



<i>A</i>	<i>EINLEITUNG</i>	3
	1. Anlass und Aufgabenstellung	3
	2. Vorgehen	6
	3. Ausgangsfragen	7
	4. Genereller Überblick zur Parkplatzsituation	8
<i>B</i>	<i>ANALYSEN</i>	17
	5. Strassenparkierung	17
	6. Private Parkierung	22
	7. Parkierungsanlagen	27
	8. Erhebung Parkierungszweck	36
<i>C</i>	<i>VERWEIS AUF WEITERE STUDIEN UND KONZEPTE</i>	45
	9. Velo-, Motorrad- und Carparkierung	45
	10. Weiterführende Themen	50
<i>D</i>	<i>Ziele und Handlungsansätze</i>	61
	11. Ziele und Steuerungsmöglichkeiten	61
	12. Handlungsansätze	65
	13. Nachhaltige städtische Mobilität	75
	14. Umsetzung und Ausblick	77
	Anhang	79
	A1 Grundlagen	79

Projektsteuerung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adrian Borgula, Stadtrat, Leitung Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit</li><li>• Christoph Bättig, Stabschef Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit</li><li>• Walter Brun, Stabschef Baudirektion</li><li>• Christoph Nick, Stabschef Finanzdirektion</li><li>• Urs Dossenbach, Stadtkanzlei, Kommunikation</li></ul>
Projektleitung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Daniel Rudin, Bereichsleiter Mobilität, Tiefbauamt Stadt Luzern</li><li>• Martin Urwyler, Projektleiter Mobilität, Tiefbauamt Stadt Luzern</li></ul>
Bearbeitung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Michael Camenzind, Suter • von Känel • Wild • AG</li><li>• Gabriela Brack, Suter • von Känel • Wild • AG</li><li>• Armin Jordi, SNZ Ingenieure und Planer AG</li></ul>

# A EINLEITUNG

## 1. Anlass und Aufgabenstellung

### Ausgangslage

Politische Basis der heutigen Parkplatzkonzeption in der Stadt Luzern sind die Leitlinien Parkierung aus dem Jahr 2006.

Die im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, in der Mobilitätsstrategie 2014, im Gesamtverkehrskonzept 2015 und in den verkehrspolitischen Rahmenbeschlüssen verankerten Mobilitätsziele betreffen in verschiedenen Belangen auch die Parkierung.

Die Stadt orientiert sich an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft (Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik). Eine ressourcenschonende Mobilität liegt auch im Fokus des Aktionsplans Luft, Energie, Klima 2015. Die Parkierung soll somit auch einen Beitrag zur Energie- und Klimapolitik leisten.

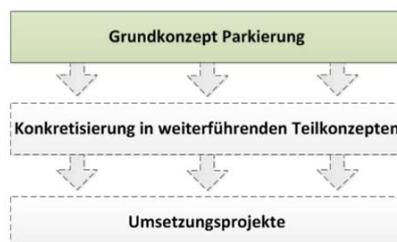
Das Thema Parkierung ist auch im Zusammenhang mit der Innenentwicklung zu überdenken. Die bauliche Verdichtung von zentral gelegenen Arealen und die höhere Personendichte dürfen nicht zu mehr Strassenverkehr führen.

Die städtische Parkierungsstrategie ist aus diesen Gründen gesamtheitlich zu überprüfen.

### Aufgabenstellung und Ziel

In einem ersten Schritt ist als äusserer Rahmen ein Grundkonzept Parkierung zu erarbeiten. In diesem Grundkonzept ist eine politisch tragfähige Strategie zur Optimierung des heutigen Parkierungskonzepts zu entwickeln. Das Grundkonzept und die darauf aufbauenden Teilprojekte zur Vertiefung einzelner Themen bilden die Basis für die Ablösung der Leitlinien Parkierung aus dem Jahr 2006.

### Stellenwert dieses Fachberichts



Dieser Fachbericht beinhaltet eine Grobanalyse und Handlungsansätze im Sinne von fachlichen Empfehlungen zur Optimierung und Neuausrichtung des städtischen Parkierungssystems. Er wird vom Stadtrat zur Kenntnis genommen und bildet die Basis für die politische Meinungsbildung.

Gestützt darauf wird das Grundkonzept Parkierung mit der Strategie vervollständigt. Nachgelagert erfolgt die Vertiefung einzelner Themen in Teilkonzepten.

## Projekthinhalt

### Das Grundkonzept Parkierung:

- analysiert die heutige Parkplatzsituation,
- zeigt den Handlungsbedarf und die -spielräume auf,
- definiert die Planungsgrundsätze und legt die Strategien als Grundlage für Fragestellungen rund um das Thema Parkierung fest.

## Fokus



### Im Fokus dieses Berichts stehen:

- die öffentliche Strassenparkierung
- die öffentlich zugänglichen Parkieranlagen

Gebietsweise wird auch die private Parkplatzsituation behandelt. Dies insbesondere im Hinblick auf die Überarbeitung des Parkplatzreglements. Die Themen Carparkplätze sowie Abstellanlagen für Velos wurden in separaten Teilprojekten behandelt. Die Ergebnisse sind in dieses Grundkonzept Parkierung integriert.

