

Einen Schritt voraus wagen

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

Luzern, den 31. Januar 2018

IMPRESSUM

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

INTERFACE

Politikstudien Forschung Beratung

Seidenhofstrasse 12

CH-6003 Luzern

Tel +41 (0)41 226 04 26

interface@interface-politikstudien.ch

www.interface-politikstudien.ch

Auftraggeber

Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit der Stadt Luzern

Hinweis

Dieser Bericht wurde im Auftrag des Stadtrats der Stadt Luzern verfasst. Für den Inhalt ist allein der Auftragnehmer verantwortlich.

Projektreferenz

Projektnummer: 17-58

INHALTSVERZEICHNIS

1	LUZERN UND DIE CARS	4
2	STRATEGISCHE LEITLINIEN (ZIELBILD)	6
3	ALLMEND/MESSE – AAL: ZENTRAL FÜR JEDE LÖSUNG	8
4	VIER LÖSUNGSANSÄTZE	10
5	DER WEITERE POLITISCHE PROZESS	13
A1	ANHANG 1: AUFTRAG	15
A2	ANHANG 2: ÜBERSICHTSPAPIER EXPERTENWORKSHOP	16
A3	ANHANG 3: MASSNAHMENBLÄTTER	16

I LUZERN UND DIE CARS

Eine Tourismusstadt

Der Tourismus ist in Luzern ein zentraler Wirtschaftsfaktor und die Carreisenden spielen dabei eine wichtige Rolle: Die durch Reisegruppen generierte Wertschöpfung entspricht rund einem Drittel der gesamten touristischen Wertschöpfung im Kanton Luzern. Der grösste Teil davon fällt in der Stadt Luzern an, vor allem 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 und die Bevölkerung kann sich eine Stadt ohne Touristen kaum vorstellen. Dementsprechend ist die Akzeptanz in der Bevölkerung auch für Reisegruppen aus weit entfernten Kulturen hoch.

Engpässe

Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte führte vor allem aus drei Gründen zu Engpässen in der Innenstadt:

- Erstens haben Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum zu einem enormen Wachstum des Verkehrs in der Agglomeration geführt. Das Verkehrssystem in der Innenstadt von Luzern ist davon stark betroffen, es ist viel fragiler geworden, die Störungen nehmen zu.
- Zweitens sind die Ansprüche der Bevölkerung an die zentralen öffentlichen Räume gestiegen. Sie sollen attraktiver werden und der ganzen Bevölkerung zur Verfügung stehen.
- Drittens hat auch der Cartourismus stark zugenommen, was vor allem bei den Halte- und den Parkplätzen für die Cars zu Engpässen führt.¹ Insbesondere asiatische Reisegruppen sind in der Innenstadt augenfällig präsent. Der Kapazitätsbedarf wird durch den Abbau der Carparkplätze auf dem Inseli weiter verschärft. Hinzu kommt der Verkehr zwischen den Carhalte- und Carparkplätzen, der sich auch sehr stark auf die Innenstadt konzentriert.

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, wieso das Thema Carparkplätze in Luzern seit langer Zeit intensiv und oft auch emotional diskutiert wird. Vor allem der Schwanen- und der Löwenplatz sind durch ihre Nähe zu den Uhrengeschäften und als Tor zur Altstadt sehr beliebte Carhalte- respektive Carparkplätze. Die hohen Carfrequenzen an den beiden verkehrsexponierten Lagen führen zu Störungen des Verkehrsablaufs und beeinträchtigen das Wohlbefinden von Teilen der Stadtbevölkerung.

¹ Gemäss AKP-Studie braucht es 120 Carparkplätze. AKP Verkehrsingenieur AG (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern. Analyse und Massnahmenvorschläge, Luzern. S. 28.

