zur Kenntnis nehmen. Bei der Erarbeitung des künftigen Carregimes wird anhand zusätzlicher Aspekte eine Reduktion der Lösungsideen erfolgen und daraus im politischen Prozess das künftige Carregime bestimmt. Wir werden Fussverkehr Schweiz wie auch die übrigen Anspruchsgruppen zum gegebenen Zeitpunkt kontaktieren. Die Form der Partizipation ist noch offen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
LuzernPlus	Antrag / Bemerkung	Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern
LuzernPlus 6031 Ebikon	<p>Die Region (LuzernPlus und insb. K5 Mobilität) sollen im weiteren Prozess stets miteinbezogen bzw. berücksichtigt werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Das Thema Carregime und deren Auswirkungen enden nicht an der Stadtgrenze von Luzern. Weiter gibt es zahlreiche weitere Projekte im Bereich Mobilität/Raumentwicklung, welche sich gegenseitig beeinflussen.</p>	<p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Bei der Erarbeitung des künftigen Carregimes wird anhand zusätzlicher Aspekte eine Reduktion der Lösungsideen erfolgen und daraus im politischen Prozess das künftige Carregime bestimmt. Wir werden LuzernPlus wie auch die übrigen Anspruchsgruppen zum gegebenen Zeitpunkt kontaktieren. Die Form der Partizipation ist noch offen.</p>
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Nach Vorliegen der Ergebnisse aus dem Strategieprozess "Vision Tourismus 2030" ist eine Neubewertung der Bewertungskriterien und der Projektvorschläge vorzunehmen</p> <p>Begründung</p> <p>Eine Gewichtung der Bewertungskriterien ist aus Sicht der Grünen unabdingbar. Unseres Erachtens ist es jedoch verfrüht, diese jetzt schon vorzunehmen. Sie muss in Bezug gebracht werden zu den strategischen Zielen der Stadt und zu den Erkenntnissen aus der Vision Tourismus 2030. Wir müssen auch für den Cartourismus eine Vision entwickeln und uns nicht - wie im Rahmen dieses Mitwirkungsprozesses geschehen - am bisher Bekannten orientieren.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. In der fachlichen Bewertung wurde bewusst keine Gewichtung vorgenommen, da diese eine Aufgabe der nachfolgenden politischen Phase ist. Die fachliche Bewertung bildet die Grundlage dazu. Weitere Aspekte wie die städtischen Strategien "Vision Tourismus Luzern 2030" sowie die Mobilitäts- und die Energie- und Klimastrategie, werden in die Vorschläge für ein künftiges Carregime einfließen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Anhang A		
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge		
VCS Verkehrs- Club der Schweiz 6002 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Sensitivitätsanalyse Skalierung für Lösung Nr. 56 betreffend Ziele --> Erhöhung der Nutzenpunkte für Lösung Nr. 56</p> <p>Begründung</p> <p>Bewertung für Lösung Nr. 56 liegt sehr nahe an einem zusätzlichen Punkt</p> <p>A1b: 16 min statt 14 min</p> <p>A2: 10.5 min statt 10 min</p> <p>B4: 3.3 km statt 2.8 km</p> <p>B5: 12.7 km statt 12.5 km</p> <p>D1: Halteplatz Löwenplatz kann optimal gestaltet werden wegen Wegfall der Parkplätze</p> <p>D3: Cars sind marginaler Zusatz zum übrigen Verkehr</p> <p>E2: Der Car PP ist neu, WC ist erstellbar (vgl. Car PP Rösslimatt Kriens)</p> <p>F1: Der Wegfall der Car PP ermöglicht Gestaltung, s.a. Ziel D1.</p> <p>G2: Keine Carreisende auf der Allmend</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Wir werden diesen prüfen und gegebenenfalls in der Bewertung korrigieren.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Anhang D		
Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge		
Charles Bucher Schiffahrt 6006 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Ergebnis Bewertung Gesamtlösung</p> <p>Begründung</p> <p>Nr. 10 und 18 machen am meisten Sinn. Für Parkhaus Musegg fanden anfangs der 70iger Jahre schon Probebohrungen statt. Für die Stimmbürger waren die Kosten (ca. 67 Mio.) leider zu hoch. Schade!</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme und Beurteilung, die wir zur Kenntnis nehmen.</p>
Ziel A1		
Beilage: Detaillierte Kriterienblätter		
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Das Bewertungskriterium A1-2 ist anzupassen.</p> <p>Begründung</p> <p>Es ist falsch, den engen Perimeter Löwenplatz-Zurgilgenplatz als Zielpunkt festzulegen. Damit schaut man rückwärts, anstatt eine neue Vision für den Cartourismus zu entwickeln. Luzern hat mehr zu bieten, als nur die bisherigen von den Cartour-Organisatoren</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihr Anliegen, welches wir zur Kenntnis nehmen. Von einer Korrektur der erwähnten Zielsetzung für alle Lösungsideen sehen wir ab. Inwiefern eine Ausweitung des Perimeters für den Gruppentourismus erfolgen soll, wird Bestandteil der übergeordneten Diskussionen im Rahmen der Vision Tourismus Luzern 2030 sein und entsprechend in die Erarbeitung des künftigen Carregimes einfließen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>bevorzugten Hotspots. Für die Wertschöpfung der Stadt ist es nicht von Vorteil, wenn sich die Touris nur im Perimeter Löwen-/Schwanenplatz bewegen. Eine künftige Tourismus-Strategie (und mit ihr das Carregime sollten anstreben, dass die Touristen die ganze Altstadt erleben und sich entsprechend auch die Wertschöpfung breiter verteilt.</p> <p>Auch Lösungen, die die Gruppengäste nah an die Luzerner Altstadt heranführen (z.B. an den Kasernenplatz, sind bei diesem Kriterium als sehr gut zu bewerten.</p>	
Grüne Stadt Luzern 6000 Luzern 7	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Bewertung der Erreichbarkeit ist zu ändern, so dass nicht das Kriterium "ohne Umsteigen" am höchsten gewichtet wird, sondern die Erreichbarkeit der Stadt insgesamt.</p> <p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Periphere Lösungen mit Zwischenparkierung werden bzgl. Erreichbarkeit zu gut bewertet (zugewiesener Halteplatz in der Regel Löwenplatz). Ein einmaliges Umsteigen (z.B. auf einen Elektro-Shuttle) ist zumutbar und darf nicht geringer bewertet werden als ein direktes Anfahren des Löwenplatzes durch den Car (mit den entsprechenden Nebenwirkungen). - Es darf nicht sein, dass die Nähe zum Löwen-/Schwanenplatz über die Erreichbarkeit entscheidet. Luzern hat mehr zu bieten als die bisher bei Cartouristen einseitig bevorzugten Hotspots. 	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten. Von einer Änderung der erwähnten Zielsetzung sehen wir deshalb ab. Über die Gewichtung der einzelnen Zielsetzungen wird im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Carregimes zu entscheiden sein.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

- jede Lösung, die die Gruppengäste nah an die Luzerner Altstadt heranführt, ist bei diesem Kriterium als sehr gut zu bewerten.

Ziel B1
Beilage: Detaillierte Kriterienblätter

Musegg
Parking AG
6004 Luzern

Antrag / Bemerkung

Die Beurteilung in diesem Kriterium kann verschieden interpretiert werden. Die Absicht und die Kriterien sind besser darzustellen.

Begründung

Die Beurteilung des Musegg Parking mit der Minimalpunktzahl 1 ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Die Infrastruktur kann für verschiedene Zwecke umgenutzt werden und behindert nicht, dass künftig das Carregime ganz anders gelöst wird. Die verschiedenen Möglichkeiten für Mitnutzung der Infrastruktur im Berg wurde unsererseits aufgezeigt (z.B. Citylogistik). Die Bewertungen im Vergleich zu anderen Lösungsideen erscheint uns nicht logisch.

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Wir werden die Bewertung nicht korrigieren, weil sie uns im Quervergleich mit den übrigen Lösungsideen als richtig erscheint. Beim Parkhaus Musegg handelt es sich um ein vergleichsweise teures Investitionsprojekt, dessen Erweiterung oder Umnutzung ebenfalls mit beträchtlichen Kosten verbunden ist.