## Kernthemen

### Zu behandelnde Kernthemen sind:

- Parkplatzangebot
- Erschliessungsgrad (Parkierung MIV)
- räumliche Verteilung
- Parkdauer
- Gebühren und Tarife
- Parkierungszweck

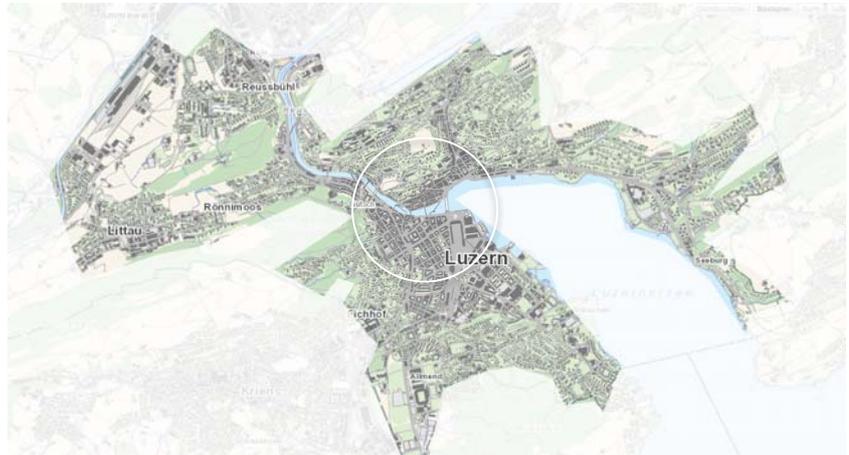
### Diese Faktoren beeinflussen:

- die Verfügbarkeit an freien Parkplätzen (Angebot und Nachfrage)
- die Erreichbarkeit von Zielgebieten mit dem Auto
- die Verkehrserzeugung
- den tageszeitlichen Verlauf der Zu- und Wegfahrten
- das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums

Perimeter

Der Perimeter ist das Siedlungsgebiet der Stadt Luzern. Von besonderer Bedeutung sind jedoch das Zentrum Neustadt/Alpenquai, Löwenplatz/Altstadt und Kleinstadt, die den eigentlichen Bearbeitungsschwerpunkt bilden.

Perimeter und Bearbeitungsschwerpunkt (weiss umrandet)



## 2. Vorgehen

Zwischenbericht

Dieser Bericht dokumentiert die durchgeführten Analysen und fasst die Ziele und möglichen Handlungsoptionen zusammen.

Politische Abstützung

Die Erkenntnisse aus den durchgeführten Analysen wurden in der erweiterten Verkehrskommission diskutiert und reflektiert. Der am 6. Februar 2017 durchgeführte Workshop hat gezeigt, dass die Analysen und die darauf aufbauenden Ansätze zur Optimierung des Parkierungssystems von den Workshopteilnehmern im Grundsatz getragen werden.

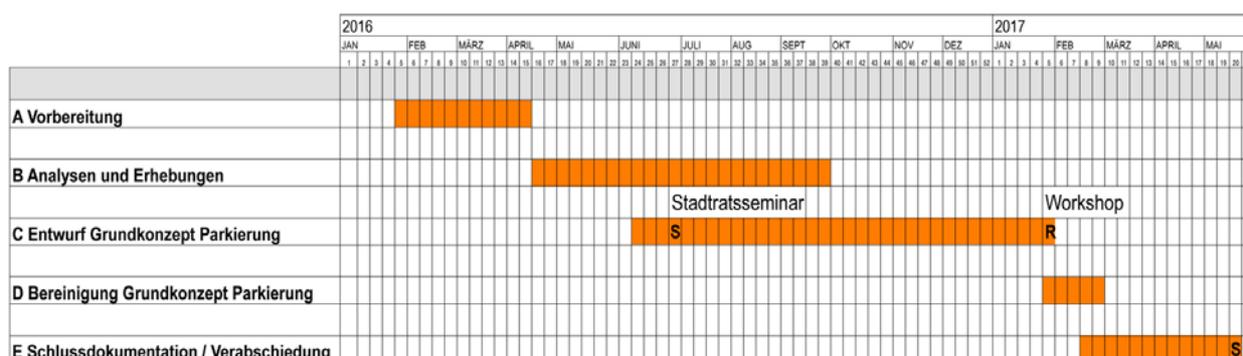
Das Meinungsbild zum Thema Parkierung kann jedoch stark variieren. Für eine breite politische Abstützung sind weitere Workshops anzustreben.

Ausblick

Die in diesem Fachbericht beschriebenen Handlungsansätze (Kap. 12) sind mit politisch abgestützten Strategien zu ergänzen und anschliessend im Rahmen von Teilkonzepten zu vertiefen. Darauf aufbauend erfolgt die schrittweise Umsetzung und Verankerung in den entsprechenden Reglementen.

Terminplan

Nachfolgender Terminplan zeigt den Planungsablauf, der in fünf Teilphasen gegliedert ist.



S = Stadtrat R = Reflexionsgremium (erweiterte Verkehrskommission)

### 3. Ausgangsfragen

Auswertung

Als Grundlage für die politische Meinungsbildung ist die heutige Situation zu analysieren. Anhand bestehender Daten und ergänzender Erhebungen sind folgende Fragen zu beantworten:

	Auswertung bestehender Daten/ Erhebungen		
	Strassen- parkplätze	öffentlich zugängliche PP-Anlagen	private Par- kierung (Kleinstadt/ Gebiete A/D <sup>1</sup> )
Welches Parkplatz- angebot ist vorhanden?	Auswertung Parkplatzstatistik	Auswertung bestehende Daten	Abschätzung private PP-Situ- ation anhand bestehender Daten
Wie verteilt sich dieses Angebot räumlich und welcher Erschliessungs- grad resultiert für die Zielgebiete?	Auswertung bestehende Daten	Auswertung bestehende Daten	Abschätzung basierend auf bestehenden Daten
Wie lange wird parkiert?	Stichproben- erhebung (Klein- stadt, Zone A und D <sup>1</sup> )	Auswertung Daten aus- gewählter Anlagen	-
Wie gestaltet sich der tageszeitliche Verlauf bei den Zu- und Wegfahrten?	-	Auswertung bestehende Daten	-
Wie ist die Verfügbarkeit an freien Parkplätzen über den tageszeitlichen Verlauf?	Stichproben- erhebung (Klein- stadt, Zone A und D <sup>1</sup> )	Auswertung Daten aus- gewählter Anlagen	-
Zu welchem Zweck wird parkiert?	Stichproben- erhebung	Stichproben- erhebung	-
Welche Konflikte beste- hen (öffentlicher Raum / Verkehrssicherheit)?	Analyse bestehender Grundlagen		

<sup>1</sup> Gebietsabgrenzung gemäss Parkkartenzonen im Park-  
kartenreglement

Ergebnisse

Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden Kapiteln 4 bis 9 zu-  
sammengefasst.

Quellen

Zur Beantwortung dieser Fragen wurden die zur Verfügung ste-  
henden relevanten Daten ausgewertet und ergänzende Erhe-  
bungen durchgeführt (Quellenverzeichnis siehe Anhang).

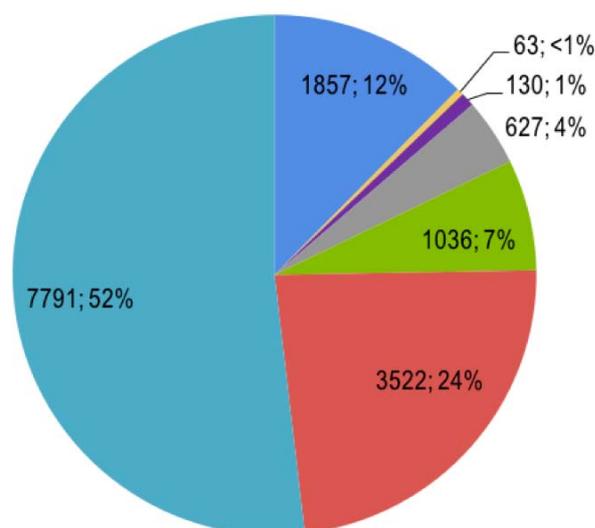
## 4. Genereller Überblick zur Parkplatzsituation

### 4.1 Öffentlich zugängliches Angebot

#### Parkplatzbilanz



Gemäss der städtischen Parkplatzstatistik 2016 zählt das Stadtgebiet Luzern inkl. Littau 15'026 öffentlich zugängliche Parkplätze. Dabei werden folgende Kategorien unterschieden:



- Rund die Hälfte der öffentlich zugänglichen Parkplätze befindet sich in Parkierungsanlagen.
- Ein Viertel der oberirdischen Strassenparkplätze wird mit einer Parkuhr bewirtschaftet.
- Ein Fünftel der oberirdischen Strassenparkplätze wird mit einer Parkscheibe bewirtschaftet (blau oder weiss markiert).
- Auf wenigen Strassen besteht noch kein generelles Halte- oder Parkverbot, weshalb dort unter Beachtung der Verkehrssicherheit frei parkiert werden kann.