Welche Handlungsspielräume gibt es? Zukunftsperspektiven
 Wie wird sich die Situation nach heutiger Einschätzung mittel- und langfristig verändern? Folgende Aspekte gilt es, besonders zu berücksichtigen:

- 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.
- Die Zahl der Reiseautos am Schwanen- und Löwenplatz hat in den letzten vier Jahren wider allen Prognosen stagniert. Dies lässt sich möglicherweise durch kurzfristige Einflüsse wie Frankenstärke und Terrorismusangst erklärt, denn der Tourismus gilt global weiterhin als Wachstumsmarkt. Die Tourismusexperten erwarten in der Tendenz jedoch eine Verlagerung von den Gruppenreisenden zu individuell reisenden Personen. *Das Potenzial an Gruppenreisenden wird aber hoch bleiben*. Damit bleibt der Stadt ein gewisser Handlungsspielraum bezüglich ihrer touristischen Positionierung und des langfristigen Stellenwerts der Gruppenreisen: Je nachdem kann das Tages- oder das Übernachtungsgeschäft stärker gefördert werden.

Eine politische Blockade

Mittel- und langfristige Lösungsansätze für den Cartourismus in Luzern sind demnach im Spannungsfeld von Verkehrswachstum, Stadtentwicklungsfragen und touristischen Trends anzugehen. 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.

Aufgrund der Analyse der Ist-Situation und der erwartenden Entwicklungen hat das Expertenteam ein Zielbild formuliert, welches sich an den folgenden strategischen Leitlinien orientiert:

Die Lösung muss einfach und klar sein

In der inhaltlich komplexen und politisch herausfordernden Situation braucht es einen einfachen, gut umsetzbaren und prägnant kommunizierbaren Lösungsansatz. Konkret bedeutet dies:

- Das Carparkplatzproblem soll *grundsätzlich zentral an wenigen Orten gelöst* werden. Kleinteilige Lösungsansätze führen zu vielen potenziellen Konflikten und sollen deshalb nicht weiter verfolgt werden. Zudem sind flächeneffiziente Lösungen nur ab einer gewissen Menge von Cars möglich.
- Der Lösungsansatz soll von der Stadt im Wesentlichen *in Eigenregie* gelöst und im Zusammenspiel mit den lokalen Tourismusakteuren auch finanziert werden können. Langwierige und konflikträchtige Verhandlungen mit dem Kanton, anderen Gemeinden oder auch den SBB gilt es zu vermeiden.
- Der Lösungsansatz soll *unabhängig von anderen Grossprojekten* (Tiefbahnhof, Bypass und Spangen Nord und Süd usw. gelöst werden). Deren Realisierung dürfte noch längere Zeit in der Schwebe bleiben.

Ein für die bestehende Klientel 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.

Schwanenplatz carfrei – Ein- und Aussteigen am Löwenplatz weiterhin möglich

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

Die Zeit für An- und Abreise soll sich nicht verändern

Die Zeit, welche Reisegruppen für den Aufenthalt in Luzern zur Verfügung stehen wird, dürfte sich wenig verändern. Die Lösungsansätze haben diesem Umstand Rechnung zu tragen.

Auch Fernbusse nationale Reiseanbieter haben berechtigte Anliegen. Fernbusse und nationale Reiseanbieter werden mit den Parkplätzen am InSeli eine wichtige Basis verlieren. Die Lösung dieses Problems ist in erster Linie Sache des Kantons, aber es gibt durchaus ein gewisses städtisches Interesse an guten Lösungen. Insbesondere ist der gute S-Bahn-Anschluss für diese Form von Busreisen zu gewährleisten.

Technische Möglichkeiten zur Vergabe von Parkplätzen konsequent nutzen

Die Informations- und Kommunikationstechnologie und das Internet der Dinge entwickeln sich rasch. Daraus ergeben sich erhebliche Chancen für die Steuerung des Car-tourismus, die es unbedingt zu nutzen gilt.