Ziel B3
Beilage: Detaillierte Kriterienblätter

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
ProVelo 6005 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Unterscheidung zwischen integrierbar und mit Konzept geplant.</p> <p>Begründung</p> <p>Dieses Ziel ist mit der aktuellen Bewertung irgendwie witzlos, weil jedes Projekt die 3 Punkte erhält.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielkatalog gehalten. Es ist offensichtlich, dass bei allen Lösungsideen ein Steuermechanismus integriert werden kann.</p>
<p>Ziel B5</p> <p>Beilage: Detaillierte Kriterienblätter</p>		
Musegg Parking AG 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bei diesem Kriterium ist unserer Ansicht nach eine Bewertung von 0 bis 3 zu wenig fein abgestuft. 0 Punkte erhält nur eine Lösung, die Grenze für 0 Punkte müsste deutlich tiefer angesetzt werden, z.B. bei 15 km, dann erhalten die 5 «schlechtesten» Lösungsideen 0 Punkte.</p> <p>Begründung</p> <p>Mit einer feineren Abstufung könnte eine bessere Beurteilung erzielt werden. Aktuell erhalten Lösungen mit 4.6km bis 12km die gleiche Punktzahl, was aus unserer Sicht eine viel zu grosse Spannweite ist.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Im Rahmen der aktuellen Phase ging es nicht um eine aufwändige Detailbewertung sämtlicher Zielsetzungen, sondern um einen einfachen Vergleich der Lösungsideen. Wir sehen deshalb von einer neuen Bewertungs-Skala ab.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Ziel C1		
Beilage: Detaillierte Kriterienblätter		
Musegg Parking AG 6004 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Lösungen, welche die Massierung der Touristengruppen am Schwanenplatz nicht verhindern, oder die Kumulation der Touristenströme an einem Punkt neu schaffen, sollten in diesem Kriterium einen Abzug erhalten.</p> <p>Begründung</p> <p>Bei diesem Kriterium wird zu wenig berücksichtigt, dass die heutige Massierung der Touristengruppen am Schwanenplatz auch Konfliktpotential hat. Lösungen wie Musegg Parking entflechten die Gruppenbewegungen, Ein-/Aussteigepunkt ist nicht am selben Ort wie wichtige Sehenswürdigkeiten (Seebrücke/Kapellbrücke, Uhren- und Souvenirgeschäfte). Dadurch werden Konflikte ebenfalls gemindert, was in der Bewertung dieses Kriteriums aber nicht zum Ausdruck kommt.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Im Rahmen der aktuellen Phase ging es nicht um eine aufwändige Detailbewertung sämtlicher Zielsetzungen, sondern um einen einfachen Vergleich der Lösungsideen. Wir sehen deshalb von einer Neubewertung aller Lösungsideen ab. Im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Carregimes wird diesem Aspekt aber Rechnung getragen.</p>
Ziel D2		
Beilage: Detaillierte Kriterienblätter		
Grüne Stadt Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihren Antrag, den wir zur Kenntnis nehmen. Um eine Bewertung zu ermöglichen, musste ein konkreter Zielort</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
6000 Luzern 7	<p>Der für das Ziel D2 angenommene Zielort der Gruppengäste soll weiter gefasst werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Annahme, dass sich die Cartouristen auch künftig weiterhin hauptsächlich auf der Achse Löwenplatz-Zurgilgenplatz bewegen, ist rückwärtsgewandt. Luzern muss den Tourismus neu denken, und die Altstadt als Ganzes einbeziehen. Dann könnten auch Lösungen mehr Gewicht erhalten, die die Gruppengäste in die Stadt bringen, ohne dass die Cars in die Innenstadt fahren und den Verkehr belasten müssen. Cars sollten aus der Innenstadt möglichst rausgehalten werden (ausser für Hotelzufahrten).</p>	<p>bestimmt werden. Die Wahl in der Mitte zwischen Zurgilgenplatz und Löwendenkmal begründet sich weniger mit den Shopping-Aktivitäten der Gäste, sondern basiert insbesondere auch auf der Annahme, dass die Gäste die Altstadt und deren Sehenswürdigkeiten wie die Kapellbrücke oder das Löwendenkmal besuchen möchten. Von einer Änderung der Berechnung sehen wir deshalb ab. Über die Gewichtung der einzelnen Zielsetzungen wird im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Carregimes zu entscheiden sein.</p>
<p>Ziel D3</p> <p>Beilage: Detaillierte Kriterienblätter</p>		
<p>Musegg Parking AG 6004 Luzern</p>	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Lösungen mit einem erheblichen Landbedarf für Neubauten sollten in diesem Kriterium einen Abzug erhalten.</p> <p>Begründung</p> <p>Landverbrauch ist auch eine Auswirkung auf das Umfeld.</p>	<p>Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern</p> <p>Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Im Rahmen der aktuellen Phase ging es nicht um eine aufwändige Detailbewertung sämtlicher Zielsetzungen, sondern um einen einfachen Vergleich der Lösungsideen. Wir sehen deshalb von einer Neubewertung aller Lösungsideen ab. Im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Carregimes wird diesem Aspekt aber Rechnung getragen.</p>

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Ziel F1

Beilage: Detaillierte Kriterienblätter

Grüne Stadt
Luzern
6000 Luzern 7

Antrag / Bemerkung

Die Annahmen beim Ziel F1 sollen überprüft werden

Begründung

Bei mehreren Projekten (z.B. Umbau Parkhaus Altstadt) scheint es möglich, bisherige Car-Halte- und Parkplätze aufzuheben. Dies muss bei der Bewertung zum Ausdruck kommen.

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Im Rahmen der aktuellen Phase ging es nicht um eine aufwändige Detailbewertung sämtlicher Zielsetzungen, sondern um einen einfachen Vergleich der Lösungsideen. Wir sehen deshalb von einer Neubewertung aller Lösungsideen unter dem genannten Aspekt ab. Im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Carregimes wird diesem Aspekt aber sehr wohl Rechnung getragen.

Ziel F2

Beilage: Detaillierte Kriterienblätter

Musegg
Parking AG
6004 Luzern

Antrag / Bemerkung

Lösungen sollten besser bewertet werden, wenn sie keine zusätzlichen Landflächen beanspruchen, und/oder wenn sie heute bebaute Flächen einer Aufwertung/Neunutzung zuführen können.

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Für die Bewertung haben wir uns bewusst an den partizipativ erarbeiteten Zielsetzungsprozess gehalten. Die mit dem Kriterium verbundene Massnahme stellt bei Neubauten eine

Organisation	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
--------------	---------------------------------	----------

Begründung

Sämtliche Lösungsvorschläge sind mit der Maximalnote bewertet. So macht das Kriterium aus unserer Sicht wenig Sinn.

Grundvoraussetzung dar. Daher lassen sich die Bewertungen nicht differenzieren.

Ziel G2		
Beilage: Detaillierte Kriterienblätter		

Musegg
Parking AG
6004 Luzern

Antrag / Bemerkung

Unserer Ansicht nach müsste Musegg Parking (wie wohl alle Neubaulösungen, bei denen die Realisierung von Sicherheitsstandards nach heutigem Massstab möglich sind) die Maximalnote erreichen.

Begründung

Die Bewertungen in diesem Kriterium sind für uns nicht nachvollziehbar. Als Beispiel erhält hier das Projekt «Mall of Switzerland» die Minimalnote, ein Carterminal über dem Gleisfeld am Hauptbahnhof jedoch die Maximalnote. In beiden Situationen kann mit einer guten baulichen Lösung eine sehr gute Lösung bezüglich «Sicherheit zu jeder Tageszeit» erreicht werden, bei beiden Situationen wird es Zeiten geben, an welchen die Orte schwach frequentiert sein werden.

Rückmeldung Projektleitung Stadt Luzern

Danke für Ihre Stellungnahme, die wir zur Kenntnis nehmen. Wir sind der Ansicht, dass wir dieses Kriterium nach möglichst objektiven Kriterien beurteilt haben. Gerade bei unterirdischen Parkhauslösungen verbleibt aus unserer Sicht ein gewisses (subjektives) Unsicherheitsgefühl. Wir verzichten deshalb auf eine Neubewertung. Im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Carregimes wird dem Aspekt des Sicherheitsempfindens aber eine bedeutende Rolle zukommen.