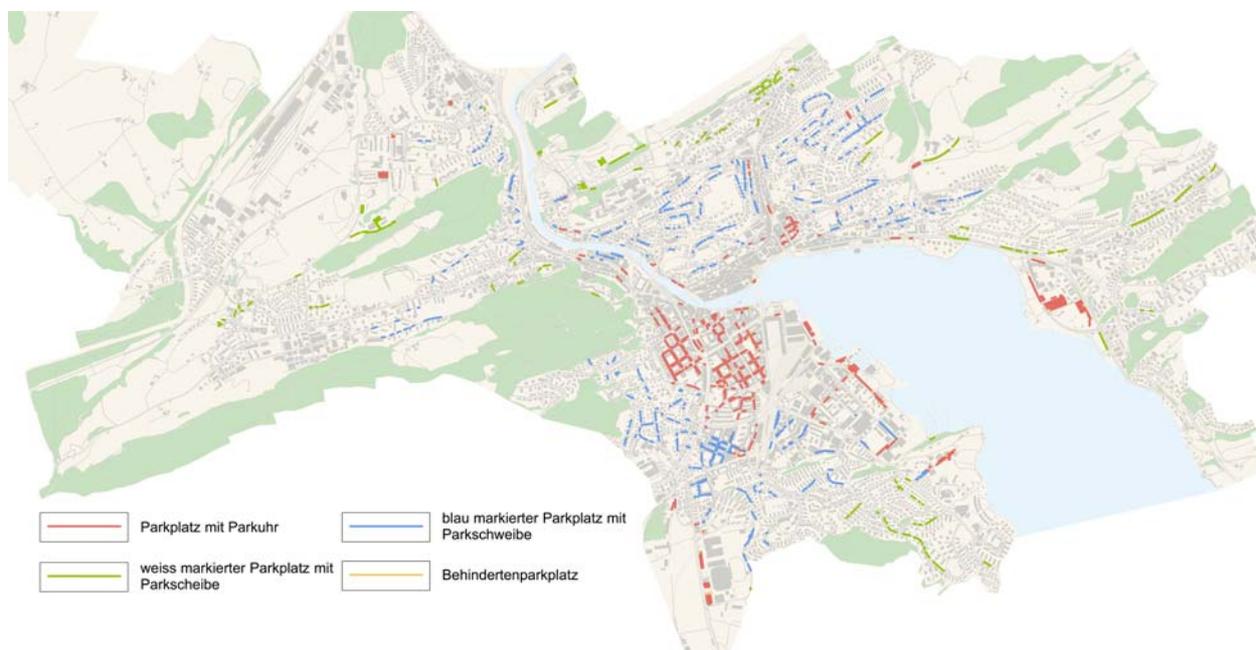
#### Quervergleich

Im Vergleich mit den Städten Winterthur (Einwohner: 111'174 und Strassenparkplätze: 5'200) und St. Gallen (Einwohner: 79'659 und Strassenparkplätze: 2'720), besitzt Luzern (Einwohner: 81'057 und Strassenparkplätze: 7'235) ein verhältnismässig hohes Angebot an Strassenparkplätzen.

Interessant wäre allerdings ein Quervergleich der Parkplatzsituation im Stadtzentrum und das Verhältnis an öffentlich zugänglichen Parkplätzen. Solche differenzierten Daten liegen jedoch nicht vor.

## Parkplatzdichte

Die grösste Parkplatzdichte befindet sich im Zentrumsbereich, wie nachfolgende Grafik zeigt (Ausschnitt).

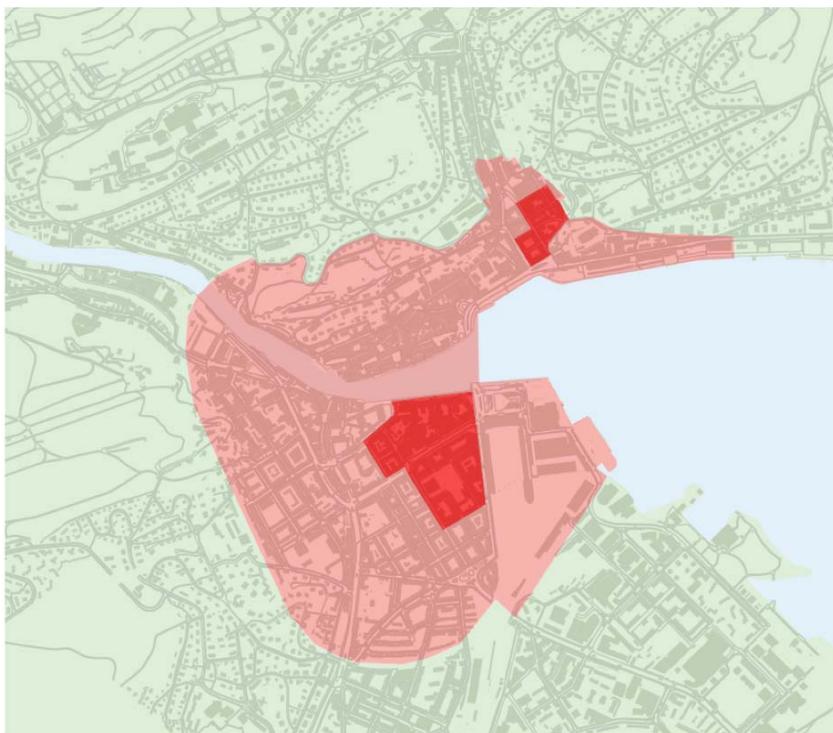


## Bewirtschaftung Strassenparkierung (Reglement über die Gebühr für das zeitlich beschränkte Parkieren)

Im Zentrumsbereich (Zone I gemäss dem Reglement über die Gebühr für das zeitlich beschränkte Parkieren) beträgt der Parktarif tagsüber Fr. 2.- pro Stunde, wobei die Gebühr für bestimmte Parkplätze im Jahr 2008 im Zusammenhang mit dem Aktionsplan Luftreinhaltung und Klimaschutz auf Fr. 2.50 heraufgesetzt wurde. Im übrigen Stadtteil (Zone II) ist die Gebühr auf Fr. 1.- pro Stunde festgesetzt.

Parkplätze mit einer Parkzeitbeschränkung von maximal 30 Minuten, einer Stunde respektive zwei Stunden befinden sich grossmehrheitlich im Stadtzentrum.

- Zone I
- Zone I mit erhöhter Gebühr
- Zone II (übriger Stadtteil)