Die strategischen Leitlinien verkleinern den Fächer denkbarer Lösungsansätze deutlich:² Viele der bisher vorgeschlagenen Lösungen erfordern die Zusammenarbeit mit dem Kanton, anderen Gemeinden der SBB oder – gerade wenn es um die Finanzierung geht – auch dem Bund. Andere Lösungsansätze dürften kaum die nötige politische Akzeptanz bei der Stadtbevölkerung finden.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass der Standort Allmend/Messe – AAL mit einem anschliessenden Transfer der in den Reisebussen anreisenden Besucherinnen und Besucher per S-Bahn in die Innenstadt bei jedem Lösungsansatz eine wichtige Rolle spielen muss. Insbesondere seine folgenden Vorteile tragen zu dieser Einschätzung bei:

- Hohe Flexibilität auf der Zeitachse. Möglich ist ein schrittweiser Aufbau des Betriebs je nach Zunahme der Cars und ein ebensolcher Ausbau der Infrastrukturen.
- Es braucht am Schwanenplatz künftig keinen Raum für Cars. Auch der Löwenplatz wird ganz oder mehrheitlich für andere Zwecke zur Verfügung stehen.
- Die Allmend ist ab der Autobahn für die Reisecars schnell und relativ verlässlich erreichbar.
- Die Erschliessung mit der S-Bahn in die Stadt ist optimal: Vorgesehen sind ab 2019 acht Züge pro Stunde. Die Fahrzeit von der S-Bahn-Haltestelle zum Bahnhof Luzern beträgt zwei bis drei Minuten, der Schwanenplatz ist vom Bahnhof in fünf Minuten erreichbar, über die Seebrücke mit attraktiven Fotosujets für die Gruppenreisenden. Gerade asiatische Reisende sind vertraut mit dem schienengebundenen Transport.
- Die Verlässlichkeit des Schienenkorridors der Zentralbahn dürfte auch in Zukunft sehr hoch sein, während die Verlässlichkeit der Strasse wohl abnehmen wird und die Reisebusse mehr Zeit für die Fahrt in die Innenstadt einplanen müssen. Auch die Zufahrt von der S-Bahn-Haltestellen auf Stadtgebiet beim Verkehrshaus schneidet gegenüber der Allmend/Messe – AAL schlechter ab, die Reisezeit ist deutlich höher, die Strecke ist einspurig und führt über das Nadelöhr der Bahnhofszufahrt beim Gütsch.
- Die Realisierung von genügend Haltekanten in unmittelbarer Nähe der S-Bahn-Haltestelle Allmend/Messe ist möglich. Grundsätzlich sind die Anlagen für grosse Besucherströme dimensioniert (Fussballspiele, Anlässe in der Messe).
- Eine begrenzte Zahl von Parkplätzen in unmittelbarer Nähe ist denkbar. Zusätzlich ist zu prüfen, ob Teile des gross dimensionierten Parkplatzes beim Armee-Ausbildungszentrum Luzern (AAL) der Cartouristik zu Verfügung gestellt werden können. Wenn nicht, dann sollte eine erste Ausbautetappe realisiert werden.

² Vgl. dazu den Überblick in den Anhängen 2 und 3, die AKP-Studie sowie die Mitte Dezember 2017 vom „Verein gegen das Parkhaus Musegg und für sinnvolle Lösungen Zuhanden des Luzerner Stadtrates und der Arbeitsgruppen Carparking“ publizierten Vorschläge.

- Es gibt in der unmittelbaren Umgebung kaum Wohnraum, welcher von den Emissionen der Cars (Klimaanlagen usw.) betroffen ist.
- Grundsätzlich lässt sich der Standort auch mit einem Hub für Fernbusse und anderen Reiseanbieter ab Luzern kombinieren.
- Das Strassennetz der Stadt wird während der Stosszeiten entlastet.
- Bisher für Carparkplätze genutzte Flächen in der Innenstadt (bspw. am Alpenquai) werden frei und können für andere Zwecke genutzt werden. Andere könnten noch gezielter für spezifische Zwecke eingesetzt werden (z.B. im Brüelmoos für das Verkehrshaus oder die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee).