Anhang: Beilagen der Stellungnahmen

- GLP
- Musegg Parking AG
- IG Weltoffenes Luzern
- QV Luegisland

Digitale Mitwirkung der glp Stadt Luzern zum Strategieprozess Carregime

Bemerkungen zum Studienresultat vom 20.9.2021

Der partizipative Prozess zum Carregime mit Betroffenen führte zur Erarbeitung von Zielsetzungen und Bewertungskriterien sowie zur Beurteilung sämtlicher vorliegender Lösungsideen mit Punktvergabe.

Die Vernehmlassungsunterlagen umfassen den Bewertungsbericht und detaillierte Kriterienblätter. Eine Beschreibung der Lösungsideen ist nicht enthalten.

Es wurden 18 Ziele zu den Aspekten Erreichbarkeit, Verkehr, Verteilung der Gruppengäste, Car-Halteplätze, Car-Parkplätze, Stadtbild und Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit formuliert. Aus den Zielen wurden Bewertungskriterien abgeleitet, mit denen die 59 von verschiedenen Seiten eingebrachten, sehr unterschiedlichen Lösungsideen beurteilt wurden. Eine Lösungsidee konnte maximal 54 Nutzenpunkte erreichen.

- Zu den Zielsetzungen:

Die der Bewertung zugrunde liegenden Zielsetzungen sind sehr eng gefasst und fokussieren auf die Carproblematik. Es ist zwingend nötig, dass die Zielsetzung breiter formuliert wird und Aspekte wie Ökologie, Synergieeffekte oder Energie- und Flächeneffizienz berücksichtigt werden.

Die Resultate basieren auf getroffenen Annahmen und definierten Zielrichtungen, die keine Allgemeingültigkeit haben. So ist beispielsweise fraglich, ob eine längere Wegzeit in jedem Fall negativ zu werten ist, wie dies in der Zielrichtung angenommen wird.

- Zu den Nutzenpunkten:

Ein Vergleich der unterschiedlichen Lösungsansätze ist komplex. Trotz transparenter Darlegung wie die Nutzenpunkte generiert werden, bleibt deren Interpretation schwierig. Die Lösungsideen lediglich anhand der Nutzenpunkte zu vergleichen ist eine zu starke Vereinfachung.

Ein Vergleich der Lösungen anhand der Nutzenpunkte ist auch deshalb schwierig, weil diese zum Beispiel keinen Aufschluss über die Kapazität der einzelnen Ideen geben. Es wird mit den Nutzenpunkten auch nicht abgebildet, ob ein oder zwei Standorte (Parkplatz und Halteplatz) belastet werden.

- Zu der Kostenbetrachtung:

Die im Bericht aufgezeigte Kostenbetrachtung in Relation zu den Nutzenpunkten ist problematisch. Einerseits sind die zugrundeliegenden Kostenschätzungen aufgrund unterschiedlicher Schätzmethoden nicht vergleichbar. Andererseits widerspiegeln die Nutzenpunkte wie oben dargelegt nur bedingt die Qualität einer Lösungsidee.

Ausblick auf einen Ansatz mit Mobility Hubs für Synergieeffekte

Die Grünliberalen sehen den Durchgangsbahnhof als Chance, die Stadt Luzern generell betreffend Verkehr nachhaltiger zu organisieren. Diskutiert wird in diesem Zusammenhang die Schaffung von sogenannten Mobility Hubs an geeigneten Standorten ausserhalb des Zentrums für Parkierung, Car-Sharing-Station, Velostation, Ladestation, Auto-Services sowie weitere Dienstleistungen und Anbindung ans Zentrum mit einem flächen- und energieeffizienten ÖV-System, welches vorteilhafterweise bereits als S-Bahn oder R-Bus-Linie besteht. In diese Betrachtung des ÖV und MIV kann das Carregime integriert werden.

Denkbar für eine vertiefte Prüfung als Mobility Hubs sind beispielsweise die folgenden drei Räume, die auch als Lösungsideen im Carregime enthalten sind. Es sind dies Allmend (Raum Nr. 44), Kantonsspital/Stadtpassage (Gesamtlösung Nr. 57) und Würzenbach/Verkehrshaus (Raum Nr. 46).

Diese drei Standorte lassen sich oder sind bereits ideal angebunden an das Zentrum durch den ÖV, die Idee Stadtpassage oder auf dem Wasserweg. Es sind alles Orte, die auch für sich genommen Anziehungspunkte darstellen. Das bringt den Vorteil, dass daraus Synergieeffekte abgeleitet werden können.

Die Mobility Hubs bieten die Chance, BesucherInnen der Stadt Luzern mit entsprechender Infrastruktur und dem gewünschten Image qualitativ willkommen zu heissen, Informationen anzubieten für Besichtigung und Einkauf sowie Dienstleistungen zu vermitteln. Das Stadtzentrum wird mit der Verkehrsreduktion attraktiver zum Flanieren, Einkaufen und Verweilen. Insgesamt dienen die Mobility Hubs den Anliegen von Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft.

Antrag

Es darf nicht unbesehen daraus geschlossen werden, dass die Lösung mit den meisten Nutzenpunkten auch die beste Lösung ist. Aus Sicht der Grünliberalen muss das Carregime mit einer umfassender ausgerichteten Zielsetzung, die Aspekte wie Ökologie sowie Synergieeffekte und Aufwärtskompatibilität berücksichtigt, evaluiert werden. Das zukünftige Carregime soll anstehende Veränderungen rund um die Mobilität bedingt durch den Klimawandel oder den Durchgangsbahnhof berücksichtigen. Für das Carregime soll der Ansatz von Mobility Hubs für Parkierung mit Ein-/Ausstieg und Umstieg geprüft werden. Sie lassen sich sowohl für den MIV wie das Carregime nutzen und bieten deshalb Synergien. Diese Mobility Hubs dienen nicht nur dem Tourismus, sondern auch den Menschen aus der Region.

Projektsteuerung «Strategieprozess Carregime»
Co-Projektleitung
Frau Isabelle Kaspar
Herr Roland Koch
Stadt Luzern, Tiefbauamt
Industriestrasse 6
6005 Luzern

Luzern, 29.10.2021

Allgemeine Rückmeldung E-Mitwirkung Phase II | «Fachliche Bewertung»

Sehr geehrte Projektleitung, geschätzte Isabelle und Roland

Der Ausschuss der IG WOL hat die umfassenden Unterlagen studiert. Wir haben als IG WOL entschieden, zum aktuellen Zeitpunkt eine summarische Rückmeldungen zum Bericht abzugeben und auf individuelle Rückmeldungen zu einzelnen Ideen und Vorschläge zu verzichten.

Der Bericht Grunder ist unseres Erachtens eine sehr wertvolle Zusammenfassung und damit auch eine gute Würdigung aller Ideen und Konzepte welche als Beitrag für ein künftiges Carregime in der Stadt Luzern erarbeitet wurden. Wir durften erfreut feststellen, dass wirklich alle Ideen, auch jene, welche bereits durch kritische Einschätzungen von Behörden und Verwaltung oder gar durch Volksentscheide eine vorbelastete Ausgangslage haben, unvoreingenommen beurteilt wurden.

Die Zusammenstellung ist aus unserer Sicht ein guter Abschluss der Phase II und zugleich Start für den weiterführenden Prozess. Die partizipativ erarbeiteten Beurteilungskriterien wurden gemäss unserer Einschätzung korrekt angewandt. Die Beurteilung erachten wir als fair und transparent.

Die IG WOL hat die Hoffnung und Erwartung, dass alle Stakeholder wie auch Politik und Verwaltung nun ergebnisoffen die Weiterbearbeitung für ein künftiges Carregime in der Stadt Luzern angehen.

In der nächsten Phase werden nun eine politische Bewertung und die Abstimmung auf weitere Strategien und Prozesse erfolgen. Für die IG WOL ist es von zentraler Bedeutung, dass insbesondere bei der Beurteilung der Projektkosten eine Abgrenzung zwischen privaten Investitionen und Investitionen der Öffentlichen Hand und Kriterien zur Wirtschaftlichkeit eines künftigen Carregimes berücksichtigt und ebenso transparent gemacht werden wie auch die Beurteilungskriterien der politischen Bewertung.

Weiter verweist die IG WOL auf die Ihr wichtigen Elemente eines künftigen Carregimes, welche bereits im «Strategieprozess Tourismusvision 2030» zurückgemeldet wurden.