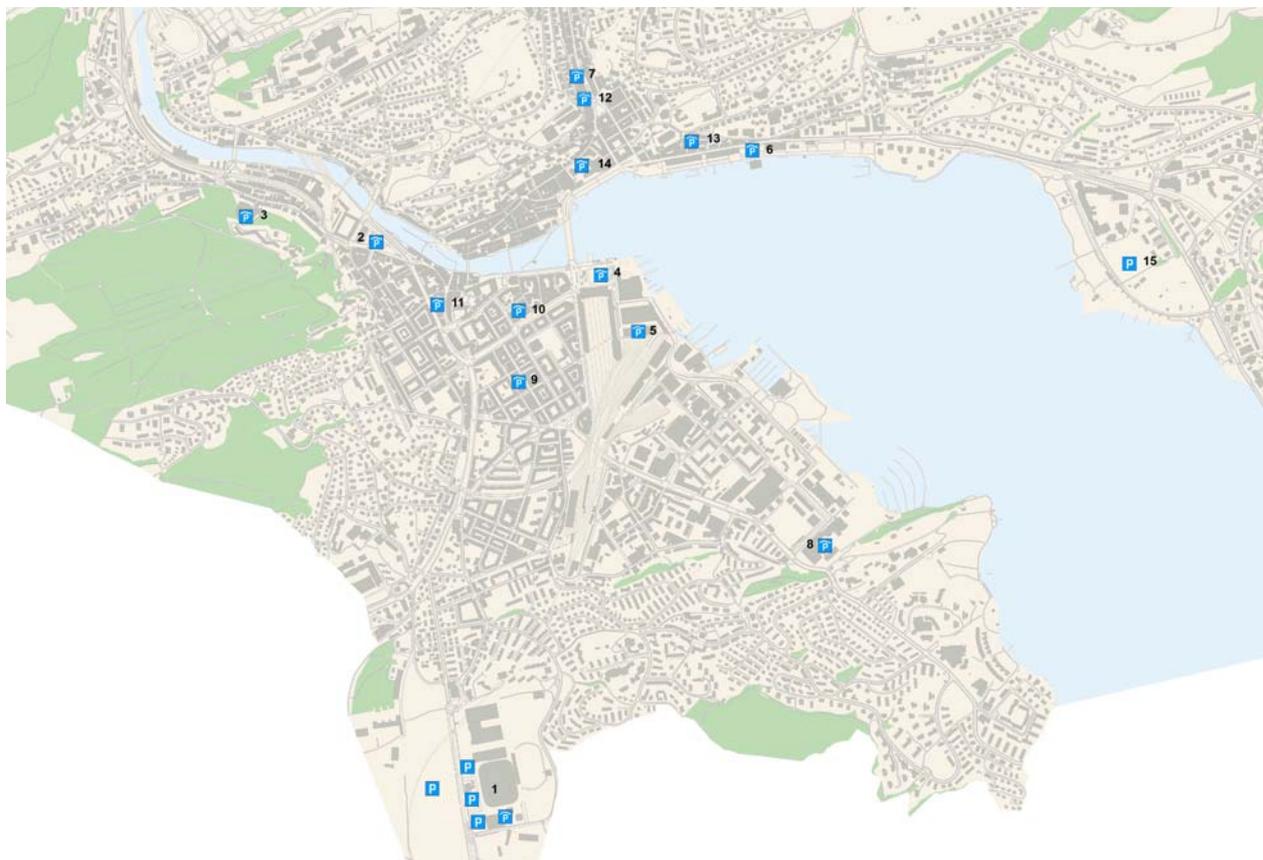


## Parkierungsanlagen

Zusätzlich zu den Strassenparkplätzen bestehen gemäss der städtischen Parkplatzstatistik 2016 total 7'791 öffentlich zugängliche Parkplätze in privaten Parkierungsanlagen. Die Stadt ist an mehreren Anlagen beteiligt. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt in der Regel über Parkschranksysteme.

Dieses Parkplatzangebot schwankt jedoch, da in einigen Parkhäusern die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze je nach Eigenbedarf des Betreibers täglich variiert.

Die nachfolgende Grafik zeigt die für das Grundkonzept relevanten Parkierungsanlagen (PP-Bestand siehe Kap. 7.1).



- |                 |                      |
|-----------------|----------------------|
| 1 Allmend P2/3  | 9 Hirzenmatt         |
| 2 Altstadt      | 10 Kantonalbank      |
| 3 am Gütsch     | 11 Kesselturm        |
| 4 Bahnhof P1+P2 | 12 Löwencenter       |
| 5 Bahnhof P3    | 13 Nationalhof       |
| 6 Casino-Palace | 14 Schweizerhof      |
| 7 City-Parking  | 15 Verkehrshaus/Lido |
| 8 Eisfeld       |                      |

Parkplatzreglement

## 4.2 Privates Angebot

Das städtische Parkplatzreglement aus dem Jahr 1986 legt insbesondere fest, in welchen Gebieten der Stadt Luzern wie viele Parkplätze bei Neu- und Umbauten auf privatem Grund zu erstellen sind bzw. erstellt werden dürfen.

Im Parkplatzreglement wird der Normbedarf an Parkplätzen bestimmt (Art. 7 Parkplatzreglement), der je nach Zentralität zu reduzieren ist (siehe nachfolgende Tabelle).

In der Altstadtzone (Zone I) dürfen keine privaten Parkplätze erstellt werden. Im Gebiet City (Zone II) können die Grundeigentümer bereits heute auf die Erstellung von privaten Parkplätzen verzichten. Es darf überdies nur ein beschränktes Angebot realisiert werden (Bewohner max. 50%, Besucher/Kunden max. 40%, Beschäftigte max. 20%). Bei Gebietsentwicklungen und Gesamtüberbauungen werden häufig auch Mobilitätskonzepte verlangt.

Situationsbedingte Abweichungen von der Norm können durch den Stadtrat verordnet werden (Art. 5 und 11 Parkplatzreglement).

Bei den Gebäuden, die vor 1986 realisiert, umgebaut oder umgenutzt wurden, galten diese Abminderungsfaktoren noch nicht. Da der grösste Teil des Gebäudebestandes vor 1986 erstellt wurde, ist das bestehende private Parkplatzangebot somit weitgehend historisch gewachsen, insbesondere im Zentrum.