Diesen Vorteilen stehen einige Herausforderungen gegenüber:

- Die Gruppenreisenden müssen umsteigen und im bereits gut ausgelasteten Bahnhof sinnvoll geleitet werden, damit sie rasch und ohne Konflikte mit dem sonstigen Bahnverkehr an ihr Ziel gelangen.
- Die entsprechenden Kapazitäten der Zentralbahn müssen zur Verfügung gestellt werden.
- Für die Kosten des Zugtransfers muss eine einfache und von allen Akteuren akzeptierte Lösung gefunden werden.
- Die Reisezeit von der Allmend zum Löwenplatz ist für die Gruppen mit den kürzesten Reisezeitbudgets wohl zu lang. Deshalb sieht jeder Lösungsansatz die Beibehaltung einiger Halteplätze am Löwenplatz vor, welche sich mit Parkplätzen im Raum Ibach kombinieren liessen. Denkbar ist am Löwenplatz beispielsweise eine Lösung mit je zwei Halteplätzen stadtein- und -auswärts in der Nähe der bestehenden Bushaltestellen, welche eine Neugestaltung des zentralen Bereichs des Platzes erlauben würde. Diese können frühzeitig via Internet reserviert werden. Mit den Tourismusorganisationen sind sinnvolle Modalitäten hierfür zu klären.

Der Stellenwert des Raums um die S-Bahn-Haltestelle Allmend/Messe für die Lösungsansätze ist also zentral. Dessen Rolle unterscheidet sich aber bei den vier Lösungsansätzen, die wir dem Stadtrat im Folgenden unterbreiten.

Ansatz 1: Allmend solo

In diesem Ansatz ist die Allmend nicht nur der zentrale Hub zum Aus- und Einsteigen der Gruppenreisenden, es sollen auch alle Cars in unmittelbarer Nähe parkieren können. Gemäss AKP-Studie³ braucht es also etwa 120 Parkplätze für Cars.

Diese Plätze lassen sich möglicherweise nicht alle oberirdisch realisieren. Es braucht also eventuell eine unterirdische Parkanlage, welche sich auf dem unbebauten Allmendareal wohl vergleichsweise kostengünstig realisieren liesse. Eine solche Anlage könnte mit einem Fernbusterminal kombiniert werden, denkbar sind verschiedene Betreibermodelle (privat, öffentlich, Public-Privat-Partnership [PPP]).

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, jedoch wohl beide einen völlig carfreien Löwenplatz ermöglichen würden (vgl. dazu auch die entsprechenden Massnahmenblätter in Anhang A3).

Parkhaus Musegg: Diese Idee findet in der bisher vorliegenden Form wohl keine Akzeptanz. Geprüft werden könnte aber 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.

Offen sind diesbezüglich natürlich die Einwände seitens der Denkmalpflege sowie der Vorstoss aus dem Stadtparlament (überwiesen am 16. November 2017) zum besonderen Schutz der Museggmauer. Beide Hindernisse sind aus unserer Sicht nicht im Vornherein unüberwindbar.

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

Sollte dieser Lösungsansatz mit grossen interstädtischen Parkhäusern gewählt werden, sind die beiden Lösungsideen planerisch weiterzuentwickeln und zur Entscheidungsfähigkeit zu bringen.

³ AKP Verkehringenieur AG (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern. Analyse und Massnahmenvorschläge, Luzern.

Schon jetzt lässt sich sagen, dass ein Carparkhaus Musegg das innerstädtische Verkehrssystem aufgrund des nahen Autobahnanschlusses erheblich weniger belasten würde als ein Parking Schweizerhofquai (Seeparking).

Ansatz 3: Allmend und externer Überlauf

Dieser Lösungsansatz unterscheidet sich von Allmend solo durch den Verzicht, sämtliche gemäss AKP-Studie notwendigen etwa 120 Carparkplätzen in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle bereit zu stellen. Dies ausgehend von der Überlegung, dass diese Höchstzahl von Parkplätzen nur an wenigen Tagen im Jahr und nur zu gewissen Tageszeiten (später Nachmittag) erreicht wird. Im Sinne eines Überlaufs werden weitere Parkplätze in Allmendnähe bereitgestellt und mit einem Minimum an Infrastruktur (Toilette für Car-Chauffeure) ausgestattet.

Eine der wenigen Möglichkeiten für einen solchen Überlauf-Parkplatz bietet das städtische Grundstück im „Hinder Schlund“ (Gemeinde Kriens, vorgesehen als strategische Landreserve der Stadt), wo gemäss AKP-Studie maximal 77 Carparkplätze denkbar sind.