- **Auch das Carregime muss sich ständig weiterentwickeln und sich wandelnden Bedürfnissen anpassen können. Deshalb soll das Carregime - abgestimmt auf die Tourismusvision - eine positive Grundhaltung mit Fokus auf die Chancen und nicht eine rückwärtsgewandte Grundaussage prägen. Wir wollen nicht die Vergangenheit in die Zukunft extrapolieren.**
- **Das Carregime soll der Bevölkerung, den Touristischen Anbietern und insbesondere auch den Gästen aufzeigen, dass wir weiterhin gute Gastgeber sein wollen und alle Gäste aus nah und fern bei uns willkommen sind, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie anreisen.**
- **Die komfortable und zuverlässige Erreichbarkeit der Innenstadt muss sichergestellt sein. Die direkte und zentrale Erreichbarkeit soll ihren Preis haben und damit auch eine Lenkung ermöglichen und eine Überlastung der Innenstadt verhindern.**
- **Quantitatives Wachstum muss ausserhalb der Spitzenzeiten möglich bleiben.**
- **Nachhaltigkeit gilt selbstverständlich auch für den Tourismus. Eine optimale Vernetzung mit anderen Mobilitätsträgern ist daher nicht nur Komfort. Das Umsteigen vom Car auf andere Transportmittel auf der Strasse, auf den Zug, das Schiff, Bergbahnen oder auch zu attraktiven Ausgangspunkten für eine Fussmarsch oder die Nutzung eines Sharing-Angebotes soll gefördert werden ohne die Qualität für die ständigen Nutzerinnen und Nutzern einzuschränken.**
- **Luzern braucht nach wie vor einen ausgewogenen Gäste-Mix. Hierzu zählen auch die Gäste, welche mit dem Car anreisen.**

Die IG WOL wird den eigenen Lösungsansatz mit der Pryo-Studie im jetzigen Zeitpunkt nicht weiterbearbeiten. Der Projektstand ist Ihnen bekannt und steht Ihnen in Teilen oder als Gesamtkonzept sowohl für zeitnah realisierbare Übergangslösungen wie auch für das finale Carregime zur Verfügung.

Für die den weiteren Prozess haben wir zwei Forderungen:

- 1) Die Parkplätze auf dem Inseli sollen erst dann aufgelöst werden, wenn die Zwischenlösung Rösslimatt Kriens wie auch das Regime der Übergangslösung verbindlich geregelt und einsatzbereit sind.
- 2) Das neue Carregime für die Destination Luzern soll spätestens mit Ablauf der Übergangslösung Rösslimatt umgesetzt sein. Weitere Versprechungen an die Bevölkerung ohne konkrete Lösungsansätze erachten wir bei der Weiterbearbeitung als nicht zielführend.

Wir danken Ihnen für den bisher umsichtig gestalteten Prozess und die Möglichkeit der Partizipation. Wir freuen uns auf die Ergebnisse der politischen Beurteilung und die Möglichkeit der Mitwirkung bei der Beurteilung deren Ergebnisse auf dem Weg zu einem breit abgestützten Carregime.

Freundliche Grüsse

Im Namen der IG WOL



André Bachmann

Co-Präsident

MUSEGGPARKING

Musegg Parking AG, Schwanenplatz 4, 6004 Luzern

Stadt Luzern
Stab Umwelt- und Mobilitätsdirektion
Obergrundstrasse 1
6002 Luzern

Luzern, 8. Oktober 2021

Strategieprozess Carregime: Fachliche Bewertung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 21. September haben sie uns eingeladen, zur fachlichen Bewertung der Lösungsideen Carstrategie (Bericht der Firma Gruner vom 14. September 2021) eine Stellungnahme abzugeben. Dieser Einladung kommen wir gerne nach.

Einleitende Bemerkungen

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass eine Carparkierung im Musegghügel in der Nutzwertanalyse am Besten beurteilt wird, und auch in der Kosten-Wirksamkeitsanalyse ganz vorne mit dabei ist. Zudem zeigt diese Lösung die stabilsten Werte in der Sensitivitätsanalyse. Dies bestätigt unsere Haltung, dass die Carparkierung im Musegghügel eine geeignete Lösung ist. Im Gegensatz zu den meisten anderen Projektideen ist dieses Projekt auch die technische Machbarkeit nachgewiesen, sowie aufgezeigt worden dass eine externe Finanzierung machbar ist.

Zu den einzelnen Kapiteln im Bericht nehmen wir wie folgt Stellung:

Stellungnahme zu «1 Auftrag»

Keine Bemerkungen

Stellungnahme zu «2 Grundlagen»

Hier fehlen sämtliche Studien/Berichte/Unterlagen zu diesem Thema, die vor 2017 erarbeitet wurden, z.B. der Bericht der Ernst Basler+Partner zur Evaluation geplanter Parkhäuser Musegg und Reussegg/Metro vom 24. Juni 2014.

Stellungnahme zu «3 Ziel- und Kriteriensystem gemäss Partizipationsprozess Phase I»

Keine Bemerkungen

Stellungnahme zu «4 Lösungsideen für das künftige Carregime»

Keine Bemerkungen

Stellungnahme zu «5 Bewertung und Erkenntnisse»

Die Zielerreichung (5.2 Vorgehen) wird mit 0 bis 3 Punkten beurteilt. Bei den qualitativen Messgrössen ist dies sinnvoll, bei den quantitativen Messgrössen ist die Abstufung zu grob, es ergeben sich zu viele gleiche Resultate.

Die Beurteilung berücksichtigt nur eine Grundvariante. Varianten in der Erschliessung (Zufahrten, Ausgänge, vergleiche Unterlagen in der Beilage) und in den Kombinationen von Zusatznutzungen könnten aus unserer Sicht in die weitere Bewertung mit aufgenommen werden.

Stellungnahme zu Anhängen A/B/C

Keine Bemerkungen

Zusätzliche Informationen für die weitere Beurteilung durch die Stadt Luzern

Gemäss Medienmitteilung der Stadt Luzern vom 21. September 2021 wird der Stadtrat eine Gesamtbeurteilung vornehmen, welche nebst den Resultaten aus dem Bericht der Gruner Ingenieure auch noch weitere Aspekte berücksichtigen wird. Wir halten fest, dass bezüglich «Machbarkeit, Umsetzbarkeit und Finanzierung» alle Grundlagen vorliegen. Gerne stellen wir die Unterlagen für die weiteren Beurteilungen zur Verfügung. Wichtig werden vermutlich auch mögliche Synergien und Zusatznutzungen sein, die mit der Carinfrastruktur im engeren Sinne gemeinsam realisierbar sind. Hier verweisen wir auf die Seite 14 des Berichtes, den wir im März 2021 bei der Eingabe eingereicht haben. Den Auszug der betreffenden Seite erhalten Sie im Anhang. Zudem wurde zusätzliche Überlegungen zu den Zufahrten und Zugängen, sowie zur Citylogistik gemacht. Die Darstellungen erhalten Sie ebenfalls im Anhang.

Wir bedanken uns, dass wir die Möglichkeit erhielten, eine Stellungnahme abzugeben und bitten Sie die Rückmeldung in geeigneter Form bei den weiteren Arbeiten am Carregime der Stadt Luzern zu berücksichtigen. Gerne bestätigen wir an dieser Stelle nochmals das schon mehrfach geäusserte Angebot für das weitere Vorgehen. Wir bieten für alle Varianten Hand, auch für eine Übernahme der erarbeiteten Grundlagen und der weiteren Projektbearbeitung durch die Stadt. Gerne stehen wir der Stadt Luzern für die weiteren Schritte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Musegg Parking AG

Fritz Studer

Präsident des
Verwaltungsrates

Peter Bucher

Verwaltungsrat

André Marti

Gesamtprojektleitung

Beilage:

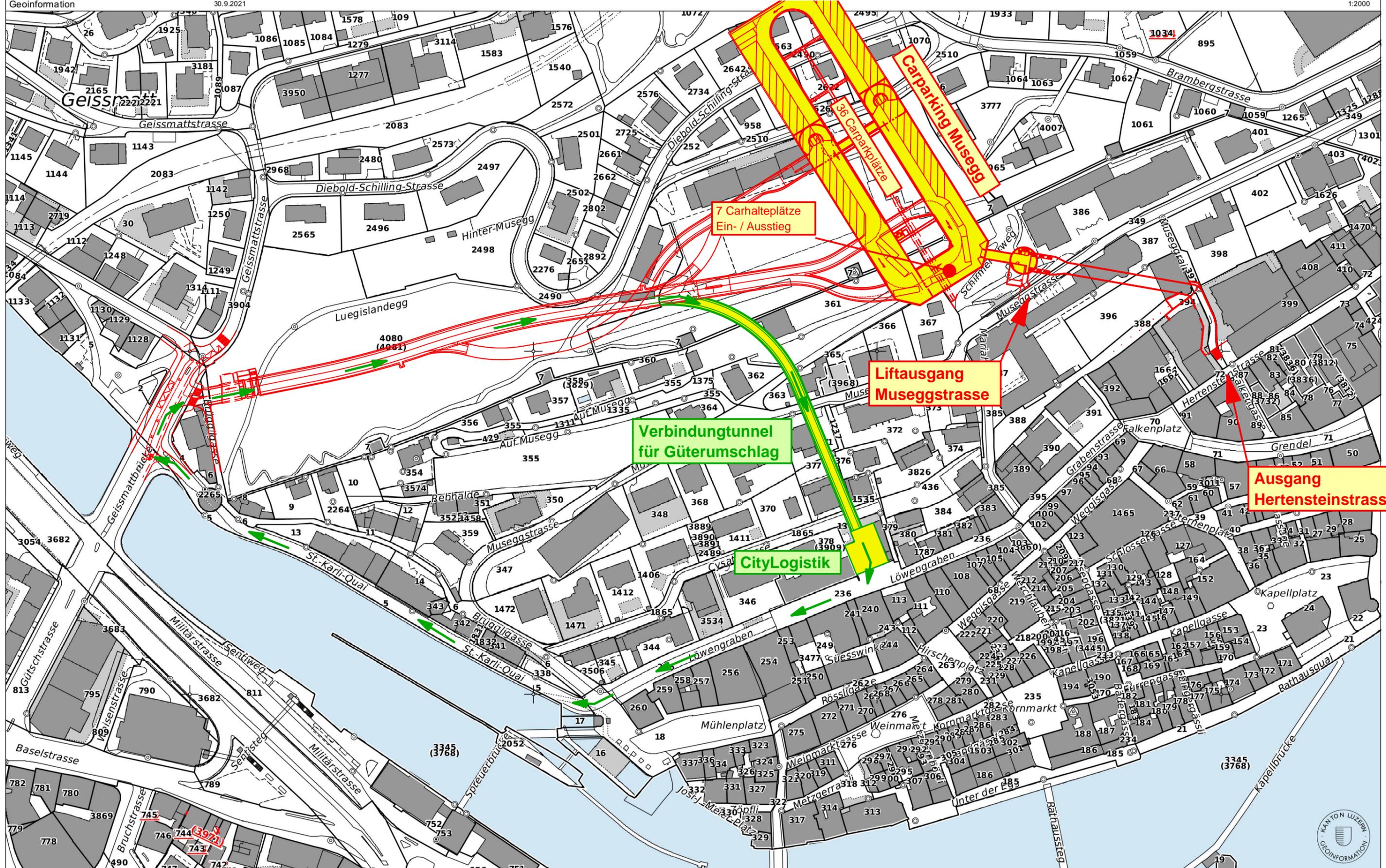
-Auszug zu den denkbaren Zusatznutzungen (Seite 14 des Projektberichtes vom 15. März 2021)

-Planunterlage: Ideenskizze zur Wendeschleife Lochhof

-Planunterlagen: Ideenskizze Kombination Spitalpassage mit Ausgang Museggstrasse (Grundriss und Längenprofil)

-Planunterlage: Ideenskizze Güterumschlag Citylogistik

Eventuelle Synergiemöglichkeit Güterumschlag CityLogistik

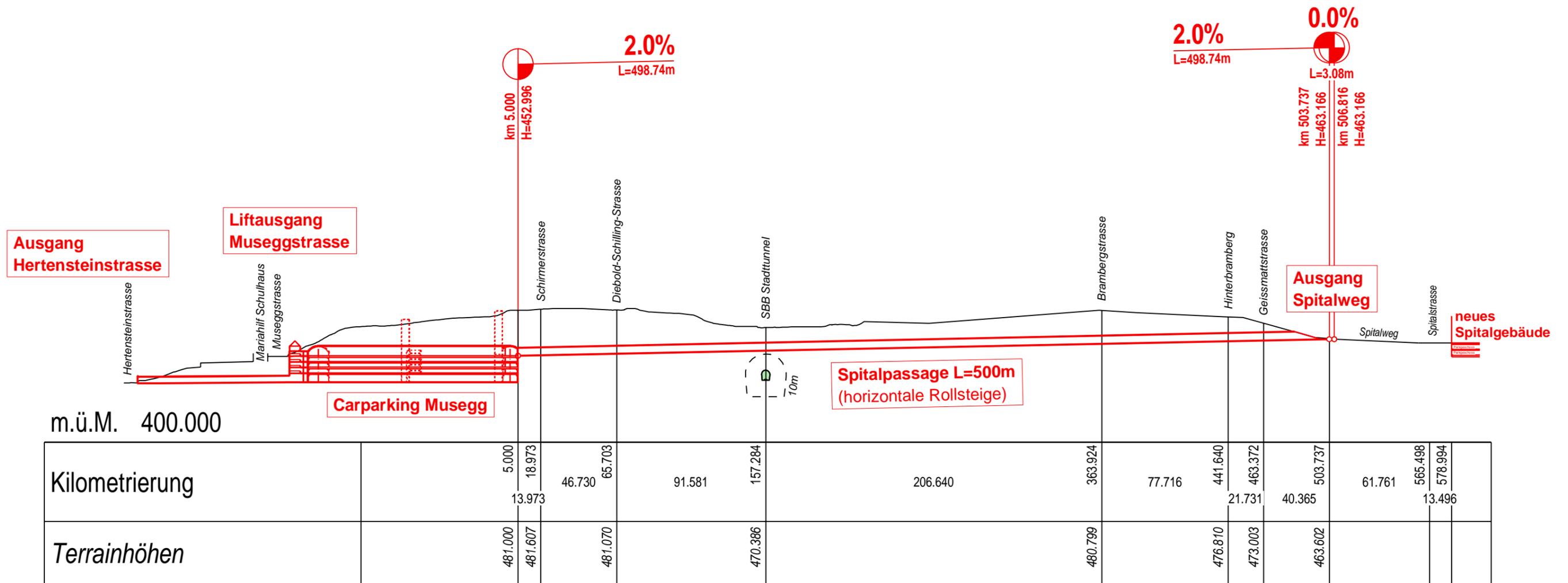


© 2019 Geoinformation Kanton Luzern. Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Verbindlich sind einzig die von der zuständigen Stelle abgegebenen Pläne. Massstabsabweichungen in der Karte sind möglich. Pixelkarten PK 25, 50 und 100: © swisstopo (DV033409).

