



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 8. Februar 2017 (StB 73)

B 2/2017

Carparkierung Stadt Luzern

**Vom Grossen Stadtrat mit acht
Protokollbemerkungen
am 6. April 2017
zur Kenntnis genommen.
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2017–2021

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

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

Leitsatz Wirtschaft

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

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

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

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

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

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

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet

hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Wirkungsziel Finanzen

Ziel ist ein mittelfristig ausgeglichener Finanzhaushalt, in dem das Ausgabenwachstum nicht höher als das Einnahmewachstum ausfällt. Dieses Ziel kann aus heutiger Sicht nur mit einem weiteren Konsolidierungsprojekt ab 2016 sichergestellt werden. Damit soll die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt geschaffen werden.

Allgemeine Verwaltung

Fünfjahresziel 0.1 Die Stadt Luzern hält gegenüber den Gemeinden der Agglomeration und dem Kanton fest, dass sie an einer transparenten und verlässlichen Zusammenarbeit nach wie vor interessiert ist.

Fünfjahresziel 0.2 Die Stadtverwaltung ist fit für künftige Herausforderungen, hat ihre Organisation weiterentwickelt und die entsprechenden Kompetenzen und Strukturen dafür aufgebaut. Sie erfasst die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden und richtet sich darauf aus.

Verkehr

Fünfjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Fünfjahresziel 6.2 Die prioritären Sanierungen von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen sowie von Unfallschwerpunkten sind umgesetzt. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2020 unter 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken. Die dafür notwendige Zusammenarbeit mit dem Kanton ist intensiviert.

Fünfjahresziel 6.3 Der zügige Ausbau des Bahnknotens Luzern zu einem Durchgangsbahnhof ist gesichert. Die Finanzierung ist sichergestellt, und das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet. Das Konzept AggloMobil due ist bis 2020 auf Stadtgebiet umgesetzt und wird in Form von AggloMobil tre weiterentwickelt.

Fünfjahresziel 6.4 Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Fünfjahresziel 6.5 Ein Gesamtkonzept Parkierung ist beschlossen.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die „Stadt der kurzen Wege“ erreicht.

Volkswirtschaft

Fünfjahresziel 8.2 Die Stadt unterstützt die Schaffung von neuen, wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen.

Fünfjahresziel 8.3 Die Stadt erstellt eine Nutzungsstrategie im Rahmen des „Forums Attraktive Innenstadt“.

Finanzen und Steuern

Fünfjahresziel 9.1 Der Selbstfinanzierungsgrad beträgt im Fünfjahresdurchschnitt mindestens 100 Prozent.

Fünfjahresziel 9.3 Die Stadt setzt sich für eine faire Abgeltung der Zentrumslasten ein.

Projektplan

I62460 Konzept Carparkierung

Übersicht

Die Stadt Luzern ist eine sehr beliebte Tourismusdestination, insbesondere auch im Bereich des Cartourismus. Mit dem Schwanen- und dem Löwenplatz liegen zwei der wichtigsten Anziehungspunkte für Cartouristinnen und -touristen im Zentrum der Stadt Luzern, an besonders verkehrsexponierten Lagen. Aufgrund der grossen, auch wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für die Stadt Luzern werden im Stadtzentrum auch weiterhin Carparkplätze und vor allem Caranhalteplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Insbesondere die touristischen Einkaufsangebote im Bereich Schwanenplatz/Grendel und am Löwenplatz müssen in ihrer Attraktivität erhalten bleiben. Dennoch drängt sich eine Überprüfung und eine mögliche Optimierung der bestehenden Anlagen auf.

Das „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“ ist Teil des „Grundkonzeptes Parkierung“ und als solches eine Konkretisierung für die Verkehrsart Carverkehr. Das Konzept wurde so aufgebaut, dass eine sich in Zukunft verändernde Nachfrage beim Cartourismus rechtzeitig erkannt und darauf mit den notwendigen Anpassungen, insbesondere bei der Infrastruktur, reagiert werden kann. Die direkte Beeinflussung der touristischen Nachfrage und damit auch des

Carverkehrs ist jedoch nicht Bestandteil und/oder Ziel dieses Konzeptes. Das „Konzept Carparkierung“ soll im Einklang mit der Mobilitätsstrategie kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen zur Optimierung der Abwicklung der Carparkierung in der Stadt Luzern aufzeigen.

Die Abschätzung der Nachfrage zeigt, dass in der für die Carparkierung massgebenden Hauptverkehrszeit von 18 bis 19 Uhr ein Bedarf an 11 zentrumsnahen Caranhalteplätzen und rund 120 Carparkplätzen besteht. Während mit dem aktuellen Regime Schwanen- und Löwenplatz in der Innenstadt mit den bestehenden 11 Plätzen genügend Caranhalteplätze zur Verfügung stehen, fehlen rund 50 Carparkplätze. Bereits eine kurzfristige Überlastung der vorhandenen Caranhalteplätze in der Innenstadt hätte jedoch grosse Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf dem Hauptstrassennetz der Innenstadt. Basierend auf dieser Erkenntnis kam im vorliegenden Konzept der Bereitstellung von genügend Caranhalteplätzen und Carparkplätzen eine hohe Priorität zu. Es wurden aber auch weitere Massnahmen geprüft, welche dazu beitragen können, die Belastung der Innenstadt durch Reise cars zu reduzieren oder zumindest verträglicher zu gestalten. Das Resultat der Arbeit sind die Massnahmenpakete für den kurz-, mittel- und langfristigen Horizont. Die wesentlichsten Massnahmen dieser Pakete sind:

Massnahmenpaket kurzfristig:

- Überführen des „Pilotprojekts Carparkierung Schwanenplatz/Löwenplatz 2015/16“ in ein Definitivum
- Zusätzliche Nutzung der heutigen Carparkplätze am Kasernenplatz als Caranhalteplätze
- Erweiterung der bestehenden Carparkplätze am Alpenquai und im Brüelmoos
- Realisieren eines webbasierten Parkleitsystems für Reise cars
- Schaffen einer zentralen Stelle „Reise car-Management“

Massnahmenpaket mittelfristig:

- Realisierung einer neuen Infrastruktur für Cartouristen und Einheimische am Löwenplatz
- Realisierung dezentraler Caranhalteplätze für Reisende ab Luzern beim Verkehrshaus (Haldenstrasse) und beim Bahnhof Mattenhof (Kontaktaufnahme/Synergie mit Bushub Mattenhof und „Pilatus Arena“)
- Realisierung neuer Carparkplätze im Bereich der Allmend, Ibach und/oder Kriens

Massnahmenpaket langfristig:

Als einzige langfristige, momentan bekannte, Alternative zu den bestehenden Caranhalteplätzen Schwanen- und Löwenplatz erachtete die Arbeitsgruppe das „Parkhaus Musegg“. Mit der Überweisung des Dringlichen Postulats 28, Christian Hochstrasser und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion, Jules Gut namens der GLP-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 5. Dezember 2016: „Auf Umzonung und Bau-recht für das Parkhaus Musegg verzichten“, ist jedoch die Grundlage für weitere planungs-rechtliche Arbeiten nicht mehr vorhanden.

