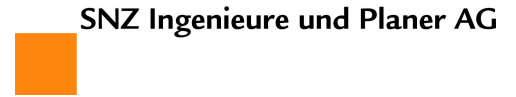




Stadt Luzern
Tiefbauamt
Mobilität



SNZ Ingenieure und Planer AG

Überprüfung Gebührenmodell Carparkierung der Stadt Luzern zur Finanzierung des Carparkplatzes Rösslimatt

Bericht

27. April 2022

Auftraggeber:

Stadt Luzern
Tiefbauamt
Mobilität
Industriestrasse 6
6005 Luzern

Projektleitung: Konstantin Kuttenger

Verfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG
Siewerdstrasse 7
CH-8050 Zürich
Telefon +41 44 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch

Simon Jakob
Urs Ambühl

Projektdateien:

Auftragsnummer: SNZ#5482
Ablagepfad: R32\5482_Luzern_ÜberprüfungGebührenCarparkierung_220427.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
3	25.03.2022	SNZ/Uam	Ergänzter Entwurf
4	06.04.2022	SNZ/Uam	Erweiterung Ertragsmindernder Faktoren
5	20.4.2022	SNZ/Uam	Anpassungen aufgrund Besprechungen Stadt Luzern
6	27.4.2022	SNZ/Uam	Schlussbericht

Inhalt

1	Problemstellung und Ziele	5
1.1	Problemstellung	5
1.2	Ziele Überprüfung Gebührenmodell	6
2	Ausgangslage und Grundlagen	7
2.1	Ausgangslage	7
2.1.1	Auslastung der bestehenden Parkplätze	7
2.1.2	Einnahmenmindernde Faktoren	7
2.2	Grundlagen	9
3	Rahmenbedingungen für die Gebührengestaltung	10
3.1	Aspekte zur Gebührengestaltung	10
3.1.1	Vergleich mit anderen Tourismusdestinationen	10
3.1.2	Mögliche Gebührenmodelle	11
3.1.3	Geografische Lage	12
3.1.4	Lenkungswirkung	12
3.2	Auswirkung Wegfall Parkgebühren Inseli	13
4	Varianten Gebührenmodelle	14
4.1	Annahmen	15
4.2	Gebührenmodell 0 «heutige Struktur»	15
4.3	Gebührenmodell 1 «Gleichmässige Erhöhung»	16
4.4	Gebührenmodell 2 «Anpassung Gebühren Alpenquai/Landenberg»	17
4.5	Gebührenmodell 3 «Steuerung weg vom Zentrum»	18
4.6	Gebührenmodell 4 «24h-Gebührenpflicht im Zentrum»	19
4.7	Gebührenmodell 5 «Bestand mit Anpassung Gebühren Alpenquai / Landenberg»	20
4.8	Gebührenmodell 6 «Verlängerung Gebührenpflicht»	21
5	Fazit und Empfehlung	22
5.1	Übersicht Zielerfüllung	22
5.2	Nicht weiterzuerfolgende Gebührenmodelle	23
5.3	Weiterzuerfolgende Gebührenmodelle	23
5.4	Umsetzungsempfehlung	24
	Abbildungsverzeichnis	26
	Tabellenverzeichnis	26

1 Problemstellung und Ziele

1.1 Problemstellung

Der temporäre Car-Parkplatz Rösslimatt ersetzt den aufzuhebenden Car-Parkplatz Inseli. Um dessen Betriebskosten zu decken, war eine Gebühr von CHF 3.-/h. vorgesehen. Aus dem Grossen Stadtrat Luzern kam die Anfrage, ob die Gebühren nicht auch so hoch angesetzt werden können, dass sowohl die Betriebskosten von rund 2.12 Mio. Franken in zehn Jahren wie auch die Investitionskosten von 2.52 Mio. Franken (über zehn Jahre abgeschrieben) des neuen Car-Parkplatzes Rösslimatt mit Gebühreneinnahmen gedeckt werden können. Die Gesamtkosten für zehn Jahre betragen insgesamt rund 4.64 Mio. Franken.

Sollen die Parkgebühren des neuen Parkplatzes Rösslimatt die beschriebenen Kosten decken, wären aufgrund der angenommenen Belegungen und der bestehenden Gebührenpolitik die Parkgebühren dort ca. CHF 15.-/ Stunde und damit ähnlich hoch wie jene im Zentrum Luzerns. Es ist davon auszugehen, dass der Carparkplatz Rösslimatt schlecht genutzt und der Nutzungsdruck auf die übrigen Parkplätze erhöht würde. Insbesondere ist davon auszugehen, dass der Parkierungsdruck auf die in Nachbarschaft zum Inseli liegenden Parkplätze Alpenquai und Landenberg steigen wird. Heute sind die Parkgebühren auf diesen beiden Parkplätzen gleich hoch wie auf dem eher dezentral liegenden Carparkplatz Brüelmoos. Die heutigen Gebühren sind unter anderem in Abhängigkeit ihrer geografischen Lage abgestuft (siehe Abbildung 2).

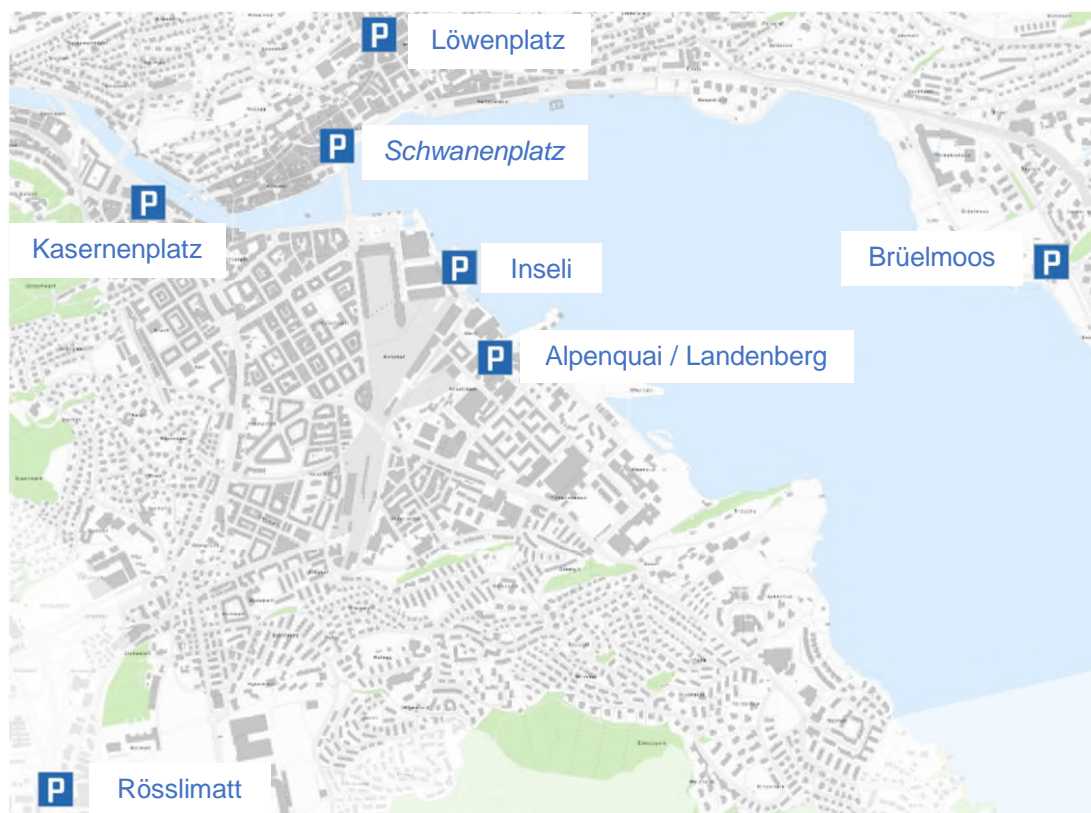


Abbildung 1: Übersicht Carparkierung

Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen		
Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:		
a. Löwenplatz und Kasernenplatz	pro Stunde	Fr. 10.–;
b. Inseli	1. Stunde	Fr. 10.–;
	ab 2. Stunde (pro Stunde)	Fr. 5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 50.–;
c. Alpenquai, Landenberg, Brüelmoos	pro Stunde	Fr. 3.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 30.–.