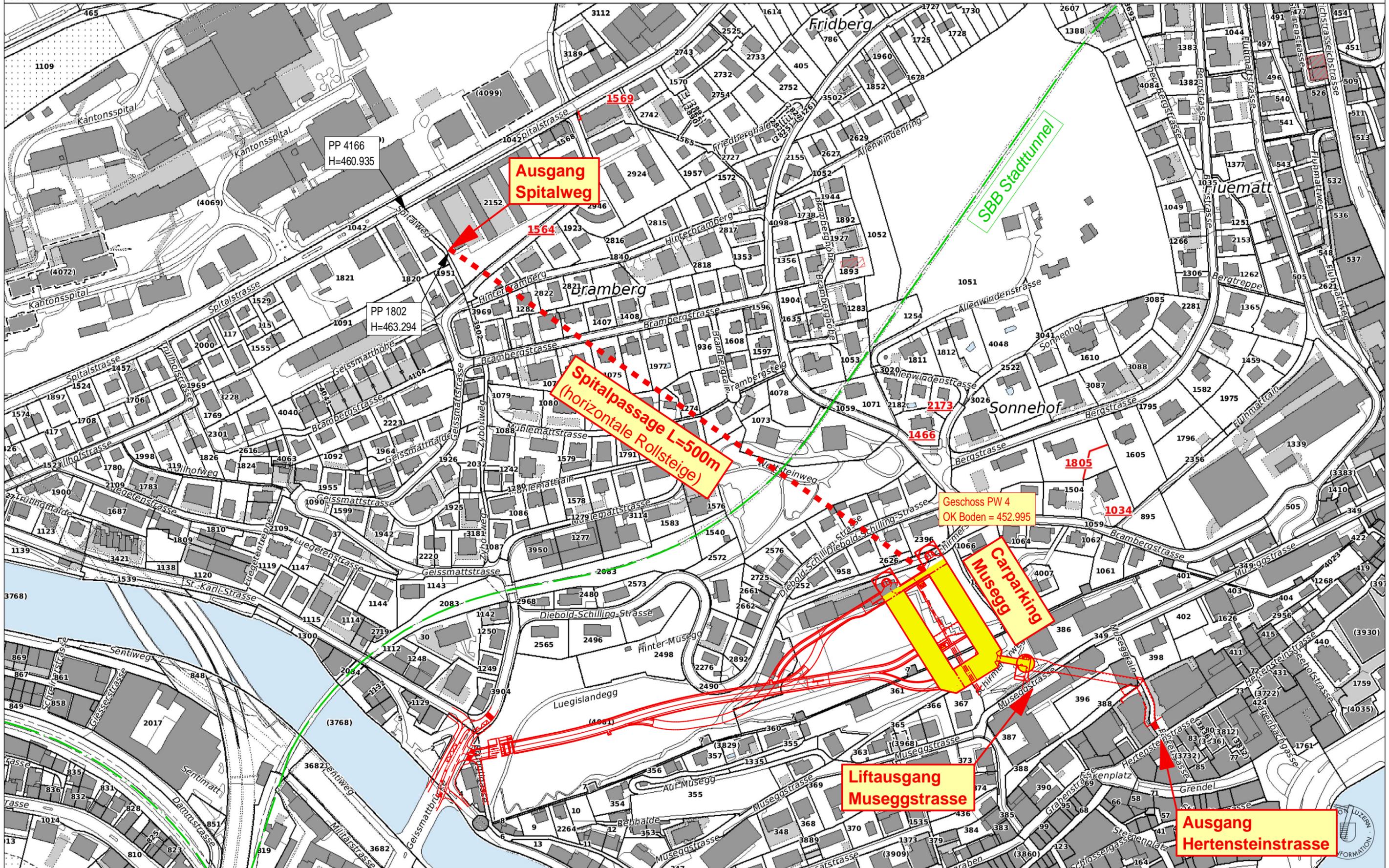


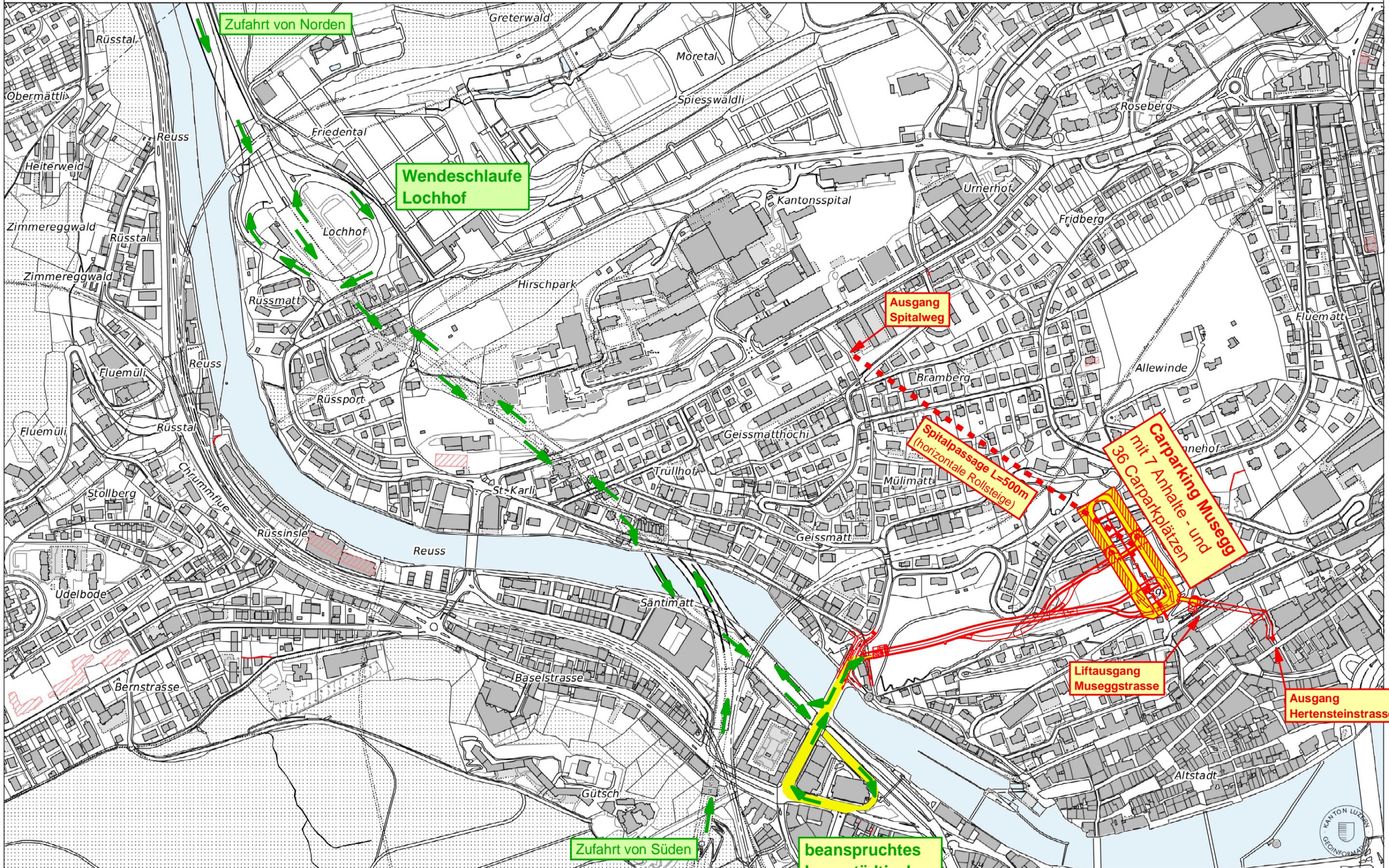
Längenprofil Synergiemöglichkeit "Spitalpassage"

Hertensteinstrasse - Carparkinglift Ausgang Museggstrasse - Spitalweg



Synergienmöglichkeit "Spitalpassage" und Ausgang Museggstrasse





CARPARKING MUSEGG

3.2.2 Weitere Geschosse, Flächeneffizienz, Nutzungsmöglichkeiten

Über dem untersten Geschoss für die Carparkierung sind allfällig weitere, bis zu vier Geschosse möglich.

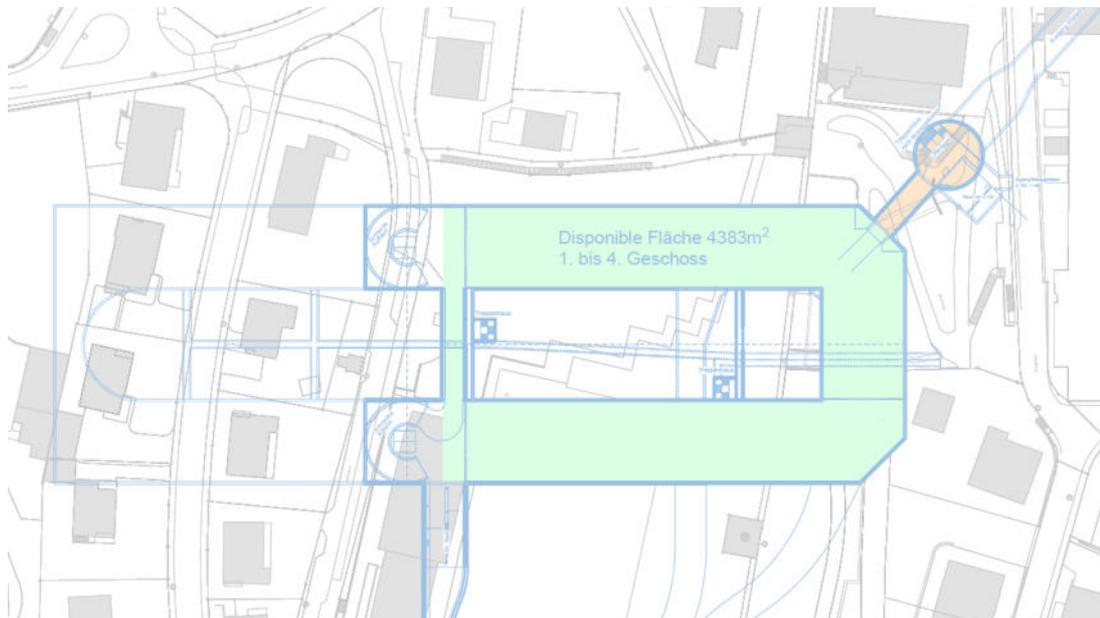


Abbildung 3: Disponible Flächen weiterer Geschosse in der unterirdischen Anlage im Musegghügel.