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass mit dem vorliegenden „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“ keine langfristige Alternative zu den Caranhalteplätzen am Schwanen-

und am Löwenplatz präsentiert werden kann. Diese müssen deshalb beibehalten werden. In den kurz- und mittelfristigen Massnahmenpaketen wird aber aufgezeigt, dass Alternativen für Carparkplätze bestehen und wie sich die Situation der Reisebusse in der Innenstadt von Luzern auch mit den bestehenden Caranhalteplätzen verbessern lässt. Auch eine Aufhebung des Carparkplatzes Inseli ist durch die Schaffung von alternativen Caranhalteplätzen für Reisen ab Luzern und von periphereren Carparkplätzen möglich. Der vorliegende Bericht zeigt auf, durch wen die Massnahmen verantwortet und wie sie finanziert werden sollen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	8
1.1 Problemstellung	8
1.2 Historie	9
1.3 Abgrenzung	10
1.4 Carparkplatz Inseli	11
2 Zielsetzung	11
3 Analyse der bestehenden Situation	11
3.1 Bestehende Caranhalteplätze und Carparkplätze	11
3.2 Nachfrageabschätzung	12
4 Massnahmen	13
4.1 Geprüfte Standorte für Caranhalteplätze und Carparkplätze	14
4.2 Massnahmenpakete	16
4.2.1 Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)	16
4.2.2 Massnahmenpaket mittelfristig (2019–2022)	18
4.2.3 Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)	19
4.3 Carparkplatz Inseli	19
4.4 Parkhaus Musegg	20
4.5 Folgerungen Stadtrat	20
5 Finanzierung	21
6 Antrag	22
Anhang	
Glossar	
Beilage	
Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Problemstellung

Die Stadt Luzern ist eine sehr beliebte Tourismusdestination, insbesondere auch im Bereich des Cartourismus. Zwei der wichtigsten Anziehungspunkte für die Cartouristen liegen im Zentrum der Stadt Luzern, an besonders verkehrsexponierten Lagen:

- Das Gebiet des Schwanenplatzes/Grendels, welches einer der grössten Uhrenumschlags- und Uhrenverkaufsplätze weltweit ist;
- Das Löwendenkmal, welches über den Löwenplatz angefahren wird.

Der Anteil der Reisedeckungsbeiträge ist mit 2,6 Prozent des Verkehrsaufkommens im Bereich der Innenstadt vergleichsweise gering und liegt auch deutlich unter den Frequenzen der öffentlichen Linienbusse. Seine Hauptverkehrszeit überlagert sich allerdings teilweise mit der abendlichen Verkehrsspitze. Vor allem im Sommerhalbjahr sind Touristencars deshalb öfters die Ursache für an sich lokale Verkehrsbeeinträchtigungen, welche sich aufgrund der zentralen Lage und des hohen Verkehrsaufkommens in diesem Gebiet aber sehr rasch über das ganze Gebiet der Innenstadt und insbesondere auf andere Verkehrsträger ausweiten können. Da in der Stadt Luzern der öffentliche Verkehr weitgehend strassengebunden ist, kommt es zu den Hauptverkehrszeiten auf allen das Zentrum anfahrenden Buslinien oft zu teils massiven Verspätungen, auf welche sich die Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Touristencars zusätzlich negativ auswirken. In der Bevölkerung werden zudem im Zusammenhang mit den Touristencars Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit wahrgenommen. Es sei an dieser Stelle aber nochmals erwähnt, dass das prozentuale Verkehrsaufkommen durch Reisedeckungsbeiträge gering ist und die Störeinflüsse am Schwanen- und am Löwenplatz aufgrund der Einführung eines Parkdienstes und aufgrund des seit 2015 geltenden Anhalteregimes stark reduziert werden konnten (siehe auch Kap. 1.2 Historie).

Aufgrund der grossen, auch wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für die Stadt Luzern werden im Stadtzentrum auch weiterhin Carparkplätze und vor allem Caranhalteplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Insbesondere die touristischen Einkaufsangebote im Bereich Schwanenplatz/Grendel und am Löwenplatz müssen in ihrer Attraktivität erhalten bleiben.

1.2 Historie

Im Anschluss an den tragischen Unfall im Sommer 2012 wurde als Sofortmassnahme der Parkdienst auf dem Schwanenplatz ausgeweitet. Der inzwischen vollumfänglich durch die Securitas AG geleistete Parkdienst wird durch die Anrainergeschäfte finanziert.

Die Luzern Tourismus AG (LTAG) beschloss im Sommer 2013, eine Kapazitätsstudie zum Car-tourismus ausarbeiten zu lassen. Die Studie wurde durch PricewaterhouseCoopers (PwC) in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern bearbeitet. Die Studie macht Prognosen betreffend die zukünftig zu erwartenden Carbewegungen und Empfehlungen für unterschiedliche Zeithorizonte.

In der Folge setzten die Stadt Luzern und Luzern Tourismus eine Arbeitsgruppe ein, welche sich mit den Vorschlägen der PwC-Studie auseinandersetzte. Die Arbeitsgruppe Cartourismus hat die Empfehlungen der PwC-Studie bewertet und ihrerseits dazu gegenüber dem Stadtrat Empfehlungen abgegeben. Als Sofortmassnahme schlug die Arbeitsgruppe vor, den Einstieg von Reisegruppen in Touristenbusse am Schwanenplatz zwischen 17 und 20 Uhr zu unterbinden. Als Einstiegsort sollte der Löwenplatz dienen, welcher neu ganztags als Ein-/Ausstiegsort für Reisebusse hätte genutzt werden sollen. Aufgrund einer Intervention von Anrainern am Löwenplatz wurde die Nutzung des Löwenplatzes als Anhalteplatz zum Ein- und Aussteigenlassen auf die Zeit zwischen 16 und 20 Uhr beschränkt.

Die Sofortmassnahme der Arbeitsgruppe Cartourismus, welche am 1. Mai 2015 umgesetzt wurde, hat sich bewährt. Auf den Beginn der Tourismussaison im Mai 2016 wurden die Querung der Alpenstrasse und die Aufenthaltsqualität der Touristinnen und Touristen am Löwenplatz verbessert. Insbesondere am Löwenplatz sind aber weitere Massnahmen notwendig.

Im Zusammenhang mit der Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ und mit der damaligen Standortevaluation für das Neue Theater Luzern (NTL) ist der Fortbestand des Carparkplatzes Inseli infrage gestellt. Die zukünftige Organisation und verkehrliche Abwicklung des Reisebustourismus musste deshalb untersucht werden.

Zwei private Organisationen schlugen im Sommer/Herbst 2013 als Lösung der „Carproblematik“ in der Stadt Luzern 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 vorsieht. Der Stadtrat befasste sich mit den beiden Projekten im Sommerseminar 2014. Er fällte folgende Beschlüsse:

- Das Projekt „Parkhaus Metro/Reussegg“ wird vom Stadtrat aufgrund der grossen Projektrisiken nicht unterstützt und soll aus Sicht des Stadtrates nicht weiterverfolgt werden.
- Der Stadtrat unterstützt 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 wird im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen festgelegt.

Mit StB 611 vom 26. Oktober 2016 hat der Stadtrat zudem die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit beauftragt, die Aufarbeitung der weiteren politischen Vorstösse zum Thema (Postulat 6 2016/2020: „Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg“, Postulat 7 2016/2020: „Alternative Standorte für Carparkierung“) sowie die Haltung des Stadtrates zum „Parkhaus Musegg“ in das vorliegende „Konzept Carparkierung“ zu integrieren.