Abbildung 2: Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement), Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen

1.2 Ziele Überprüfung Gebührenmodell

Im Rahmen dieses Kurzberichts wird überprüft, ob

- mit dem Gebührenmodell eine Lenkungswirkung zur Parkplatzauslastung erzeugt werden kann,
- die durch den Parkplatz Rösslimatt verursachten Kosten zielführend auf die übrigen Parkplätze verteilt werden können,
- durch den Wegfall des Inseli, Parkgebühreneinnahmen kompensiert werden müssen,
- Anpassungen der Gebühren und des Zeitmodells notwendig sind, um den Parkierungsdruck auf die Parkplätze Alpenquai / Landenberg zu reduzieren,
- mit einem angepassten Gebührenmodell die Gebühren schweizweit vergleichbar bleiben.

Um eine fachliche Empfehlung für die politische Diskussion der Anpassung des Artikels 10 des «Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement)» abgeben zu können, wird zuerst die Ausgangslage bezüglich den Gebühreneinnahmen beschrieben. Anschliessend werden die Rahmenbedingungen für die Gebührengestaltung ausgelotet, und dann Ansätze von Gebührenmodellen entwickelt und grob beurteilt.

2 Ausgangslage und Grundlagen

2.1 Ausgangslage

In der Stadt Luzern bestehen heute die fünf Carparkplätze Kasernenplatz, Inseli, Landenbergstrasse / Alpenquai, Brüelmoos und Löwenplatz mit einer Gebührenpflicht zwischen 7 und 19 Uhr. Zudem dient der Schwanenplatz als Caranhalteplatz für den Ein- und Ausstieg. Von Mai – Oktober ist zwischen 16 und 20 Uhr das Parkieren auf dem Kasernenplatz und Löwenplatz nicht gestattet. Die beiden Plätze dienen während dieser Zeit dem Ein- und Ausstieg. Entsprechend können während dieser Zeit keine Gebühren eingenommen werden.

2.1.1 Auslastung der bestehenden Parkplätze

Die Auslastung der Parkplätze ist für die Berechnung der zusätzlichen Gebühren ein zentraler Faktor. Zur Bestimmung der Auslastung wurden drei Monate aus dem Sommer 2019 analysiert. Die Abbildung zeigt exemplarische eine Tagesganglinie zur Auslastung der bestehenden Parkplätze, welche mit Sensordaten erhoben wurden.

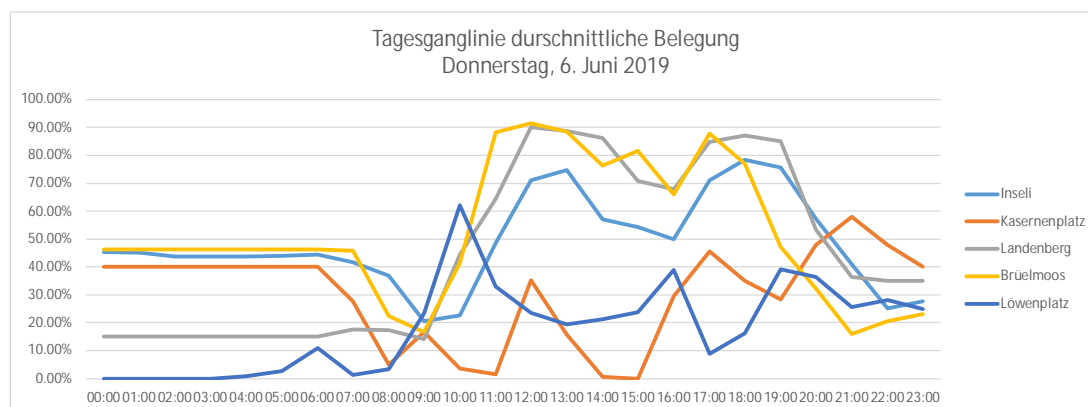


Abbildung 3: Tagesganglinie Parkplatzauslastung (Quelle: Sensordaten iparkiere)

Über die Sommermonate liegt die Auslastung während 24 Stunden betrachtet bei rund 40%. Nachts beträgt die Auslastung ca. 20% weniger als tagsüber. Zudem wird in den Wintermonaten die Auslastung gesamthaft tiefer sein, jedoch gehen wir davon aus, dass das Verhältnis von Tag zu Nacht über das Jahr ähnlich ist. Dies führt für die Modellberechnungen zu folgenden Annahmen.

Für die Evaluation der Gebührenmodelle wird für das ganze Jahre eine durchschnittliche Auslastung während 24 Stunden von ca. 30% angenommen. Wobei tagsüber die durchschnittliche Auslastung ca. 40% und während der Nacht ca. 20% beträgt.

2.1.2 Einnahmenmindernde Faktoren

Gemäss dem Konzept-Car-Parkierung [10] gilt heute nur tagsüber von 7 bis 19 Uhr eine Gebührenpflicht auf den Carparkplätzen. Gemäss Auswertung der Parkingmeter, lagen die effektiven Einnahmen aus den Gebühren durch die Carparkierung im Jahr 2019 bei rund 320'000 CHF. Aufgrund der vorhandenen Belegungszahlen müssten die Einnahmen theoretisch bei rund 630'000 CHF pro Jahr liegen. Die Abweichung kann aufgrund von gelösten

Tagespauschalen (es gibt keine Daten zum Verkauf von solchen), sowie fehlender Zahlungsbereitschaft zu Stande kommen. Die nachfolgenden Tabellen zeigen, die effektiven Einnahmen gegenüber den heute potenziell möglichen Einnahmen.

	Kasernenplatz	Löwenplatz	Bemerkung
Parkfelder	5	8	
Auslastung	40%	40%	Durchschnittliche Auslastung 2019: Tagsüber 40%, nachts 20%
Gebühr/h	10	10	
Erhebung Gebühr 7-19	10.5	10.5	Reduziert um Einschränkung Sommermonate
Tage im Jahr	365	365	
Einnahme Potenzial (CHF)	76'650	122'640	
Effektive Einnahmen (CHF)	6'390	27'000	
	8%	22%	
Durschnitt			
Einnahme Potenzial (CHF)	199'290.00		
Effektive Einnahmen (CHF)	33'390.00		
	17%		

	Alpenquai	Brüelmoos	Inseli	Bemerkung
Parkfelder	24	13	27	
Auslastung	40%	40%	40%	Durchschnittliche Auslastung 2019: Tagsüber 40%, nachts 20%
Gebühr/h	3	3	5	
Erhebung Gebühr / Tag	12	12	12	
Tage im Jahr	365	365	365	
Einnahme Potenzial (CHF)	126'144	68'328	236'520	
Effektive Einnahmen (CHF)	104'000	44'800	138'000	
	82%	66%	58%	
Durschnitt				
Einnahme Potenzial (CHF)	430'992			
Effektive Einnahmen (CHF)	286'800			
	67%			

Durschnitt ALLE CP	
Einnahme Potenzial (CHF)	630'282
Effektive Einnahmen (CHF)	320'190
	51%

Abbildung 4: Vergleich Einnahmepotenzial mit den effektiven Einnahmen

Werden die Zahlen für die fünf Parkplätze einzelnen betrachtet, ist ersichtlich, dass die effektiven Einnahmen für die Parkplätze Kasernenplatz und Löwenplatz sehr gering sind und stark von den theoretisch möglichen Einnahmen abweichen. Dies kann auch damit zusammenhängen, dass die Parkplätze insbesondere zum Kurzzeitparkieren genutzt werden und dafür keine Gebühren bezahlt werden. In der Auslastungsstatistik gelten sie aber als besetzt.

Die effektiven Einnahmen weichen beim Kasernenplatz und Löwenplatz gegenüber dem Potenzial stark ab und betragen im Schnitt nur 17% der theoretisch möglichen Einnahmen.

Bei den drei Parkplätzen Inseli, Landenberg/Alpenquai und Brüelmoos kommt der Effekt des Ein- und Ausstiegs weniger zum Tragen. Das volle Potenzial der Einnahmen wird aufgrund von Tagespauschalen und Nutzenden, welche die Parkgebühren nicht bezahlen, nicht erreicht.

Bei den Parkplätzen Inseli, Landenberg / Alpenquai liegen die Einnahmen im Schnitt bei 67% der theoretisch möglichen Einnahmen.