Ansatz 4: Status quo beibehalten

Denkbar ist selbstverständlich auch die Beibehaltung des jetzigen, 2014 eingeführten Carregimes. Dieses hat gegenüber dem Zustand vorher zweifellos zu Verbesserungen geführt. Allerdings entspricht dieser Ansatz den städtebaulichen Anforderungen gemäss unserem Zielbild nicht und er berücksichtigt auch die zunehmende Belastung des innerstädtischen Verkehrssystems sowie den Wegfall der Carparkplätze am Inseli nicht.

Aus unserer Sicht sollte dieser Lösungsansatz deshalb mittel- und langfristig nicht weiterverfolgt werden.

Flankierend: Reservations- und Pricingsystem für Cars

Für alle Lösungsansätze, vor allem aber für den zweiten und dritten, schlagen wir als begleitende Massnahme die Einführung eines auf Smartphones basierten Reservationsystems für Reisecars vor. Dies kann grundsätzlich aufsetzen auf das Car-Leitsystem der Stadt, welches zurzeit entwickelt wird. Zusätzlich zu den dort bereits vorgesehenen Funktionalitäten soll das System die *Reservation* und das *Bezahlen* von Parkplätzen ermöglichen. Ähnlich den Applikationen im Flugverkehr, sollen Reservationen lange voraus möglich sein, aber auch kurzfristig und in Echtzeit. Dies gibt den Anbietern Planungssicherheit, verhindert damit Suchverkehr und ermöglicht der Stadt durch ein dynamisches Pricing eine flexible Steuerung des Car-Verkehrs. Damit bereits reservierte Parkplätze nicht von anderen Cars „wild“ besetzt werden, kann bei Bedarf ein System mit versenkbaren Pollern eingesetzt werden.

Flankierend: Monitoring und Controlling

Ein periodisches Monitoring und Controlling soll den Stadtrat in der Zeitachse bei der Entscheidungsfindung unterstützen. Angesprochen sind hier unter anderem die Ausbaustapen Messe/Allmend – AAL und das Überlaufparking „Hinder Schlund“ und die Fragestellung rund um die Parkhäuser Musegg und Parking Schweizerhofquai (Seeparking).

In der Darstellung D 4.1 findet sich eine Übersicht über die vier Lösungsansätze.

D 4.1: 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

Quelle: eigene Darstellung.

Wir schlagen dem Stadtrat vor, auf Basis dieser Vorschläge möglichst schnell Präferenzen festzulegen und diese auch zu kommunizieren, als direkten oder indirekten Gegenvorschlag zur Musegg-Initiative.

Dabei ist ein im Folgenden skizziertes schrittweises Vorgehen denkbar, welches der Tatsache Rechnung trägt, 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: Ab wann sollen die Inseli-Initiative umgesetzt werden, wann soll der Schwanenplatz carfrei sein?

Schritt 1: Hub Allmend/Messe – AAL: Funktionalität und Akzeptanz testen

Sehr bald könnte im Raum Allmend/Messe – AAL eine vertiefende Machbarkeitsabklärung starten und anschliessend in einem Test erste Erfahrungen mit der von uns vorgeschlagenen Lösung gemacht werden (Vorbereitung ab sofort, Umsetzung ab etwa 2020). Zusammen mit der Tourismusbranche, der Zentralbahn und der SBB könnte so die Akzeptanz dieses Ansatzes geklärt (und bei erfolgreichen Tests erhöht) werden. Dabei geht es auch um wichtige operative Aspekte wie beispielsweise der Besucherführung am Bahnhof Luzern oder des Reservationssystems für Cars, welche nicht auf dem Papier getestet werden können.

