

Strategieprozess Carregime

Faktenblätter Lösungsideen

Dokumentation zur Ergänzung der fachlichen Bewertung

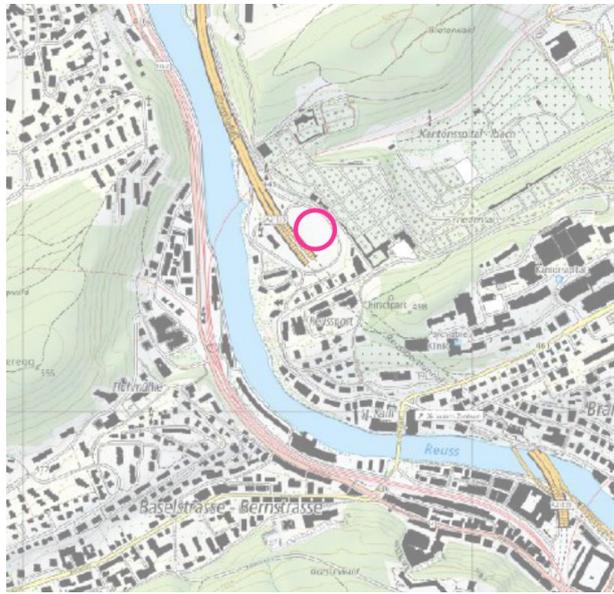
Inhalt:

Lösungsideen (in alphabetischer Reihenfolge):

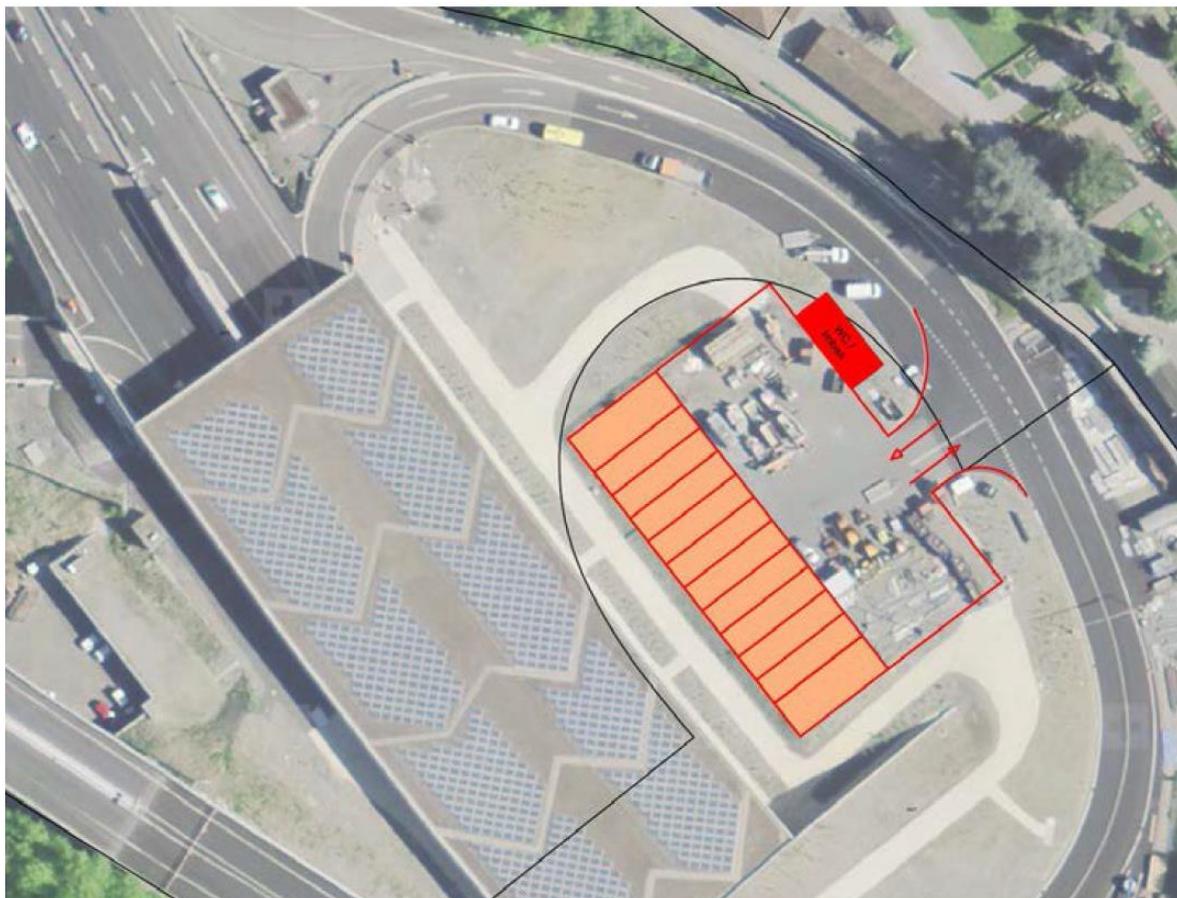
- Faktenblatt Lochhof
- Faktenblatt Metro
- Faktenblatt Musegg
- Faktenblatt Number Two
- Faktenblatt Parkhaus Altstadt
- Faktenblatt Seeparking
- Faktenblatt Stadtpassage
- Faktenblatt TALPA

Räume und bestehendes Carregime:

- Faktenblatt Raum Allmend
- Faktenblatt Raum Ibach
- Faktenblatt Raum Verkehrshaus/Lido
- Faktenblatt Bestehendes Carregime

Nr.	6	Bezeichnung	Lochhof
Grunddaten			
Kurzbeschreibung			
<p>Die Lösungsidee sieht einen Car-Parkplatz auf dem Betriebsgelände des Autobahnanschlusses Lochhof vor, welcher heute lediglich als Dienstanschluss verwendet wird. Das Areal wird heute zur Zwischenlagerung von Betriebs-, Unterhalts- und Baumaterialien genutzt. Reisedars könnten hier zwischenparkieren, bis sie die Touristengruppen wieder in der Innenstadt abholen können.</p> <p>Das Einverständnis des ASTRA vorausgesetzt, könnten auch mehr Car-Parkplätze auf dem Areal des Autobahnanschlusses realisiert werden, als dies in der beiliegenden Planskizze aus dem aktuellen Konzept Carparkierung der Stadt Luzern der Fall ist. Bei der fachlichen Bewertung wurde mit 30 Car-Stellplätzen gerechnet.</p>			
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)	Car		
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)	400 m ab Löwenplatz		
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)	16 Minuten		
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)	Fahrstrecke total 5.9 km davon 2.25 km im Innenstadtkor-don		
Verortung	Grössenordnung Kosten		
	Investitionskosten [CHF]:	8 Mio.	
	Genauigkeit:	Keine Angaben	
	Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben	
	Bemerkungen zu den Kosten:		
<p>3 Mio. Franken für einen einfachen oberirdischen Car-Parkplatz Lochhof</p> <p>5 Mio. Franken für die Aufwertung des Löwenplatzes im Sinne der Lösungsidee Nr. 13.</p>			

Situationspläne



Fachliche Bewertung

Grundannahmen Bewertung

Zugewiesener Parkplatz A2-Anschluss Lochhof

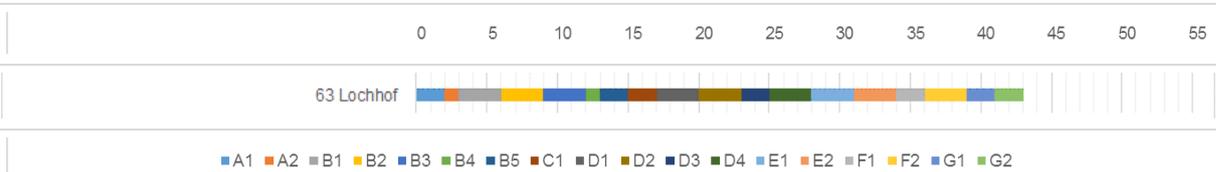
Zugewiesener Halteplatz Löwenplatz

Mengengerüst

Anzahl Car-Halteplätze: 8

Anzahl Car-Parkplätze: 30

Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime

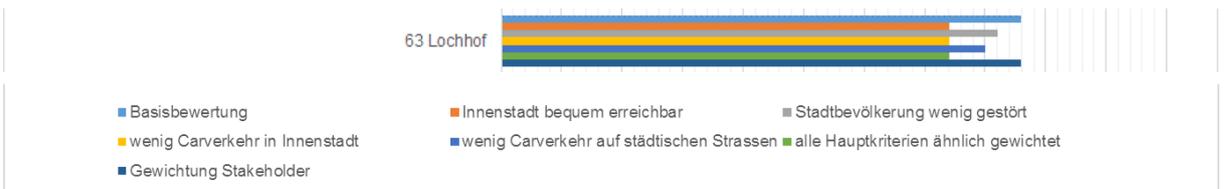


Erkenntnisse aus der Bewertung

Die an dieser Stelle bewertete Lösungsidee ist gegenüber der ursprünglichen Lösungsidee Nr. 6 insofern ergänzt, als sie mit der Lösungsidee Nr. 13 Car-Halteplatz Löwenplatz kombiniert wurde. Die Kombination erreicht in der fachlichen Bewertung 43 Nutzenpunkten und liegt damit über dem Median von 37 Punkten.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Gruppentouristen ist grundsätzlich gut (A1), die Reisezeit allerdings nicht zuverlässig planbar (A2). Der Standard der neu erstellten Car-Halte- und Parkplätze ist hoch (D1 und E2) und der Car-Parkplatz liegt ausserhalb des dicht besiedelten Raums (E1).

Die Sensitivitätsanalyse zeigt ein relativ stabiles Ergebnis über alle Szenarien.



Kostenwirksamkeit

Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
43	8 Mio.	186'047	38	210'526

Ergänzende Angaben / Aspekte

Chancen (Synergien)

Mobilitäts-Hubs in unmittelbarer Nähe von Autobahnanschlüssen werden durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) aktuell propagiert. Sie sollen als eigentliche Mobilitätsdrehscheiben funktionieren und eine sinnvolle Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen. In diesem Sinn könnte die Nutzung des Autobahnanschlusses Lochhof für die Parkierung von Cars, allenfalls ergänzt mit PW-Parkplätzen, welche mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, als Pilotprojekt einer Mobilitätsdrehscheibe realisiert werden.

Aufgrund der guten verkehrlichen Anbindung an die Autobahn A2 wäre der Standort Lochhof insbesondere für einen Ausweich- oder Überlaufparkplatz denkbar.

Eine Aufwertung der zentralen Car-Halteplätze könnte dazu beitragen, dass das Miteinander von Gruppentourismus und Stadtplatz besser funktioniert.

Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)

Der Autobahnanschluss Lochhof dient aktuell nur als Dienstanschluss. Die Flächen ausserhalb der Fahrbahnen werden durch das ASTRA für die Lagerung von Betriebs-, Unterhalts- und Baumaterialien verwendet. 2017 hat das Tiefbauamt beim ASTRA nachgefragt, ob dieses der Parkierung von Cars auf den Flächen des Autobahnanschlusses zustimme; die Antwort war damals negativ. Es kann somit nicht in jedem Fall davon ausgegangen werden, dass diese Lösungsidee weiterverfolgt werden kann. Wird der Löwenplatz langfristig für das Carregime genutzt, ist er weiterhin zeitweise von Cars belegt und steht nicht dauerhaft für andere Nutzungen oder als Freiraum zur Verfügung.

Finanzierung

Keine Angaben.

Politische Vorgeschichte

Die mögliche Nutzung des Areals Lochhof als Parkplatz für die Zwischen-Parkierung wurde mit ASTRA 2017 erstmals besprochen. Dieses hat sich damals klar gegen eine Nutzung als Carparkplatz ausgesprochen.

Fazit

Qualitative Würdigung

Die Realisierung der Lösungsidee Lochhof bedarf der Zustimmung des ASTRA, auf dem Areal des Autobahnanschlusses Car-Parkplätze anzuordnen. Unter dem Aspekt der durch das ASTRA inzwischen propagierten Mobilitäts-Hubs in unmittelbarer Nähe von Autobahnanschlüssen soll diesbezüglich mit dem ASTRA Kontakt aufgenommen werden.

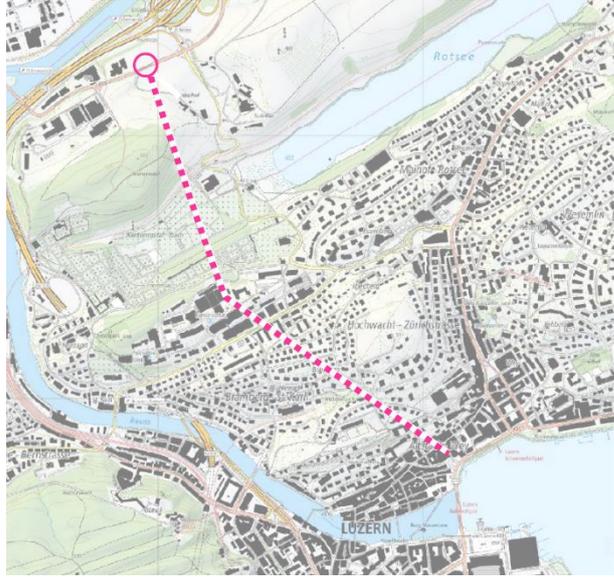
Die Lösungsidee mit einem dezentralen Car-Parkplatz Lochhof bedingt, dass die Cars ihre Fahrgäste zum Aus- und Einsteigen in die Innenstadt fahren. Diese aus verkehrlicher Sicht unbefriedigende Lösung steht im Widerspruch zu den Zielen der Mobilitätsstrategie sowie der Klima- und Energiestrategie.

Die Nutzungskonflikte rund um die Car-Halteplätze in der Innenstadt können durch eine Umgestaltung allenfalls entschärft werden. Der Platz muss aber weiterhin zumindest zeitweise mit den Cars geteilt werden.

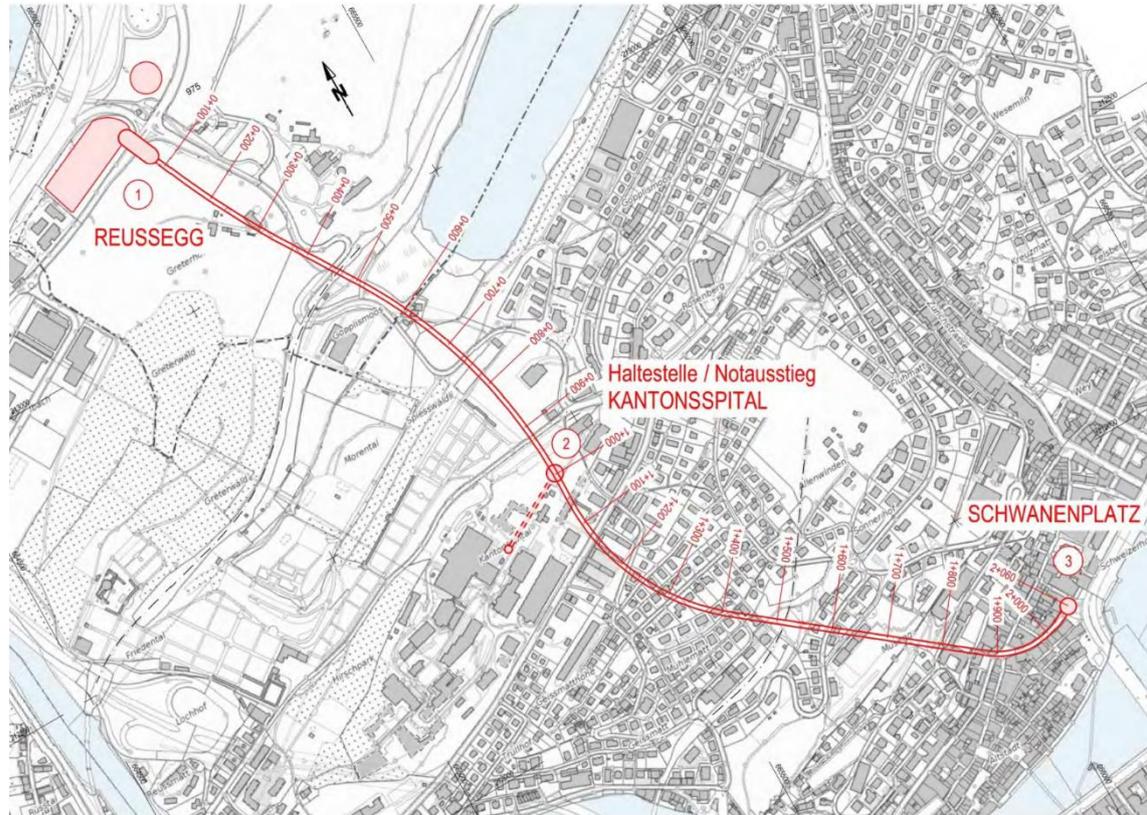
Aufgrund der guten verkehrlichen Anbindung an die Autobahn A2 wäre der Standort Lochhof allenfalls für einen Ausweich- oder Überlaufparkplatz prüfenswert und mit anderen Lösungsideen kombinierbar.

