

**Mediensperfrist:
27. Februar 2018, 15.00 Uhr**

Einem Schritt voraus wagen

Ein mittel- und langfristiger Ansatz zur Lösung des Carproblems
in der Luzerner Innenstadt

Kurzfassung

Autoren

Prof. Dr. Ueli Haefeli (Interface, Projektleitung)

Marcelo Duarte, MA PMP (Interface, Projektmitarbeit)

Mitautorinnen und Mitautoren/Expertinnen und Experten

Sabine Friedrich, Dr. sc. ETH, Dipl. Ing., Stadtplanerin, Raumplanerin FSU, KEEAS Zürich

Fritz Kobi, Dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI, ehem. Kreisoberingenieur Kanton Bern

Thomas Schmid, Dipl. Ing. ETH/SVI MAS MTEC/BWI, Rapp Trans AG Zürich

Prof. Dr. Widar von Arx, Hochschule für Wirtschaft, Luzern

Luzern, den 7. Februar 2018

I AUFTRAG

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

Mit der Studie werden insbesondere die folgenden Ziele verfolgt:

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

2 LUZERN UND DIE CARS

Eine Tourismusstadt

Reisegruppen generieren rund ein Drittel der touristischen Wertschöpfung im Kanton, den grössten Teil rund um den Schwanen- und Löwenplatz. Der Tourismus ist für Luzern aber mehr als ein Wirtschaftsfaktor, er hat die Stadt im Lauf der letzten 150 Jahre geformt. Dementsprechend hoch ist die Akzeptanz in der Bevölkerung.

Engpässe

Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte führt immer wieder zu Engpässen in der Innenstadt. Vor diesem Hintergrund wird verständlich, wieso das Thema Carparkplätze in Luzern seit langer Zeit intensiv und oft auch emotional diskutiert wird. Zusätzlich kompliziert wird die Lösungsfindung durch eine politische Blockade, ausgelöst unter anderem durch knappe Mehrheiten im Parlament und die oft angespannte Situation zwischen den in der Stadt beziehungsweise im Kanton dominanten politischen Lagern.

Welche Handlungsspielräume gibt es? Zukunftsperspektiven

- Wirtschaft und Bevölkerung in der Agglomerationen werden weiter wachsen und damit auch der Verkehr. Insgesamt ist zu befürchten, dass die *Stabilität des Verkehrssystems weiter abnimmt*.
- Auch der *Druck zur Attraktivierung der Innenstadt wird hoch bleiben*. Mehr und mehr steht die Bevölkerung aus diesem Grund einem weiteren Wachstum des Gruppentourismus kritisch gegenüber.

Aufgrund der Analyse der Ist-Situation und der zu erwartenden Entwicklungen orientiert sich das Expertenteam (u.a.) an den folgenden strategischen Leitlinien:

Die Lösung muss einfach und klar sein

In der komplexen und politisch herausfordernden Situation braucht es einen einfachen, gut umsetzbaren und prägnant kommunizierbaren Lösungsansatz:

- Das Carparkplatzproblem soll *zentral an wenigen Orten gelöst* werden.
- Der Lösungsansatz soll von der Stadt möglichst *in Eigenregie* gelöst und im Zusammenspiel mit den lokalen Tourismusakteuren auch finanziert werden können.
- Der Lösungsansatz soll *unabhängig von anderen Grossprojekten* (Tiefbahnhof, Bypass und Spangen Nord und Süd usw.) gelöst werden.

Ein attraktiver Cartagestourismus soll erhalten bleiben

Es besteht keine Notwendigkeit, grundlegende Fragen zur Entwicklung des Tourismus in der Stadt Luzern mit den Lösungsansätzen zu verknüpfen. Vielmehr soll der Lösungsansatz den Spielraum für eine solche strategische Weichenstellung erhöhen.

Der Schwanenplatz wird carfrei, der Löwenplatz weitgehend

Es ist unseres Erachtens absehbar, dass sich früher oder später eine politische Mehrheit für einen carfreien Schwanenplatz ergibt. Deshalb macht es Sinn, proaktiv zu reagieren. Auch der Löwenplatz soll entlastet werden, es sollen dort aber in einem klar begrenzten Rahmen Möglichkeiten zum Ein- und Aussteigen von Reisegruppen erhalten bleiben.

Fernbusse und nationale Reiseanbieter haben berechtigte Anliegen

Fernbusse und nationale Reiseanbieter werden mit den Parkplätzen am Inseli eine wichtige Basis verlieren. Die Stadt bietet Hand zur Lösung dieses Problems.