Auszug Parkplatzreglement

Parkplatzkategorien	Zone I <i>Altstadt</i>		Zone II <i>City</i>		Zone III <i>Cityrand und Zonen mit Gewerbe</i>		Zone IV <i>Wohngebiete</i>	
	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %	max. %	min. %
Bewohner	0	0	50	0	70	30	100	80
Besucher und Kunden	0	0	40	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

Private Parkierungssituation

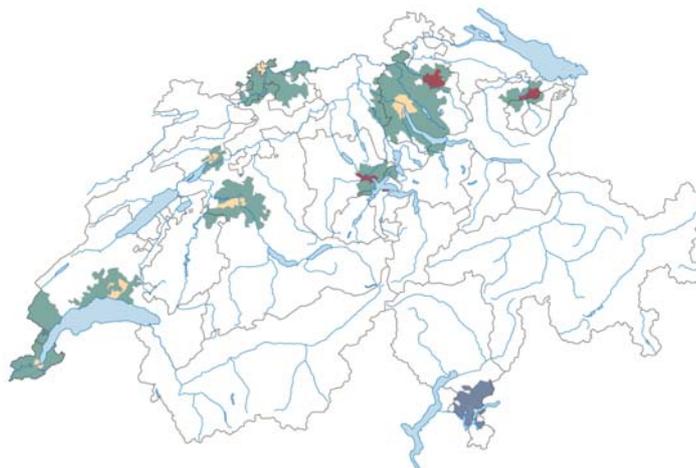
Auf privatem Grund sind 49'600 nicht öffentlich zugängliche Parkplätze (Parkplatzstatistik 2016) vorhanden. Rund 50% davon sind in privaten Garagen angeordnet, 35% sind Aussenparkplätze und die restlichen 15% sind privat zugeteilte Parkplätze in Parkierungsanlagen.

Motorisierungsgrad

Mit 455 registrierten Fahrzeugen pro 1'000 Einwohner/-innen wies die Stadt Luzern im Jahr 2014 den zweithöchsten Motorisierungsgrad unter den Deutschschweizer Städten auf.

Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen besitzt eine vergleichbare Autodichte (456). Der Motorisierungsgrad der Stadtbevölkerung von Winterthur ist leicht tiefer (412).

Städtevergleich



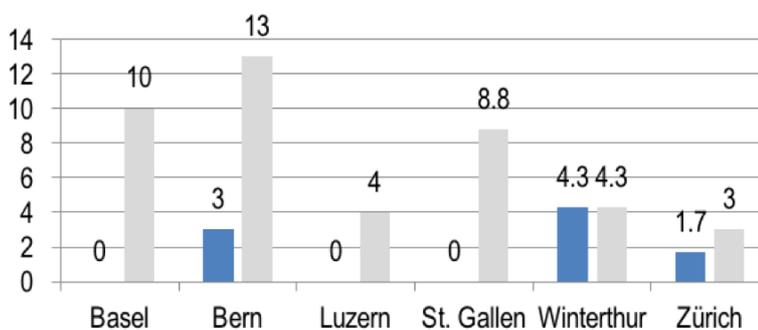
Quelle: Motorisierungsgrad 2014, BFS

Städtevergleich

Nachfolgende Berechnung für ein Objekt mit zwei Wohnungen à 100 m<sup>2</sup> und vier Wohnungen à 150 m<sup>2</sup> an Zentrumslage zeigt, welches Parkplatzangebot gestützt auf die jeweils heute geltenden Reglemente in anderen Schweizer Städten realisiert werden müsste. Die Grafik zeigt, dass das Parkplatzreglement der Stadt Luzern sowohl beim Minimum wie auch beim Maximum den Erfordernissen einer flächeneffizienten Mobilität entspricht.

Die städtischen Spezifikationen, wie zum Beispiel die Möglichkeit zur Realisierung von autoarmen Nutzungen und Mobilitätskonzepten sind in der Gegenüberstellung nicht dargestellt.

Städtevergleich (Stand 2016)