Quellen:

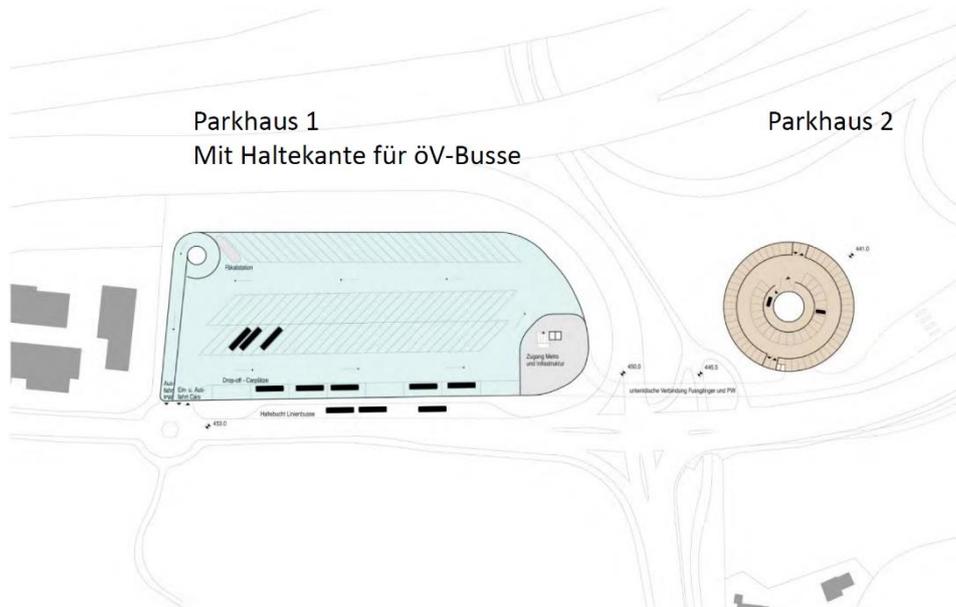
- Bericht Carregime Phase II Lösungen
- Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, AKP, 2016

Nr.	50	Bezeichnung	Metro
Grunddaten			
Kurzbeschreibung			
<p>Die Lösungsidee umfasst Parkierungsmöglichkeiten für Reisecars und Personenwagen in einem neu zu erstellenden, oberirdischen Parkhaus im Gebiet Ibach/Reussegg. Das Parkhaus soll mittels einer Metro via Haltestelle Kantonsspital direkt mit dem Schwanenplatz verbunden werden.</p> <p>Die Gruppentouristen fahren mit den Cars direkt ab der Autobahn ins neu erstellte Parkhaus und nutzen anschliessend die Metro-Verbindung zur Innenstadt. Das Parkhaus verfügt auch über Autoparkplätze und kann als P&R-Standort gebraucht werden.</p> <p>Den Initianten schwebt zudem der Ausbau der Metrolinie zu einem Metro-Netz vor. Die als erste Etappe geplante Verbindung vom Ibach bis zum Schwanenplatz soll im Norden bis zum Seetalplatz und dem Bahnhof Emmenbrücke und im Süden bis zum zukünftigen Durchgangsbahnhof verlängert werden.</p>			
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)	Metro		
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)	450 Meter via Schwanenplatz		
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)	18.5 Minuten Fahrzeit Car, ÖV-Fahrzeit und Umsteigezeit		
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)	Fahrstrecke total 0.8 km davon 0 km im Innenstadtkordon		
Verortung	Grössenordnung Kosten		
	Investitionskosten [CHF]:	400 Mio.	
	Genauigkeit in %:	Keine Angaben	
	Jährliche Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben	
	Bemerkungen zu den Kosten:		
-			

Situationspläne

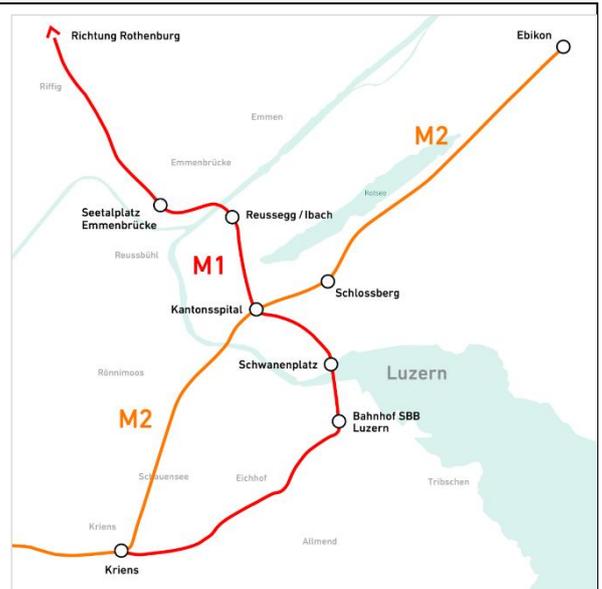


Situation Reussegg
Parkebene Carparkplätze – Niveau Reusseggstrasse





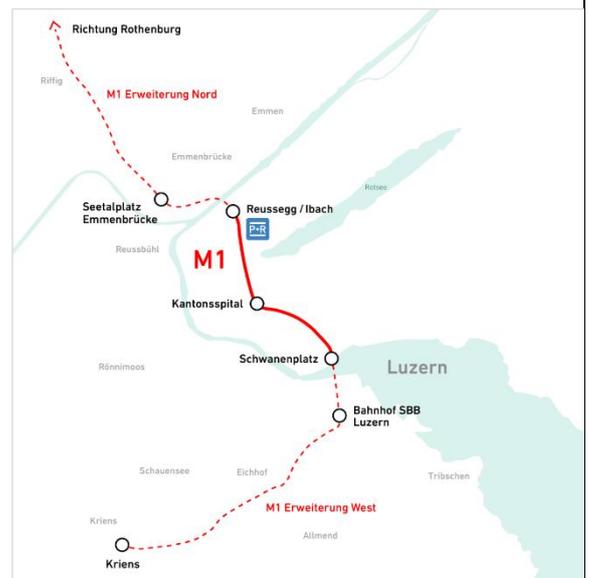
Erstes Teilstück der M1 von Ibach via Kantonsspital zum Schwanenplatz



Die Metro Luzern lässt sich problemlos in den Durchgangsbahnhof integrieren...



... und erweitern



Die Metro Luzern bietet die Chance, Parkhäuser in der übernutzten Innenstadt von Luzern durch ein cleveres Park-and-Ride System zu ersetzen.

Fachliche Bewertung			
Grundannahmen Bewertung		Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Gebiet Ibach	Anzahl Car-Halteplätze:	35
Zugewiesener Halteplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz	Anzahl Car-Parkplätze:	

Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
<p>Erkenntnisse aus der Bewertung</p> <p>Die Lösungsidee Metro schneidet mit total 47 Punkten sehr gut ab und liegt über dem Median von 37 Nutzenpunkten. Nachteile weist sie auf bei der Erreichbarkeit (A1-1 Umsteigen auf Metro, A1-3 Reisezeit ab Autobahnausfahrt), bei der Aufwärtskompatibilität bzw. Flexibilität (B1), der Lage der Halteplätze fern von der Innenstadt (D2) und der subjektiven Sicherheit im Gebiet Ibach (G2).</p> <p>Die Sensitivitätsbetrachtung zeigt in Übereinstimmung mit den oben genannten Nachteilen vor allem einen grösseren Punkteverlust bei der Gewichtung 'Innenstadt bequem erreichbar'.</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
47	400 Mio.	8'510'638	35	11'428'571
Ergänzende Angaben / Aspekte				
<p>Chancen (Synergien)</p> <p>Die Lösungsidee Metro zeichnet sich durch eine Verkehrsentslastung des Stadtgebiets durch ein neues öV-System aus. Sie ermöglicht eine direkte Anbindung des Kantonsspitals an die Innenstadt. Dank einem dezentralen Carterminal ermöglicht sie die Aufhebung der Car-Halteplätze in der Innenstadt inkl. Aufwertungspotenzial der zentralen Plätze.</p> <p>Die Initianten der Lösungsidee sehen eine zu einem U-Bahnsystem erweiterbare öV-Lösung vor, welche in Etappen realisiert würde.</p>				
<p>Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)</p> <p>Die Lösungsidee weist einen sehr hohen Investitionsbedarf auf, welcher kaum finanzierbar scheint. Die Idee der Metro wurde auch mit Kanton, SBB und VVL besprochen. Sie lässt sich nicht in das bewährte ÖV-System integrieren und ist damit mit dem Durchgangsbahnhof nicht kompatibel.</p> <p>Rein für den Transport von Carreisenden in die Innenstadt und zur Erschliessung des Kantonsspitals wird die Investition als unverhältnismässig angesehen.</p>				

Finanzierung

Gemäss den Initianten wurde ein Betriebskonzept inkl. detaillierten Berechnungen erstellt und Gespräche mit potentiellen Investoren geführt. Verschiedene Modelle zur Finanzierung wurden angedacht (Finanzierung durch die öffentliche Hand, über eine Finanzierung von öffentlicher Hand mit Beteiligung Privater und Pensionskassen bis hin zu rein privater Finanzierung), wobei gemäss Aussagen der Initianten im Vorfeld zur Volksabstimmung über den Kredit für eine Machbarkeitsstudie eine Finanzierung durch die öffentliche Hand nicht im Vordergrund steht.

Die Investitionskosten lassen sich gemäss Initianten des Projekts Metro-Luzern mit den Einnahmen aus dem Metrobetrieb, dem Car-Parking und dem Parkhausbetrieb refinanzieren.

Politische Vorgeschichte

Im Jahr 2013 wurde aus Sicht der Projektinitianten eine Machbarkeitsstudie vorgelegt. 2014 wurde das Projekt von den Dimensionen her leicht überarbeitet. Die Anzahl der vorgesehenen Car-Parkplätze wurde deutlich erhöht, und mit der «Vision Erweiterungen 2030–2050» eine Netzerweiterung des neuen öV-Systems auf die gesamte Region Luzern (Rothenburg, Ebikon, Kriens/Obernau) vorgeschlagen.

Über die aus Kreisen der Initianten gegründete Metro Luzern Holding AG wurde 2015 ein Konkursverfahren eröffnet. Nachdem in der Öffentlichkeit während längerer Zeit nichts mehr zu vernehmen war, wurde im Juni 2018 von einem überparteilichen Komitee eine Initiative mit dem Titel «Die Metro-Luzern verdient eine Chance» eingereicht. Diese forderte, dass die Stadt Luzern insbesondere eine Kosten-Nutzen-Nachhaltigkeitsanalyse für das Projekt «Metro» ausarbeite und so die Grundlagen schaffe, das Projekt gegebenenfalls anderen Projekten gegenüberzustellen. Die Initiative wurde am 9. Februar 2020 durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern deutlich abgelehnt.

Fazit

Qualitative Würdigung

Mobilitäts-Hubs in unmittelbarer Nähe von Autobahnanschlüssen werden durch das Bundesamt für Strassen aktuell propagiert. Sie sollen als eigentliche Mobilitätsdrehscheiben funktionieren. Insofern wäre die mit einer Metro verbundene Entlastung der Innenstadt auch im Sinne der Mobilitätsstrategie, wohingegen sie aufgrund der weniger bequemen Erreichbarkeit für Gruppentouristen mit der Vision Tourismus Luzern 2030 im Widerspruch steht. Inwieweit das Projekt mit der Energie- und Klimastrategie vereinbar ist, kann nicht abschliessend beurteilt werden; es gibt sowohl Aspekte, welche der Strategie entsprechen (Verkehrsentlastung und Parkplatzabbau im Zentrum), als auch solche, die ihr widersprechen (hoher Bedarf an neuen Infrastrukturen).

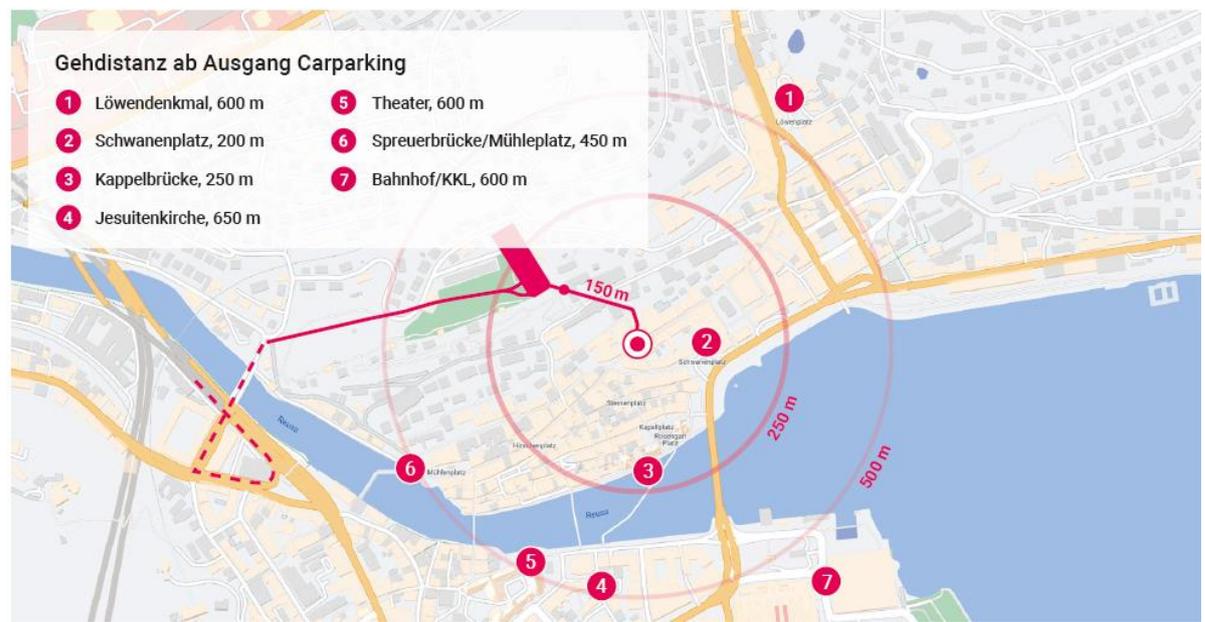
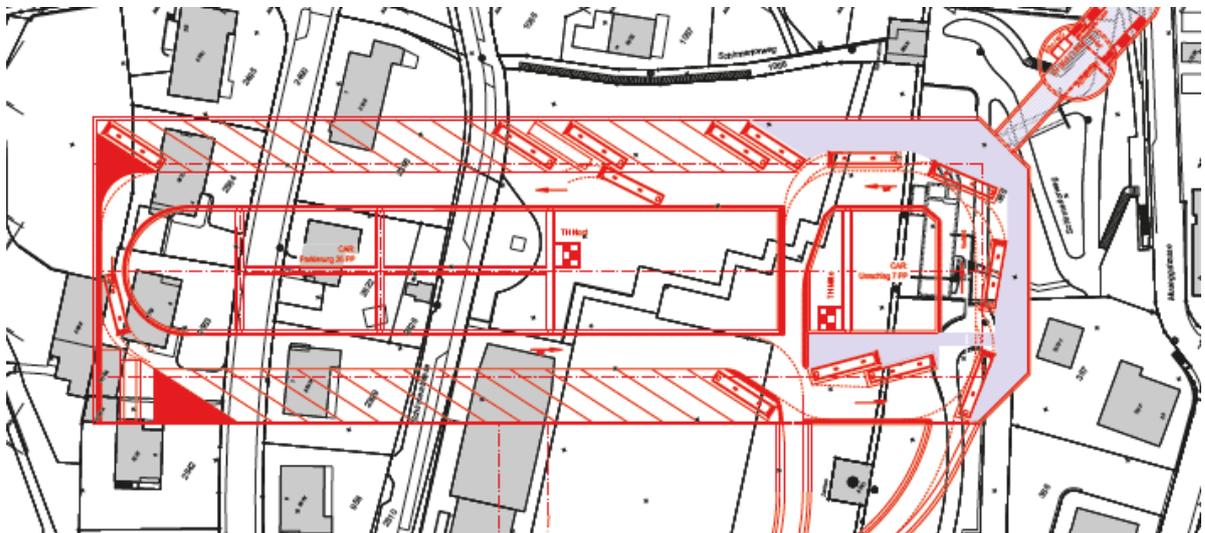
Die Lösungsidee Metro ist der mit Abstand teuerste Vorschlag. Sie beinhaltet grosse Risiken finanzieller und politischer Art. Das vorgeschlagene neue Metro-System lässt sich nicht in das bestehende öV-System integrieren und ist somit auch nicht mit dem Durchgangsbahnhof Luzern kompatibel. Sowohl der Kanton Luzern, LuzernPlus und der VVL lehnten das Projekt aufgrund der hohen Projektrisiken ab. Mit der Ablehnung der Initiative hat das Projekt politisch Schiffbruch erlitten, auch wenn es «nur» um die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie ging.

Quellen:

- Bericht Carregime Phase II Lösungen
- www.luzern-metro.ch (Zugriff 25.11.2021)
- Carparkierung Stadt Luzern (Bericht an den Grosse Stadtrat vom 8. Februar 2017)

Nr.	10	Bezeichnung	Car-Parking Musegg
Grunddaten			
Kurzbeschreibung			
<p>Beim Car-Parking Musegg handelt es sich um ein unterirdisches Parkhaus mit 7 Car-Halteplätzen und 36 Car-Parkplätzen im Musegghügel. Bei der Zu- und Wegfahrt von/nach Norden besteht eine direkte Anbindung an die Nationalstrasse (Ein-/Ausfahrt Luzern-Zentrum). Bei der Zufahrt von Süden verkehren die Cars ab der bzw. bis zur Ein-/Ausfahrt Luzern-Kriens auf Hauptverkehrsstrassen.</p> <p>Das Ein-/Aussteigen der Gruppengäste sowie Parkieren der leeren Cars erfolgt innerhalb des Parkhauses. Die Gruppenreisenden erreichen das Zielgebiet (Innenstadt) zu Fuss über einen 150 Meter langen Zugangstunnel mit Ausgang in der Hertensteinstrasse.</p> <p>Die Car-Halteplätze und Fusswege sollen kundenfreundlich, hindernisfrei, attraktiv und sicher gestaltet werden. Ebenfalls geplant sind sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal und die Gruppengäste.</p>			
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)	Zu Fuss; zentrumsnahe Lösung		
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)	900 m ab Parking		
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)	7.5 Minuten Fahrzeit mit Car		
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)	Fahrstrecke total 3.6 km davon 0 km im Innenstadtkordon		
Verortung	Grössenordnung Kosten		
	Investitionskosten [CHF]:	100 Mio.	
	Genauigkeit:	+/- 20%	
	Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben	
Bemerkungen zu den Kosten: (ermittelt aus belegbaren Einheitsgrössen 2016)			
		nur Carebene 36 CP (+ 7 Anhalte)	
Kostenarten (in CHF Mio. gerundet)		[CHF Mio.]	
Investition			
Rohbau/Untertagebau inkl. Vorber.		58.80	
Gebäudetechnik HLKS		2.70	
Elektrotechnik		3.60	
Ausbau		2.70	
Umgebung		0.90	
Kosten bis Betriebsbeginn		2.30	
Kapitalzinsen		2.90	
Zwischentotal		73.90	
Reserve 10%		7.39	
Honorare 12%		8.87	
Nebenkosten 5% (der Honorare)		0.44	
Zwischentotal brutto		90.60	
MWST 7,7 %		6.98	
Total netto		97.58	
Investitionssumme Mio. (inkl. MWST)		98	

Situationspläne



Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung			Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Car-Parking Musegg		Anzahl Car-Halteplätze:	7
Zugewiesener Halteplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz		Anzahl Car-Parkplätze:	36
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
<p>Erkenntnisse aus der Bewertung</p> <p>Das Car-Parking Musegg erzielt bei fast allen Kriterien die maximal möglichen 3 Punkte und liegt mit 51 Nutzenpunkten nicht nur deutlich über dem Median von 37 Nutzenpunkten, sondern erzielt insgesamt den höchsten Gesamtnutzen aller bewerteten Lösungsideen. Abzüge gibt es nur bei der Gehdistanz von 900 Meter, bei der Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur (B1) und durch das generelle Unsicherheitsgefühl in Parkhäusern bzw. unterirdischen öffentlich zugänglichen Räumen (G2). Die Sensitivitätsanalyse zeigt zudem, dass die Lösungsidee Car-Parking Musegg über alle Gewichtungen sehr stabil bleibt.</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
51	100 Mio.	1'960'784	43	2'325'581
Ergänzende Angaben / Aspekte				
Chancen (Synergien)				
<p>Das Car-Parking Musegg zeichnet sich dadurch aus, dass es eine verkehrstechnisch gut gelegene Lösungsidee ist, welche aufgrund ihrer unterirdischen Anordnung im Musegghügel kaum in Erscheinung tritt. Die Realisierung dieser Lösungsidee ermöglicht die Umnutzung und Aufwertung der heutigen Car-Halteplätze Schwanen- und Löwenplatz, ohne dass dadurch der direkte Zugang für Gruppengäste zur Innenstadt wegfallen würde. Die Räume bieten eine hohe Flexibilität, z.B. für eine spätere Umrüstung oder Umnutzung aufgrund veränderter zukünftiger Mobilitäts- und Antriebsformen. Das Parkhaus ist modular erweiterbar mit weiteren Zusatzebenen, z.B. für Kleinbusse oder Citylogistik. Allfällig weitere Geschosse - es sind bis zu vier möglich - sind stützenfrei geplant und entsprechend flexibel disponier- und vielseitig nutzbar. Nach der Realisierung des Bypasses könnte der Anschluss Lochhof als Wendeschleife Ausfahrt Richtung Süden dienen und damit eine direkte Zufahrt zum Musegg Parking ab der Nationalstrasse ermöglichen.</p>				

Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)

Politischer Widerstand gegen das ehemalige Parkhausprojekt für Cars und PW hat sich insbesondere in der Bewegung des «Vereins gegen das Parkhaus Musegg und für sinnvolle Lösungen» formiert. Dieser Verein äussert Bedenken an der Richtigkeit der in einem Vorprojekt nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit und Kosten, der verkehrlichen Auswirkungen, der Auswirkungen auf die Quartiere und die Stadt während den Bauarbeiten und dem Betrieb. Auch wird durch das Parkhaus eine Gefährdung der Museggmauer sowie der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt befürchtet. Auf diesen Bedenken basiert auch der Antrag zur Anpassung der BZO betreffend Bauten unterhalb der Museggmauer (Motion 5 (2016/2020): «Unterirdische Bauten im historischen Bereich. Schutzbestimmung für die Museggmauer»), deren Auswirkungen in den Medien kontrovers diskutiert wurden.