Das „Parkhaus Musegg“ ist deshalb als eine mögliche Lösungsvariante in das „Konzept Carparkierung“ eingeflossen. Mit der Überweisung des Dringlichen Postulats 28: „Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten“ ist jedoch die Grundlage für weitere planungsrechtliche Arbeiten nicht mehr vorhanden.

1.3 Abgrenzung

Das „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“ ist ein Teilbereich des „Grundkonzeptes Parkierung“ und als solches eine Konkretisierung für die Verkehrsart Carverkehr. Es wurde aufgrund der aktuellen Diskussionen um die Caranhalteplätze am Schwanen- und am Löwenplatz sowie um das „Parkhaus Musegg“ vorgezogen. Im „Konzept Carparkierung“ wird primär die Parkierungs- oder Anhalteplatzsituation für alle Nutzungen, welche mit dem Verkehrsmittel „Car“ erfolgen, behandelt.

Im Konzept sollen aber auch Parkierungsmöglichkeiten für Kleinbusse oder Wohnmobile berücksichtigt werden, welche aufgrund ihrer Dimensionen nicht die übliche Parkierungsinfrastruktur nutzen können.

Das „Konzept Carparkierung“ behandelt die Anhalteplätze und Parkplätze im öffentlichen Raum. Der spezifische Bedarf an Carparkplätzen bei zukünftigen (privaten) Bauvorhaben oder Sehenswürdigkeiten wird im Rahmen der entsprechenden Bauprojekte und Nutzungskonzepte berücksichtigt und definiert.

Fernbusreisen treten aktuell in der Stadt Luzern primär in der Form von Reisen ab Luzern auf und werden in dieser Form im Konzept berücksichtigt. Die internationale Entwicklung des Marktes für Fernreisebusse legt nahe, dass sich dieser Markt auch in Luzern verändern wird. Die Bereitstellung eines Fernreisebusterminals wird im Rahmen dieses Konzeptes nur thematisiert, jedoch nicht weiter behandelt, da dies zusammen mit dem Kanton Luzern im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (Massnahme GV-3) vorgesehen ist. Allfällige Synergien sollen jedoch genutzt werden.

Das „Konzept Carparkierung“ beschreibt den Umgang mit dem Carverkehr in der Stadt Luzern. Das Konzept wurde so aufgebaut, dass eine veränderte Nachfrage erkannt und insbesondere auf nötige Anpassungen der Infrastruktur reagiert werden kann. Die direkte Beeinflussung der touristischen Nachfrage und damit auch des Carverkehrs ist jedoch nicht Bestandteil und/oder Ziel dieses Konzeptes.

1.4 Carparkplatz Inseli

Bei der Erarbeitung des „Konzeptes Carparkierung Stadt Luzern“ wurde davon ausgegangen, dass der Carparkplatz Inseli mittelfristig nicht mehr oder nur noch stark eingeschränkt zur Verfügung stehen wird. Das „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“ muss deshalb auch ohne diese Parkierungsanlage genügend Caranhalteplätze und Carparkplätze ausweisen.

Der Nachweis der Möglichkeit der Aufhebung des Carparkplatzes Inseli bildet die Voraussetzung für eine Umgestaltung des Inselis. Diesbezüglich verweist der Stadtrat auf die miteinander koordinierten B+A 4/2017: „Initiative ‚Lebendiges Inseli statt Blechlawine‘“ und B+A 3/2017: „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“.

2 Zielsetzung

Das „Konzept Carparkierung“ soll im Einklang mit der Mobilitätsstrategie kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen zur Optimierung der Abwicklung der Carparkierung in der Stadt Luzern aufzeigen. Das Konzept soll die folgende Fragestellung beantworten:

- Welche kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen sind geeignet, den Carverkehr in der Innenstadt zu reduzieren, ohne die touristische Wertschöpfung zu gefährden?

Als eigentliches Resultat des „Konzeptes Carparkierung Stadt Luzern“ sollen Massnahmenpakete geschnürt werden, mit deren Umsetzung die Abwicklung der Carparkierung in der Stadt Luzern verbessert werden kann.

3 Analyse der bestehenden Situation

3.1 Bestehende Caranhalteplätze und Carparkplätze

Die nachstehende Tabelle zeigt die öffentlich zugänglichen Caranhalteplätze und Carparkplätze in der Stadt Luzern. Während die Carparkplätze zum kurz- bis langfristigen Abstellen der Cars dienen, dürfen Anhalteplätze nur zum Ein- und Aussteigenlassen der Fahrgäste verwendet werden. Bei den Caranhalteplätzen ist zudem zwischen jenen zu unterscheiden, welche in der Innenstadt liegen und primär für Einkaufstourismus benützt werden, und jenen, welche für Carreisen ab Luzern, meist durch einheimische Reisegruppen, benützt werden.

Bezeichnung	Kapazität	Erlaubte Parkdauer	Kosten [CHF]	Infrastruktur
Caranhalteplätze für Stadtbesichtigungen und Einkaufstourismus				
Schwanenplatz	3	nur Ein-/Ausstieg	gratis	Sitzgelegenheit
Löwenplatz	8	1 Stunde	1 h = 10.00	Toiletten Unterstand Sitzgelegenheit
Total	11			
Caranhalteplätze für Reisen ab Luzern				
Inseli	6	nur Ein-/Ausstieg	gratis	Toiletten Unterstand ÖV-Anschluss Verpflegungsmöglichkeit
Total	6			
Carparkplätze				
Inseli	26	unbegrenzt	1 h = 10.00 ab 2 h = 5.00/h 24 h = 50.00	Toiletten Unterstand ÖV-Anschluss Verpflegungsmöglichkeit
Brüelmoos	12	unbegrenzt	1 h = 3.00 24 h = 30.00	WC-Entleerungs-Station ÖV-Anschluss Imbiss
Alpenquai	7	unbegrenzt	1 h = 3.00 24 h = 30.00	
Landenberg	13	unbegrenzt	1 h = 3.00 24 h = 30.00	Toiletten WC-Entleerungs-Station Carwaschmöglichkeit
Kasernenplatz	5	2 Stunden	1 h = 10.00	ÖV-Anschluss Sitzgelegenheit
Total	63			

Die Stadt Luzern verfügt heute in der für die Carparkierung massgebenden Hauptverkehrszeit von 18 bis 19 Uhr über 11 zentrumsnahe Caranhalteplätze, welche vorwiegend für den Besuch der Sehenswürdigkeiten der Stadt Luzern und im Zusammenhang mit dem Einkaufstourismus benützt werden, über 6 Caranhalteplätze, welche vorwiegend für Reisen ab Luzern benützt werden, und über 63 Carparkplätze.

3.2 Nachfrageabschätzung

Zur Abschätzung der Nachfrage an Caranhalteplätzen und Carparkplätzen standen den Verfassern des „Konzeptes Carparkierung“ diverse Unterlagen mit Erhebungen aus den Jahren 2014 und 2015 zur Verfügung. Im Rahmen der Erarbeitung des „Konzeptes Carparkierung“ zeigte sich, dass sich das Jahr 2015, in welchem der Cartourismus absolute Spitzenwerte erreichte, gut für die Nachfrageabschätzung eignet. In der Arbeitsgruppe war man sich aber auch darüber einig, dass die Dimensionierung von Caranhalte- und Carparkplätzen nicht auf ein absolutes Maximum ausgerichtet werden soll. Das Konzept soll aber Möglichkeiten in Form von Reserven für Tage mit einer ausserordentlich hohen Belastung aufzeigen. Dass diese Annahme der Arbeitsgruppe vernünftig ist, hat das Tourismusjahr 2016 gezeigt, welches zwar immer noch sehr erfolgreich war, gegenüber 2015 aber deutlich geringere Carfrequenzen aufwies. Eine Dimensionierung der Carparkplätze auf die maximale Nachfrage von 2015 hätte

zur Folge gehabt, dass 2016 viele Carparkplätze (und damit teure Infrastrukturen) leer ge-
standen hätten.