2.2 Grundlagen

Die folgenden Unterlagen standen für die Auftragsbearbeitung zur Verfügung:

- [1] Monitoring Carparkplatz Inseli Luzern, 29.09.2015
- [2] Gebühren Carverkehr Stadt Luzern, 26.03.2020
- [3] Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) vom 12.11.2020
- [4] Strategieprozess Carregime Stadt Luzern, Zielsetzungen, 24.03.2021
- [5] B+A 25/2021 «Carparkplatz Rösslimatt Kriens: Ausführungskredit provisorischer Carparkplatz als temporärer Ersatz für den Carparkplatz Inseli», 18.08.2021
- [6] Strategieprozess Carregime Stadt Luzern, Bewertung Lösungsideen, 20.12.2021
- [7] Daten «iParkiere» Bus Stadt Luzern
- [8] D-A-CH Forschungsprojekt: Reise- und Fernbusmanagement in Städten, Forschungsprojekt VSS 2016/621 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes für Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), Juli 2019
- [9] Tourismusentwicklung von Stadt und Kanton Luzern, Folgestudie zum Aspekt Tages-tourismus, Hochschule Luzern, August 2019
- [10] Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, Analyse und Massnahmenvorschläge, AKP im Auftrag der Stadt Luzern, 30. Dezember 2016

3 Rahmenbedingungen für die Gebührengestaltung

Gemäss dem D-A-CH Forschungsprojekt: Reise- und Fernbusmanagement in Städten [8] haben die Busunternehmen diverse Anforderungen an ein Parkkonzept für Reisebusse. Hinsichtlich der Attraktivität der Parkplätze spielen neben der Befahrbarkeit, Information und Verfügbarkeit auch die Kalkulierbarkeit und Tragbarkeit, die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie verlässliche rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle.

Nachfolgend werden die Aspekte Tragbarkeit (Kap. 3.1.1, Vergleich mit anderen Tourismusdestinationen), Kalkulierbarkeit (Kap. 3.1.2, Mögliche Gebührenmodelle), Lenk- und Ruhezeiten (Kap. 3.1.3, Geografische Lage) sowie Verfügbarkeit (Kap. 3.1.4, Lenkungswirkung) beschrieben. Weitere Aspekte werden im Rahmen dieses Auftrags nicht beleuchtet. Die Attraktivität für die Unternehmen ist insofern wichtig, als dass der Cartourismus eine massgebende Bedeutung für den Tourismus in Luzern hat.

3.1 Aspekte zur Gebührengestaltung

3.1.1 Vergleich mit anderen Tourismusdestinationen

Aus dem Bericht «Gebühren Carverkehr Stadt Luzern 2020» ([2]) können für nationale und internationale Tourismusdestinationen die folgenden Vergleichswerte für Gebühren pro Stunde entnommen werden:

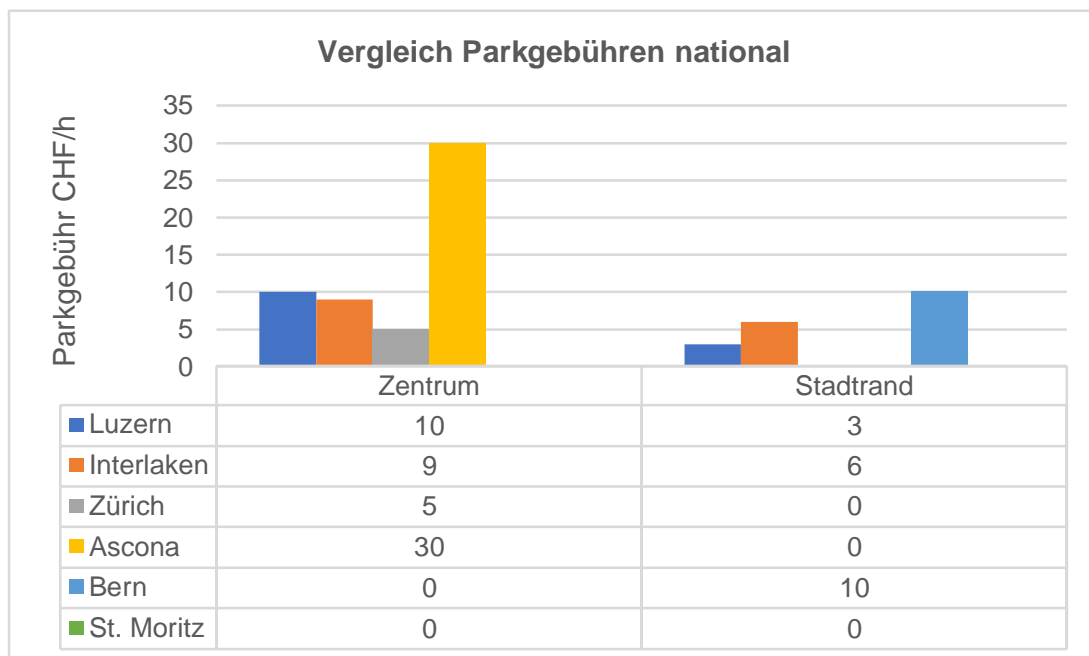


Abbildung 5: Gebührenvergleich nationale Destinationen

Die Abbildung 5 zeigt, dass Luzern im Zentrum mit 10.- CHF/h eher zu den teureren Destinationen gehört. Wobei Ascona mit 30.- CHF/h ganz klar obenaus schwingt. Hingegen sind am Stadtrand die Tarife tief, sofern für solche Parkplätze überhaupt Gebühren verlangt werden. Im Vergleich mit internationalen Destinationen sind die Gebühren eher gering (Abbildung 6).

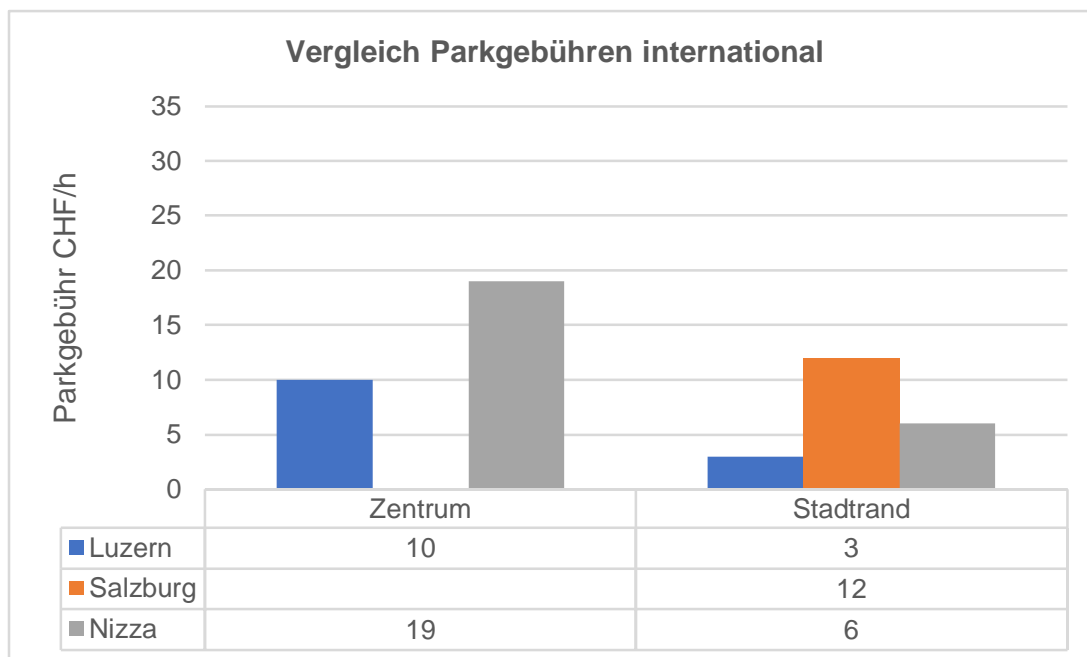


Abbildung 6: Gebührenvergleich internationale Destinationen

Folgerung

Sollen die Gebühren im nationalen Rahmen bleiben, können die Gebühren im Zentrum von Luzern nur geringfügig erhöht werden. Hingegen ist der Spielraum am Stadtrand höher, da an peripheren Lagen beispielsweise Interlaken doppelt so hohe und Bern gar dreifach so hohe Gebühren verlangt. Jedoch werden an einigen Orten am Stadtrand keine Gebühren verlangt.

3.1.2 Mögliche Gebührenmodelle

Für die monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze sind unterschiedliche Tarifmodelle denkbar. Gemäss dem D-A-CH Forschungsprojekt: Reise- und Fernbusmanagement in Städten [8], haben bei den Unternehmen die Modelle «Einheitspreise» (Pauschale) und «Einfache Zeitdauer» (Einfacher Preis je Zeiteinheit) eine hohe Akzeptanz. Mässig bis hoch ist die Akzeptanz für «Staffelungen». Mässig und gering ist die Akzeptanz für «Kategorienpreise» (bspw. Fahrzeugkategorien) und «Dynamische Gebühren» (bspw. Nachfrageabhängig).