Finanzierung

Ab einem Mindesttarif von CHF 65.-/h pro Car kann gemäss Berechnung der Initianten die nötige Investition getätigt sowie eine minimal nötige Rendite erwirtschaftet werden, damit sich private Investoren für die Realisierung des Projekts finden lassen (Stand 2020). Im Vorprojekt von 2016 war eine private Finanzierung durch lokale und nationale Investoren sowie ein Betrieb auf privater Basis angedacht.

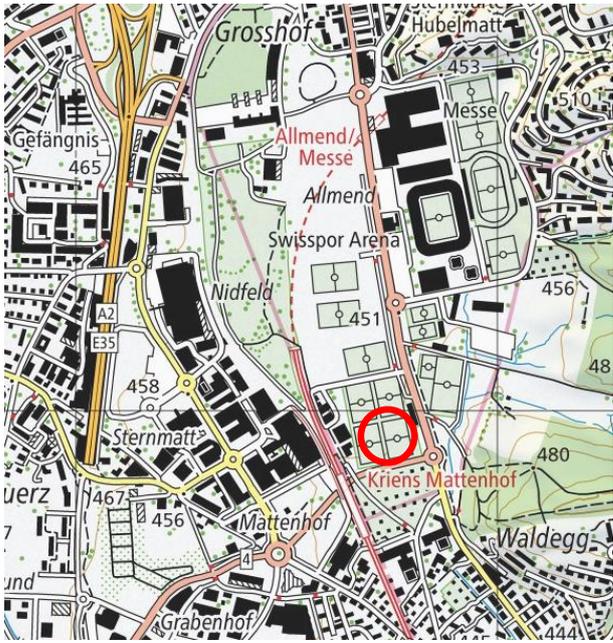
Politische Vorgeschichte

Zwei private Organisationen schlugen im Sommer/Herbst 2013 als Lösung der „Carproblematik“ in der Stadt Luzern neue Parkhäuser vor: Die Idee eines „Parkhauses Reussegg“, welches über eine Metro mit dem Schwanenplatz verbunden werden soll, und das „Parkhaus Musegg“, welches Auto- und Carparkplätze im Musegghügel vorsah. Der Stadtrat befasste sich 2014 mit den beiden Projekten und fällte folgende Beschlüsse:

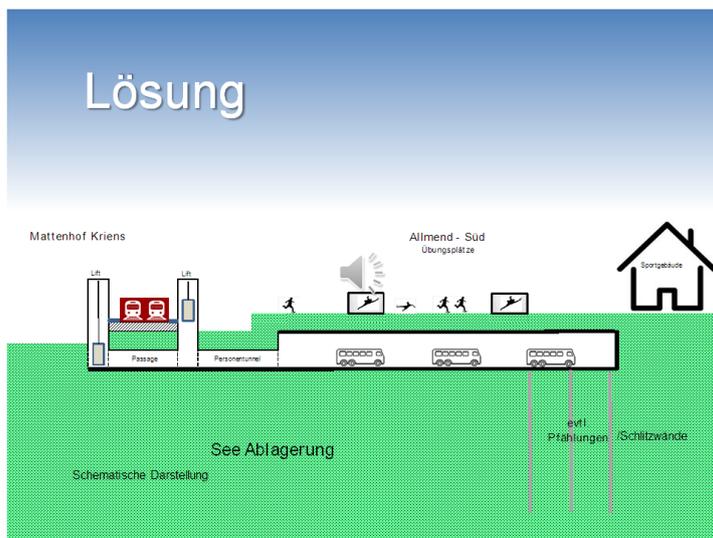
- Das Projekt „Parkhaus Metro/Reussegg“ wurde vom Stadtrat aufgrund der grossen Projektrisiken nicht unterstützt und soll aus Sicht des Stadtrates nicht weiterverfolgt werden.
- Der Stadtrat unterstützte das Projekt „Parkhaus Musegg“ unter der Bedingung, dass:
 - das Carproblem Schwanenplatz mit dem Parkhaus vollständig gelöst werden kann;
 - eine Attraktivierung der Innenstadt erfolgt;
 - zwischen 300 und 600 Oberflächenparkplätze in der Innenstadt aufgehoben werden können (die genaue Anzahl wäre im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen festgelegt worden).

Mit den Verantwortlichen der Musegg Parking AG wurde eine Zusammenarbeitsvereinbarung getroffen und das „Parkhaus Musegg“ floss 2016/2017 als langfristige Lösungsvariante in das „Konzept Carparkierung“ ein. Das «Parkhaus Musegg» war Gegenstand zahlreicher politischer Vorstösse. Mit der Überweisung des dringlichen Postulats 28: „Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten“ war letztendlich die Grundlage für weitere planungsrechtliche Arbeiten nicht mehr vorhanden. Die Zusammenarbeit mit der Musegg Parking AG wurde beendet. Mit der daraufhin eingereichten Volksinitiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk!» wurde das Projekt erneut politisch diskutiert. Nachdem die erste Stellungnahme des Stadtrates im Frühjahr 2018 vom Parlament zur Überarbeitung zurückgewiesen wurde, zog das Komitee die Initiative im Herbst 2018 mit Blick auf den Strategieprozess Carregime zurück.

Fazit
Qualitative Würdigung
<p>Das Projekt Parkhaus Musegg wurde gegenüber 2016 redimensioniert und im Rahmen des Strategieprozesses Carregime als reines Carparking mit noch nicht näher definierten Erweiterungsmöglichkeiten eingereicht. Die Lösungsidee erfüllt die mit den Stakeholdern definierten Ziele sehr gut (51 von 54 möglichen Punkten) und bleibt auch bei unterschiedlichen Gewichtungen sehr stabil. Sowohl aus verkehrlicher, städtebaulicher und auch aus Sicht der für den Gruppentourismus wichtigen direkten Erreichbarkeit der Innenstadt handelt es sich um das Projekt, welches die an ein künftiges Carregime gestellten Anforderungen bestmöglich erfüllt.</p> <p>Als problematisch erweist sich die politische Vorgeschichte. Der Widerstand begründet sich in zahlreichen Bedenken gegenüber der Realisierung, dem Betrieb, der Finanzierung und den Auswirkungen auf die Innenstadt. Es gilt im weiteren Diskurs zu ermitteln, inwiefern die redimensionierte Lösungsidee als reines Car-Parking ohne PW-Parkierung diese Bedenken zu zerstreuen vermag.</p> <p>Aufgrund der kurzen Anfahrtswege ab Autobahn und ohne Befahren des Innenstadtperrimeters sowie der Möglichkeit, den Schwanen- und Löwenplatz als Stadtplätze ohne Cars zu nutzen und aufzuwerten sowie dem Gruppentourismus die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt weiterhin zu ermöglichen, stimmt das Projekt mit den Zielsetzungen der Mobilitäts- und der Tourismusstrategie sowie der Energie- und Klimastrategie weitgehend überein, auch wenn der Bau einer unterirdischen Anlage mit der Produktion von grauer Energie verbunden ist.</p>
<p>Quellen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Vorlage Lösungsidee/Projektvorschlag für Phase II, 11. März 2021- Beschrieb zuhanden Strategieprozess Carregime vom 15. März 2021- Bericht Carregime Phase II Lösungen- www.gegendasparkhausmusegg.ch (Zugriff 22.11.2021)- Carparkierung Stadt Luzern (Bericht an den Grossen Stadtrat vom 8. Februar 2017)

Nr.	53	Bezeichnung	Number Two	
Grunddaten				
Kurzbeschreibung				
<p>Vorgeschlagen wird ein unterirdischer Car-Terminal unter den Fussballfeldern der Sportanlage Allmend Süd neben dem Bahnhof Mattenhof. Der Zugang zu den Perrons erfolgt über einen direkten, unterirdischen Fussgängertunnel.</p> <p>Ab Bahnhof Mattenhof soll alle 7 - 8 Minuten ein Zug Richtung Bahnhof Luzern verkehren. Die Lösungsidee umfasst daher auch eine Berechnung, dass für den Transport der Gruppengäste rund zwei zusätzliche Züge, wie sie bereits heute bei der Zentralbahn zum Einsatz kommen, benötigt werden.</p> <p>Im Car-Parking sind Toiletten und eine Verpflegungsmöglichkeit oder ein Kiosk vorgesehen. Die Anbindung an die Nationalstrasse erfolgt via A2-Aus-/Einfahrt Luzern-Horw, Kreisel Schlund und Ringstrasse. Die Zufahrt soll mit einem ampelgestützten Leitsystem geregelt werden.</p>				
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)				
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)	S-Bahn			
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)	1700 m ab Bahnhof Luzern			
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)	25.5 Minuten Fahrzeit Car, ÖV-Fahrzeit und Umsteigezeit			
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)	Fahrstrecke total 3.3 km davon 0 km im Innenstadtkordon			
Verortung	Grössenordnung Kosten			
	Investitionskosten [CHF]:	35 Mio.		
	Genauigkeit:	Keine Angaben		
	Jährliche Betriebskosten [CHF]:	750'000		
	Bemerkungen zu den Kosten:			
	<p>Unterirdisches Parkhaus für 100 Cars Fläche: 27'500m2</p> <p>Gemäss Gespräch im Rahmen der Vernehmlassung Phase II belaufen sich die Investitionskosten gemäss Schätzung der Initianten auf 35 Mio.</p>			

Situationspläne



Prinzipien Skizze

Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung			Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Unterirdische Car-Parkierung unter Sportanlage Allmend Süd		Anzahl Car-Halteplätze:	100
Zugewiesener Halteplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz		Anzahl Car-Parkplätze:	
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
Erkenntnisse aus der Bewertung				
<p>Die Lösungsidee Number Two liegt mit 42 Nutzwertpunkten über dem Median von 37 unter Berücksichtigung aller Lösungsideen.</p> <p>Sie weist Nachteile auf bei der Erreichbarkeit (A1 Umsteigen, Gehdistanz und mittlere Reisezeit), der Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur (B1), dem Konfliktpotenzial am durch den Umstieg auf die S-Bahn am Bahnhof, im Zug und auf dem Fussweg Richtung Altstadt (C1), der Lage der Halteplätze ausserhalb von 500 m Gehdistanz zu den Zielorten (D2), der Verkehrssicherheit (G1, Restrisiko bei der Zu- und Wegfahrt mit den Sportlern im Bereich Allmend Süd) und der subjektiven Sicherheit (G2, Unsicherheitsgefühl in unterirdischen, öffentlich zugänglichen Anlagen).</p> <p>Die Sensitivitätsbetrachtung zeigt grössere Punkteverluste bei der Gewichtung 'Innenstadt bequem erreichbar', aber auch bei 'Stadtbevölkerung wenig gestört' und 'alle Hauptkriterien ähnlich gewichtet'.</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Car-plätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
42	35 Mio.	833'333	100	350'000

Ergänzende Angaben / Aspekte
Chancen (Synergien)
<p>Die Lösungsidee ermöglicht durch einen dezentralen Car-Terminal die Umnutzung des Schwanen- und des Löwenplatzes sowie der bisherigen Car-Parkplätze in der Stadt Luzern. Die Innenstadt wird damit grösstenteils von den Cars des Gruppentourismus entlastet. Die für den Shuttlebetrieb notwendige Infrastruktur ist bereits vorhanden (sowohl Bahnhof als auch Gleisanlage). Auch die öV-Verbindung zur Innenstadt für das Fahrpersonal der Cars besteht schon.</p> <p>Die Projektinitianten schlagen als Zusatznutzen vor, eine dezentrale Parkierungsanlage für Personewagen zu realisieren und entsprechende Parkplätze in der Innenstadt aufzuheben (Park&Ride-Lösung).</p>
Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)
<p>Für die Lösungsidee ist noch keine detaillierte Machbarkeitsstudie vorhanden und entsprechend fehlen auch Aussagen zu den Auswirkungen auf die Umwelt (u. a. Grundwasserströme) und den Betrieb der Sportanlagen auf der Allmend, insbesondere im Bauzustand.</p> <p>Es ist fraglich, ob im Rahmen der prognostizierten Kosten Bau und Betrieb der Anlage machbar sind.</p> <p>Als grosser Nachteil der Lösungsidee erweist sich die Notwendigkeit des Umstiegs der Gruppentouristen auf die S-Bahn und damit ein zu den Hauptverkehrszeiten stark belastetes öV-System. Dies bringt neben dem eigentlichen Umstieg und den längeren Fusswegdistanzen zu den Zielorten in der Innenstadt vor allem auch Personenflussprobleme im Bahnhof Luzern mit sich, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten.</p> <p>Die Tourismusbranche äussert Vorbehalte gegenüber dezentralen Car-Terminals mit öV-Verbindungen zur Innenstadt.</p>
Finanzierung
Keine konkreten Vorschläge.
Politische Vorgeschichte
<p>Bei der Lösungsidee handelt es sich um einen Vorschlag des «Vereins gegen das Parkhaus Musegg und für sinnvolle Lösungen». Er lehnt sich an die 2018 durch Interface vorgeschlagene Lösungsidee eines unterirdischen Car-Parkings auf der Allmend mit Benutzung der S-Bahn zum Bahnhof Luzern an, welche aufgrund der hervorgerufenen politischen Diskussion zu einem Timeout in der Projekterarbeitung und zur Lancierung des Strategieprozesses Carregime geführt hat.</p> <p>Eine Lösungsidee für ein Carregime mit dezentralem Carterminal auf der Allmend und Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zur Innenstadt wurde damit aber auch bereits auf politischer Ebene diskutiert. Mit dem damaligen Vorschlag des Stadtrates basierend auf der Studie Interface wurden entsprechende parteipolitische Positionen bezogen.</p>

Fazit
Qualitative Würdigung
<p>Der Standort ist aufgrund der Auswirkungen auf Umwelt und Sportbetrieb eher ungünstig. Da der Raum Allmend als Standort für das zukünftige Carregime umfassend betrachtet werden soll (unterschiedliche Parkplatz-Standorte und Transportmöglichkeiten zur Innenstadt), soll die vorliegende Lösungsidee in diesem Rahmen geprüft und nicht als separate Gesamtlösung weiterverfolgt werden.</p> <p>Bezogen auf die städtischen Strategien lässt sich erkennen, dass eine Entlastung des Stadtzentrums von verkehrlichen Nutzungen zwar erwünscht ist und der Mobilitätsstrategie entspricht, die Abwicklung des gesamten Gruppentourismus über den Bahnhof Luzern aber zu Kapazitätsengpässen und zur Minderung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs führen könnten. Dies ist weder im Sinn der Mobilitätsstrategie noch der in der Tourismusstrategie enthaltenen Willkommenskultur. Die Beschneidung von Freiflächen auf der Allmend dürfte auch im Widerspruch zur Klima- und Energiestrategie stehen.</p>
<p>Quellen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Beschrieb und Präsentation zuhanden Strategieprozess Carregime- Bericht Carregime Phase II Lösungen- www.gegendasparkhausmusegg.ch (Zugriff 24.11.2021)- Vernehmlassung zum Bericht Carregime Phase II inkl. Gespräch mit Initianten

Nr.	9	Bezeichnung	Erweiterung Parkhaus Altstadt							
Grunddaten										
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Lösungsidee sieht vor, das heutige PW-Parkhaus Altstadt dahingehend um zu nutzen, dass es für die Parkierung von Reisecars genutzt werden kann. Anhand der im Zusammenhang mit einem entsprechenden politischen Vorstoss 2016 getätigten Abklärungen kann dies nicht innerhalb der heutigen Gebäudehülle erfolgen, weshalb das bestehende Parkhaus durch ein neues, auf die Car-Parkierung ausgelegtes Parkhaus ersetzt werden müsste. Insofern ist die Erweiterung nur im Rahmen eines Neubaus möglich.</p>										
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)										
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)			Car (Parkplatz ist Zielort)							
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)			1'900 m							
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)			6.5 Minuten							
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)			Fahrstrecke total 2.7 km davon 0 km im Innenstadtkordon							
<p>Verortung</p> 			<p>Grössenordnung Kosten</p> <table border="1" data-bbox="877 1097 1444 1265"> <tr> <td>Investitionskosten [CHF]:</td> <td>50 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Genauigkeit:</td> <td>Keine Angaben</td> </tr> <tr> <td>Betriebskosten [CHF]:</td> <td>Keine Angaben</td> </tr> </table> <p>Bemerkungen zu den Kosten:</p> <p>-</p>		Investitionskosten [CHF]:	50 Mio.	Genauigkeit:	Keine Angaben	Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
Investitionskosten [CHF]:	50 Mio.									
Genauigkeit:	Keine Angaben									
Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben									

Situationspläne



Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung			Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Parkhaus Altstadt		Anzahl Car-Halteplätze:	20 (Neubau)
Zugewiesener Halteplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz		Anzahl Car-Parkplätze:	
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
<p>■ A1 ■ A2 ■ B1 ■ B2 ■ B3 ■ B4 ■ B5 ■ C1 ■ D1 ■ D2 ■ D3 ■ D4 ■ E1 ■ E2 ■ F1 ■ F2 ■ G1 ■ G2</p>				
Erkenntnisse aus der Bewertung				
<p>Die Lösungsidee Parkhaus Altstadt liegt mit 43 Nutzenpunkten über dem Median von 37 Nutzenpunkten. Das hat sie vor allem der verkehrstechnisch guten Lage des Standortes zu verdanken.</p> <p>Nachteile weist die Lösung auf bei der Gehdistanz (A1-2), der Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur (B1), dem erhöhten Konfliktpotenzial durch den längeren Fussweg durch die Altstadt (C1), der Lage der Halteplätze (D2), der geringen Entlastungswirkung für die bestehenden Car-Halte- und Parkplätze (F1) und durch das generelle Unsicherheitsgefühl in Parkhäusern (G2).</p> <p>Die Sensitivitätsanalyse zeigt insbesondere Punktverluste bei den Gewichtungen 'Innenstadt bequem erreichbar' und 'Stadtbevölkerung wenig gestört'. Positiv schneidet sie bei den Gewichtungen 'wenig Carverkehr in Innenstadt' und 'wenig Carverkehr auf städtischen Strassen'.</p>				
<p>■ Basisbewertung ■ Innenstadt bequem erreichbar ■ Stadtbevölkerung wenig gestört ■ wenig Carverkehr in Innenstadt ■ wenig Carverkehr auf städtischen Strassen ■ alle Hauptkriterien ähnlich gewichtet ■ Gewichtung Stakeholder</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
43	50 Mio.	1'162'791	20	2'500'000
Ergänzende Angaben / Aspekte				
Chancen (Synergien)				
<p>Der Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er direkt beim Autobahnanschluss Luzern-Zentrum liegt und daher sehr gut erreichbar ist.</p> <p>Der Weg durch die Luzerner Altstadt zu den touristischen Zielen rund um den Schwanen- und Löwenplatz ist für die Gruppengäste attraktiv, aber eher lang und nicht für alle problemlos zu bewältigen.</p> <p>Die Lage des Parkhauses wäre gut dafür geeignet, neben der Parkierung von Cars und allenfalls Personenwagen weitere Nutzungen in den Neubau zu integrieren, z.B. im Bereich Logistik.</p>				

Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)

Eine «Erweiterung» des heutigen Parkhauses Altstadt um Car-Parkplätze ist aufgrund der geometrischen Verhältnisse und der Konstruktion des Parkhauses nicht möglich. Das bestehende Parkhaus müsste abgebrochen und durch ein Neues ersetzt werden.