Als Indikator für die Nachfrageabschätzung wurde die Zahl der Carbewegungen am Schwa-
nen- und am Löwenplatz herangezogen. Einerseits sind dazu verlässliche Daten vorhanden,
andererseits wird dadurch die massgebende Zahl der Parkierungsvorgänge für Reiseautos in
der Innenstadt bestimmt. Die als massgebende Grösse bezeichnete Zahl von 550 Carbewe-
gungen am Schwanen- und am Löwenplatz entspricht 97 Prozent der Auslastung im Jahr 2015
oder mit anderen Worten: Nur an elf Tagen waren 2015 mehr Reiseautobewegungen zu beob-
achten.

Bei Aufrechnung der zusätzlichen Parkierungsvorgänge aus den nicht innenstadtbezogenen
Nutzungen „Tagesgäste“, „In Luzern übernachtende Reisegruppen“ und „Reisen ab Luzern“
resultiert in der für die Carparkierung massgebenden Hauptverkehrszeit von 18 bis 19 Uhr ein
Bedarf an:

- 11 zentrumsnahen Caranhalteplätzen,
- rund 120 Carparkplätzen.

Während mit dem aktuellen Regime Schwanen- und Löwenplatz in der Innenstadt mit den
bestehenden 11 Plätzen genügend Caranhalteplätze zur Verfügung stehen, fehlen mit den
vorhandenen 63 Carparkplätzen rund 50 Plätze. Im Gegensatz zu den Caranhalteplätzen,
welche einen direkten Bezug zur Innenstadt haben und deshalb zentral liegen müssen, kön-
nen die Carparkplätze auch dezentral liegen.

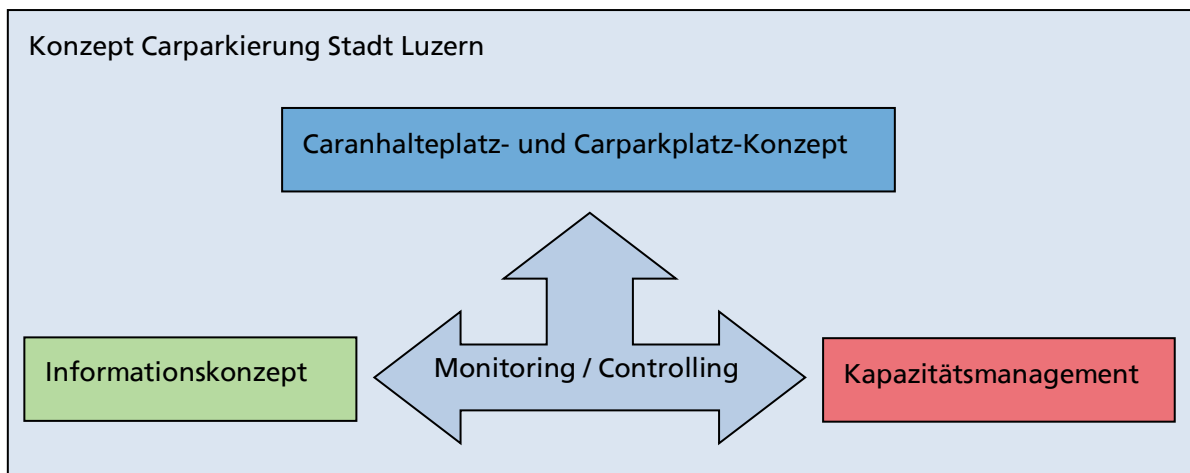
Da bei den Caranhalteplätzen in der Innenstadt eine Überlastung sehr rasch zu Verkehrs-
problemen auf dem Hauptstrassennetz führen kann, sind zusätzliche Plätze zu bezeichnen,
welche im Überlastungsfall als Anhalteplätze verwendet werden können.

Auf eine Bedarfsrechnung für Caranhalteplätze für „Reisen ab Luzern“ wurde im vorliegen-
den „Konzept Carparkierung“ verzichtet. Diese Thematik, deren Wichtigkeit mit dem Auf-
kommen von Fernbusverbindungen weiter zugenommen hat, wird im Rahmen der Mass-
nahme „Reisebusterminal“ aus dem Agglomerationsprogramm unter der Federführung des
Kantons untersucht (AP LU 3G, Massnahme öV-11 „Fernbus inkl. Terminal“). Für Reisen ab
Luzern muss nicht zwingend ein zentraler Standort in der Innenstadt zur Verfügung gestellt
werden, sie sollten aber über einen nahe gelegenen Bahnanschluss verfügen.

4 Massnahmen

Wenn nachstehend die Massnahmen zur Verbesserung der Carsituation in der Innenstadt
Luzerns aufgezeigt werden, hat die Bereitstellung von genügend Caranhalteplätzen und Car-
parkplätzen eine hohe Priorität. Im „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“ sind sie Bestand-
teil des Teilkonzeptes „Caranhalte- und Carparkplatzkonzept“ (siehe auch Kap. 4.1 des vorlie-
genden Berichtes).

Zusätzlich wurden bei der Erarbeitung des „Konzeptes Carparkierung Stadt Luzern“ aber auch weitere Massnahmen geprüft, welche dazu beitragen können, die Belastung der Innenstadt durch Reisecars zu reduzieren oder zumindest verträglicher zu gestalten. Diese sind Bestandteil der Teilkonzepte „Informationskonzept“, „Kapazitätsmanagement“ oder „Monitoring und Controlling“ (siehe auch Kap. 4.2 des vorliegenden Berichtes). Die nachstehende Skizze zeigt, wie die einzelnen Teilkonzepte zueinander in Bezug stehen.



4.1 Geprüfte Standorte für Caranhalteplätze und Carparkplätze

Im Rahmen der Arbeiten zum „Konzept Carparkierung“ hat sich die begleitende Arbeitsgruppe intensiv mit möglichen Arealen und Standorten für Caranhalteplätze und Carparkplätze in der Stadt Luzern und der angrenzenden Agglomeration auseinandergesetzt. Alle Plätze, welche aufgrund der verkehrlichen Erschliessung und der Grösse der vorhandenen Fläche infrage gekommen wären, sind systematisch in eine Tabelle aufgenommen worden. Alle diese Plätze wurden aufgrund ihrer Lage, der verkehrlichen Erschliessung, der Nutzungen im Umfeld und auch aufgrund ihrer Beschaffenheit bewertet. Es zeigte sich relativ rasch, dass innerstädtisch fast keine frei stehenden und aufgrund der angrenzenden Nutzungen infrage kommenden potenziellen Flächen für Carparkplätze existieren. Für zusätzliche Carparkplätze können allenfalls bestehende Anlagen erweitert oder neue an dezentralen Lagen geschaffen werden. Aus der nachstehenden Tabelle ist ersichtlich, welche der diskutierten Areale aus Sicht der Arbeitsgruppe zur Weiterverfolgung vorgeschlagen wurden.