In der Stadt Luzern wird heute, mit Ausnahme des Inseli, das Modell einfache Zeitdauer angewendet. Beim Inseli besteht mit dem höheren Tarif für die erste Stunde eine Staffelung. Für diese beiden Modelle wird gemäss dem Forschungsbericht die Wirkung auf die Nachfrage als hoch eingeschätzt. Eine noch grössere Wirkung hätten nur die weniger akzeptierten dynamischen Gebühren.

Im Forschungsbericht wird festgehalten, dass einfache Tarife eine wirkungsvolle Möglichkeit bieten, um einen Anreiz zur zweckmässigen Nutzung von Anlagen zu setzen. Eine Staffelung, wie sie heute beim Inseli angewendet wird, wirkt insbesondere um Spitzenzeiten zu brechen. Zu diesem Modell gehört auch die Deckelung der Gebühren. Diese ermöglicht eine kostengünstige, längere Abstellung von Bussen auf den vorgesehenen Parkplätzen. Eine

Deckelung findet mit den Tagespauschalen auf den Parkplätzen Inseli, Alpenquai, Landenberg und Brüelmoos heute in Luzern ebenfalls schon statt.

Folgerung

Die bestehenden Modelle, mit einer Bepreisung nach dem Modell der einfachen Zeitdauer und Staffelung, scheinen weiterhin sinnvoll, da sie von den Carunternehmen akzeptiert sind und eine Wirkung auf die Nachfrage entfalten können.

3.1.3 Geografische Lage

Gemäss einer Studie zur Tourismusentwicklung in Luzern [9] beträgt die Aufenthaltsdauer von Tagestouristen in Luzern durchschnittlich 2-3 Stunden. Im Cartourismus spielen die Tagestouristen eine wichtige Rolle. Das Fahrpersonal kann den Aufenthalt in Luzern für die vorgeschriebene Ruhezeit von 45 Minuten nutzen. Die Fahrt vom Schwanenplatz zum Parkplatz Rösslimatt wird je nach Verkehrsaufkommen rund 10-15 Minuten pro Weg dauern. Dies bedeutet, dass rund 30 Minuten der «Pause» für die Leerfahrten benötigt werden und von der Ruhezeit wegfallen. Entsprechend ist aus diesem Aspekt für Busse mit Tagestouristen der Parkplatz beim Alpenquai/Landenberg deutlich attraktiver, da die Fahrt nur knapp 5 Minuten dauert.

Aufgrund des Wegfalls des Parkplatzes Inseli wird deshalb erwartet, dass der Parkierungsdruck auf die Parkplätze Alpenquai / Landenberg steigen wird. Heute haben diese Parkplätze, trotz ihrer halbzentralen Lage, zusammen mit Brüelmoos die tiefsten Parkgebühren.

Folgerung

Für die Parkplätze Alpenquai / Landenberg wird mit dem Wegfall des Inseli der Parkierungsdruck, insbesondere mit Bussen des Tagestourismus, steigen.

3.1.4 Lenkungswirkung

Wie oben erläutert, wird der Druck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg steigen. Die Stadt verfügt mit der App «iparkiere» über eine technische Lenkungsmassnahme und Sensordaten. Gemäss dem Forschungsbericht zum Reise- und Fernbusmanagement [8] können Gebührenmodelle bei Parkierungskonzepten mit Parkplätzen an unterschiedlichen Lagen eine Lenkungswirkung auf eher peripher liegende Parkplätze erzeugen. Somit kann mit günstigeren Tarifen am Stadtrand die Parkplatzauslastung optimiert werden. Das dabei vorgeschlagene Modell entspricht im Ansatz der heute in Luzern angewendeten Gebührenstruktur. Aufgrund des Wegfalls des Inselis, verändert sich die Attraktivität der zentrumsnahen Parkplätze und es ist zu befürchten, dass mit den bestehenden Tarifen der Parkplatz Alpenquai / Landenberg überlastet wird.

Eine weitere Lenkungswirkung erzeugen die Tagespauschalen. Auf Parkplätzen mit Tagespauschalen ist das Langzeitparkieren attraktiv. Im Zentrum (Löwen- und Kasernenplatz) können heute keine Tagespauschalen gelöst werden. Damit soll auf diesen zentralen Parkplätzen ein hoher Fahrzeugumschlag stattfinden, damit diese Plätze primär von Kurzzeitparkierenden zur Verfügung stehen.

Folgerung

Um weiterhin mit den Gebühren eine Lenkungswirkung und damit eine bessere Verteilung der Parkplatzauslastung zu erzeugen, sind für die einzelnen Parkplätze unterschiedliche Gebühren festzulegen. Die Tagespauschalen an dezentralen und halbzentralen Parkplätzen sind ein Mittel, um die Verfügbarkeit der zentralen Abstellplätze für Kurzzeitparkierende hoch zu halten.

3.2 Auswirkung Wegfall Parkgebühren Inseli

Die Verwendung der Parkgebühren ist in Art. 12 des Parkgebührenreglements abschliessend geregelt. Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden für den Unterhalt und Betrieb der öffentlichen benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie deren Kontrolle genutzt. Entsprechend kann im Rahmen dieses Kurzberichts keine präzise Abgrenzung zu Aufwand und Ertrag einzelner Parkflächen erstellt werden.

Für das Inseli betragen die Parkgebühreneinnahmen im Jahr 2019 138'000 Franken. Diese Kosten werden zur Deckung der Betriebskosten verwendet, welche etwas höher liegen dürften. Der Parkplatz geniert keinen Einnahmenüberschuss.

Folgerung

Aufgrund der Einnahmen- und Ausgabenschätzung für den Parkplatz Inseli muss durch den Wegfall des Parkplatzes kein Einnahmenüberschuss kompensiert werden.

4 Varianten Gebührenmodelle

Aufgrund der Folgerungen in Kapitel 3 besteht nicht nur Handlungsbedarf für eine Gebührenerhöhung aufgrund der neuen Betriebs- und Investitionskosten für den Parkplatz Rösslimatt, sondern auch, um durch den Wegfall des Insels den Parkierungsdruck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg zu reduzieren.

Grundsätzlich kann auf dem bestehenden Gebührenmodell aufgebaut werden, da dieses schon heute eine leichte Lenkungswirkung erzeugt. Durch den Wegfall des Insels sind keine Einnahmen zu kompensieren (siehe Kapitel 3.2). Da der vorliegende Bericht als Empfehlung für die kurz- bis mittelfristige Anpassung der Gebühren dient, wurden bei der Variantenentwicklung allfällige langfristige Entwicklungen im Zuge der Strategie Car-Regime ([6], u. a. zum Beispiel das Slotmanagement) nicht berücksichtigt.

Um zu überprüfen, ob die gesetzten Ziele (Kap. 1.2) erreicht werden, sind verschiedene Gebührenmodelle mit unterschiedlichen Ansätzen entwickelt worden. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der geprüften Gebührenmodelle.

Gebührenmodell	Gebührenpflicht	Ansatz
0: heutige Struktur	12 Stunden (7-19 Uhr)	Gleichmässige Erhöhung des Ist-Zustands
1: gleichmässige Erhöhung	24 Stunden	Abdämpfen der Gebührenerhöhung, beibehalten der heutigen Struktur
2: Anpassung Gebühren Alpenquai / Landenberg	24 Stunden	Parkierungsdruck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg reduzieren
3: Steuerung weg vom Zentrum	24 Stunden	Entlasten der zentralen Parkplätze
4: 24h-Gebührenpflicht im Zentrum	24 Stunden im Zentrum / 12 Stunden dezentral (7-19 Uhr)	Nachparkieren soll dezentral stattfinden
5: Bestand mit Anpassung Gebühren Alpenquai / Landenberg	12 Stunden (7-19 Uhr)	Mit der bestehenden Erhebungsdauer den Parkierungsdruck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg reduzieren
6: Verlängerung Gebührenpflicht	17 Stunden (7-24 Uhr)	Bewirtschaftung abends

Tabelle 1: Übersicht Gebührenmodelle

Für sämtliche Modelle werden als Ausgangslage dieselben Annahmen verwendet. Diese sind im nachfolgenden Kapitel beschrieben.