Aufgrund der beengten Geometrie des Standortes hat sich im Rahmen der Abklärungen zu einem politischen Vorstoss im Jahr 2016 gezeigt, dass sich auf der bestehenden Fläche nur wenig Car-Parkplätze realisieren lassen. Da Rampenbauwerke für Cars einen hohen Platzbedarf mit sich bringen, musste festgestellt werden, dass sich selbst durch die Realisierung eines mehrgeschossigen Car-Parkhauses eine vergleichsweise schlechte Ausnutzung der vorhandenen Flächen ergibt.

Das bedeutet, dass anderweitig zusätzliche Car-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden müssten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines entsprechenden Projekts muss deshalb als ungünstig bezeichnet werden. Dies gilt insbesondere, wenn die heutigen Erträge aus der PW-Parkierung in Form von Dividenden der Parkhaus Luzern Zentrum AG mitberücksichtigt werden.

Finanzierung

Es sind noch keine detaillierten Überlegungen zur Finanzierung vorhanden.

Politische Vorgeschichte

Die Erweiterung des Parkhauses Altstadt als konkrete Standortlösung für die Car-Parkierung war einer von mehreren Vorschlägen in Postulat 7 «Alternative Standorte für Car-Parkierung». Dieses Postulat wurde namens der SP/JUSO-Fraktion am 19. September 2016 eingereicht.

Der Stadtrat begründete seine ablehnende Haltung in der Stellungnahme zum Postulat mit Kosten-Nutzen-Überlegungen. Das Postulat wurde vor dem Hintergrund des Konzepts Carparkierung an der Sitzung vom 6. April 2017 überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.

Fazit**Qualitative Würdigung**

Die Idee, ein bestehendes Parkhaus für Personenwagen an verkehrstechnisch günstigster Lage durch ein Car-Parking zu ersetzen, welches aufgrund der vorhandenen geometrischen Verhältnisse eine schlechte Ausnutzung des vorhandenen Grundstücks zur Folge hätte, wird als nicht zweckmässig erachtet. Gleichzeitig wären die Erträge rückläufig.

Die Lösungsidee wäre mit der Mobilitätsstrategie gut vereinbar, hingegen ist ein flächenmässig nicht effizienter Neubau kaum im Sinne der Klima- und Energiestrategie.

Quellen:

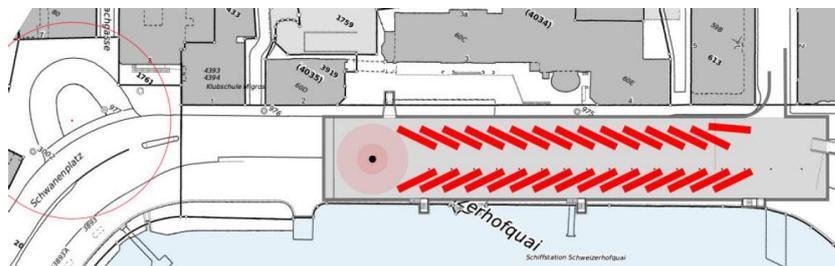
- Bericht Carregime Phase II Lösungen
- Bewertung in Anlehnung an die bisherige Bewertung

Nr.	52	Bezeichnung	Seeparking							
Grunddaten										
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Lösungsidee umfasst eine neue Tiefgarage für Cars unter dem Schweizerhofquai zwischen Schwanenplatz und Hofkirche. Je nach Variante (Lage, Ausmass und Anzahl Parkplätze) variieren die Kosten und ob die seeseitige Baumallee durch den Bau des Parkhauses tangiert wird oder nicht. Zudem umfasst der Vorschlag die Option eines zweiten Untergeschosses mit PW-Parkplätzen.</p> <p>Die Erschliessung erfolgt über eine Einfahrtsrampe in der Gotthardstrasse und eine Ausfahrtsrampe im Knoten Luzernerhof vor der Hofkirche. Die Cars laden ihre Gäste unterirdisch aus und ein und können auch dort parkieren. Die Gruppengäste gelangen über verschiedene Ausgänge zum Löwenplatz und direkt zum Schwanenplatz.</p> <p>Der Vorschlag umfasst auch ein Betriebsregime inkl. Überlegungen zu Bewirtschaftung und flankierenden Massnahmen in Abhängigkeit der jeweiligen Variante und ein Nachweis der verkehrstechnischen Machbarkeit.</p>										
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)										
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)			Car							
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)			400 m ab Parking							
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)			15 Minuten Fahrzeit mit Car							
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)			Fahrstrecke total 4.4 km, davon 1.15 km im Innenstadtkorridor							
<p>Verortung</p> 			<p>Kosten</p> <table border="1" data-bbox="887 1261 1449 1429"> <tr> <td>Investitionskosten [CHF]:</td> <td>115 - 140 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Genauigkeit in %:</td> <td>+/- 25%</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Betriebskosten [CHF]:</td> <td>Keine Angaben</td> </tr> </table> <p>Bemerkungen zu den Kosten:</p> <p>Umfasst: Effektive Baukosten, Baustelleneinrichtung, Ausbau und Kosten für die Installation, Anpassungen an Verkehr, Markierung und Leitsystem im Parking, Kosten für Dienstbarkeiten, Umgebungs- und Anpassungsarbeiten, Bepflanzung, Abfindungen, Baurechtszins, Planung, Baukreditzins, Versicherungen für den Bau und Bewilligungen und eine Reserve für Unvorhergesehenes.</p>		Investitionskosten [CHF]:	115 - 140 Mio.	Genauigkeit in %:	+/- 25%	Jährliche Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
Investitionskosten [CHF]:	115 - 140 Mio.									
Genauigkeit in %:	+/- 25%									
Jährliche Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben									

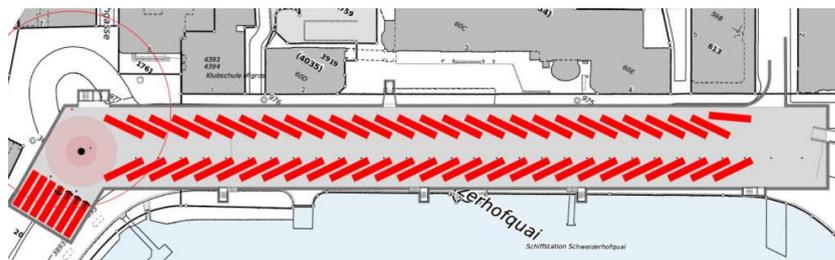
Situationspläne



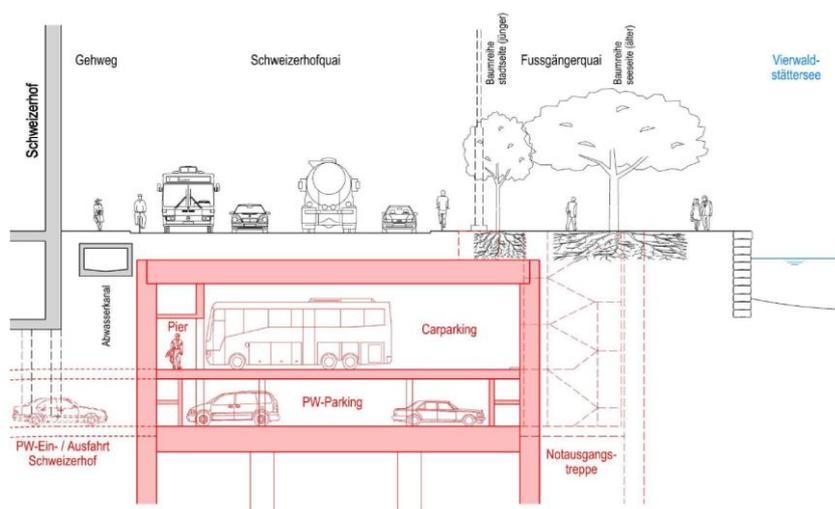
Schmales Seeparking: Grundriss 1. Untergeschoss mit 37 Carslots



Option breites Parking: Grundriss 1. Untergeschoss mit 30 Carslots



Option breites Parking: Grundriss 1. Untergeschoss mit 63 Carslots



Normalquerschnitt schmales Seeparking unter Schweizerhofquai inkl. Option PW-Parking

Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung			Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Tiefgarage Seeparking		Anzahl Car-Halteplätze:	30 - 63
Zugewiesener Halteplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz		Anzahl Car-Parkplätze:	
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
Erkenntnisse aus der Bewertung				
<p>Das Seeparking liegt mit 44 Nutzenpunkten über dem Median aller Lösungsideen mit 37 Nutzenpunkten.</p> <p>Nachteile weist die Lösung auf bei der Fahrzeit mit dem Car (A1-3), der Reisezeitdifferenz je nach Tageszeit (A2), der Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur (B1), der Fahrstrecke im Innenstadtkordon bei der Anreise (B4), den Auswirkungen auf das direkte Umfeld durch die Rampen in der dicht besiedelten Innenstadt (D3, E1), der Verkehrssicherheit (G1) und durch das generelle Unsicherheitsgefühl in Parkhäusern bzw. unterirdischen öffentlich zugänglichen Räumen (G2).</p> <p>Die Sensitivitätsanalyse zeigt ein relativ stabiles Ergebnis, wobei bei den Gewichtungen 'Innenstadt bequem erreichbar' und 'wenig Carverkehr in Innenstadt' stärkere Punkteverluste sichtbar werden.</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
44	127 Mio.	2'886'364	46	2'760'870
Ergänzende Angaben / Aspekte				
Chancen (Synergien)				
<p>Löwen- und Schwanenplatz könnten durch die Realisierung der Projektidee von Cars befreit, aufgewertet und einer anderen Nutzung (zB. als Freiraum) zugeführt werden. Die Lösungsidee ermöglicht einen direkten Zugang zu Schwanenplatz und Grendel, dem heutigen Hauptzielort des Gruppentourismus. Die durch die Initianten angedachte Synergie mit einem PW-Parking könnte stattdessen auch durch Infrastruktur für die Citylogistik oder weitere noch zu definierende Nutzungen realisiert werden.</p>				

Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)

Beim Seeparking handelt es sich um ein Investitionsprojekt mit hohen Kosten. Durch die zentrale Lage fahren weiterhin alle Reiseautos in die Innenstadt und die Lösungsidee widerspricht somit dem Wunsch der Bevölkerung nach einer weitgehend autofreier Innenstadt.

Die erforderlichen Rampen im zentralen innerstädtischen Bereich sind aus Sicht Stadtbild und Trennwirkung kritisch zu beurteilen. Auch wenn die Machbarkeit der Verkehrslösung grundsätzlich nachgewiesen ist, stellt sie doch eine weitere Belastung für den leistungsbestimmenden Knoten des Verkehrssystems Innenstadt dar.

Die Auswirkungen auf die seeseitige Baumallee sind je nach Variante gross und aus ökologischer Sicht bedenklich (Fällung der Bäume).

Die Realisierung würde über mehr als ein Jahr zu Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Strassensystems in der Innenstadt und des Naherholungsgebietes Schweizerhofquai führen.

Finanzierung

Der Betrieb der Anlage ist nach Aussage der Projektinitianten privat finanzierbar.

Politische Vorgeschichte

Bei der Lösungsidee handelt es sich um eine private Initiative, welche bisher politisch wenig diskutiert wurde. Bisher hat sich gegen diesen Vorschlag trotz der ebenfalls angedachten Erweiterungsmöglichkeit mit PW-Parkplätzen in einem 2. Untergeschoss keine vergleichbare Gegenbewegung wie beim Parkhaus Musegg gebildet.

Fazit**Qualitative Würdigung**

Das Projekt erfüllt die mit den Stakeholdern definierten Ziele gut, ist aber gemessen an den Investitionskosten pro Nutzenpunkt vergleichsweise teuer. Die sehr zentrale Lage mitten in der Stadt Luzern entspricht der Willkommenskultur der Tourismusstrategie.

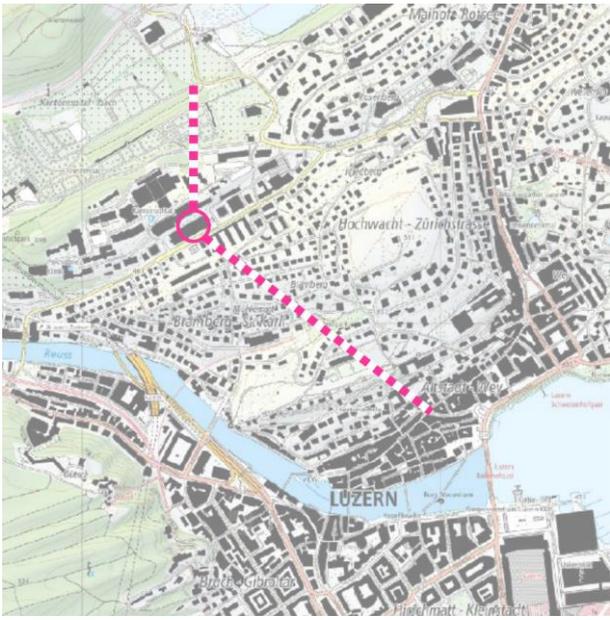
Die Lösungsidee erweist sich aus verkehrlicher Sicht aufgrund der Parkhausausfahrt im leistungsbestimmenden Knoten des Luzerner Strassennetzes als potentieller Störfaktor, der auch die zentrale öV-Achse Schweizerhofquai beeinträchtigen könnte und somit den Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie nicht gerecht wird.

Die Beeinträchtigung des Stadtbildes und die Gefährdung des Baumbestandes im Bauzustand ist aus ökologischer, touristischer und gesellschaftlicher Sicht ein ernst zu nehmender Nachteil und stimmt auch mit den Zielen der Klima- und Energiestrategie nicht überein.

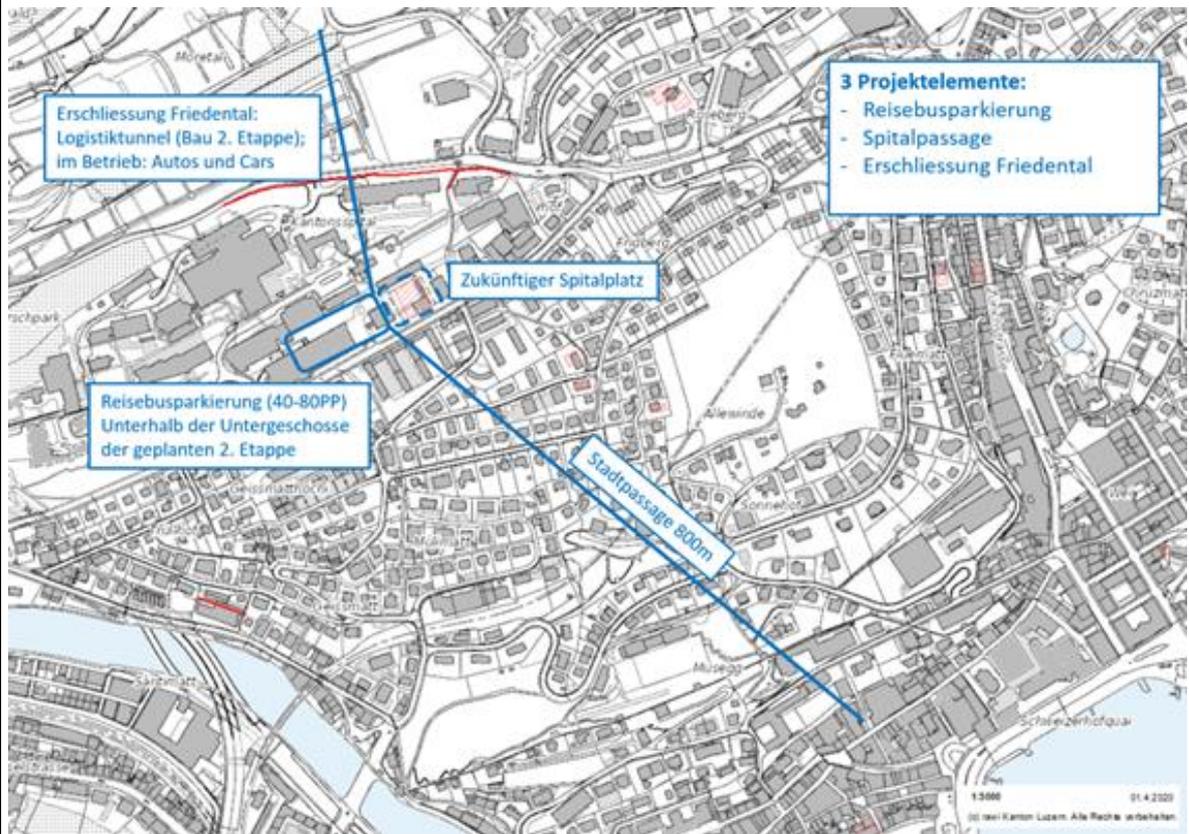
Zwar können die innerstädtischen Plätze Schwanen- und Löwenplatz vom Carverkehr befreit und anderen Nutzungen zugeführt werden, die Zufahrt der Reiseautos in die Innenstadt erfolgt jedoch weiterhin. Zudem ist der Standort auch mit Blick auf die Bauzeit des Durchgangsbahnhofs Luzern als kritisch zu beurteilen.