### 4.3 Parkkartenreglement

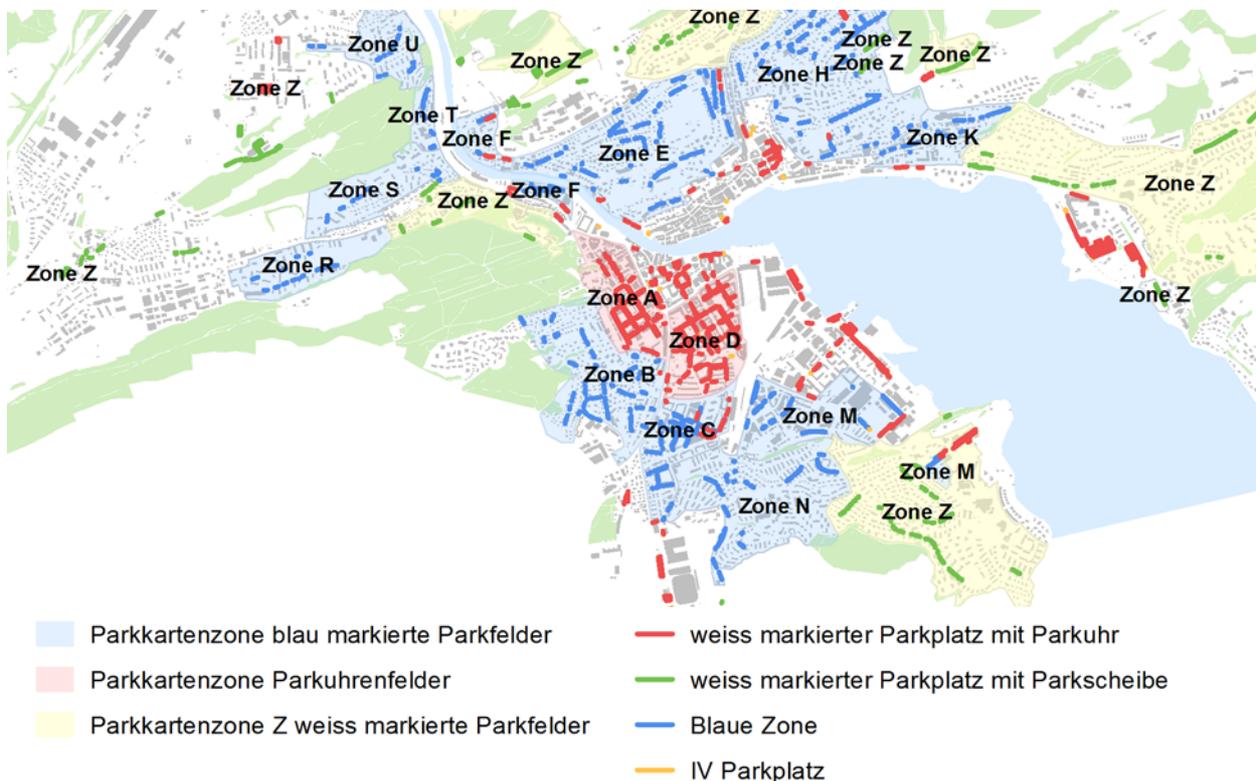
#### Zonenregime

In den blau markierten Gebieten darf in der Regel mit der Parkscheibe während einer Stunde parkiert werden (blaue Zone, mit Vorstellen der Parkuhr auf nächste halbe Stunde). Parkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe sind ausschliesslich auf den blauen Parkplätzen gültig. Die wenigen weissen Parkplätze können nur via Parkuhr oder zeitlich limitierte Parkkarten benutzt werden.

Die Zonen Z-Gebiete (auf der Karte gelb eingefärbt) befinden sich etwas weiter entfernt vom Stadtzentrum. Es handelt sich um Parkfelder, auf welchen mit der Parkscheibe in der Regel während drei oder fünf Stunden parkiert werden kann. Zeitlich limitierte Parkkarten für die Zone Z, Dauer-Parkkarten für die Zone Z sowie auch alle anderen Dauer-Parkkarten der Zonen A–U sind in diesem Gebiet gültig. Auch Pendler können für diese Gebiete eine Parkkarte beziehen und damit zeitlich unbegrenzt parkieren.

In den zentralen Zonen A und D (Bruchquartier, Hirschmatt-Neustadt) bestehen ausschliesslich weiss markierte Parkplätze mit Parkuhren. Parkkarten für Anwohnende und ansässige Geschäftsbetriebe sind jedoch gültig. Zudem kann mit ausgewählten zeitlich limitierten Parkkarten ein Fahrzeug abgestellt werden. An Werktagen von 6 bis 18 Uhr können Handwerks- und Serviceleute mit der entsprechenden Parkkarte ihre Fahrzeuge zu Arbeitszwecken auf allen Parkplätzen des öffentlichen Grunds abstellen.

Quelle: eigene Darstellung gemäss  
Daten Geoinformationszentrum  
Stadt Luzern



Parkkartentypen

In Luzern werden zeitlich limitierte und zeitlich unlimitierte Parkkarten verkauft. Dabei gilt eine Bevorzugung der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Luzern sowie des städtischen Gewerbes gegenüber Auswärtigen. Als Massnahme zur Förderung des Tourismus wurde der speziellen Situation der Hotellerie in der Stadt Luzern Rechnung getragen und 2015 eine Hotelgast-Parkkarte eingeführt.

Einzelkarten (zeitlich limitiert)

24-Stunden-Parkkarte Zone Z	ohne Bedingung	24 Stunden	10.-
24-Stunden-Parkkarte Blaue Zone	ohne Bedingung	24 Stunden	20.-
12-Stunden-Parkkarte (alle Zonen)	ohne Bedingung	12 Stunden	35.-
Übernachtungsparkkarte (alle Zonen)	ohne Bedingung	18-11 Uhr	25.-
Hotelgast-Parkkarte (alle Zonen)	Bezug über Beherbergungsbetriebe	24 Stunden	15.-

Monats- und Jahresparkkarten  
(zeitlich unlimitiert)

Parkkarte für Einzelzone Z	Ohne Bedingung	80.-/Monat 800.-/Jahr
Parkkarte für Einzelzonen A-Z	Anwohner oder Luzerner Geschäftsbetriebe	60.-/Monat 600.-/Jahr
Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute	Für Fahrzeuge die einem gewerblichen Zweck dienen	60.-/Monat 600.-/Jahr
	Für Fahrzeuge die einem gewerblichen Zweck dienen und einem Luzerner Betrieb gehören	40.-/Monat 400.-/Jahr

Parkkartenbezüge

Anwohner können für die jeweilige Zone maximal eine Parkkarte für leichte Motorwagen kaufen, die auf ihren Namen und ihre Wohnadresse eingelöst ist. Bei Geschäftsbetrieben mit Sitz in der entsprechenden Zone ist die Anzahl auf fünf Karten begrenzt. Handwerks- und Serviceleute haben die Möglichkeit, für Fahrzeuge, welche primär dem Transport von Materialien und Werkzeug dienen, eine Karte zu beziehen. Damit können diese gewerblich genutzten Fahrzeuge seit 2015 auf allen städtischen Parkplätzen parkieren und sind nicht an die Parkkartenzonen gebunden.