Standort	geeignet als	weiterverfolgen ja/nein
Raum Bahnhof Littau	Reisen ab Luzern	nein, Distanz Zentrum
Raum Bahnhof Emmen Gersag	Reisen ab Luzern	ja, prüfen
Raum Bahnhof Emmenbrücke/Seetalplatz	Reisen ab Luzern	ja, prüfen
Hallen Auto AG Rothenburg	Carparkplatz	nein, Distanz Zentrum
Ibach REAL	Carparkplatz	ja, prüfen
A2-Anschluss Lochhof	Carparkplatz	nein, Absage von ASTRA
Morental, Ried, Friedental	Carparkplatz	nein

Standort	geeignet als	weiterverfolgen ja/nein
Kasernenplatz	Carparkplatz	ja, neu auch Caranhalteplatz
Erweiterung Parkhaus Altstadt	Carparkplatz	nein, Kosten
Parkhaus Musegg	Carparkplatz	nein, Entscheid Parlament
Pfistergasse	Caranhalteplatz	nein, nicht zweckmässig
Bushaltestelle Hirschengraben	Caranhalteplatz	nein, nicht zweckmässig
Löwenplatz	Carparkplatz/-anhalteplatz	ja, bestehend
Weyquartier	Carparkplatz	nein, nicht zweckmässig
Schwanenplatz	Caranhalteplatz	ja, bestehend
Bahnhofstrasse	Caranhalteplatz	nein, mit Nutzung nicht verträglich
Bahnhofquai	Caranhalteplatz	nein, ÖV-Behinderungen
SBB-Gleisfeld Bahnhof Luzern	Carparkplatz/Terminal	nein, Kosten
Inseli/Inseliquai	Carparkplatz/-anhalteplatz	ja, bis zur Umgestaltung
Ehemaliger Post-Bahnhof	Carparkplatz/Terminal	nein, Velostation
Rösslimatt, Strassenprojekt	Carparkplatz	nein, Wohnnutzung
Rösslimatt, Vorschlag Architekten C-Netz	Carparkplatz	nein, Wohnnutzung
Rösslimatt, Güterschuppen	Carparkplatz	nein, Wohnnutzung
Raum Alpenquai	Carparkplatz	ja, bestehend
Landenberg	Carparkplatz	ja, bestehend
Alpenquai, Kiesplatz	Carparkplatz	ja, als Überlauf-PP prüfen
Hallen vbl	Carparkplatz	nein, Absage vbl
PP Casino-Palace	Carparkplatz	nein, Tragfähigkeit
Verkehrshaus, Haldenstrasse	Reisen ab Luzern	ja, prüfen
Brüelmoos	Carparkplatz	ja, Ausbau
Eichhof, Konsumhof	Carparkplatz	ja, prüfen
Eichhof, Langsägestrasse	Carparkplatz	nein, Verkehrssicherheit Velo
Widehof	Carparkplatz	ja, prüfen
Werkstrasse Kriens	Carparkplatz	nein, Geometrie
Allmend Messe	Reisen ab Luzern	ja, prüfen
Allmend, Zirkusplatz	Carparkplatz	nein, Allmend-Nutzung
Allmend, P2	Carparkplatz/-anhalteplatz	nein, Allmend-Nutzung
Allmend, P4	Carparkplatz	nein, renaturiert
Bahnhof Mattenhof	Reisen ab Luzern	ja, prüfen
Mattenhof II	Carparkplatz	nein, „Pilatus Arena“
Hinterschlund	Carparkplatz	ja, prüfen
Raum Bahnhof Horw	Reisen ab Luzern	ja, prüfen

Detailliertere Ausführungen können dem Kapitel 10 des „Konzepts Carparkierung der Stadt Luzern“ entnommen werden. Die aus Sicht der begleitenden Arbeitsgruppe weiterzuverfolgenden Areale für Caranhalte- und Carparkplätze sind in der Folge der Projektsteuerung vorgeschlagen worden und sind schliesslich nach erneuter Beurteilung in die Massnahmenpakete des „Konzeptes Carparkierung der Stadt Luzern“ eingeflossen. Die Massnahmenpakete sind Bestandteil des nachfolgenden Kapitels.

4.2 Massnahmenpakete

4.2.1 Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)

Überführen des Pilotprojekts 2015/2016 in ein Definitivum

Das Pilotprojekt 2015/2016 hat sich bewährt. Deshalb soll es für die nächsten Jahre Gültigkeit haben. Das Carhaltekonzept sieht vor:

- Schwanenplatz: Kann durch ReiseCars ganzjährig nur zum Ein- bzw. Aussteigenlassen von Fahrgästen angefahren werden. In der Zeit von Mai bis Oktober dürfen abends zwischen 17.00 und 20.00 Uhr ReiseCars nur anhalten, um Fahrgäste aussteigen zu lassen.
- Löwenplatz: Dient ganzjährig als Caranhalteplatz und Carparkplatz. Die Parkierungsdauer ist auf eine Stunde beschränkt. In der Zeit von Mai bis Oktober dürfen abends zwischen 16.00 und 20.00 Uhr ReiseCars nur anhalten, um Fahrgäste ein- bzw. aussteigen zu lassen.
- Kasernenplatz: Dient momentan ganzjährig als Carparkplatz, jedoch kaum als Caranhalteplatz. Um den Schwanenplatz und den Löwenplatz an Spitzentagen zu entlasten, soll er künftig vermehrt als Caranhalteplatz genutzt werden. ReiseCars dürfen deshalb neu von Mai bis Oktober abends zwischen 16.00 und 20.00 Uhr nur noch anhalten, um Fahrgäste ein- bzw. aussteigen zu lassen. Diese zusätzlichen Caranhalteplätze dienen vor allem Reisegruppen, welche die Innenstadt besuchen, aber nicht die Shopping-Angebote im Visier haben.

Zuständig für die Umsetzung dieser Massnahmen ist die Stadt Luzern.

Erweiterung bestehende Carparkplätze Alpenquai und Brüelmoos

- Erweiterung Carparkplatz Alpenquai (Längsparkplätze entlang Alpenquai) zulasten der vorhandenen Autoparkplätze. Es können 3 zusätzliche Carparkplätze geschaffen werden.
- Erweiterung Carparkplatz Brüelmoos zulasten vorhandener Autoparkplätze. Es können zirka 20 zusätzliche Carparkplätze geschaffen werden. Die Innenstadt kann ab diesen Carparkplätzen dank der bereits bestehenden Zulassung der ReiseCars auf der Busspur Haldenstrasse gut erreicht werden.
Zudem soll die vorhandene Waschanlage bzw. Fäkaltankentleerung erneuert und mit einer WC-Anlage ergänzt werden.
- Realisierung einiger Stellplätze für Wohnmobile sowohl am Alpenquai als auch auf dem Brüelmoos-Parkplatz. Dies entspricht einem bei Luzern Tourismus immer wieder deponierten Bedürfnis Wohnmobilreisender. Die beiden Plätze bieten sich aufgrund der für ReiseCars vorhandenen Fäkaltankentleerung an. Für die Standplätze soll eine maximale Parkzeit von 48 Stunden gelten und eine noch zu bestimmende Tagesgebühr erhoben werden.

Zuständig für die Umsetzung dieser Massnahmen ist die Stadt Luzern.