Quellen:

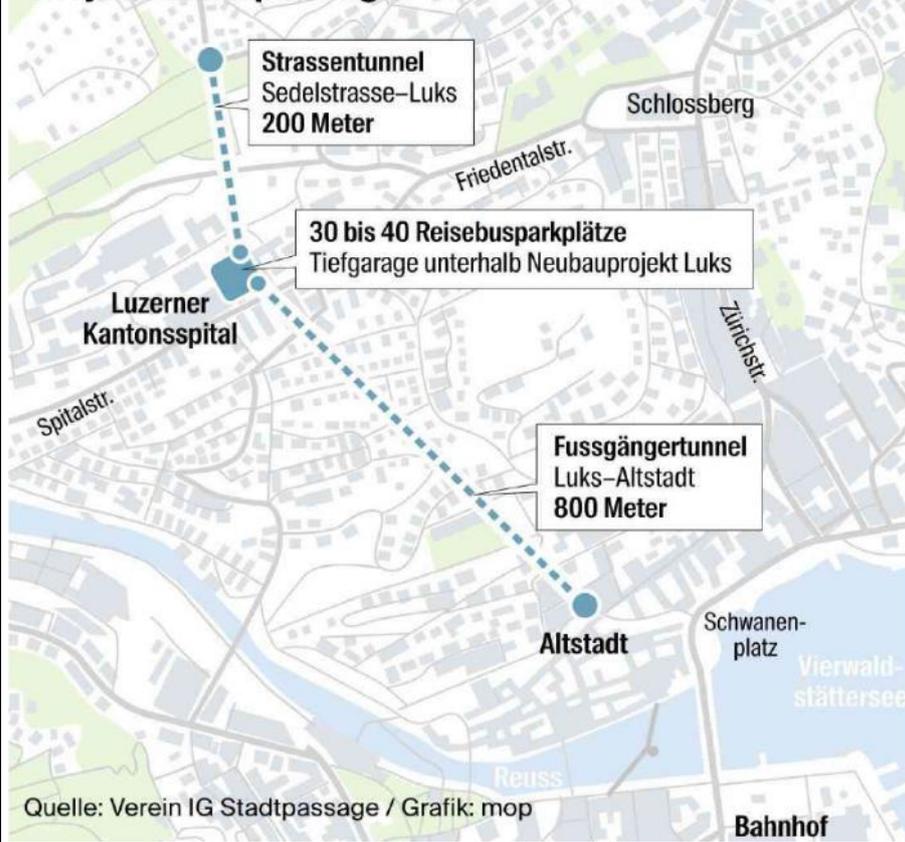
- Vorlage Lösungsidee/Projektvorschlag Phase II, 4. März 2021
- SEEPARKING LUZERN, Bautechnische, verkehrstechnische und betriebswirtschaftliche Machbarkeit (Auszug), 30. April 2018.
- www.seeparking.ch (Zugriff 24.11.2021)
- B+A Tourismus und Carregime vom 28. August 2019.

Nr.	57	Bezeichnung	Stadtpassage
Grunddaten			
Kurzbeschreibung			
<p>Die Stadtpassage ist eine 800 Meter lange, unterirdische Fussgängerverbindung zwischen Altstadt (Hertensteinstrasse) und Kantonsspital bzw. einer neuen Parkierungsanlage, welche öffentlich zugänglich ist. Der Fussgängertunnel soll mit Rollbändern ausgestattet werden, wie sie von Flughäfen bekannt sind.</p> <p>Das Parkieren der Cars inkl. Aus- und Einsteigen der Gruppengäste erfolgt in einem zusätzlichen vierten Untergeschoss des neu geplanten Parkhauses des Kantonsspitals (im Rahmen der Realisierung der 2. Etappe Masterplan LUKS). Die Zufahrt erfolgt direkt über einen neuen, unterirdischen, ca. 200 Meter langen Strassentunnel aus dem Friedental (Abzweiger Riedstrasse), da der Verkehr möglichst von der Spitalstrasse ferngehalten werden soll. Dieser kann auch als Zufahrt für die Autos in die zukünftige Tiefgarage des Spitals dienen.</p> <p>Der Vorschlag umfasst auch ein dynamisches Slot-Management.</p>			
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)		Rollband zur Innenstadt	
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)		1400 m ab Parking (Rollband als halber Weg berücksichtigt)	
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)		8 Minuten Fahrzeit mit dem Car	
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)		Fahrstrecke total 3.6 km davon 0 km im Innenstadtkorridor	
Verortung		Grössenordnung Kosten	
		Investitionskosten [CHF]:	90 Mio.
		Genauigkeit in %:	Keine Angaben
		Jährliche Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
		Bemerkungen zu den Kosten:	
		<p>Die erste grobe Kostenschätzung wurde inzwischen überarbeitet. Es zeichnet sich ab, dass die Investitionskosten eher im Bereich von 120 Mio. liegen. Es wurden auch erste Überlegungen zum Kostenteiler angestellt.</p>	

Situationspläne



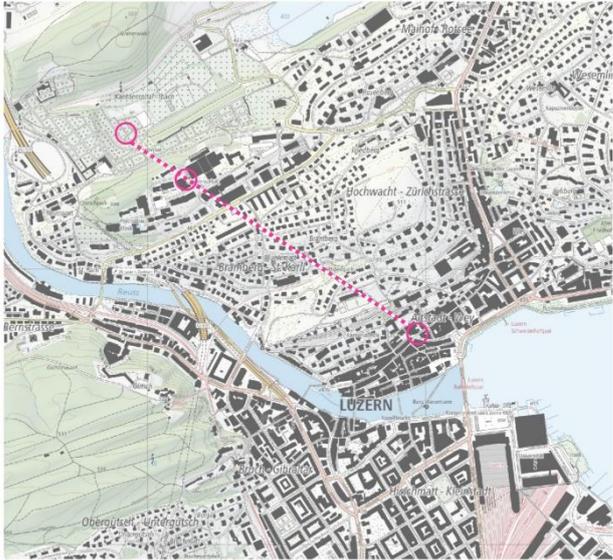
Projekt Stadtpassage



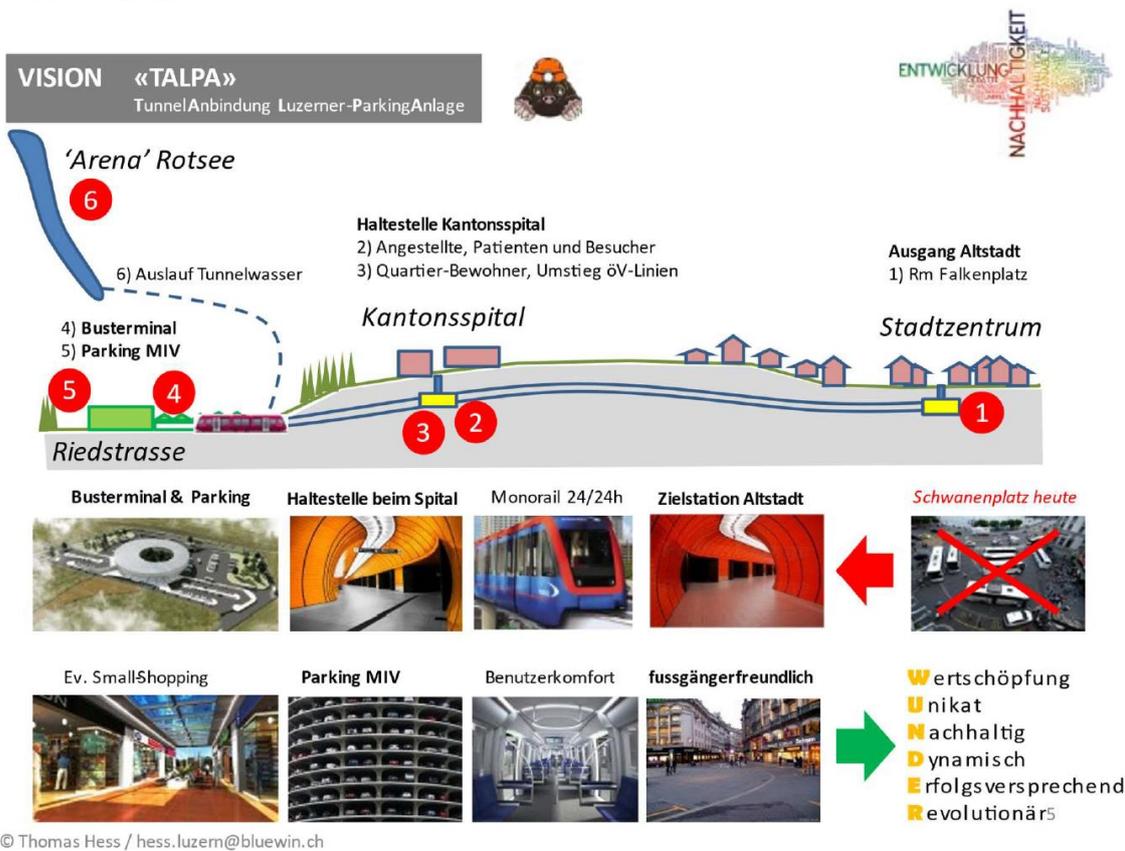
Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung			Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Neues Parkhaus Kantonsspital		Anzahl Car-Halteplätze:	30 - 50
Zugewiesener Halteplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz		Anzahl Car-Parkplätze:	
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
Erkenntnisse aus der Bewertung				
<p>Die Lösungsidee schneidet in der Bewertung mit 47 Punkten gut ab und liegt über dem Median von 37 Punkten unter Berücksichtigung aller Lösungsideen.</p> <p>Bei der Erreichbarkeit gibt es Abzug für die relativ lange Gehdistanz ab dem Car-Parking, wobei die Länge des Rollbands nur zur Hälfte berücksichtigt wird (A1-2). Weitere Nachteile zeigen sich bei der Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur, da die geometrische Konzeption der neuen Tiefgarage unter dem Kantonsspital für Car-Parkplätze und der Bau einer unterirdischen Passage die Weiterentwicklung des Carregimes stark einschränken wird (B1), der Lage der Halteplätze ausserhalb des Zentrums (D2) und dem verbleibenden Unsicherheitsgefühl bei unterirdischen Anlagen (G2).</p> <p>Bei der Sensitivitätsbetrachtung schneidet die Lösungsidee relativ stabil ab, am ehesten verliert sie Punkte bei der Gewichtung 'Innenstadt bequem erreichbar'.</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
47	90 Mio.	1'960'784	50	1'800'000

Ergänzende Angaben / Aspekte
Chancen (Synergien)
<p>Die zentralen Car-Halteplätze in der Innenstadt auf dem Schwanen- und Löwenplatz werden frei für andere Nutzungen und können städtebaulich aufgewertet werden. Dasselbe gilt je nach Entwicklung und Steuerung des Tourismus teilweise auch für die innerstädtischen Car-Parkplätze, insbesondere im Bereich Alpenquai/Landenbergstrasse und Brüelmoos.</p> <p>Mit der Stadtpassage entsteht eine neue direkte Fussgängerverbindung zwischen Altstadt und Kantonsspital. Die Fussverbindung zum Kantonsspital dient auch den angrenzenden Quartieren, insbesondere dann, wenn zusätzliche vertikale Zugänge (zB. zum Brambergquartier) geschaffen werden können.</p> <p>Die mögliche Öffnung des Tunnels für Velos schafft eine direkte Veloverbindung zwischen dem grössten Arbeitgeber des Kantons Luzern und der Innenstadt der Stadt Luzern. Denkbar ist die Nutzung des Tunnels auch als Trassee für Fernwärme und weitere Leitungsbauten.</p> <p>Der Strassentunnel von der Friedentalstrasse kann auch als Baustellenzufahrt direkt ab dem Kantonsstrassennetz während dem Neubau des Kantonsspitals genutzt werden und verhindert Lastwagenfahrten durch die an das Spital angrenzenden Wohnquartiere.</p> <p>Für diese Lösungsidee spricht auch, dass die Anlage über eine öffentlich-private Partnerschaft finanziert werden könnte und erhebliche Synergien mit der Erschliessung des Kantonsspitals bestehen.</p>
Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)
<p>Die Konkretisierung und Realisierung dieser Lösungsidee steht unter einem gewissen Zeitdruck und benötigt einen erheblichen Koordinationsbedarf mit der Bauplanung des Luzerner Kantonsspitals.</p> <p>Die Ausgestaltung und der Betrieb der Fussgängerpassage zur Innenstadt ist bezüglich Sicherheit zu prüfen und zu optimieren. Die vertikale Linienführung ist sowohl auf die Lage des Bahntunnels der Küssnachtlinie als auch der Museggmauer anzupassen.</p>
Finanzierung
<p>Die Lösungsidee soll in Form eines PPP-Projekts realisiert werden.</p>
Politische Vorgeschichte
<p>Bei der Lösungsidee handelt es sich um einen neuen Vorschlag, die erst im Frühjahr 2021 öffentlich bekannt wurde. Sie wurde politisch nicht diskutiert und hat deshalb keine politische Vorgeschichte.</p>

Fazit
Qualitative Würdigung
<p>Es handelt sich um eine neue Lösungsidee mit hohem Synergiepotential. Die Gruppengäste können die Innenstadt nach wie vor direkt erreichen. Seitens Carregime ermöglichen sie sowohl die Umnutzung und Umgestaltung der zentralen Car-Halteplätze als teilweise auch der Car-Parkplätze in der Stadt Luzern.</p> <p>Die Lösungsidee zeichnet sich durch eine gute Erreichbarkeit ab dem Nationalstrassennetz aus. Der Tunnel ermöglicht neue Verbindungen zwischen Innenstadt und Spital / Friedental für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Die Idee stellt einen interessanten Ansatz dar, dessen Machbarkeit noch zu klären ist. Auch der Sicherheit der Passanten ist im Rahmen einer allfälligen weiteren Bearbeitung die nötige Beachtung zu schenken. Die Umsetzung erfordert voraussichtlich eine substantielle Mitfinanzierung der Stadt Luzern.</p> <p>Die Lösungsidee ist sowohl mit den Zielen der Mobilitäts- als auch der Tourismusstrategie vereinbar. Aufgrund der für das Projekt notwendigen Bauten dürfte die Kompatibilität mit der Klima- und Energiestrategie eher kritisch beurteilt werden.</p>
<p>Quellen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Vorschlag Lösungsidee/Projektvorschlag Phase II vom 14. März 2021- Verschiedene Zeitungsartikel, April 2021

Nr.	51	Bezeichnung	Projekt "TALPA" Riedstrasse							
Grunddaten										
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Abkürzung TALPA steht für 'TunnelAnbindung Luzerner-ParkingAnlage'. Die neue Parkierungsanlage für Reisebusse, Liefer- und Personenwagen soll an der Riedstrasse mit Anbindung an die A2/A14 aus allen Richtungen via Sedelstrasse erstellt werden.</p> <p>Der Vorschlag umfasst auch eine mehrheitlich unterirdische Monorail-Verbindung von der neuen Parkierungsanlage zur Innenstadt und ist über die geplante Haltestelle unter dem Kantonsspital mit dem öV-Netz der Stadt Luzern verbunden. Damit soll eine gesamtheitliche Verkehrsentlastung der Innenstadt von Luzern erreicht werden. TALPA ist daher eine Gesamtlösung, welche unter anderem den Parkierbedarf für Reisebusse löst.</p>										
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)										
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)			Monorail zur Innenstadt							
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)			800 m ab Monorail							
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)			23.5 Minuten Fahrzeit Car, ÖV-Fahrzeit und Umsteigezeit							
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)			Fahrstrecke total 3.8 km davon 0 km im Innenstadtkordon							
<p>Verortung</p> 			<p>Grössenordnung Kosten</p> <table border="1" data-bbox="887 1133 1449 1312"> <tr> <td>Investitionskosten [CHF]:</td> <td>260 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Genauigkeit:</td> <td>+/- 20%</td> </tr> <tr> <td>Jährliche Betriebskosten [CHF]:</td> <td>Keine Angaben</td> </tr> </table> <p>Bemerkungen zu den Kosten:</p> <p>Realisierung von TALPA mit: Parkhaus, Stollen mit 'Monorail' via LUKS zur Altstadt (Raum Falkenplatz), Ein- & Ausstiegsmöglichkeiten Altstadt – LUKS - Parkhaus.</p>		Investitionskosten [CHF]:	260 Mio.	Genauigkeit:	+/- 20%	Jährliche Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
Investitionskosten [CHF]:	260 Mio.									
Genauigkeit:	+/- 20%									
Jährliche Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben									

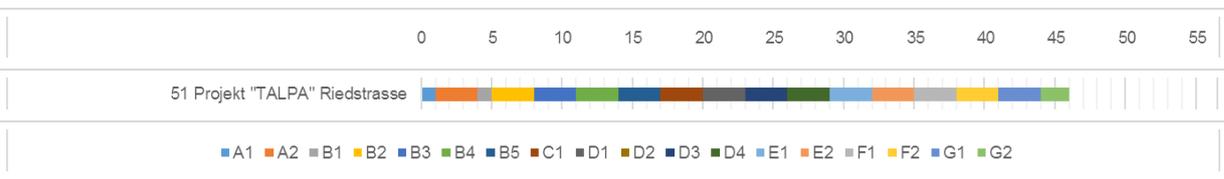
Situationspläne



Fachliche Bewertung

Grundannahmen Bewertung		Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Riedstrasse	Anzahl Car-Halteplätze:	40
Zugewiesener Halteplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz	Anzahl Car-Parkplätze:	

Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime

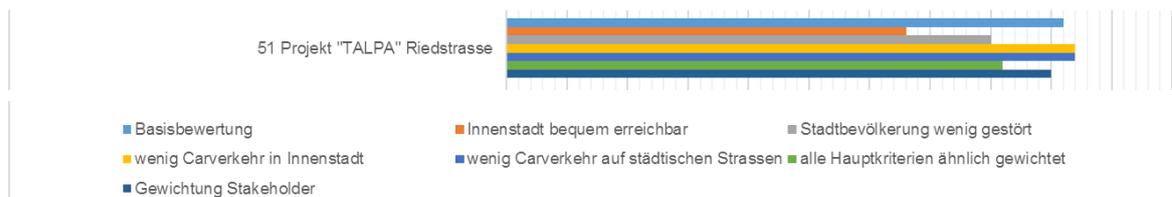


Erkenntnisse aus der Bewertung

Das Projekt "TALPA" Riedstrasse" erzielt bei fast allen Kriterien die maximal möglichen 3 Punkte und liegt über dem Median von 37 Nutzenpunkten unter Berücksichtigung aller Lösungsideen.