Schritt 2: Unterirdische Parkanlagen zur Entscheidungsfähigkeit bringen

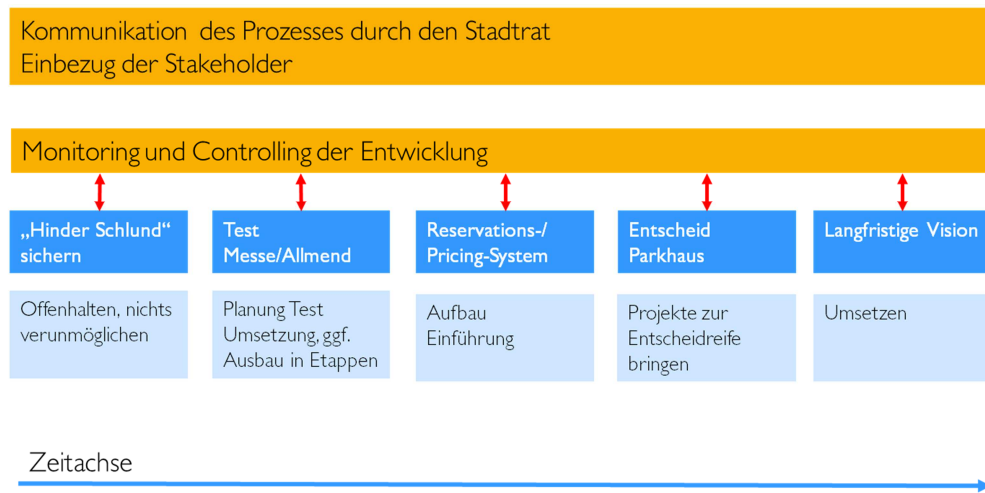
Parallel dazu könnte die Planung der denkbaren unterirdischen Carparkhäuser (Musegg, Schweizerhofquai [Seeparking], Allmend/Messe – AAL) konkretisiert werden. Dabei sollen auch Fragen zum Betreibermodell geprüft und die Abstimmung mit den kantonalen Plänen zum Fernbusterminal angestrebt werden.

Schritt 3: Grundlegende Infrastrukturentscheide 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.

In der Darstellung D 5.1 wird der Umsetzungsprozess aufgezeigt.

D 5.1: Umsetzungsprozess



Quelle: eigene Darstellung.

Immer mit allen Stakeholdern planen!

Bei all diesen Schritten sind die wichtigsten Stakeholder frühzeitig einzubeziehen. Die Planung soll transparent und partizipativ erfolgen. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass sich die Tourismusbranche wohl zwingenden in erheblichem Mass an der Finanzierung der Lösungsansätze beteiligen muss (was ja auch im Status quo der Fall ist).

Angesichts der politisch zurzeit festgefahrenen Fronten wird es entscheidend sein, dass es dem Stadtrat von Anfang an gelingt, das Heft in die Hand zu nehmen und alle Beteiligten wieder ins Boot zu holen.

A I ANHANG I: AUFTRAG

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.

Zusammen mit der Stadt wurden die folgenden Rahmenbedingungen vereinbart:

- Im Vordergrund steht die Ideengenerierung. Vertiefte Bewertungen der einzelnen Vorschläge (und der bereits vorliegenden Projekte) sind nicht Teil der Studie. Die Vorschläge werden nur grob evaluiert.
- Nicht beurteilt werden Projekte, welche im politischen Prozess bereits gescheitert sind (Inseli-Parkplätze).
- Ebenfalls nicht Thema sind die Carfahrten zu den Hotels, der gesamte öffentliche Nahverkehr.
- Fernreisen mit Cars (Flixbus, Domo usw.) sind jedoch am Rande ebenfalls ein Thema, insbesondere stellt sich im Moment die Frage eines entsprechenden Carterminals. Diesbezüglich läuft eine Studie des Kantons Luzern, mit den Studienautoren/-innen bestehen gute Kontakte.
- Im Sinne des unbelasteten Aussenblickes sollen neue Expertinnen und Experten die Situation beurteilen. Die Verwaltung soll bewusst nicht direkt in die Studie involviert werden, sie steht aber für inhaltliche Auskünfte zur Verfügung.
- Die Ergebnisse müssen bis spätestens Ende Januar 2018 vorliegen.

A 2 ANHANG 2: ÜBERSICHTSPAPIER EXPERTENWORKSHOP

Wird als gesondertes PDF-Dokument abgegeben.

A 3 ANHANG 3: MASSNAHMENBLÄTTER

Wird als gesondertes PDF-Dokument abgegeben.