Management/Information

- Realisieren eines webbasierten Carparkleitsystems (PLS) mit Anschluss aller Caranhalteplätze und Carparkplätze. Die entsprechenden Daten sollen systematisch erhoben werden (siehe Controllingstelle für „ReiseCar-Management“) und den Nutzern auf einer webbasierten Plattform grafisch aufbereitet zur Verfügung gestellt werden.

- Die Plattform des Carparkleitsystems soll zudem zur verbesserten Information der Carreisenden genutzt werden. Neben den Park- und Anhalteplätzen inkl. Kapazität, Infrastruktur, Nutzungsgebühr und Anfahrtsrouten soll auch über temporäre Sperrungen infolge Unterhaltsarbeiten oder Veranstaltungen (z. B. Lozärner Mäas, Blueballs usw.) informiert werden.
- Prüfung eines zweckgebundenen Einsatzes der Parkgebühren von Carparkfeldern: Es ist zu prüfen, ob die Gebühren der Carparkierung zweckgebunden zur Verbesserung der Sicherheit und der Infrastrukturen an den Caranhalteplätzen und Carparkplätzen eingesetzt werden kann. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob für die Anhaltevorgänge auf den Caranhalteplätzen Schwanen- und Löwenplatz eine Gebühr erhoben werden soll. Dazu sind die betreffenden Reglemente der Stadt Luzern zu analysieren und die Zweckmässigkeit einer Anpassung zu beurteilen.
- Schaffung einer zentralen Stelle „Reisecar-Management“ mit folgenden Aufgaben:
 - Aufbau eines systematischen Monitorings mit künftigen PLS-Daten und Securitas-Zählraten sowie deren systematische Auswertung und Datenaufbereitung für Reisegruppen und für die Entscheidungsträger von Luzern Tourismus und der Stadt Luzern
 - Pflege der Informationsplattform für Reisebusse (aktuelle Sperrungen, Kapazitäten)

Zuständig für die Realisierung eines Carparkleitsystems und die Prüfung einer Zweckbindung der Parkgebühren von Cars ist die Stadt Luzern.

Die Federführung für die Schaffung der zentralen Stelle „Reisecar-Management“ und die verbesserte Information liegt bei Luzern Tourismus. Die Details müssen noch abgesprochen werden.

Caranhalteplätze für Reisen ab Luzern

- Für Reisen ab Luzern sollen vermehrt die beiden Anhalteplätze an der „Veranstaltungskante“ für Reisebusse beim Kreisel Allmend genutzt und dieses Angebot aktiv kommuniziert werden. Die Haltestelle Allmend-Messe gewährleistet einen S-Bahn-Anschluss. Die Anhalteplätze auf dem Inseli müssen aber weiterhin genutzt werden.
- Für konzessionierte Fernbusreisen steht kurzfristig keine Alternative zum Carparkplatz Inseli zur Verfügung.

Zuständig für die Umsetzung dieser Massnahmen ist die Stadt Luzern.

Mit StB 611 vom 26. Oktober 2016 hat der Stadtrat betreffend das kurzfristige Massnahmenpaket die folgenden, in seiner Kompetenz stehenden Beschlüsse gefällt:

- Das „Pilotprojekt Caranhalteplätze Schwanen- und Löwenplatz“, welches er für die Jahre 2015/2016 als Pilotprojekt eingeführt hat, wird definitiv eingeführt.
- Die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit wird mit der Projektierung der kurzfristigen Massnahmen gemäss „Konzept Carparkierung“ beauftragt. Die Finanzierung dieser Massnahmen erfolgt mit dem im Voranschlag in der Investitionsrechnung eingestellten Kredit 62460.17.

Bereits weiter konkretisiert ist die Erweiterung des Carparkplatzes Brüelmoos. Für das webbasierte Carparkleitsystem ist mit ewl ein Pilotprojekt in Umsetzung.

4.2.2 Massnahmenpaket mittelfristig (2019–2022)

Realisierung neue Infrastruktur Löwenplatz

- Der Caranhalteplatz und Carparkplatz Löwenplatz sowie dessen Umgebung („Kulturzone Löwenplatz“) soll so umgestaltet werden, dass er den Bedürfnissen des Cartourismus, aber auch der Bevölkerung der Stadt Luzern besser entspricht. Ein entsprechendes Projekt ist in den Projektplan der Stadt Luzern aufgenommen worden. Der Bericht und Antrag für den Projektierungskredit folgt noch 2017.

Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern.

Realisierung dezentraler Caranhalteplätze für Reisen ab Luzern

- Beim Verkehrshaus (Haldenstrasse) und Bahnhof Mattenhof sollen als Ersatz für die wegfallenden Halteplätze beim Inseli neue Caranhalteplätze für Reisen ab Luzern geschaffen werden. Die beiden Standorte bieten sich aufgrund der S-Bahn-Anschlüsse an.
- Gemeinsam mit dem Kanton Luzern soll zudem unter dessen Federführung die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Planung eines Fernreisebus-Terminals aufgenommen und vorangetrieben werden. Der Fernreisebus-Terminal muss über einen S-Bahn-Anschluss verfügen und soll möglichst nahe an einem Autobahnanschluss liegen. Es sind also auch Standorte ausserhalb der Stadt Luzern (z. B. Seetalplatz) zu prüfen. Der Standort soll im Hinblick auf den sich entwickelnden Markt der konzessionierten Fernreisen (insbesondere Städtereisen) einen möglichst einfachen Zugang zur Stadt Luzern gewährleisten.

Zuständig für die Umsetzung dieser Massnahmen ist die Stadt Luzern; für den Fernreisebus-Terminal soll die Stadt Luzern die Arbeiten der zuständigen Dienststellen des Kantons unterstützen und sich für die rasche Bildung einer Arbeitsgruppe einsetzen. In die Planung einzu beziehen sind auch die Standortgemeinden.

Realisierung neuer Carparkplätze

Aufgrund der sich abzeichnenden Schliessung des Carparkplatzes auf dem Inseli müssen zur Kompensation an anderen Standorten neue Carparkplätze geschaffen werden. Da nur ein relativ kleiner Anteil der heutigen Parkierung auf dem Inseli einen direkten Bezug zur Innenstadt hat, können die neu zu schaffenden Carparkplätze dezentral und ausserhalb des Stadtzentrums liegen. Als Standorte kommen aus heutiger Sicht infrage:

- Luzern Süd (Mattenhof und/oder Hinterschlund)
- Ibach, Areal REAL
- Kriens, Areal Widehof

Zuständig für die Planung und Realisierung dieser Massnahmen ist die Stadt Luzern zusammen mit den Standortgemeinden.

Management/Information

- Laufende Überprüfung der Entwicklung des Cartourismus und des Carverkehrs basierend auf den Erkenntnissen des Monitorings. In der Folge, falls notwendig, Justierung des Car-konzeptes und des Carregimes Schwanen-/Löwenplatz.

- Erarbeiten eines Konzeptes für ein Slot-Management für die Caranhalteplätze und eines zentralen Anmeldesystems für Luzern Tourismus, Luzerner Hotels und den Detailhandel (insbesondere Uhrengeschäfte am Schwanen- und Löwenplatz).

Die Federführung für diese Massnahme liegt bei Luzern Tourismus.