Allfällig weitere Geschosse – es sind bis zu vier möglich – sind stützenfrei geplant und demzufolge äusserst flexibel disponier- und vielseitig nutzbar.

- Auf der Basis der Ausführungen im Abschnitt 2.3.2 wäre z.B. das Geschoss über der Carrebene für die Parkierung von Kleinbussen denkbar, um den Tourismus von Kleingruppen konkret zu fördern.
- Die Weiterentwicklung der Fussgängerzone in der Altstadt und deren allfällige Erweiterung in Richtung Kleinstadt implizieren sofort die Frage nach der Logistik. Neben der optimalen Erreichbarkeit für Kunden muss auch eine optimale Versorgung der Geschäfte möglich sein. Diese stehen in direktem Konkurrenzkampf zum Onlinehandel und zu den grossen Einkaufszentren in der Agglomeration. Um einen breiten Ladenmix garantieren zu können, müssen diese Geschäfte optimale Bedingungen bezüglich Warenumsatz vorfinden, damit sie überhaupt ein Interesse haben, sich innerhalb der Fussgängerzone anzusiedeln. Das Carparking Musegg könnte für eine zukunftsgerichtete City-Logistik eine zentrale Rolle einnehmen (Umschlagplatz für Feinverteilung)
- Möglich wäre auch, im Rahmen eines künftigen Ausbaus der aktuell im Bau befindlichen Energienetze (Nutzung von See-Energie) in der Stadt Luzern eine grössere Energiezentrale im unterirdischen Raum im Musegghügel zu platzieren. Dies wäre ein idealer Raum, um die Altstadt langfristig mit ökologisch wertvoller, 2'000-Watt-Standard kompatiblen Wärme- und Kälteenergie zu versorgen.
- Weitere Ideen bezüglich Energieversorgung wären z.B. Installationen für die elektrifizierte Mobilität oder im Zusammenhang mit ökologischer Energieversorgung generell z.B. Trafostandorte, Batterieräume, Brennstoffzellen usw.
- Andere Nutzungsmöglichkeiten wären auch sichere, unterirdische Datenspeicherung, Raum für "laute Kultur" wie z.B. Konzertlokal für elektrisch verstärkte Musik usw.

Letztlich sind dies mögliche Mantelnutzungen der Carparkierung. Durch eine allfällige Stapelung der genutzten Räume übereinander sind sie äusserst flächeneffizient und stellen im weitesten Sinne eine Erweiterung der Altstadt im Berg drin dar.

Mit der Fussgänger Verbindung zur Altstadt und der Erschliessung der einzelnen Ebenen durch Aufzüge ist eine hindernisfreie Erschliessung der Museggstrasse (Mueseggschulhaus / Museggtürme) für Einheimische und Touristen möglich.



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

SK

Stadtratsbeschluss Nr. 518

Initiativkomitee Parkhaus Musegg
c/o ewp Bucher-Dillier AG
Industriestrasse 6
6005 Luzern

**Evaluation Parkhäuser "Metro/Reussegg"
und "Musegg"
Entscheid betreffend Projektunterstützung**

Sitzung vom 9. Juli 2014

Sehr geehrte Damen und Herren

Anlässlich des Gesprächs am runden Tisch zum Projekt „Parkhaus Musegg“ vom 4. April 2014 hat Ihnen Stadtrat Adrian Borgula mitgeteilt, dass sich der Stadtrat anlässlich seines Sommerseminars mit den beiden privaten Parkhausprojekten „Metro/Reussegg“ und „Musegg“ befassen und zu beiden Projekten eine Haltung entwickeln werde.

Vorab dankt Ihnen der Stadtrat für Ihr grosses Engagement, das Sie mit Ihrem Projekt für die Stadt Luzern geleistet haben. Ihnen ist es zu verdanken, dass Bewegung in die Diskussion um den Cartourismus in der Stadt Luzern im Allgemeinen und um den Caranhalteplatz Schwanenplatz im Besonderen gekommen ist. Sie haben damit einen wertvollen Beitrag zur Lösungsfindung für eines der Mobilitätsprobleme der Stadt Luzern geleistet.

Wie Sie wissen, hat neben Ihnen ein zweites Initiativkomitee den Vorschlag für ein „Parkhaus Metro/Reussegg“ eingereicht, welches ebenfalls darauf abzielt, die unbefriedigende Verkehrssituation mit den Touristencars am Schwanenplatz zu lösen. Der Stadtrat hat sich anlässlich seines Seminars Anfang Juli eingehend mit den Projekten befasst. Er ist zur Überzeugung gelangt, dass aus seiner Sicht nicht beide Projekte weiterverfolgt werden sollen, und wird deshalb nur eines der beiden Projekte unterstützen. Seinen Entscheid hat der Stadtrat basierend auf den ihm durch die Projektteams zur Verfügung gestellten Unterlagen, den mit den jeweiligen Initianten geführten Gesprächen und den Gesprächen am runden Tisch zu den Projekten gefällt. In seine Entscheidungsfindung einbezogen hat der Stadtrat auch die Resultate der ausserordentlichen Sitzung der Verkehrskommission, welche sich am 15. April 2014 mit den beiden Lösungsansätzen befasst hat. Der Stadtrat hat zudem einen externen Planer beigezogen, welcher die beiden Projekte aufgrund der Nachhaltigkeitskriterien geprüft hat.

Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 88
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: sk@stadtluzern.ch
www.stadtluzern.ch

Basierend auf den Einschätzungen aus den verschiedenen Dienstabteilungen der Stadtverwaltung und den bereits genannten Gremien begrüsst der Stadtrat die Weiterbearbeitung und Realisierung des Projekts „Parkhaus Musegg“ und ist bereit, es im Rahmen seiner Möglichkeiten zu unterstützen. Für das Projekt „Parkhaus Musegg“ sprechen bewilligungs- und umweltrechtliche Aspekte sowie wirtschaftliche und verkehrliche Überlegungen. Zudem sind beim Projekt „Parkhaus Musegg“ die Projektrisiken überschaubarer. Der Stadtrat ist zuversichtlich, dass es gelingen kann, die massgeblichen Kreise aus Bevölkerung und Politik für das Projekt zu gewinnen und so auch die bewilligungsrechtlichen Hürden, die sich jedem Projekt stellen, zu meistern.

Die Unterstützung des Projekts knüpft der Stadtrat allerdings an die nachfolgenden Bedingungen:

Carproblem Schwanenplatz: Die bestehenden Probleme mit den Reiseautos am Schwanenplatz müssen durch das Projekt „Parkhaus Musegg“ vollständig gelöst werden können. Die Dimensionierung der Caranhalteplätze und der Carparkplätze im „Parkhaus Musegg“ muss auf die zu erwartende zukünftige Nachfrage ausgerichtet sein.

Attraktivierung der Innenstadt: Das Projekt muss einen Beitrag zur Attraktivierung der Innenstadt erbringen können. Diese Forderung ist insbesondere im Hinblick auf eine allfällige Volksabstimmung in der Stadt Luzern von grosser Bedeutung.