Die strategischen Leitlinien verkleinern den Fächer denkbarer Lösungsansätze deutlich. Der Standort Allmend/Messe mit einem anschliessenden Transfer der Reisenden per S-Bahn in die Innenstadt spielt deshalb bei jedem Lösungsansatz eine wichtige Rolle. Insbesondere seine folgenden Vorteile tragen zu dieser Einschätzung bei:

- *Flexibilität*: Ein schrittweiser Aufbau des Betriebs ist möglich.
- *Gute Erreichbarkeit* ab der Autobahn.
- *Erschliessung mit der S-Bahn*: Vorgesehen sind ab 2019 acht Züge pro Stunde.

- Die *Verlässlichkeit* des Schienenkorridors
- Die Realisierung von *genügend Haltekannten* in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Haltestelle Allmend/Messe ist möglich.
- Es gibt in der unmittelbaren Umgebung *kaum betroffenen Wohnraum*.
- Kombination mit *Hub für Fernbusse und anderen Reiseanbieter* möglich.
- Das *Strassennetz* der Stadt wird während der Stosszeiten *entlastet*.

Diesen Vorteilen stehen einige Herausforderungen gegenüber:

- Die Reisenden müssen umsteigen und im Bahnhof sinnvoll geleitet werden.
- Die entsprechenden Kapazitäten der Zentralbahn sind bereitzustellen.
- Für die Kosten des Zugtransfers muss eine einfache Lösung gefunden werden.

Der Stellenwert der Allmend für die Lösungsansätze ist also zentral. Ihre Rolle unterscheidet sich aber bei den vier Lösungsansätzen, die wir im Folgenden unterbreiten.

Ansatz 1: Allmend solo

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

Ansatz 2: Allmend und Innenstadtparkhaus

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

Parkhaus Musegg: Geprüft werden könnte eine Variante mit einem Parkhaus für Cars und mit einer begrenzten Zahl fest vermieteter Anwohnerparkplätze aus dem Wey-Quartier, wo diese Parkplätze im Gegenzug aufgehoben werden könnten.

Parking Schweizerhofquai (Seeparking): Diese 2017 lancierte Idee propagiert den unterirdischen Bau eines Parkhauses unter dem Schweizerhofquai. Vorgesehen sind einige Halteplätze unter dem Schwanenplatz, max. 40 Car- sowie max. 240 Auto-Parkplätze.

Ansatz 3: Allmend und externer Überlauf

Dieser Lösungsansatz unterscheidet sich von Allmend solo durch den Verzicht, sämtliche notwendigen etwa 120 Carparkplätzen in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle bereit zu stellen. Diese Höchstzahl von Parkplätzen brauchte es nur an wenigen Tagen im Jahr und nur zu gewissen Tageszeiten (späterer Nachmittag) erreicht.

Im Sinne eines Überlaufs werden weitere Parkplätze in Allmendnähe bereitgestellt bspw. auf dem städtischen Grundstück im „Hinder Schlund“ (Gemeinde Kriens, vorgesehen als strategische Landreserve der Stadt).

Ansatz 4: Status quo beibehalten

Dieser Ansatz entspricht den städtebaulichen Anforderungen gemäss unserem Zielbild nicht und er berücksichtigt auch den Wegfall der Carparkplätze am Inseli nicht. Er sollte deshalb mittel- und langfristig nicht weiterverfolgt werden.

Flankierende Massnahmen

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

Übersicht über die vier Lösungsansätze

Lösungsansätze			
Allmend solo	Allmend und Innenstadtparkhaus	Allmend und externer Überlauf	Status quo
Alle Anhalte- und Parkplätze für Cars sowie Fernbusterminal an einem Ort	Genügend Anhalte- und ca. 40 Parkplätze in Innenstadtparkhaus (Musegg oder Seeparking) Der Rest und der Fernbusterminal in der Allmend	Wie Allmend solo, aber ca. 80 Parkplätze für Cars im „Hinder Schlund“	Keine echte Alternative

Die Umsetzung der Lösungsansätze erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Betroffenen sowie schrittweise und trägt damit der Tatsache Rechnung, dass insbesondere die in verschiedenen Lösungsansätzen notwendigen grossen Infrastrukturanlagen bisher nicht entscheidungsreif konkretisiert sind. Frühzeitig sollte auch ein Zeitplan kommuniziert werden, um den Akteuren Planungssicherheit zu bieten.

Schritt 1: Hub Allmend Funktionalität und Akzeptanz testen

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

Schritt 2: Unterirdische Parkanlagen zur Entscheidungsfähigkeit bringen
 Parallel dazu könnte die Planung der denkbaren unterirdischen Carparkhäuser (Mugg, Schweizerhofquai, Allmend) konkretisiert werden.

Schritt 3: Grundlegende Infrastrukturentscheidungen fällen
 Auf Basis der Erfahrungen der Testphase in der Allmend sowie der entscheidungsfähigen Infrastrukturprojekte entscheidet der Stadtrat zirka 2022 über das weitere Vorgehen. Je nach Kredit braucht es dazu eine Volksabstimmung.

Umsetzungsprozess