4.2.3 Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)

Realisierung „Parkhaus Musegg“ als Alternative zu Schwanen- und teilweise Löwenplatz

Als einzige langfristige, momentan bekannte, Alternative zu den bestehenden Caranhalteplätzen Schwanen- und Löwenplatz erachtete die Arbeitsgruppe das „Parkhaus Musegg“. Im Rahmen der Konzepterarbeitung konnte kein weiterer alternativer Standort für Caranhalteplätze in der Stadt Luzern gefunden werden, welcher die Bedingung der Zentralität und der Nähe zur Innenstadt erfüllt und nicht in Konflikt mit einer bestehenden Nutzung steht.

Da das „Parkhaus Musegg“ aufgrund des Parlamentsentscheides vom Dezember 2016 als Massnahme entfällt, verbleiben für den Stadtrat als langfristige Massnahmen vorderhand nur jene aus dem Bereich Management/Information. Der Stadtrat ist aber bestrebt, das „Konzept Carparkierung“ laufend mit sich abzeichnenden längerfristigen Massnahmen zu ergänzen.

Weitere Ausführungen zum „Parkhaus Musegg“ können dem Kapitel 4.4 des vorliegenden Berichtes entnommen werden.

Management/Information

- Laufende Überprüfung der Entwicklung des Car-tourismus und des Carverkehrs sowie Justierung des Car-konzeptes basierend auf den Erkenntnissen des Monitorings.
- Schrittweise Realisierung eines Slot-Managements und/oder Einführung der Anmeldepflicht für Caranhalteplätze und Carparkplätze.

Die Federführung für die Umsetzung dieser Massnahmen liegt bei Luzern Tourismus.

Realistischerweise muss festgestellt werden, dass der Stadtrat aufgrund der Überweisung des Dringlichen Postulates 28 durch das Stadtparlament momentan keine langfristige Massnahme in Form einer Parkierungsanlage präsentieren kann, was bedeutet, dass die Caranhalteplätze am Schwanen- und am Löwenplatz nicht aufgehoben werden können.

4.3 Carparkplatz Inseli

Bei der Erarbeitung des „Konzeptes Carparkierung Stadt Luzern“ wurde davon ausgegangen, dass der Carparkplatz Inseli mittelfristig nicht mehr oder nur noch stark eingeschränkt zur Verfügung stehen wird. Das „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“ muss deshalb auch ohne diese Parkierungsanlage genügend Caranhalteplätze und Carparkplätze ausweisen.

Eine detaillierte Erhebung der Parkierungsvorgänge auf dem Carparkplatz Inseli während einer Woche im Sommer 2015 hat gezeigt, dass zirka 70 Prozent der Parkfelder am Inseli

lediglich genutzt werden, um die Cars zwischensparkieren zu können. Das heisst, das Aus- und Einsteigenlassen von Fahrgästen findet andernorts, in der Regel am Schwanen- oder Löwenplatz statt. Die Parkierungsvorgänge sind nicht an einen derart zentrumsnahen Parkplatzstandort, wie ihn das Inseli darstellt, gebunden und können deshalb auch an periphereren Standorten stattfinden.

Auch Ausflüge oder Carreisen ab Luzern müssen nicht zwingend von der Innenstadt ausgehen. Hierfür sind allerdings Caranhalteplätze in unmittelbarer Nähe einer Bahn- und Bushaltestelle anzustreben. Das „Konzept Carparkierung“ zeigt mögliche Alternativstandorte dafür auf, die einen Verzicht auf das Inseli als Caranhalteplatz und Carparkplatz möglich machen. Betreffend die Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ und das „Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen“ verweist der Stadtrat auf die entsprechenden, miteinander koordinierten Berichte und Anträge.

4.4 Parkhaus Musegg

Beim „Parkhaus Musegg“ handelt es sich um eine Parkierungsanlage, welche die private Musegg Parking AG zusammen mit der Stadt Luzern im Musegghügel zu realisieren gedachte. Sie beinhaltet 32 Carparkplätze, 7 Caranhalteplätze und 670 Parkplätze für Personenwagen. Da mit einer Realisierung des „Parkhauses Musegg“ nicht gerechnet werden konnte, muss das „Konzept Carparkierung Stadt Luzern“ auch ohne diese Parkierungsanlage genügend Caranhalteplätze und Carparkplätze ausweisen. Die Überweisung des Dringlichen Postulates 28 vom 5. Dezember 2016: „Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten“ durch den Grosse Stadtrat am 15. Dezember 2016 hat zur Folge, dass sich die Stadt Luzern nicht weiter an der Planung oder Realisierung des „Parkhauses Musegg“ beteiligen kann.

Im Laufe der Erarbeitung des Konzeptes zeigte sich, dass das „Parkhaus Musegg“ die einzige derzeit bekannte Alternative zu den Caranhalteplätzen in der Innenstadt ist, insbesondere für jene am Schwanenplatz, welche für den Einkaufstourismus von zentraler Bedeutung sind. Die Carparkplätze im Musegghügel würden sowohl den Ziel- und Quellverkehr zur Innenstadt als auch den Binnenverkehr durch Reisecars in der Innenstadt stark reduzieren, da Anhalte- und Parkplätze an einem Standort angeboten werden könnten.

4.5 Folgerungen Stadtrat

Zusammenfassend lassen sich aus Sicht des Stadtrates aus dem „Konzept Carparkierung“ im Allgemeinen und den Massnahmenpaketen im Speziellen die folgenden Erkenntnisse gewinnen:

- Caranhalteplätze: Mit dem Schwanen- und dem Löwenplatz verfügt die Stadt Luzern über genügend Caranhalteplätze in der Innenstadt, um den Bedürfnissen des für die Stadt Luzern wirtschaftlich bedeutenden Einkaufstourismus gerecht zu werden. Künftig stehen die heutigen Carparkplätze am Kasernenplatz als Caranhalteplätze zur Verfügung (von Mai bis Oktober, jeweils 16–20 Uhr).

Durch diese zusätzlichen Caranhalteplätze, die vor allem Reisegruppen dienen, welche die Innenstadt besuchen, aber nicht die Shopping-Angebote im Visier haben, können der Schwanen- und der Löwenplatz entlastet werden.

Der Stadtrat stellt aber auch fest, dass mit Ausnahme des vom Parlament abgelehnten Projekts „Parkhaus Musegg“ bisher keine valable Alternative zu den Caranhalteplätzen der Innenstadt, insbesondere jenen am Schwanen- und am Löwenplatz, bestehen und diese deshalb beibehalten werden müssen.

- Carparkplätze: Der Status quo betreffend die Zahl der Carparkplätze in der Stadt Luzern lässt sich mit den im kurzfristigen Massnahmenpaket aufgezeigten Massnahmen halten. Durch eine Realisierung von Carparkplätzen, wie sie im mittelfristigen Massnahmenpaket vorgeschlagen werden, lässt sich künftig auch die als „Normbedarf“ ermittelte Zahl an Carparkplätzen zur Verfügung stellen. Es muss in diesem Zusammenhang allerdings darauf hingewiesen werden, dass alle diese Areale in den Plänen der Stadt Luzern längerfristig für andere Nutzungen vorgesehen sind.
- Caranhalteplätze für Reisen ab Luzern: Als Ersatz für die stark frequentierten und infolge der Inseli-Initiative wohl wegfallenden Caranhalteplätze beim Inseli sollen mittelfristig beim Verkehrshaus (Haldenstrasse) und beim Bahnhof Mattenhof neue Caranhalteplätze für Reisen ab Luzern geschaffen werden. Die beiden Standorte bieten sich aufgrund der S-Bahn-Anschlüsse an.