Abzüge gibt es für das Umsteigen auf "ÖV", die Gehdistanz zum Zielort und die Reisezeit (A1 gemittelt), bei der Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur (B2), bei der Lage der Halteplätze (D2) und der subjektiven Sicherheit, da sich im Umfeld der Parkierungsanlage nur wenige weitere Nutzungen befinden und diese eine geringe Personenfrequenz und somit soziale Sicherheit aufweisen (G2).

Die Sensitivitätsanalyse zeigt, dass die Lösungsidee Projekt "TALPA" Riedstrasse vor allem beim Gewicht auf eine bequeme Erreichbarkeit der Innenstadt Nachteile aufweist.



Kostenwirksamkeit

Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
46	260 Mio.	5'652'174	40	6'500'000

Ergänzende Angaben / Aspekte

Chancen (Synergien)

Das Projekt umfasst neben der Realisierung eines neuen Carregimes für die Stadt Luzern auch eine direkte öV-Verbindung zum Naherholungsgebiet Rotsee und die Erschliessung des Kantonsspitals. Das Parking im Bereich Riedstrasse kann auch für den motorisierten Individualverkehr (z. B. für Besuchende des Friedhofs Friedental) genutzt werden. Es ist als Mehrzweckbau angedacht, in welchem auch weitere Mantelnutzungen möglich sind. Das vorgesehene Grundstück für das Parking ist im Eigentum der Stadt Luzern.

Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)

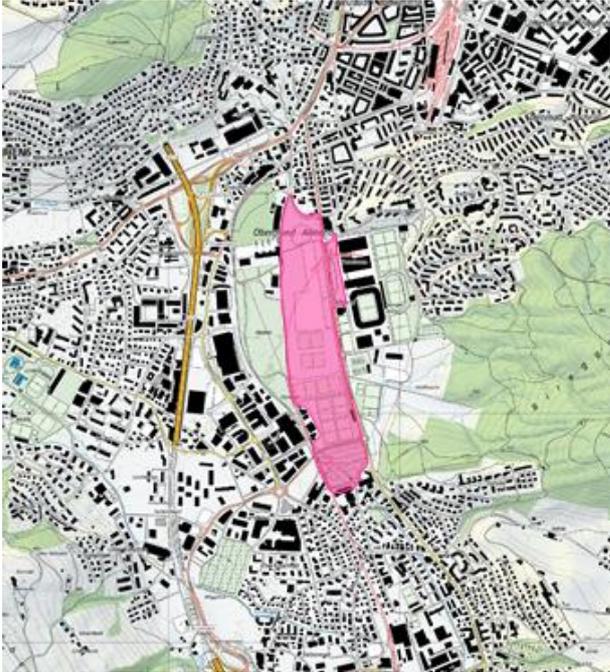
Bei der vorliegenden Lösungsidee handelt es sich um eine aus technischer und baulicher Sicht konzipierte Idee, deren Machbarkeit noch nicht geklärt ist. Das vorgesehene Parkhaus im Naherholungsgebiet Rotsee und in unmittelbarer Nähe zum Friedhof Friedental dürfte auf Widerstand stossen. Die Kosten für die Lösungsidee sind insbesondere aufgrund der zusätzlich erforderlichen Transportverbindung in Form einer Monorail sehr hoch. Zudem bedingt der Ansatz einen Umstieg der Gruppengäste auf ein zusätzliches Verkehrsmittel.

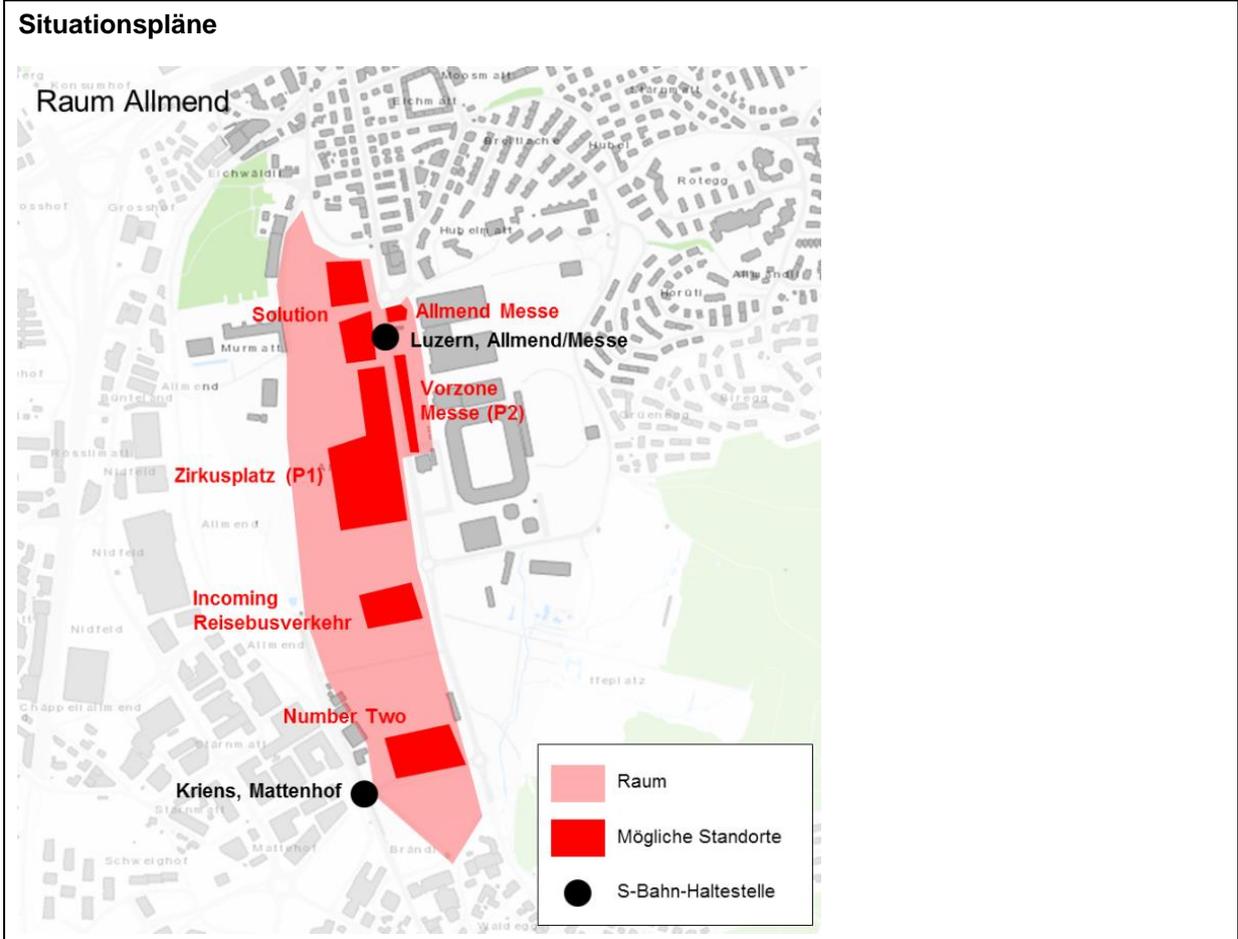
Finanzierung

Seitens Projektverfasser wurden Überlegungen zu Kosten, Erträgen und Finanzierung gemacht.

Politische Vorgeschichte
Das Projekt wurde erst im Rahmen des Strategieprozesses Carregime öffentlich und hat keine politische Vorgeschichte, auch wenn es einzelnen Personen aus Politik und Verwaltung bereits früher vorgestellt wurde.
Fazit
Qualitative Würdigung
<p>Bei der Lösungsidee TALPA handelt es sich um eine Konzeptskizze, welche mit entsprechendem Aufwand vertieft und auf ihre Machbarkeit hin geprüft werden müsste. Die Grundidee schneidet in der fachlichen Bewertung gut ab, der Nutzen wird aber zu einem sehr hohen Preis erzielt.</p> <p>Die Lösungsidee zielt zudem auf eine generelle Verkehrsentslastung der Luzerner Innenstadt ab, was zwar einerseits eine wertvolle Synergie sein könnte, andererseits aber aufgrund der Inanspruchnahme von Teilen des Erholungsgebietes Rotsee und der hohen Kosten grossen politischen Widerstand wecken dürfte. Dies gilt insbesondere bei einer Mantelnutzung in Form von PW-Parkplätzen.</p> <p>Eine Entlastung der Innenstadt vom (Car-)Verkehr ist grundsätzlich auch im Sinne der Mobilitätsstrategie. Der angedachte Umstieg auf ein weiteres Verkehrsmittel steht jedoch im Widerspruch zur Vision Tourismus Luzern 2030 und der darin enthaltenen Willkommenskultur. Auch mit der Energie- und Klimastrategie ist die Lösungsidee kaum vereinbar, da sie neben einem hohen Bedarf an neuen Infrastrukturen ein Naherholungsgebiet tangiert und mit der entsprechenden Parkieranlage Mehrverkehr in diesem Gebiet erzeugt.</p>
Quellen: <ul style="list-style-type: none">- Vorlage Lösungsidee, 27. Januar 2021- Präsentationsfolien zum Projekt TALPA vom 21. Februar 2021- Bericht Carregime Phase II Lösungen

Nr.	44	Bezeichnung	Raum Allmend
Grunddaten			
Kurzbeschreibung			
<p>Neben konkreten Gesamtlösungsideen und Standorten wurden in der Phase II des Strategieprozesses Carregime auch ganze Räume bewertet, in welchen verschiedene Lösungsideen verortet, aber nur teilweise konkret definiert sind. Dazu gehört auch das gesamte Gebiet der Allmend – nachstehend als «Raum Allmend» bezeichnet.</p> <p>Der «Raum Allmend» wurde im Zusammenhang mit dem Carregime immer wieder ins Spiel gebracht. Spätestens seit der Veröffentlichung der «Interface-Studie», welche 2017 die Idee der Car-Parkierung auf der Allmend als Alternative zu den damals kontrovers diskutierten Lösungsideen «Metro» und «Parkhaus Musegg» empfahl, wird dieser Raum immer wieder als möglicher Standort für Car-Parkierungsanlagen genannt. So auch im Rahmen des aktuellen Strategieprozesses, in welchem die folgenden Lösungsideen in diesem Raum bewertet wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nr. 35, Allmend Messe, als Car-Halteplatz ▪ Nr. 36, Allmend Zirkusplatz, als Car-Parkplatz ▪ Nr. 37, Allmend P2, als Car-Halteplatz ▪ Nr. 38, Allmend P4, als Car-Parkplatz (inzwischen als Naturschutzgebiet genutzt) ▪ Nr. 44, Raum Allmend, als Car-Halte- und Parkplatz mit S-Bahnverbindung zur Innenstadt ▪ Nr. 53, Number Two, unterirdisches Parkhaus Allmend Süd mit Car-Halte- und Parkplatz sowie S-Bahnverbindung zur Innenstadt (s. auch entsprechendes Faktenblatt) ▪ Nr. 56, Konzept Incoming Reisebusverkehr, mit Car-Parkplatz Allmend Süd <p>Alle diese Flächen sind im Eigentum der Stadt Luzern.</p> <p>Im Nachgang zur Bewertung dieser Lösungsideen wurde von privater Seite noch die Idee «Solution» eingebracht, welche eine ebenerdige Car-Parkierung in Verbindung mit einer unterirdischen PW-Parkierung auf der Westseite der Horwerstrasse vorsieht.</p> <p>Aus diesen Lösungsideen lässt sich erkennen, dass im Raum Allmend:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ verschiedene Flächen vorhanden sind, die als Car-Halte- und Parkplatzstandort dienen könnten; ▪ entsprechende Flächen sowohl westlich als auch östlich der Horwerstrasse liegen; ▪ ober- und unterirdische Lösungsideen denkbar sind; ▪ der Transport zur Innenstadt sowohl mit dem Car als auch mit der S-Bahn möglich ist. <p>Mit dem vorliegenden Faktenblatt zum Raum Allmend geht es nun darum, zu entscheiden, ob und unter welchen Rahmenbedingungen dieser Raum als Lösungsidee für das zukünftige Carregime einen Beitrag leisten kann und welche Lösungsideen konkret in Frage kommen.</p>			
Konzeptdetails			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)		Mit Car oder S-Bahn	
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)		Unterschiedlich, je nach konstruierter Lösungsidee	
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)		Unterschiedlich, je nach konstruierter Lösungsidee	
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)		Unterschiedlich, je nach konstruierter Lösungsidee	

Verortung 	Grössenordnung Kosten	
	Investitionskosten [CHF]:	5 - 50 Mio.
	Genauigkeit:	Keine Angaben
	Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
Bemerkungen zu den Kosten:		
<p>Mit 5 Mio. Franken wäre eine einfache, oberirdische Lösung (z. B. Zirkusplatz) realisierbar. Mit 50 Mio. wäre ein unterirdisches Parkhaus mit Zugang zur S-Bahn realisierbar.</p>		



Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung			Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Raum Allmend		Anzahl Car-Halteplätze:	Total 50
Zugewiesener Halteplatz	Raum Allmend		Anzahl Car-Parkplätze:	
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
Erkenntnisse aus der Bewertung				
<p>In der fachlichen Bewertung der Phase II des Strategieprozesses Carregime hat der Raum Allmend (Nr. 44) mit total 42 Nutzenpunkten im Vergleich zu den übrigen betrachteten Räumen am besten abgeschnitten. Die in der Folge durchgeführte Detailanalyse zeigt zudem, dass eine Lösungsidee mit Car-Halte-/Parkplätzen im Raum Allmend und S-Bahnverbindung zur Innenstadt den gleichen Gesamtnutzen erzielt wie eine Lösungsidee mit Car-Halteplätzen in der Innenstadt und anschliessender Zwischen-Parkierung im Raum Allmend. Die Punktverluste durch den Umstieg auf die S-Bahn können durch einen höheren Nutzen dank weniger Fahrkilometer auf Stadtgebiet und einer zuverlässigeren Planbarkeit der Reisezeit kompensiert werden. Das lässt sich auch aus der nachstehenden Sensitivitätsbetrachtung für den Raum Allmend erkennen, welcher unterschiedliche Gewichtungen zugrunde liegen.</p> <p>Das Total der erreichten Nutzenpunkte ist zwar tiefer als jenes der Lösungsideen mit den höchsten Gesamtnutzen. Die nachstehende Kostenwirksamkeitsbetrachtung zeigt aber, dass sich im Raum Allmend eine vergleichsweise kostengünstige Lösungsidee verwirklichen lassen würde.</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
42	5 Mio. 50 Mio.	119'050 1'190'480	50	100'000 1'000'000

Ergänzende Angaben / Aspekte
<p>Chancen (Synergien)</p> <p>Der Raum Allmend zeichnet sich dadurch aus, dass er über eine gute S-Bahnverbindung zur Innenstadt verfügt. Kein anderer für das Carregime in Betracht gezogener Standort in der Stadt Luzern verfügt über eine vergleichbar gute und leistungsfähige öV-Verbindung.</p> <p>Der Raum Allmend verfügt zudem über Flächen im Eigentum der Stadt Luzern, auf welchen eine vergleichsweise kostengünstige Realisierung von Car-Halte- und Car-Parkplätzen möglich wäre.</p>
<p>Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)</p> <p>Der Raum Allmend zeichnet sich durch eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen aus. Das heutige Gleichgewicht zwischen den Nutzungen als Veranstaltungs-, Messe- und Sportplatz einerseits und als Naturerholungsraum andererseits, welches auf die Realisierung der Sportarena und der neuen Messeinfrastruktur in den Jahren 2005 bis 2010 zurückgeht, erträgt nur bedingt und unter Einhaltung zu definierender Rahmenbedingungen zusätzliche Nutzungen wie die Schaffung von Infrastrukturen für ein zukünftiges Carregime.</p> <p>Die möglichen oberirdischen Parkierungsflächen westlich der Horwerstrasse stehen in Konkurrenz zur Nutzung der Allmend als Sport-, Erholungs- und Freifläche und stehen aufgrund der Nutzung dieser Flächen für Veranstaltungszwecke zu gewissen Zeiten nicht als Car-Parkplatz zur Verfügung (z. B. bei Belegung durch den Zirkus oder Ausstellungen). Unter- oder überirdische Infrastrukturbauten stehen zudem im Widerspruch zur Nutzungsplanung Allmend (vgl. politische Vorgeschichte).</p> <p>Mögliche Parkierungsflächen östlich der Horwerstrasse führen zu einer Einschränkung der Vorzone über das Mass der heutigen Parkierungsflächen hinaus. Trotzdem können max. 20 Car-Parkplätze realisiert werden, welche aufgrund der Nutzung der Vorzone als Veranstaltungsfläche zu gewissen Zeiten nicht benutzt werden könnten.</p> <p>Die Nutzung der S-Bahn zur Innenstadt und damit zum Bahnhof Luzern durch die Gruppengäste führt zu den Hauptverkehrszeiten zu Kapazitätsengpässen sowohl in den Zügen als auch im Bereich der Bahnsteige. Insbesondere im Bahnhof Luzern, welcher zu den Hauptverkehrszeiten sehr stark frequentiert ist, wird es schwierig sein, Touristengruppen zusammen zu halten und als Gruppe über die Seebrücke in den Raum Altstadt zu führen.</p>
<p>Finanzierung</p> <p>Es sind noch keine detaillierten Überlegungen zur Finanzierung vorhanden.</p>
<p>Politische Vorgeschichte</p> <p>Im Rahmen der Realisierung der Sportarena und der neuen Messeinfrastruktur wurde für den Raum Allmend das politische Versprechen abgegeben, die Allmend als Erholungs- und Freiraum zu erhalten. In diesem Zusammenhang ist im Rahmen der damaligen Nutzungsplanung festgelegt worden, dass westlich der Horwerstrasse keine permanenten Hoch-Bauten realisiert werden sollen.</p> <p>Dennoch hat bereits die durch Interface erarbeitete Studie zur Prüfung von Möglichkeiten für ein Carregime im Jahr 2017 vorgeschlagen, den Raum Allmend als dezentralen Standort für ein zukünftiges Carregime zu konkretisieren und ein entsprechendes Pilotprojekt zu realisieren. Die darauffolgende kontroverse politische Diskussion hat zur Sistierung der bisherigen Planungen und in der Folge zur gemeinsamen Analyse und nachgelagerten abgestimmten Erarbeitung der Strategieprozesse «Vision Tourismus 2030» und «Carregime» geführt.</p>

Fazit**Qualitative Würdigung**

Der Raum Allmend verfügt über das Potenzial, auf stadteigenen Grundstücken zeitnah eine vergleichsweise kostengünstige Lösungsidee für ein zukünftiges Carregime zu realisieren. Diese können aus geometrischen Gründen praktisch nur westlich der Horwerstrasse angeordnet werden. Zudem bedingen sie die Bereitschaft, entsprechende Flächen herzurichten und für diese Nutzung zu reservieren.