4.1 Annahmen

Die Berechnung der Einnahmen der verschiedenen Gebührenmodelle stützt sich auf die folgenden Annahmen:

- Die Gebührenmodelle basieren auf dem heute bestehenden Car-Regime sowie den relevanten Erkenntnissen aus dem Bericht zur Überprüfung der Gebühren im 2020 ([2]) und dem Carparkierungskonzept 2016 [2].
- Für den neuen Carparkplatz Rösslimatt sind mit 3.-/h (siehe [5]) ungefähr gleich hohe Parkgebühren wie beim betreffend Lage vergleichbaren Parkplatz Brüelmoos vorgesehen. Mit der Parkgebühr von 3.-/h wird davon ausgegangen, dass die Betriebskosten gedeckt sind. Diese Parkgebühr dient als Ausgangswert für den Parkplatz Rösslimatt.
- Für die Berechnung der Einnahmen wird auf allen Parkplätzen von einer PP-Auslastung von 40% zwischen 7 und 19 Uhr ausgegangen. In der Nacht zwischen 19 und 7 Uhr wird auf Grundlage der Sensordaten eine Auslastung von 20% angenommen (Kap. 2.1.1).
- Aufgrund der Datenlage wird ausschliesslich mit Stundengebühren gerechnet, Tagespauschalen werden mit den mindernden Einnahmenfaktoren (siehe nächster Punkt) in der Berechnung berücksichtigt.
- Der mindernde Einnahmenfaktor (Tagespauschalen, nicht zahlende Nutzer), beträgt für den Kasernenplatz und Löwenplatz 17% und für die Parkplätze Landenberg / Alpenquai, Brüelmoos und Rösslimatt 67% (Kap.2.1.2).

4.2 Gebührenmodell 0 «heutige Struktur»

Mit diesem Modell wird aufgezeigt, wie mit der heutigen Gebührenstruktur (Gebührenpflicht von 7 bis 19 Uhr) die Gebühren ausfallen, wenn sie gleichmässig erhöht werden, um die Kosten für den Parkplatz Rösslimatt zu decken. Die Gebühren auf den bestehenden Parkplätzen müssten um rund 180% erhöht werden. Auf dem Carparkplatz Rösslimatt müssten 5.50 CHF/h verlangt werden.

	Kasernenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Löwenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Alpenquai/Landenberg	Brüelmoos	Rösslimatt	Total [CHF/a]	Anteil Kostendeckung RM
Anzahl Parkfelder	5	8	24	13	28		
Auslastung während 24 Stunden	30%	30%	30%	30%	30%		
Bestehende Gebühren [CHF/h]	10.00	10.00	3.00	3.00	0.00		
Zusätzliche Gebühren Tag [CHF/h]	18.00	18.00	5.50	5.50	5.50		
Auslastung tagsüber	40%	40%	40%	40%	40%		
Anzahl Stunden pro Tag	10.5	10.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	137'970	220'752	231'264	125'268	269'808	985'062	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	23'116	36'986	153'893	83'359	179'541	476'895	1.03
Gebühren Gesamt [CHF/h]	28.00	28.00	8.50	8.50	5.50	476'895	1.03
Zunahme der Gebühren	180%	180%	183%	183%	-		

Tabelle 2: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 0

Grobbeurteilung

Die Gebühren wären insbesondere im Zentrum im schweizweiten Vergleich sehr hoch. Die Gebühren für den Parkplatz Alpenquai / Landenberg würden seiner neuen Bedeutung nicht gerecht.

4.3 Gebührenmodell 1 «Gleichmässige Erhöhung»

Um die Erhöhung der Gebühren abzdämpfen, wird in diesem Modell die Gebührenpflicht auf 24 Stunden erweitert. Die Gebühren werden gleichmässig um rund 65% erhöht. Die Tabelle zeigt die bestehenden Gebühren, die zusätzlichen Gebühren aufgrund der Betriebs- und Investitionskosten Rösslimatt, sowie die neuen Gebühren für die einzelnen Parkplätze. Die in diesem Modell vorgesehene Gebührenpflicht in der Nacht generiert knapp die Hälfte der Kosten zur Deckung des Parkplatzes Rösslimatt.

Mit dieser Gebührenanpassung lassen sich für die Deckung der Betriebs- und Investitionskosten für den Parkplatz Rösslimatt über 10 Jahre betrachtet Gebühren von **ca. 4.88 Mio. CHF** generieren.

	Kasernenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Löwenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Alpenquai/Landenberg	Brüelmoos	Rösslimatt	Total [CHF/a]	Anteil Kostendeckung RM
Anzahl Parkfelder	5	8	24	13	28		
Auslastung während 24 Stunden	30%	30%	30%	30%	30%		
Bestehende Gebühren [CHF/h]	10.00	10.00	3.00	3.00	0.00		
Zusätzliche Gebühren Tag [CHF/h]	6.00	6.00	2.00	2.00	5.00		
Auslastung tagsüber	40%	40%	40%	40%	40%		
Anzahl Stunden pro Tag	10.5	10.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	45'990	73'584	84'096	45'552	245'280	494'502	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	7'705	12'329	55'961	30'312	163'220	269'527	0.58
Zusätzliche Gebühren Nacht [CHF/h]	16.00	16.00	5.00	5.00	5.00		
Auslastung nachts	20%	20%	20%	20%	20%		
Anzahl Stunden pro Tag	11.5	11.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	67'160	107'456	105'120	56'940	122'640	459'316	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	11'252	18'004	69'951	37'890	81'610	218'707	0.47
Gebühren Gesamt [CHF/h]	16.00	16.00	5.00	5.00	5.00	488'234	1.05
Zunahme der Gebühren	60%	60%	67%	67%	-		

Tabelle 3: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 1

Grobbeurteilung

Der Vorteil dieses Modells ist, dass die Erhöhungen für alle Parkplätze prozentual in etwa gleich hoch sind. Jedoch wird dem zusätzlichen Parkierungsdruck auf die zentralen und halbzentralen Parkplätze Kasernenplatz, Löwenplatz und Alpenquai/Landenberg nicht entgegengewirkt. Die Gebühren für die zentralen Parkplätze Kasernenplatz und Löwenplatz wären im schweizweiten Vergleich vertretbar.

4.4 Gebührenmodell 2 «Anpassung Gebühren Alpenquai/Landenberg»

Dieses Modell hat zum Ziel, den Parkierungsdruck auf den halbzentral gelegenen Parkplatz Alpenquai / Landenberg zu reduzieren sowie die Gebührenerhöhung zu dämpfen. Zur Dämpfung wird die Gebührenpflicht auf 24 Stunden erweitert. Um eine Lenkungswirkung zu erzielen, werden gegenüber heute die Gebühren für den Parkplatz Alpenquai / Landenberg stark erhöht. Sie liegen zwei Franken über den heutigen Gebühren für das Inseli. Damit im Vergleich die zentralen Parkplätze Kasernenplatz und Löwenplatz nicht attraktiver werden, werden die Gebühren für diese Parkplätze um einen Franken erhöht. Für die Rösslimatt sind die Gebühren gleich hoch wie für den Carparkplatz Brüelmoos. Mit diesem Modell sind die dezentral gelegenen Parkplätze günstiger als die zentral und halbzentral gelegenen Parkplätze. Die moderate Erhöhung (mit Ausnahme Alpenquai / Landenberg) ist dank den zusätzlichen Einnahmen während der Nacht möglich. Die Nachtgebühren tragen 46% zur Deckung der Kosten für den Parkplatz Rösslimatt bei.

Mit dieser Gebührenanpassung lassen sich für die Deckung der Betriebs- und Investitionskosten für den Parkplatz Rösslimatt über 10 Jahre betrachtet Gebühren von **ca. 4.75 Mio. CHF** generieren.

	Kasernenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Löwenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Alpenquai/Landenberg	Brüelmoos	Rösslimatt	Total [CHF/a]	Anteil Kostendeckung RM
Anzahl Parkfelder	5	8	24	13	28		
Auslastung während 24 Stunden	30%	30%	30%	30%	30%		
Bestehende Gebühren [CHF/h]	10.00	10.00	3.00	3.00	0.00		
Zusätzliche Gebühren Tag [CHF/h]	1.00	1.00	4.00	1.00	4.00		
Auslastung tagsüber	40%	40%	40%	40%	40%		
Anzahl Stunden pro Tag	10.5	10.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	7665	12'264	168'192	22'776	196'224	407'121	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	1'284	2'055	111'922	15'156	130'576	260'993	0.56
Zusätzliche Gebühren Nacht [CHF/h]	11.00	11.00	7.00	4.00	4.00		
Auslastung nachts	20%	20%	20%	20%	20%		
Anzahl Stunden pro Tag	11.5	11.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	46'173	73'876	147'168	45'552	98'112	410'881	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	7'736	12'378	97'932	30'312	65'288	213'645	0.46
Gebühren Gesamt [CHF/h]	11.00	11.00	7.00	4.00	4.00	474'638	1.02
Zunahme der Gebühren	10%	10%	133%	33%	-		

Tabelle 4: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 2

Grobbeurteilung

Dieses Modell hat den Vorteil, dass eine Lenkungswirkung erzeugt und der Parkierungsdruck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg damit reduziert werden kann. Die Gebühren im Zentrum liegen dank der 24-stündigen Gebührenpflicht weiterhin im schweizweiten Rahmen. Die dezentralen Parkplätze sind weiterhin günstig.