Gemeinsam mit dem Kanton Luzern soll zudem die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Planung eines Fernreisebus-Terminals aufgenommen und vorangetrieben werden. Unter Berücksichtigung des sich rasch entwickelnden Marktes der konzessionierten Fernreisen (insbesondere Städtereisen) soll der Terminal möglichst an einem für einen Besuch der Stadt Luzern geeigneten Standort liegen.

5 Finanzierung

Das „Projekt Carparkierung“ ist in der Gesamtplanung als Projekt I62460 enthalten. Für längerfristige Massnahmen ist ein Kredit von 5 Mio. Franken veranschlagt worden. Da das Projekt auch im Agglomerationsprogramm eingegeben wurde, kann mit einer finanziellen Beteiligung des Bundes gerechnet werden. Die entsprechende Projektvereinbarung kann allerdings erst dann abgeschlossen werden, wenn ein konkretes Projekt vorliegt.

Sobald sich die Möglichkeit zur Realisierung eines längerfristig als Carparkplatz oder als Car-terminal nutzbaren Standorts ergibt, wird der Stadtrat zum gegebenen Zeitpunkt dem Grossen Stadtrat einen entsprechenden Kreditantrag unterbreiten.

Im Voranschlag 2017 der Stadt Luzern ist ein Budgetkredit von Fr. 100'000.– eingestellt. Damit kann neben der Planung der Erweiterung der Carparkplätze dank einer Zusammenarbeit mit ewl ein Pilotprojekt für das als kurzfristige Massnahme vorgeschlagene Leitsystem für die Carparkierung realisiert werden. Da es sich bei den vorgeschlagenen Standorten für Caranhalteplätze (für Reisen ab Luzern) und Carparkplätzen um Provisorien handelt, ist davon auszugehen, dass der notwendige Gesamtkredit in der Zuständigkeit des Stadtrates liegen wird und

im Rahmen von Budgetkrediten beantragt werden wird. Die Realisierung der entsprechenden Massnahmen ist im mittelfristigen Zeithorizont vorgesehen.

6 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, vom Bericht Carparkierung Stadt Luzern zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 8. Februar 2017


Beat Züsli
Stadtpräsident




Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 2 vom 8. Februar 2017 betreffend

Carparkierung Stadt Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

Vom Bericht Carparkierung Stadt Luzern wird zustimmend Kenntnis genommen.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern,
(unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 2 vom 8. Februar 2017 betreffend

Carparkierung Stadt Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

Vom Bericht Carparkierung Stadt Luzern wird Kenntnis genommen.

Luzern, 6. April 2017

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Katharina Hubacher
Ratspräsidentin



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

Zu Bericht 2/2017 Carparkierung Stadt Luzern:

Die Protokollbemerkung 1 zu Kapitel 4.2.1 „Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)“ auf Seite 16 f. lautet:

„Auf die Erweiterung der Carparkplätze Brüelmoos ist zu verzichten.“

Die Protokollbemerkung 2 zu Kapitel 4.2.1 „Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)“ auf Seite 16 f. lautet:

„Es ist auf die Realisierung eines Stellplatzes für Wohnmobile am Alpenquai zu verzichten.“

Die Protokollbemerkung 3 zu Kapitel 4.2.1 „Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)“ auf Seite 16 f. lautet:

„Auf eine Zweckbindung der Parkgebühren von Carparkfeldern wird verzichtet.“

Die Protokollbemerkung 4 zu Kapitel 4.2.1 „Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)“ auf Seite 16 f. lautet:

„Der Stadtrat verhandelt mit der vbl über eine mögliche Nutzung des vbl-Depots als Carparkplätze während der vbl-Betriebszeiten.“

Die Protokollbemerkung 5 zu Kapitel 4.2.2 „Massnahmenpaket mittelfristig (2019–2022)“ auf Seite 18 f. lautet:

„Die Erarbeitung eines Slot-Managements wird als kurzfristige Massnahme angegangen.“

Die Protokollbemerkung 6 zu Kapitel 4.2.2 „Massnahmenpaket mittelfristig (2019–2022)“ auf Seite 18 f. lautet:

„Die Federführung für die Massnahme Slot-Management liegt bei der Stadt Luzern.“

Die Protokollbemerkung 7 zu Kapitel 4.2.3 „Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)“ auf Seite 19 lautet:

„Zur Umsetzung des ‚Massnahmenpakets langfristig (ab 2023)‘ sind weitere Massnahmen abzuklären, und zwar unabhängig ihrer allenfalls bestehenden Trägerschaft und erst nach einer sorgfältigen Analyse der örtlichen Problemsituation.“

Die Protokollbemerkung 8 zu Kapitel 4.2.3 „Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)“ auf Seite 19 lautet:

„Begleitgremien aus Interessengruppen sind dabei projektneutral zu besetzen.“

Anhang 1: Glossar

Car, Touristencar, Reisebus, Touristenbus

Verschiedene gleichwertige Bezeichnungen für das Fahrzeug Car. Die Begriffe können als Synonyme betrachtet werden.

Caranhalteplatz

Parkfeld für Cars, das nur zum Ein- und Aussteigenlassen benutzt werden darf.

Carbewegung

Als Carbewegung wird eine Ankunft und eine Abfahrt eines Cars an einem Platz bezeichnet (1 Ankunft + 1 Abfahrt = 1 Bewegung).

Carparkplatz

Parkfeld für Cars, das zum Parkieren benutzt werden darf.

Cartourismus

Touristen, welche als Reisegruppe mit Reiscars eine Reise unternehmen, werden als Cartouristen bezeichnet. Der Cartourismus ist die Gesamtheit dieser Cartouristen.

Fernreisen

Als Fernreisen werden in diesem Bericht Reisen von Personen in Cars zu einem definierten Ziel bezeichnet. Die Fernreisebusse haben in den letzten Jahren durch Anbieter wie „Mein Fernbus“, heute „Flixbus“, welche fahrplanmässige Fahrten zwischen grösseren Städtedestinationen anbieten, an Bedeutung gewonnen. Es handelt sich bei den Fernreisen um konzessionierte Angebote, welche nach Fahrplan verkehren.

Kurzfristige Massnahmen

Kurzfristige Massnahmen sollen in den Jahren 2017 und 2018 realisiert werden.

Langfristige Massnahmen

Langfristige Massnahmen werden nach 2022 realisiert.

Mittelfristige Massnahmen

Mittelfristige Massnahmen sollen in den Jahren 2019 bis 2022 realisiert werden.

Reisen ab Luzern

Als „Reisen ab Luzern“ werden im „Konzept Carparkierung“ Carreisen bezeichnet, welche ab Luzern verkehren. Es kann sich dabei um Ferienreisen, Ausflüge (z. B. Vereinsanlass, Skitag) handeln. Im Gegensatz zu den Fernreisen verkehren sie nicht nach Fahrplan.

Slot-Management

Als Slot-Management im Zusammenhang mit der Carparkierung wird die Reservation und Zuteilung von Zeitfenstern für die Parkierung oder das Anhalten verstanden.

Tagesgäste

Als Tagesgäste werden Besucherinnen und Besucher bezeichnet, welche nicht in Luzern übernachten.

Tourismusverkehr

Personenverkehr, welcher in der Freizeit durch einen Ausflug, eine Ferienreise oder zur Erholung verursacht wird. Er ist eine der vier klassischen Verkehrsarten.