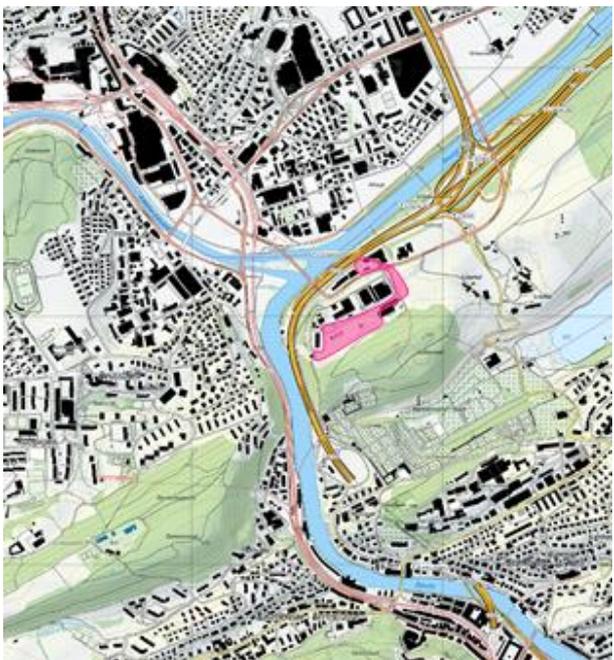
Die Nutzung der S-Bahn zur Innenstadt und damit zum Bahnhof Luzern durch Gruppengäste führt insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu Kapazitätsengpässen sowohl in den Zügen als auch im Bereich der Bahnsteige und stellt hohe Anforderungen an die Reiseleitenden. Zu beachten gilt es auch, dass das Carregime aufgrund der Ablösung des Carparkplatzes Rösslimatt/Kriens ab zirka 2030 zur Verfügung stehen sollte, was voraussichtlich mit der Bauzeit und den entsprechenden Einschränkungen im Bahnhof Luzern zusammenfällt. Zudem dürfte es auch mit einem DBL schwierig sein, ein Gruppentourismus-Aufkommen, wie es aufgrund der Vision Tourismus Luzern 2030 möglich ist, komplett über den Bahnhof Luzern abzuwickeln.

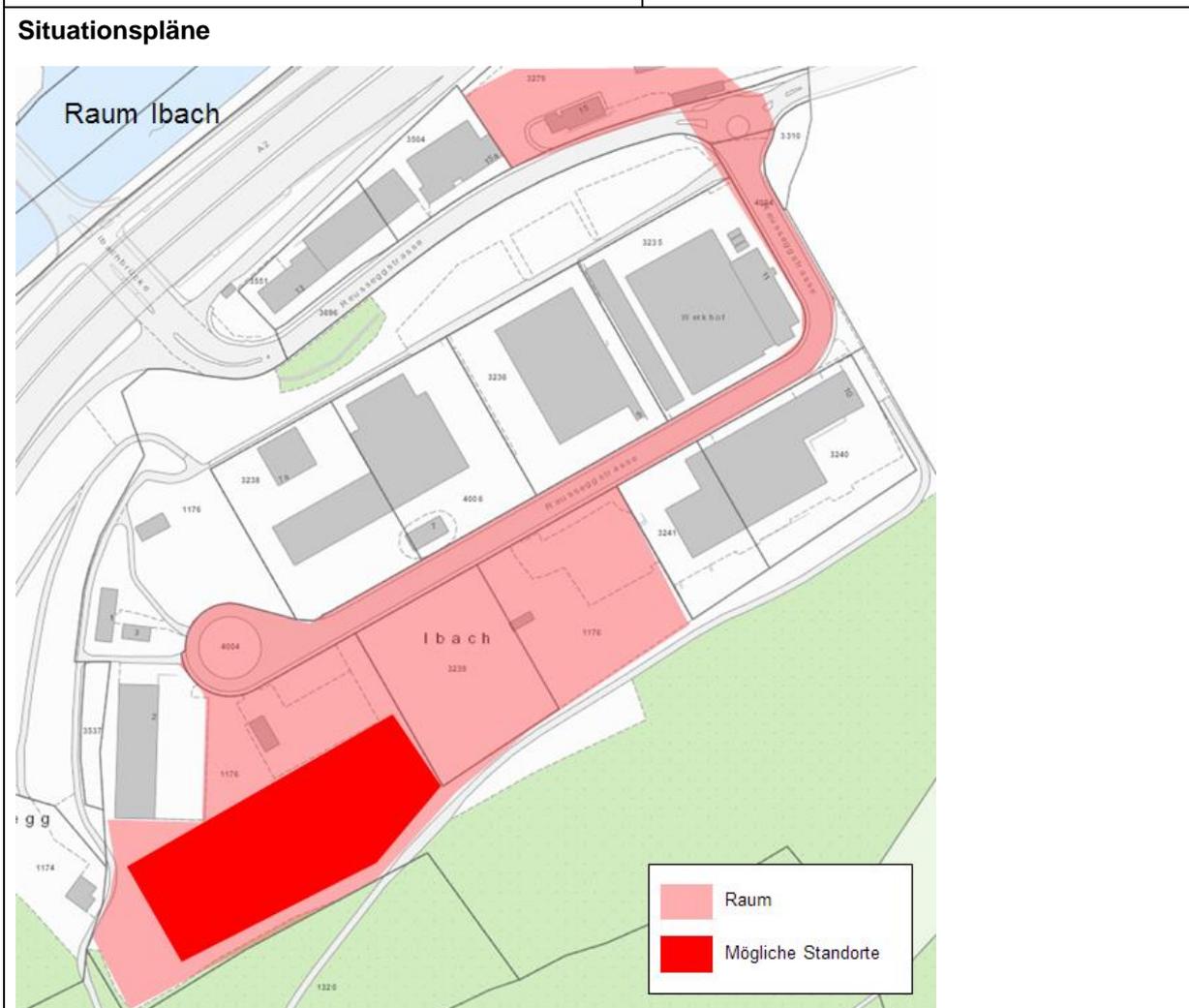
Bezogen auf die städtischen Strategien lässt sich erkennen, dass eine Entlastung des Stadtzentrums von verkehrlichen Nutzungen zwar erwünscht ist und der Mobilitätsstrategie entspricht, die Abwicklung des gesamten Gruppentourismus über den Bahnhof Luzern aber zu Behinderungen und einer Minderung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs führen würden. Dies ist weder im Sinn der Mobilitätsstrategie noch der in der Tourismusstrategie enthaltenen Willkommenskultur. Die Umnutzung von Freiflächen auf der Allmend dürfte auch im Widerspruch zur Klima- und Energiestrategie stehen.

Quellen:

- Bericht Carregime Phase II Lösungen

Nr.	43	Bezeichnung	Raum Ibach
Grunddaten			
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Neben konkreten Gesamtlösungsideen und Standorten wurden in der Phase II des Strategieprozesses Carregime auch ganze Räume bewertet, in welchen verschiedene Lösungsideen verortet, aber nur teilweise konkret definiert sind. Dazu gehört auch das gesamte Gebiet Ibach-Reussegg – nachstehend als «Raum Ibach» bezeichnet.</p> <p>Der «Raum Ibach» wurde im Zusammenhang mit der Lösungsidee «Metro» erstmals als möglicher Standort für die Car-Parkierung thematisiert. Später wurde er als möglicher Ersatzstandort für den Car-Parkplatz Inseli in Betracht gezogen. Als favorisiertes Grundstück galt jenes, auf welchem inzwischen der Ökihof von REAL realisiert worden ist. Als einziges noch freies Grundstück, das sich im Besitz der Stadt Luzern befindet, verbleibt somit die Parzelle neben dem Werkhof des Strasseninspektors der Stadt Luzern. Im Rahmen des aktuellen Strategieprozesses Carregime wurden in diesem Raum die folgenden Lösungsideen konkret geprüft und bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nr. 5, Ibach REAL, als Parkplatz ▪ Nr. 43, Raum Ibach, als Parkplatz <p>Aus diesen Lösungsideen lässt sich erkennen, dass im Raum Ibach:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ nur noch eine Teilfläche des städtischen Grundstücks 1176 (linkes Ufer) vorhanden ist, welche als Parkplatzstandort dienen könnte; ▪ das Grundstück für die Nutzung als Car-Parkplatz durch erhebliche Terrainveränderungen hergerichtet werden müsste; ▪ als Transportmittel zur Innenstadt nur Cars in Frage kommen, da der Raum Ibach über keine öV-Erschliessung verfügt. <p>Der Raum Ibach verfügt aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Autobahnanschluss Luzern Nord über eine gute verkehrliche Erschliessung.</p>			
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)	Car		
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)	400 m ab Löwenplatz		
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)	16 Minuten		
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)	Fahrstrecke total 5.9 km, davon 2.25 km im Innenstadtkordon		

<p>Verortung</p> 	<p>Größenordnung Kosten</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="885 280 1228 403">Investitionskosten [CHF]: Genauigkeit:</td> <td data-bbox="1228 280 1453 403">5 Mio. Keine Angaben</td> </tr> <tr> <td data-bbox="885 403 1228 481">Betriebskosten [CHF]:</td> <td data-bbox="1228 403 1453 481">Keine Angaben</td> </tr> </table> <p>Bemerkungen zu den Kosten:</p> <p>Mit 5 Mio. Franken wäre eine einfache, oberirdische Lösung realisierbar.</p>	Investitionskosten [CHF]: Genauigkeit:	5 Mio. Keine Angaben	Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
Investitionskosten [CHF]: Genauigkeit:	5 Mio. Keine Angaben				
Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben				



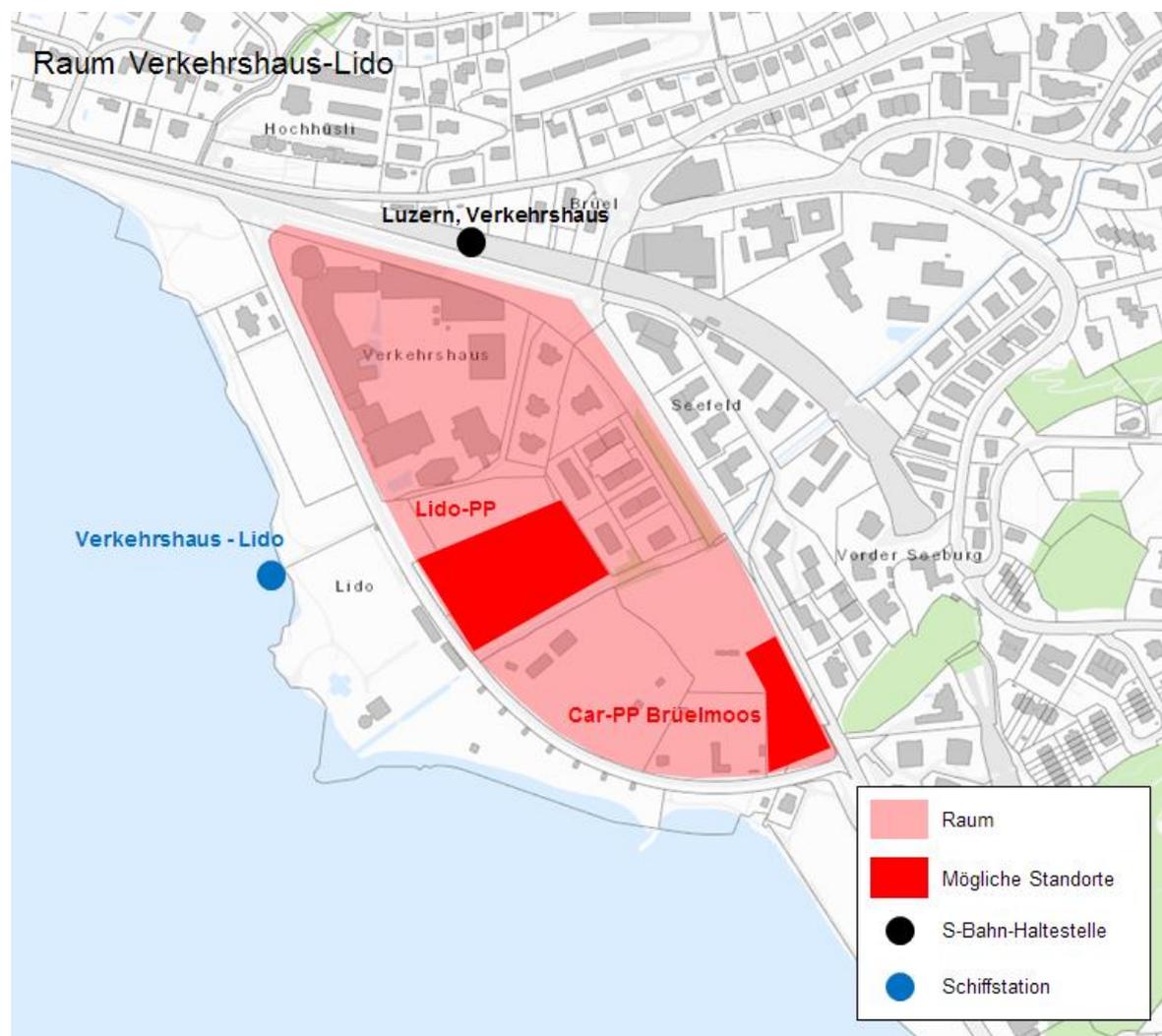
Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung		Mengengerüst		
Zugewiesener Parkplatz	Raum Ibach	Anzahl Car-Halteplätze:	0	
Zugewiesener Halteplatz	Löwenplatz	Anzahl Car-Parkplätze:	20	
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
<p>43 Raum Ibach</p> <p>■ A1 ■ A2 ■ B1 ■ B2 ■ B3 ■ B4 ■ B5 ■ C1 ■ D1 ■ D2 ■ D3 ■ D4 ■ E1 ■ E2 ■ F1 ■ F2 ■ G1 ■ G2</p>				
Erkenntnisse aus der Bewertung				
<p>Der Raum Ibach (Nr. 43) schneidet in der fachlichen Bewertung mit total 38 Nutzenpunkten knapp über dem Median von 37 Nutzenpunkten ab. Das Total der erreichten Nutzenpunkte ist somit tiefer als jenes der Räume Allmend und Verkehrshaus/Lido und auch deutlich tiefer als jenes der Lösungsideen mit den höchsten Gesamtnutzen.</p> <p>In der Detailanalyse zeigt sich, dass das Nutzentotal beim Raum Ibach vor allem durch die weniger gute Erreichbarkeit und insbesondere die eingeschränkte Planbarkeit der Reisezeit geschmälert wird. Durch den Transport der Gruppengäste mit dem Car zur Innenstadt schneidet der Standort auch in weiteren Kriterien bezüglich Verkehr, Halteplätze, Aufenthaltsqualität und Sicherheit weniger gut ab. Diese Erkenntnisse bestätigen sich auch in den untenstehenden Sensitivitätsbetrachtungen, wobei die Lösungsidee insbesondere bei der Gewichtung 'wenig Carverkehr in Innenstadt' Punkte einbüsst.</p>				
<p>43 Raum Ibach</p> <p>■ Basisbewertung ■ Innenstadterreichbar ■ Stadtbevölkerung wenig gestört ■ wenig Carverkehr in Innenstadt ■ wenig Carverkehr auf städtischen Strassen ■ alle Hauptkriterien ähnlich gewichtet ■ Gewichtung Stakeholder</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
38	5 Mio.	131'579	20	250'000
Ergänzende Angaben / Aspekte				
Chancen (Synergien)				
<p>Der Raum Ibach liegt im Industrie- und Gewerbegebiet Ibach und ist deshalb bezüglich Immissionen wenig heikel. Der Raum verfügt zudem über eine Fläche im Eigentum der Stadt Luzern, auf der eine vergleichsweise kostengünstige Realisierung von Car-Parkplätzen möglich wäre.</p> <p>Der Raum Ibach ist aufgrund des Autobahnanschlusses Luzern Nord in der unmittelbaren Nachbarschaft direkt ab der Autobahn erreichbar.</p>				

Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)
<p>Vom Raum Ibach aus kann die Innenstadt nur mit dem Car erreicht werden. Der Raum eignet sich also lediglich zur Zwischen-Parkierung der Cars. Die Verkehrsverbindung für die Cars zur Innenstadt muss aufgrund häufiger Verkehrsüberlastungen als unzuverlässig und kaum planbar bezeichnet werden.</p> <p>Der Raum Ibach und insbesondere das betreffende Grundstück ist eine der Landreserven für die mögliche An- oder Umsiedlung von Industrie- oder Gewerbebetrieben.</p>
Finanzierung
<p>Es sind noch keine detaillierten Überlegungen zur Finanzierung vorhanden.</p>
Politische Vorgeschichte
<p>Im Zusammenhang mit der Car-Parkierung wurde der «Raum Ibach» im Zusammenhang mit der Lösungsidee «Metro» erstmals thematisiert.</p>
Fazit
Qualitative Würdigung
<p>Obwohl der Raum Ibach über eine entsprechende Fläche für Carparkplätze im Eigentum der Stadt Luzern verfügt und direkt an einem Autobahnanschluss liegt, spricht die ungünstige verkehrliche Lage und Anbindung an die Innenstadt gegen eine Realisierung einer Car-Parkierung in diesem Raum. Die unzuverlässige Reisezeit bzw. teilweise überlasteten Strassen sowie die Umnutzung von Freiflächen stehen sowohl im Widerspruch mit den Zielen der Mobilitäts- als auch der Klima- und Energiestrategie.</p>
Quellen:
<ul style="list-style-type: none">- Bericht Carregime Phase II Lösungen

Nr.	46	Bezeichnung	Raum Verkehrshaus/Lido
Grunddaten			
Kurzbeschreibung			
<p>Neben konkreten Gesamtlösungsideen und Standorten wurden in der Bewertung der Phase II des Strategieprozesses Carregime auch Räume einbezogen, in welchen verschiedene Lösungsideen verortet sind, welche aber nur teilweise konkret definiert sind oder nur Teil einer zukünftigen Gesamtlösung sein können. Dazu gehört auch das gesamte Gebiet Verkehrshaus/Lido – nachstehend als «Raum Verkehrshaus/Lido» bezeichnet.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Carparkierung wurde der «Raum Verkehrshaus/Lido» immer wieder ins Spiel gebracht. 2017 wurde versucht, gestützt auf das Konzept Carparkierung der Stadt Luzern den Car-Parkplatz Brüelmoos zu erweitern, was aber aufgrund des Widerstands aus Quartier und Politik nicht umgesetzt werden konnte.</p> <p>Bereits früher hatte die Idee «Cityschiff» bestanden, welche in der PwC-Studie von 2015 erneut aufgenommen wurde und eine Schiffsverbindung für Gruppentouristinnen und -touristen vom Verkehrshaus zum Schwanenplatz propagierte. Immer wieder wurde auch der Lido-Parkplatz als Car-Parkplatz thematisiert und im Rahmen der ersten Überlegungen zum Neubau der Schienenhalle des Verkehrshauses wurde die Möglichkeit eines Parkhauses, welches auch über Car-Parkplätze verfügen könnte, andiskutiert, schliesslich aber aus Kostengründen verworfen.</p> <p>Im Rahmen des aktuellen Strategieprozesses, sind die folgenden Lösungsideen in diesem Raum konkret geprüft und bewertet worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nr. 29, Verkehrshaus, Haldenstrasse, als Anhalteplatz ▪ Nr. 30, Brüelmoos, als Parkplatz ▪ Nr. 46, Raum Verkehrshaus/Lido, als Anhalte- und Parkplatz <p>Alle diese Flächen sind im Eigentum der Stadt Luzern. Zudem ist der Raum Verkehrshaus/Lido auch Bestandteil der Lösungsidee Nr. 48, Konzept C-Netz.</p> <p>Aus diesen Lösungsideen lässt sich erkennen, dass im Raum Verkehrshaus/Lido:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ verschiedene Flächen vorhanden sind, die als Anhalte- und Parkplatzstandorte dienen können; ▪ ober- und unterirdische Lösungsideen denkbar sind; ▪ der Transport zur Innenstadt sowohl mit dem Car, der S-Bahn als auch dem Schiff möglich ist. <p>Mit dem vorliegenden Faktenblatt zum Raum Verkehrshaus/Lido geht es nun darum, zu entscheiden, ob und allenfalls unter welchen Rahmenbedingungen dieser Raum als Lösungsidee für das zukünftige Carregime einen Beitrag leisten kann und wie er in diesem Fall weiterentwickelt werden soll.</p>			
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)	Mit Car, S-Bahn oder Schiff		
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)	Unterschiedlich, je nach konstruierter Lösungsidee		
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)	Unterschiedlich, je nach konstruierter Lösungsidee		
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)	Unterschiedlich, je nach konstruierter Lösungsidee		

Verortung s. Situationsplan	Größenordnung Kosten	
	Investitionskosten [CHF]:	2 - 30 Mio.
	Genauigkeit:	Keine Angaben
	Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
Bemerkungen zu den Kosten:		
Mit 2 Mio. Franken wäre eine einfache, oberirdische Lösung (z. B. Lido-Parkplatz) realisierbar.		
Mit 30 Mio. Franken wäre ein unterirdisches Parkhaus realisierbar.		