4.5 Gebührenmodell 3 «Steuerung weg vom Zentrum»

In diesem Gebührenmodell werden neben der Einführung der 24-stündigen Gebührenpflicht die Gebühren an den zentralen Parkplätzen stärker erhöht als an den peripheren Standorten. Damit soll eine allgemeine Steuerung zu den peripher gelegenen Parkplätzen stattfinden.

Eine solche Verlagerung könnte der Überlastung der zentralen Parkplätze entgegenwirken, es wäre aber auch mit einer Zunahme der Leerfahrten ins Zentrum zu rechnen (Ein- und Ausstieg im Zentrum, Parkieren in der Peripherie). Die Gebühr des Parkplatzes Alpenquai / Landenberg bleibt im Vergleich mit den beiden zentralen Parkplätzen tief.

Die Erhöhung ist bei den zentralen / halbzentralen Parkplätzen mit 133% bis 140% trotz Gebührenerhebung während der Nacht hoch.

Mit dieser Gebührenanpassung lassen sich für die Deckung der Betriebs- und Investitionskosten für den Parkplatz Rösslimatt über 10 Jahre betrachtet Gebühren von **ca. 4.70 Mio. CHF** generieren.

	Kasernenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Löwenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Alpenquai/Landenberg	Brüelmoos	Rösslimatt	Total [CHF/a]	Anteil Kostendeckung RM
Anzahl Parkfelder	5	8	24	13	28		
Auslastung während 24 Stunden	30%	30%	30%	30%	30%		
Bestehende Gebühren [CHF/h]	10.00	10.00	3.00	3.00	0.00		
Zusätzliche Gebühren Tag [CHF/h]	14.00	14.00	4.00	0.00	3.00		
Auslastung tagsüber	40%	40%	40%	40%	40%		
Anzahl Stunden pro Tag	10.5	10.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	107'310	171'696	168'192	0	147'168	594'366	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	17'979	28'767	111'922	0	97'932	256'600	0.55
Zusätzliche Gebühren Nacht [CHF/h]	24.00	24.00	7.00	3.00	3.00		
Auslastung nachts	20%	20%	20%	20%	20%		
Anzahl Stunden pro Tag	11.5	11.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	100'740	161'184	147'168	34'164	73'584	516'840	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	16'878	27'006	97'932	22'734	48'966	213'516	0.46
Gebühren Gesamt [CHF/h]	24.00	24.00	7.00	3.00	3.00	470'115	1.01
Zunahme der Gebühren	140%	140%	133%	0%	-		

Tabelle 5: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 3

Grobbeurteilung

Dieses Modell könnte eine starke Lenkungswirkung weg von den zentralen Parkplätzen erzeugen, was aber auch zu entsprechenden Leerfahrten führen kann. Die Gebühren im Zentrum wären im schweizweiten Vergleich trotz 24-stündigener-Gebührenpflicht hoch. Es besteht das Risiko, dass alternative, ungewünschte Abstellmöglichkeiten genutzt werden. Zudem sind die Gebühren für den Parkplatz Alpenquai / Landenberg tief, was zu einer Übernutzung dieses halbzentralen Parkplatzes führen könnte.

4.6 Gebührenmodell 4 «24h-Gebührenpflicht im Zentrum»

Mit diesem Modell werden die zentralen Parkplätze Kasernenplatz, Löwenplatz und Alpenquai / Landenberg während 24-Stunden bewirtschaftet. Die dezentralen Parkplätze Rösslimatt und Brüelmoos weiterhin während 12 Stunden. Damit kann die Gebührenerhöhung ebenfalls geglättet werden. Mit den unterschiedlichen Zeiten für die Gebührenpflicht ist das Modell komplexer als bisher. Die Nachtparkierung wird vom Zentrum weg in die Peripherie gesteuert.

Mit dieser Gebührenanpassung lassen sich für die Deckung der Betriebs- und Investitionskosten für den Parkplatz Rösslimatt über 10 Jahre betrachtet Gebühren von **ca. 4.83 Mio. CHF** generieren.

	Kasernenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Löwenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Alpenquai/ Landenberg	Brüelmoos	Rösslimatt	Total [CHF/a]	Anteil Kostendeckung RM
Anzahl Parkfelder	5	8	24	13	28		
Auslastung während 24 Stunden	30%	30%	30%	30%	30%		
Bestehende Gebühren [CHF/h]	10.00	10.00	3.00	3.00	0.00		
Zusätzliche Gebühren Tag [CHF/h]	6.00	6.00	7.00	0.00	3.00		
Auslastung tagsüber	40%	40%	40%	40%	40%		
Anzahl Stunden pro Tag	10.5	10.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	45'990	73'584	294'336	0	147'168	561'078	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	7'705	12'329	195'863	0	97'932	313'829	0.68
Zusätzliche Gebühren Nacht [CHF/h]	16.00	16.00	10.00	0.00	0.00		
Auslastung nachts	20%	20%	20%	20%	20%		
Anzahl Stunden pro Tag	11.5	11.5	12.0	0.0	0.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	67'160	107'456	210'240	0	0	384'856	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	11'252	18'004	139'902	0	0	169'158	0.36
Gebühren Gesamt [CHF/h]	16.00	16.00	10.00	3.00	3.00	482'988	1.04
Zunahme der Gebühren	60%	60%	233%	0%	-		

Tabelle 6: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 4

Grobbeurteilung

Dieses Modell könnte eine starke Lenkungswirkung für die Parkierung während der Nacht bewirken. Dadurch sind Leerfahrten zu erwarten. Die Gebühren im Zentrum wären im schweizweiten Vergleich vertretbar. Die unterschiedlichen Zeiträume der Gebührenpflicht jedoch nicht Nutzerfreundlich.

4.7 Gebührenmodell 5 «Bestand mit Anpassung Gebühren Alpenquai / Landenberg»

Bei diesem Modell wird die Gebührenpflicht während 12 Stunden beibehalten. Mit einer deutlichen Erhöhung der Gebühren im Zentrum findet eine Lenkungswirkung auf die dezentralen Parkplätze Brüelmoos und Rösslimatt statt. Durch die deutliche Anpassung der Gebühren beim Parkplatz Alpenquai / Landenberg wird der Parkierungsdruck dort reduziert. Damit die Gebühren im Zentrum nicht übermässig steigen, sind die Gebühren für die dezentralen Parkplätze 5 Franken pro Stunde höher als bei Modellen mit einer 24-stündigen Gebührenpflicht.

Mit dieser Gebührenanpassung lassen sich für die Deckung der Betriebs- und Investitionskosten für den Parkplatz Rösslimatt über 10 Jahre betrachtet Gebühren von **ca. 4.72 Mio. CHF** generieren.

	Kasernenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Löwenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Alpenquai/Landenberg	Brüelmoos	Rösslimatt	Total [CHF/a]	Anteil Kostendeckung RM
Anzahl Parkfelder	5	8	24	13	28		
Auslastung während 24 Stunden	30%	30%	30%	30%	30%		
Bestehende Gebühren [CHF/h]	10.00	10.00	3.00	3.00	0.00		
Zusätzliche Gebühren Tag [CHF/h]	8.00	8.00	9.00	2.00	5.00		
Auslastung tagsüber	40%	40%	40%	40%	40%		
Anzahl Stunden pro Tag	10.5	10.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	61'320	98'112	378'432	45'552	245'280	828'696	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	10'274	16'438	251'824	30'312	163'220	472'068	1.02
Zusätzliche Gebühren Nacht [CHF/h]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
Auslastung nachts	20%	20%	20%	20%	20%		
Anzahl Stunden pro Tag	11.5	11.5	12.0	0.0	0.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	0	0	0	0	0	0	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	0	0	0	0	0	0	0.00
Gebühren Gesamt [CHF/h]	18.00	18.00	12.00	5.00	5.00	472'068	1.02
Zunahme der Gebühren	80%	80%	300%	67%	-		

Tabelle 7: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 5

Grobbeurteilung

Dieses Modell behält die 12-Stunden Gebührenpflicht bei und führt diesbezüglich zu keinen Veränderungen. Die Gebührenerhöhung ist aber für sämtliche Parkplätze prozentual gross und die Gebühren für die zentralen und halbzentralen Parkplätze im schweizweiten Vergleich hoch.