Reduktion der Oberflächenparkplätze und Anpassung der Zufahrtsachsen: Aus umweltrechtlicher Sicht wird eine im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung festzulegende Anzahl an Oberflächenparkplätzen im Stadtraum kompensiert werden müssen. Sie dürfte zwischen 300 und 600 Parkplätzen liegen. Die Initianten helfen dem Stadtrat, dies zu ermöglichen. Sie verpflichten sich zudem, die notwendige Neudimensionierung der Zufahrtswege zum Parkhaus ins Projekt zu integrieren und die negativen Auswirkungen im Umfeld der Parkhauszufahrt mit geeigneten Massnahmen zu minimieren.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass mit seiner Entscheidung, das „Parkhaus Musegg“ zu favorisieren, sich nur ein Teil der Probleme rund um den gesamten Car-tourismus in der Stadt Luzern lösen lassen und parallel dazu weitergehende Massnahmen zu prüfen sein werden. Er ist sich auch bewusst, dass das Projekt „Metro/Reussegg“ in gewissen Bereichen sogar weitergehende Lösungsansätze vorgeschlagen hat. Ein wichtiger Grund für den Stadtrat, sich für das Projekt „Parkhaus Musegg“ zu entscheiden und den Initianten des Projekts „Metro/Reussegg“ dessen Realisierung nicht zu empfehlen, liegt auch darin, dass das Projekt „Parkhaus Musegg“ wesentlich kleinere Realisierungsrisiken aus bewilligungs- und umweltrechtlicher Sicht sowie aufgrund finanzieller und gesellschaftlicher Aspekte aufweist.

Abschliessend dankt Ihnen der Stadtrat nochmals bestens für Ihr grosses Engagement und Ihren Willen, einen Beitrag zur Lösung eines Teils der Mobilitätsprobleme der Stadt Luzern zu leisten. Der Stadtrat hofft, dass Sie das Projekt weiterentwickeln werden, und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen. Der Stadtrat betont in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass der Lead für die weitere Bearbeitung des Projekts „Parkhaus Musegg“ bei Ihnen als Initianten und Projektverfassern liegt. Der Stadtrat und die Dienstabteilungen der Stadtverwaltung werden die Weiterbearbeitung des Projekts aber so gut wie möglich unterstützen.

Freundliche Grüsse



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber





Stadt Luzern
Stab Umwelt- und Mobilitätsdirektion
Isabelle Kasper
Roland Koch

Mitwirkung Strategieprozess Car-Regime

Sehr geehrte Frau Kasper, sehr geehrter Herr Koch

Als Quartierverein möchten wir zum Strategieprozess Car-Regime Stellung nehmen. Leider war es aus Ressourcen-Gründen nicht möglich, bei der Partizipation teilzunehmen. Ein privater Kontakt hat uns auf die Mitwirkung aufmerksam gemacht. Wir bedauern, dass unsere Rückmeldung deshalb spät erfolgt.

Im Bericht haben wir festgestellt, dass 7 der 59 Ideen auf dem Boden unseres Quartiers realisiert würden. Wir bitten Sie deshalb, unsere Rückmeldung zu berücksichtigen.

Wir begrüßen es, dass die Stadt Luzern über partizipative Prozesse eine breite Beteiligung von interessierten Personen sucht. Alle Beteiligten haben sich engagiert, um zu diesem Prozess beizutragen. Der Bericht liefert eine umfassende Sammlung aller Ideen und Projekten für das Car-Regime. Bei aller Wertschätzung beurteilen wir den Bericht eher kritisch – das tut uns leid, gerade weil wir uns im Partizipationsprozess nicht einbringen konnten. Wir möchten Ihnen einige wichtige Punkte für diese Einschätzung zurückmelden.

Zur Methode

- Unter Kapitel 2 werden die Mobilitätsstrategie und die Gemeindestrategie als Grundlagen aufgeführt. In Kapitel 6 wird dann ausgeführt, dass diese Strategien, aber auch die Klimastrategie nicht berücksichtigt wurden. Die demokratischen Entscheide zur strategischen Entwicklung der Stadt wurden bewusst ausgeblendet (Fazit, S. 27.)
- Im Partizipationsprozess wurde nicht auf einen kohärenten Zielkatalog geachtet. Städtebauliche oder stadträumliche Aspekte werden ausschliesslich für das Zentrum durch wegfallende Carparkplätze beleuchtet – Quartierverträglichkeit ist kein Ziel.
- Die meisten Kriterien betreffen den Tourismus, die Bedürfnisse der Bevölkerung sind kaum abgebildet.
- Die Kriterien wurden nicht gewichtet, womit Detail-Kriterien viel Gewicht erhalten. Dies wird auch nicht durch eine Sensitivitätsanalyse aufgefangen.
- Die an der Partizipation beteiligten Personen definierten die Ziele, bestimmten anschliessend die Kriterien und beurteilten anhand ihrer qualitativen Einschätzung die Ideen und Projekte. Diese Methode führt zu einem qualifizierten Abbild der Meinung der beteiligten Personen.
- Aufgrund dieser Methode ist es ein grosses Manko, dass die beteiligten Personen nicht aufgeführt werden. Die Aussage «Um dem Aspekt der Mehrheitsfähigkeit gerecht zu werden, wurden die Strategieziele für das Carregime partizipativ erarbeitet» ist irreführend, wenn nicht klar ist, wer partizipiert.

- Fazit: Die Ziele sind sehr unausgewogen. Die Kriterien sind nicht gewichtet. Die Beurteilung ist nicht nachvollziehbar. Die Bezeichnung Nutzwertanalyse ist unseres Erachtens nicht zutreffend. Die vielen Zahlen vermitteln eine Pseudo-Objektivität.

Inhaltliches

- Die Projekte sind in sehr unterschiedlicher Differenzierung vorhanden
- Das Projekt Stadtpassage ist eine Idee. Unklar ist aus unserer Sicht die Zufahrt, die zu grossem Verkehr im Quartier führen würde (von der Autobahnausfahrt Kasernenplatz am Schulhaus St. Karl vorbei). Oder es würde über die Hintertür eine Öffnung des Lochhof-Anschlusses eingeführt. Die Frage ist mit dem Kriterium «die Car-Parkplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben» ungenügend abgebildet

Ausführliches Beispiel: Parkhaus Musegg

- Zum Parkhaus Musegg gibt es Projekte und einen Diskussionsstand zwischen Quartierverein Luegisland und der Baudirektion. Der Widerstand aus dem Quartier war gross und es hat sich ein Verein gegen das Parkhaus gegründet. Diese Erfahrung ist nicht in den Prozess eingeflossen.
- Das Parkhaus Musegg steht im Widerspruch zur geplanten Aufwertung des Geissmattparks. Hier zeigt sich, dass die Einordnung in eine Gesamtsicht von grosser Wichtigkeit ist.
- Beim Kriterium «negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld» hält der Bericht fest: «Unterirdische Halteplätze in unkritischem Bereich (geringe Bebauungsdichte)». Das Projekt erhält die Bestnote von 3 Punkten. Aus Sicht des Quartiervereins hat das Portal für das Parkhaus an einem so engen und brenzlichen Ort (Geissmattbrücke) massive negative Auswirkungen auf das Umfeld, die Zugänglichkeit des Quartiers, die Verkehrssicherheit, etc.
- Die flankierenden Massnahmen sind unbedingt wichtig für eine umfassende Bewertung und Punktevergabe.

Gesamteinschätzung

- Wir begrüßen, dass der Bericht die Vielzahl von Ideen und Projekten zusammenstellt. Diese Sammlung ist beeindruckend.
- Die Methodik hat grosse Schwächen (nicht Berücksichtigung der demokratisch festgelegten Strategien, unausgewogene Ziele und Kriterien, nicht nachvollziehbare qualitative Beurteilung der Projekte, keine Transparenz über beteiligte Personen). Aufgrund der Methodik wird die Meinung der Beteiligten irreführenderweise als «mehrheitsfähige» und breit abgestützte Stellungnahme dargestellt.
- Die Einordnung in die allgemeinen Strategien der Stadt und die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Stadtbevölkerung sind zwingend für eine gesamtheitliche Beurteilung der vorgeschlagenen Ideen und Projekte. Diese Aspekte fehlen im Bericht.
- Auf Grund der Methodik ist es aus unserer Sicht möglich, eine Grobauswahl zu treffen. Der Bericht bietet aber keine genügende Grundlage, um ein Projekt wirklich zu favorisieren.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Anregungen bei der weiteren Arbeit am Car-Regime.

Freundliche Grüsse



Stefan Siebenhaar
Vorstand Quartierverein Luegisland