Situationspläne

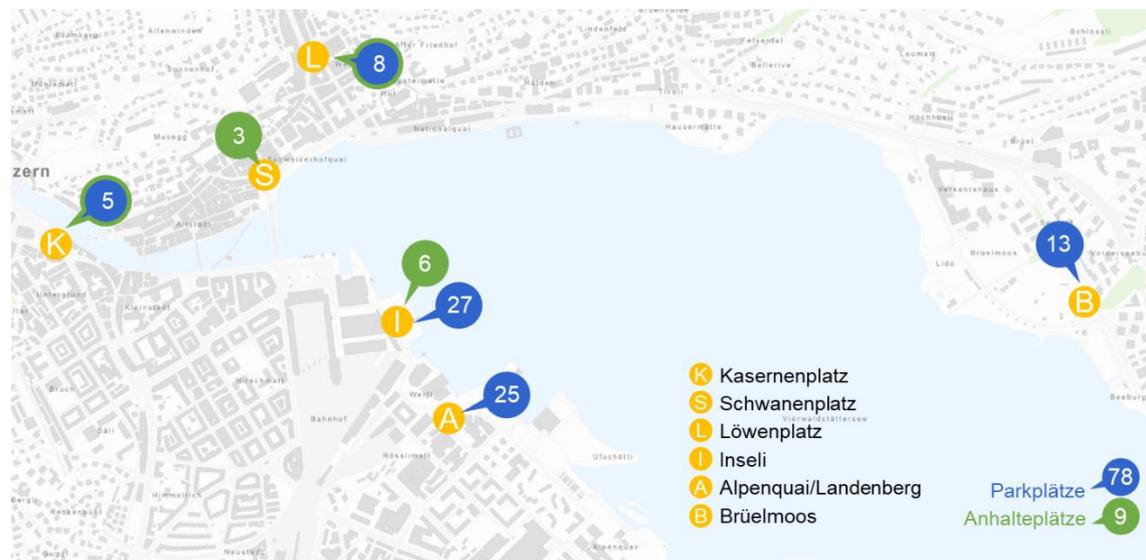


Fachliche Bewertung				
Grundannahmen Bewertung			Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Raum Verkehrshaus/Lido		Anzahl Car-Halteplätze:	Total 50
Zugewiesener Halteplatz	Löwenplatz		Anzahl Car-Parkplätze:	
Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime				
<p>■ A1 ■ A2 ■ B1 ■ B2 ■ B3 ■ B4 ■ B5 ■ C1 ■ D1 ■ D2 ■ D3 ■ D4 ■ E1 ■ E2 ■ F1 ■ F2 ■ G1 ■ G2</p>				
Erkenntnisse aus der Bewertung				
<p>Der Raum Verkehrshaus/Lido (Nr. 46) hat in der fachlichen Bewertung mit total 39 Nutzenpunkten über dem Median von 37 Nutzenpunkten abgeschnitten. Das Total der erreichten Nutzenpunkte ist somit tiefer als jenes des Raumes Allmend und auch deutlich tiefer als jenes der Lösungsideen mit den höchsten Gesamtnutzen.</p> <p>In der Detailanalyse zeigt sich zudem, dass eine Lösungsidee im Raum Verkehrshaus/Lido, die auf der Basis des Transportes der Gruppengäste mit dem Car zur Innenstadt basiert, keine umfassende Aufwertung der Innenstadtplätze ermöglicht und die Parkplätze im Bereich Verkehrshaus/Lido die angrenzende Wohnnutzung beeinträchtigen.</p> <p>Die untenstehende Sensitivitätsbetrachtung zeigt zudem, dass die Gewichtungsansätze, welche wenig Carverkehr fordern, zu einem geringeren Bewertungsergebnis führen.</p>				
Kostenwirksamkeit				
Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
39	2 Mio. 30 Mio.	51'282 769'231	50	40'000 600'000
Ergänzende Angaben / Aspekte				
Chancen (Synergien)				
<p>Der Raum Verkehrshaus/Lido wird schon heute als Car-Parkplatz genutzt. Die Carparkplätze lassen sich auch für das Verkehrshaus nutzen und könnten aufgrund der nahe gelegenen S-Bahn-Haltestelle auch für Carreisende ab Luzern genutzt werden.</p> <p>Der Raum Verkehrshaus/Lido verfügt zudem über Flächen im Eigentum der Stadt Luzern, auf welchen eine vergleichsweise kostengünstige Realisierung von Halte- und Parkplätzen für Cars möglich ist.</p> <p>Mit dem Verkehrshaus verfügt der Raum über ein Tourismusziel, das für gewisse Touristengruppen Synergien ermöglicht. Die Schiffsverbindung zur Innenstadt gehört ebenfalls dazu.</p>				

<p>Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)</p> <p>Der Raum Verkehrshaus/Lido zeichnet sich durch eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen aus. Die Bevölkerung der angrenzenden Wohngebiete und der Tennisclub Lido beklagen schon heute die Lärm- und Abgasemissionen der Reisecars. Hinzu kommt, dass mit dem Erlass der aktuellen BZO Car-Parkplätze nicht mehr zonenkonform sind und somit nicht erweitert werden können.</p> <p>Die Verkehrsverbindung für die Cars zur Innenstadt muss aufgrund häufiger Verkehrsüberlastungen trotz der Möglichkeit der Mitbenutzung der Busspur als unzuverlässig und kaum planbar bezeichnet werden. Die als Alternative zum Car für den Transport der Gruppengäste zur Innenstadt vorhandene S-Bahn-Verbindung genügt mit dem aktuellen Halbstundentakt den Anforderungen für eine Gruppen-Tourismusdestination ebenso wenig, wie die mit einem Schiffs-Shuttle mögliche Taktfrequenz.</p> <p>Die Taktfrequenz auf der Bahnlinie kann bis nach der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern nicht ausgebaut bzw. verdichtet werden. Auch ein Schiffsshuttle kann frühestens nach dem Bau des DBL in Betracht gezogen werden, da der Schiffsverkehr im Seebecken durch den Bau des Seetunnels eingeschränkt sein wird.</p>
<p>Finanzierung</p> <p>Es sind noch keine detaillierten Überlegungen zur Finanzierung vorhanden.</p>
<p>Politische Vorgeschichte</p> <p>Gestützt auf das Konzept Carparkierung der Stadt Luzern wurde 2017 vorgeschlagen, den Car-Parkplatz Brüelmoos zu erweitern. Diese damals kurzfristig umsetzbare Massnahme scheiterte jedoch am Widerstand des Quartiers, unterstützt durch den Quartierverein Würzenbach – Seeburg – Büttenen und in der Folge auch durch einen politischen Vorstoss und eine überwiesene Protokollbemerkung im Rahmen der Beratung des Parlamentsgeschäftes zum Konzept Carparkierung Stadt Luzern.</p>
<p>Fazit</p>
<p>Qualitative Würdigung</p> <p>Obwohl der Raum Verkehrshaus/Lido über entsprechende Flächen für Car-Parkplätze im Eigentum der Stadt Luzern verfügt und mit dem Verkehrshaus ein gewisses Synergiepotential vorhanden ist, sprechen sowohl die ungünstige verkehrliche Lage und Anbindung an die Innenstadt als auch die nicht gegebene Zonenkonformität und die Nachbarschaft mit Wohn- und Freizeitnutzung gegen die Realisierung von zusätzlichen Car-Parkplätzen oder eine neue Car-Parkierungsanlage in diesem Raum.</p> <p>Die Nutzung des Raums Verkehrshaus/Lido für die Car-Parkierung steht aufgrund der ungünstigen verkehrlichen Anbindung an die Innenstadt und der Umnutzung von Freiflächen sowohl im Widerspruch mit den Zielen der Mobilitäts- als auch der Klima- und Energiestrategie.</p>
<p>-Quellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bericht Carregime Phase II Lösungen

Nr.	47	Bezeichnung	Bestehendes Carregime
Grunddaten			
Kurzbeschreibung			
<p>Das bestehende Carregime in der Stadt Luzern zeichnet sich dadurch aus, dass die Innenstadt mit dem Car und damit für den Gruppentourismus direkt erreichbar ist. Das Angebot an öffentlichen Car-Halte- und Parkplätzen ist zurzeit auf sechs Standorte verteilt. Grundsätzlich stehen je nach Tageszeit zwischen 9 und 22 Car-Halteplätze und zwischen 65 und 78 Car-Parkplätze zur Verfügung. Das bestehende Carregime beinhaltet saisonal und tageszeitlich differenzierte Vorgaben für das Halten und Parkieren von Touristencars an den innerstädtischen Standorten Schwanen-, Löwen- und Kasernenplatz. Ein Verkehrsdienst gewährleistet seit 2015 einen geordneten Verkehrsablauf.</p> <p>Für die Car-Parkierung müssen Gebühren entrichtet werden. Je zentraler die Lage, umso höher sind die Preise. Das Halten zum Ein- und Aussteigen ist für Cars bisher gebührenfrei. Mit einem Car-Parkleitsystem konnte ab Frühling 2019 der Suchverkehr verringert werden.</p> <p>Im Herbst 2017 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Initiative für ein carfreies Inseli angenommen. Als Ersatz für die wegfallenden Carparkplätze auf dem Inseli wird im Gebiet Rösslimatt in Kriens bis Ende 2022 ein maximal 10 Jahre nutzbarer Car-Parkplatz erstellt.</p>			
Konzeptdetails (gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess)			
Personentransport zum Zielgebiet (Innenstadt)		Car	
Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort (Kriterium A1-2)		400 m	
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers, Kriterium A1-3)		16 Minuten	
Mittlere Fahrdistanz (nördliche und südliche Zufahrt) von der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort (Kriterien B4 und B5)		Fahrstrecke total 5.9 km davon 1.3 km im Innenstadtkorridor	
Verortung		Grössenordnung Kosten	
s. Situationsplan		Investitionskosten [CHF]:	5 Mio.
		Genauigkeit:	Keine Angaben
		Betriebskosten [CHF]:	Keine Angaben
		Bemerkungen zu den Kosten:	
		-	

Situationspläne

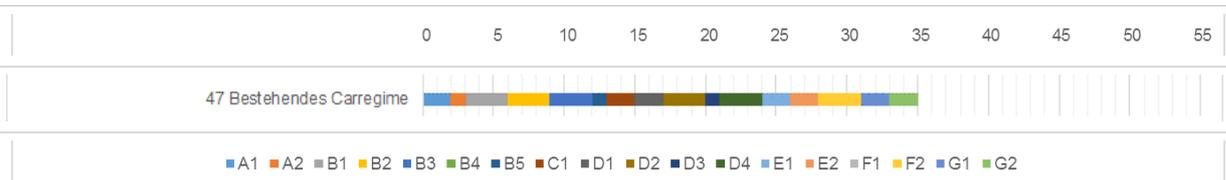


Übersicht Standorte Caranhalte- und Carparkplätze Stadt Luzern 2022

Fachliche Bewertung

Grundannahmen Bewertung		Mengengerüst	
Zugewiesener Parkplatz	Rösslimatt, Kriens	Anzahl Car-Halteplätze:	9 – 22
Zugewiesener Halteplatz	Löwenplatz	Anzahl Car-Parkplätze:	65 – 78

Nutzen gemäss Bewertung Phase II Strategieprozess Carregime



Erkenntnisse aus der Bewertung

Das bestehende Carregime schneidet in der fachlichen Bewertung mit 35 Nutzenpunkten unter dem Median der Lösungsideen ab. Es zeigt sich, dass insbesondere die als wenig attraktiv empfundenen Car-Halteplätze negativ ins Gewicht fallen.



Kostenwirksamkeit

Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]	Anzahl Carplätze (Halte- und Parkplätze)	Investitionskosten pro Carplatz [CHF/Carplatz]
35	5 Mio.	142'857	500	100'000

Ergänzende Angaben / Aspekte
Chancen (Synergien)
<p>Eine Aufwertung der zentralen Car-Halteplätze könnte dazu beitragen, dass das Miteinander von Gruppentourismus und Stadtplatz besser funktioniert.</p> <p>Je nach konkreter Ausgestaltung und unter der Voraussetzung, dass ein geeigneter Standort für die Zwischen-Parkierung der Cars gefunden wird, könnte eine Weiterentwicklung des bestehenden Carregimes aufwandarm bzw. vergleichsweise kostengünstig ausfallen. Dies würde dem Anliegen gerecht werden, angesichts der unsicheren Prognosen des Gruppentourismus vorläufig auf grosse Investitionen zu verzichten.</p>
Risiken (Abhängigkeiten / Konflikte)
<p>Sowohl die Fahrten zu den Car-Parkplätzen als auch die Parkierung auf oberirdischen Plätzen werden durch einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung als störend wahrgenommen.</p> <p>Werden der Löwen- und der Schwanenplatz langfristig für das Carregime genutzt, sind sie weiterhin zeitweise von Cars belegt und stehen nicht dauerhaft für andere Nutzungen oder als Freiraum zur Verfügung.</p> <p>Werden die Plätze im Sinne einer kostengünstigen Lösung nur minimal aufgewertet, dürfte die Akzeptanz der Lösung tief sein, da die Situation nicht nachhaltig verbessert wird.</p> <p>Die aus der Vision Tourismus abgeleiteten Ziele werden nicht erfüllt. Die geforderte umsichtige und kluge Lenkung der Gäste durch die Stadt ist weiterhin ungelöst und die Wege sind nicht im Sinne einer umweltschonenden Mobilität kurz.</p> <p>Ein Grossteil der heutigen Car-Parkplätze für die Zwischen-Parkierung steht in naher Zukunft nicht mehr zur Verfügung, kommt zunehmend unter Druck oder ist befristet. Nur wenn ein neuer Standort für die Zwischen-Parkierung der Cars gefunden wird, kann das bisherige Carregime langfristig weiterbetrieben werden.</p>
Finanzierung
<p>Bisher sind keine vertieften Überlegungen zur Finanzierung vorhanden.</p>
Politische Vorgeschichte
<p>Das aktuelle Carregime ist seit vielen Jahren Bestandteil der politischen Diskussion. Nachdem in den Jahren 2013 bis 2017 die kontroversen Haltungen zu den konkreten Lösungsideen eine zielgerichtete Lösungsfindung für ein neues Carregime verunmöglichten, hat der Stadtrat 2018 den Strategieprozess Carregime lanciert. In enger Abstimmung auf den parallel laufenden Strategieprozess «Vision Tourismus 2030» wurden in der ersten Phase die Ziele für das künftige Carregime partizipativ erarbeitet. Diese bildeten anschliessend die Basis für die fachliche Bewertung der vorliegenden 59 Lösungsideen in der zweiten Phase.</p>

Fazit
Qualitative Würdigung
<p>Das bestehende Carregime basiert auf den zentralen Car-Halteplätzen Schwanen- und Löwenplatz und bedingt, dass die Cars ihre Fahrgäste zum Aus- und Einsteigen in die Innenstadt fahren. Diese aus verkehrlicher Sicht unbefriedigende Lösung steht im Widerspruch zu den Zielen der Mobilitätsstrategie sowie der Klima- und Energiestrategie.</p> <p>Ob sich die Hoffnung auf eine kostengünstige und auf dem bisherigen Carregime aufbauende Lösung erfüllt, hängt auch davon ab, ob es gelingt, bis 2032 einen oberirdischen Car-Parkplatz für die Zwischen-Parkierung zu realisieren. Ohne genügend grossen Ersatz für den Car-Parkplatz Rösslimatt in Kriens kann das bestehende Carregime nicht weiterbetrieben werden.</p> <p>Die Nutzungskonflikte rund um die Car-Halteplätze in der Innenstadt können durch eine Umgestaltung allenfalls entschärft werden. Der Platz muss aber weiterhin zumindest zeitweise mit den Cars geteilt werden. Kommt angesichts der unsicheren Prognosen im Gruppentourismus noch die Prämisse hinzu, dass die Lösung möglichst kostengünstig sein muss, sind die Möglichkeiten relativ begrenzt, wie die Situation in der Innenstadt nachhaltig verbessert werden kann.</p> <p>Als Grundlage für einen Entscheid, ob eine Weiterentwicklung des bisherigen Carregimes weiterverfolgt werden soll, gilt es primär zu klären, wo bis 2032 eine Alternative zum Car-Parkplatz Rösslimatt in Kriens bereitgestellt werden kann.</p>
<p>Quellen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Bericht Carregime Phase II Lösungen- Bewertung in Anlehnung an die bisherige Bewertung