4.8 Gebührenmodell 6 «Verlängerung Gebührenpflicht»

Heute können Busse, die Luzern aufgrund der Kultur- und Veranstaltungsbranche nur abends besuchen, kostenlos parkieren. Mit einer Verlängerung der Gebührenpflicht bis Mitternacht (17 statt 12 Stunden Bewirtschaftung) wird das Parkieren für die Busse ebenfalls kostenpflichtig. Sämtliche Kurzzeitparkierende müssten eine Gebühr entrichten. Nur das Parkieren über die Nacht ist kostenlos (0-7 Uhr).

Mit dieser Gebührenanpassung lassen sich für die Deckung der Betriebs- und Investitionskosten für den Parkplatz Rösslimatt über 10 Jahre betrachtet Gebühren von **ca. 4.67 Mio. CHF** generieren.

	Kasernenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Löwenplatz Parkieren ist von 16.00 bis 20.00 Uhr nicht gestattet, Mai – Okt.	Alpenquai/ Landenberg	Brüelmoos	Rösslimatt	Total [CHF/a]	Anteil Kostendeckung RM
Anzahl Parkfelder	5	8	24	13	28		
Auslastung während 24 Stunden	30%	30%	30%	30%	30%		
Bestehende Gebühren [CHF/h]	10.00	10.00	3.00	3.00	0.00		
Zusätzliche Gebühren Tag [CHF/h]	5.00	5.00	7.00	1.00	4.00		
Auslastung tagsüber	40%	40%	40%	40%	40%		
Anzahl Stunden pro Tag	10.5	10.5	12.0	12.0	12.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	38'325	61'320	294'336	22'776	196'224	612'981	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	6'421	10'274	195'863	15'156	130'576	358'290	0.77
Zusätzliche Gebühren Nacht [CHF/h]	15.00	15.00	10.00	4.00	4.00		
Auslastung nachts	20%	20%	20%	20%	20%		
Anzahl Stunden pro Tag	4.5	4.5	5.0	5.0	5.0		
Einnahmen Potenzial 100% [CHF/a]	24'638	39'420	87'600	18'980	40'880	211'518	
Faktor erwarteter Einnahmen	17%	17%	67%	67%	67%		
Erwartete zusätzliche Einnahmen [CHF/a]	4'128	6'605	58'293	12'630	27'203	108'859	0.23
Gebühren Gesamt [CHF/h]	15.00	15.00	10.00	4.00	4.00	467'149	1.01
Zunahme der Gebühren	50%	50%	233%	33%	-		

Tabelle 8: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 6

Grobbeurteilung

Eine Gebührenpflicht bis 24 Uhr besteht in Luzern bei keinen Parkplätzen. Die Verlängerung lässt sich einzig damit begründen, dass sämtliche Kurzzeitparkierende eine Gebühr entrichten müssen. Da die meisten Nachtparkierenden aber wohl vor 19 Uhr in Luzern ankommen und neu bis 24 Uhr Gebühren zahlen müssen, erhöhen sich auch für diese Nutzer die Kosten für das Nachtparkieren.

5 Fazit und Empfehlung

Die Grobbeurteilungen der sieben Modelle zeigt, dass jedes Modell seine Vor- und Nachteile hat. Die Umsetzungsempfehlung hängt stark von der Gewichtung der unterschiedlichen Interessen und Aspekte ab.

5.1 Übersicht Zielerfüllung

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Vergleich der Modelle aufgrund der zu überprüfenden Ziele (Kap. 1.2). Rot zeigt, dass das Ziel nicht erreicht, Gelb, dass das Ziel erfüllt wird und Grün, dass eine Wirkung erwartet wird.

Aspekt Modell	Lenkungswirkung PP-Auslastung	Verteilung Zusatzkosten	Parkierungsdruck Alpenquai reduzieren	Schweizweit vergleichbare Gebühren
0: heutige Struktur	Red	Grn	Red	Red
1: gleichmässige Erhöhung	Grn	Grn	Red	Gelb
2: Anpassung Gebühren Alpenquai / Landenberg	Grn	Gelb	Grn	Grn
3: Steuerung weg vom Zentrum	Red	Gelb	Red	Red
4: 24h-Gebührenpflicht im Zentrum	Gelb	Grn	Grn	Gelb
5: Bestand, Anpassung Gebühren Alpenquai/Landenb.	Grn	Grn	Grn	Gelb
6: Verlängerung Gebührenpflicht	Gelb	Gelb	Grn	Gelb

Tabelle 9: Übersicht Zielerfüllung

Mit der Aufhebung des Parkplatzes Inseli fallen im Zentrumsbereich 27 Parkplätze weg. Ersetzt werden diese mit der neuen, dezentralen Anlage Rösslimatt. Es findet innerhalb des Car-Parkierungskonzepts eine strukturelle Verschiebung statt. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es deshalb wichtig, dass mit der Gebührenanpassung der Parkierungsdruck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg reduziert wird, um eine Überlastung dieses Parkplatzes zu verhindern. Modelle, welche hierfür keine Lenkungswirkung erzielen, sollen nicht weiterverfolgt werden.

5.2 Nicht weiterzuverfolgende Gebührenmodelle

Neben der fehlenden Reduktion des Parkierungsdruck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg spricht gegen das

- **Gebührenmodell 0**, dass die Gebühren im schweizweiten Vergleich sehr hoch sind und auch keine Lenkungswirkung zur gleichmässigen Parkplatzauslastung erwartet wird. Das Modell ist aus unserer Sicht für den Tagestourismus nicht vertretbar.
- **Gebührenmodell 1**, dass trotz einer 24-stündigen Gebührenpflicht die Gebühren vergleichsweise hoch sind.
- **Gebührenmodell 3**, dass die Gebühren trotz einer 24-stündigen Gebührenpflicht im Zentrum vergleichsweise sehr hoch sind. Es besteht das Risiko, dass alternative, unerwünschte Abstellmöglichkeiten genutzt werden. Die Gebühren wären 15 CHF/h höher als in Interlaken oder 14 CHF/h höher als in Zürich.

Aus diesen Gründen werden diese drei Modelle verworfen.

5.3 Weiterzuverfolgende Gebührenmodelle

Die vier verbleibenden Gebührenmodelle werden kurz beleuchtet und anschliessend eine Umsetzungsempfehlung abgegeben.

Gebührenmodell 2 «Anpassung Gebühren Alpenquai / Landenberg»

Bei diesem Modell werden die Gebühren für die Parkplätze Alpenquai / Landenberg zwar gegenüber heute mehr als verdoppelt, diese Erhöhung lässt sich mit der neuen Bedeutung dieses Parkplatzes im Car-Parkierungskonzept der Stadt Luzern aber begründen. Zudem kann weiterhin eine Lenkungswirkung erzeugt werden, so dass die zentralen / halbzentralen Parkplätze eher für Kurzzeitparkierungen (Tagestouristen) genutzt werden und die dezentralen für die Langzeitparkierenden. Neu besteht eine Gebührenpflicht während 24-Stunden. Damit kann die Gebührenerhöhung pro Stunde gegenüber einem Modell mit einer 12-stündigen Gebührenpflicht gedämpft werden. Mit der Weiterführung der Tagespauschalen, steigen die Gebühren für Langzeitparkierende nur moderat.

Gebührenmodell 4 «24h- Gebührenpflicht im Zentrum»

Bei diesem Modell sind die dezentralen Parkplätze gegenüber den zentralen Parkplätzen preislich sehr attraktiv. Die Gebühren für die Parkplätze Rösslimatt und Brüelmoos sind sehr günstig und die Gebührenpflicht würde weiterhin nur 12 Stunden dauern. Im Zentrum sind die Gebühren vergleichsweise hoch und die Gebührenpflicht besteht für die drei zentralen / halbzentralen Parkplätze während 24 Stunden. Damit ist zu erwarten, dass insbesondere nachts die beiden dezentralen Parkplätze genutzt werden und die drei anderen weniger belegt sind. Nachts wird aber eine Verlagerung auf die dezentralen Parkplätze nicht benötigt, da dann keine Nachfrage für Kurzzeitparkplätze im Zentrum besteht und die Verfügbarkeit deshalb nicht hoch sein muss. Die «nächtliche» Lenkungswirkung wird somit aus verkehrspanerischer Sicht nicht als sinnvoll beurteilt.

Gebührenmodell 5 «Bestand mit Anpassung Gebühren Alpenquai / Landenberg»

Dieses Gebührenmodell entspricht im Grundsatz dem Gebührenmodell 2, jedoch mit einer 12-stündigen Gebührenpflicht von 7-19 Uhr. Entsprechend erhöhen sich die Gebühren gegenüber dem Bestand bei allen bestehenden Parkplätzen sehr stark. Aufgrund des

kostenlosen Parkierens während der Nacht, sind die Gebühren für die Nachtparkierung sehr attraktiv. Mit der massiven Gebührenerhöhung beim Alpenquai / Landenberg kann der Parkierungsdruck auf diesen Parkplatz reduziert werden. Im schweizweiten Vergleich sind für alle Parkplätze die Gebühren hoch. Jedoch werden gemäss unserer Einschätzung die Gebühren kaum ein Busunternehmen davon abhalten, Luzern zu bedienen.

Gebührenmodell 6 «Verlängerung der Gebührenpflicht»

Mit der Verlängerung der Gebührenpflicht bis Mitternacht kann die Gebührenerhöhung ein wenig gedämpft werden. Neben der allgemeinen Gebührenerhöhung trifft die Verlängerung der Gebührenpflicht insbesondere die Kultur- und Veranstaltungsbranche. Nach den beiden Pandemie Jahren ist diese Änderung der Gebührenstruktur kurz-/ mittelfristig schwierig zu begründen. Wir erachten diesen Mittelweg zwischen einer 12- und 24-stündigen Gebührenpflicht nicht als sinnvoll.

5.4 Umsetzungsempfehlung

Aufgrund der Erläuterungen in Kapitel 5.3 erachten wir die Gebührenmodelle 2 und 5 als zielführend und praktikabel zur Umsetzung. Die beiden Modelle sind strukturell ähnlich und unterscheiden sich in der Bewirtschaftungsdauer und damit der Höhe der Gebühren.

Beim **Gebührenmodell 2** gilt eine 24-stündige Gebührenpflicht. Damit entspricht die Gebührenpflicht jener für die Auto-Parkplätze und Parkhäuser im Zentrumsbereich. Die heute bestehenden Tagespauschalen sind weiterzuführen. Wir empfehlen eine Deckelung (Tagespauschale) der Gebühren weiterhin ab zehn Stunden für die Parkplätze Alpenquai / Landenberg, Brüelmoos und Rösslimatt. Davon profitieren Langzeitparkierende mit übernachtenden Touristen. Somit bleibt eine Übernachtung im Zentrum von Luzern für den Cartourismus attraktiv. Ohne diese Deckelung ist zu befürchten, dass eine Verschiebung zu Übernachtungsmöglichkeiten mit Abstellplätzen in der Agglomeration stattfindet. Um eine hohe Verfügbarkeit für Kurzzeitparkierende im Zentrum zu erhalten, soll es für die beiden Parkplätze Löwenplatz und Kasernenplatz keine Tagespauschalen geben.

Ort	Anzahl Plätze	Gebühren	Veränderung
Löwenplatz	8	CHF 11.- /h während 24 h, ohne Deckelung	+ 1 CHF /h
Kasernenplatz	5	CHF 11.- /h während 24 h, ohne Deckelung	+ 1 CHF /h
Alpenquai / Landenberg	25	CHF 7.- /h Tagespauschale CHF 70.- während 24 h	+ 4 CHF /h + 40 CHF /Tag
Brüelmoos	13	CHF 4.- /h Tagespauschale CHF 40.- während 24 h	+ 1 CHF /h + 10 CHF /Tag
Rösslimatt	28	CHF 4.- /h Tagespauschale CHF 40.- während 24 h	neu

Tabelle 10: Neue Parkierungsgebühren Art. 10 Parkierungsverordnung gemäss **Gebührenmodell 2**

Beim **Gebührenmodell 5** gilt eine 12-stündige Gebührenpflicht (7-19 Uhr). Damit wird die bewirtschaftete Zeitdauer gegenüber heute nicht angepasst und in der Nacht wäre das Parkieren auf sämtlichen Parkplätzen weiterhin kostenlos. Dies hat den Vorteil, dass der Zentrumsbereich für übernachtende Gäste weiterhin attraktiv bleibt. Die Gebührenerhöhung ist mit 67% (Brüelmoos) und 80% (Kasernenplatz, Löwenplatz) bzw. 300% für den Parkplatz Alpenquai / Landenberg jedoch massiv. Die Parkgebühren sind damit ohne eigentlichen Mehrnutzen für die Bussunternehmen im schweizweiten Vergleich hoch. Jedoch sind nach unserer Einschätzung für Kurzzeitparkierende (2-3 Stunden) die hohen Gebühren nicht ausschlaggebend für einen Besuch in Luzern. Nachts fallen keine Gebühren an.

Damit die Gebührenerhöhung für Langzeitparkierende abgedämpft werden kann, empfehlen wir bei einer Umsetzung dieses Modells weiterhin die Beibehaltung von Tagespauschalen für die Parkplätze Alpenquai / Landenberg, Brüelmoos und Rösslimatt (Deckelung ab 10 Stunden). Die beiden Parkplätze Löwenplatz und Kasernenplatz sollen für Kurzzeitparkierende verfügbar sein, weshalb auf diesen weiterhin keine Tagespauschale eingeführt wird.

Ort	Anzahl Plätze	Gebühren	Veränderung
Löwenplatz	8	CHF 18.- /h während 7-19 Uhr, ohne Deckelung	+ 8 CHF /h
Kasernenplatz	5	CHF 18.- /h während 7-19 Uhr, ohne Deckelung	+ 8 CHF /h
Alpenquai / Landenberg	25	CHF 12.- /h Tagespauschale CHF 120.- während 7-19 Uhr	+ 9 CHF /h + 90 CHF /Tag
Brüelmoos	13	CHF 5.- /h Tagespauschale CHF 50.- während 7-19 Uhr	+ 2 CHF /h + 20 CHF /Tag
Rösslimatt	28	CHF 5.- /h Tagespauschale CHF 50.- während 7-19 Uhr	neu

Tabelle 11: Neue Parkierungsgebühren Art. 10 Parkierungsverordnung gemäss **Gebührenmodell 5**

Fachlich empfehlen wir ein Gebührenmodell zu wählen, welches den Parkierungsdruck auf den Parkplatz Alpenquai / Landenberg mindert und so eine Überlastung dieses Parkplatzes verhindert. Ob eine 12- oder 24-stündige Gebührenpflicht gilt, ist aus verkehrsplanerischer Sicht weniger entscheidend. Beide empfohlenen Gebührenmodelle haben unterschiedliche Vor- und Nachteile für den Tourismus, welche im Rahmen dieser Überprüfung nicht vertieft beurteilt werden können. Beim vorgeschlagenen 12-stündigen Modell schätzen wir die Gebührenerhöhung im Vergleich zu heute als sehr hoch ein.

Besteht nicht der Anspruch, dass die gesamten Betriebs- und Investitionskosten für den Carparkplatz Rösslimatt durch die Car-Parkgebühren eingenommen werden müssen, wäre sicher ein 12-stündiges Modell mit einer gemässigten Gebührenerhöhung als kurz- bzw. mittelfristige Lösung empfehlenswert.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Carparkierung	5
Abbildung 2: Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement), Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen	6
Abbildung 3: Tagesganglinie Parkplatzauslastung (Quelle: Sensordaten iparkiere)	7
Abbildung 4: Vergleich Einnahmepotenzial mit den effektiven Einnahmen	8
Abbildung 5: Gebührenvergleich nationale Destinationen	10
Abbildung 6: Gebührenvergleich internationale Destinationen	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Gebührenmodelle	14
Tabelle 2: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 0	15
Tabelle 3: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 1	16
Tabelle 4: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 2	17
Tabelle 5: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 3	18
Tabelle 6: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 4	19
Tabelle 7: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 5	20
Tabelle 8: Berechnung jährliche Zusatzeinnahmen Gebührenmodell 6	21
Tabelle 9: Übersicht Zielerfüllung	22
Tabelle 10: Neue Parkierungsgebühren Art. 10 Parkierungsverordnung gemäss Gebührenmodell 2 24	
Tabelle 11: Neue Parkierungsgebühren Art. 10 Parkierungsverordnung gemäss Gebührenmodell 5 25	