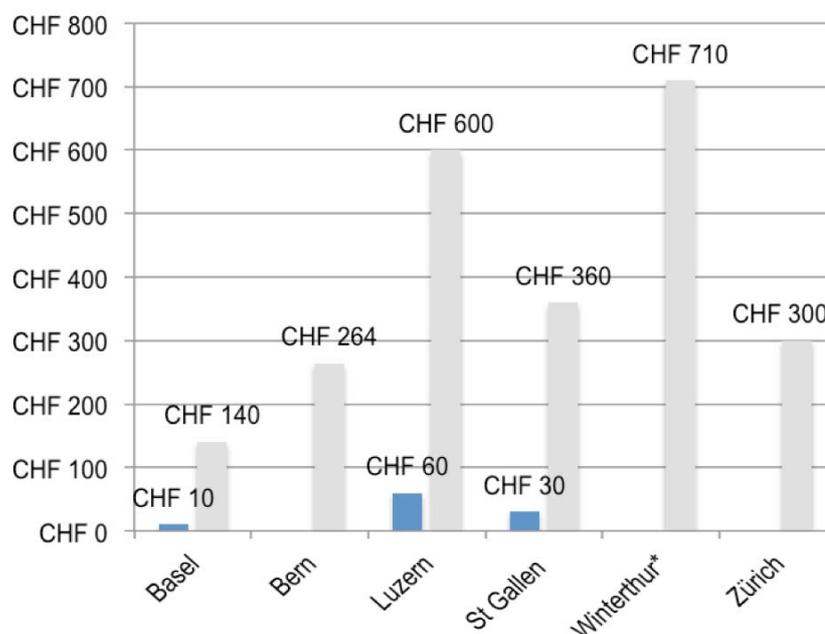
### Preisvergleich

Der Vergleich mit anderen Städten zeigt, dass in Luzern die Parkkarten relativ teuer sind. Dennoch ist der Preis für eine Anwohnerparkkarte gegenüber der Miete eines privaten Parkplatzes (gemäss Internetrecherche ca. Fr. 200.-/Monat) günstig.

Von diesem Angebot wird deshalb rege Gebrauch gemacht. Seit 2006 nimmt der Parkkartenverkauf kontinuierlich zu. Im Jahr 2015 wurden 12'494 Parkkarten verkauft (Total aller Parkkartenverkäufe inkl. zeitlich limitierte Einzelkarten), was doppelt so viele sind wie im Jahr 2006.

### Städtevergleich

- Monatskarte
- Jahreskarte



\* Winterthur 50 CHF pro Jahreskarte plus 55 CHF pro Monat Nachtgebühr

## B ANALYSEN

### 5. Strassenparkierung

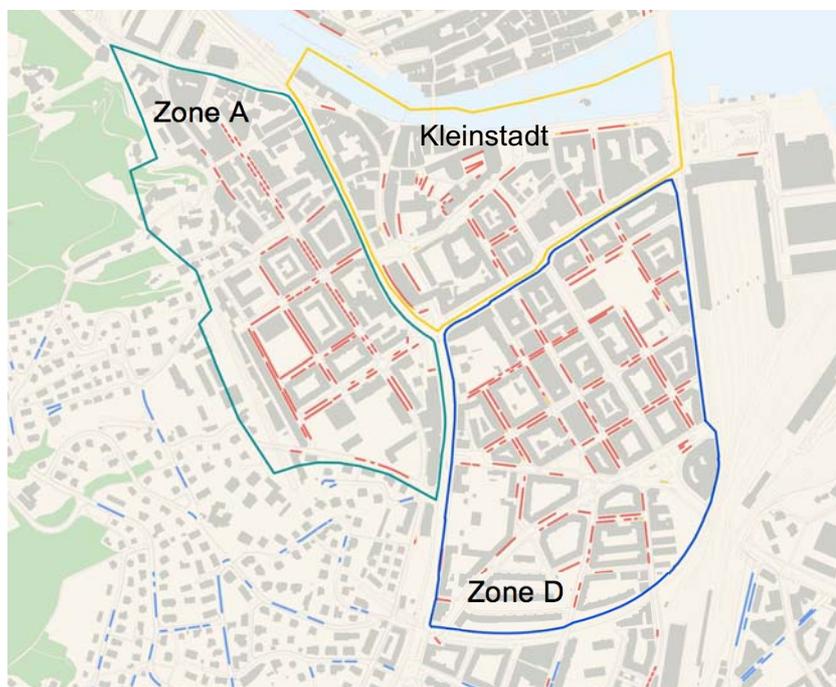
#### 5.1 Einleitung

Perimeter

Der Betrachtungsschwerpunkt der Untersuchung liegt auf dem Zentrumsgebiet, da hier eine sehr hohe Parkplatznachfrage besteht.

Der Untersuchungsperimeter entspricht weitgehend den Zonen A, D und Kleinstadt gemäss der städtischen Parkkartenverordnung.

Erhebungsperimeter



Gegenstand der vertieften Untersuchung

Von Interesse sind:

Die öffentlichen Parkplätze im Strassenraum:

- Angebot
- Verfügbarkeit und Belegungsdauer

Die Parkkartennutzung:

- Ausmass der Nutzung

Die private Parkierung:

- Angebot
- Nachfrage

Angebot im Strassenraum

	Weiss markierte PP mit Parkuhr	IV-PP
Zone A	393	0
Zone D	619	10
Kleinstadt	204	7

In den Zonen A und D ist das zeitlich unbeschränkte Parkieren mit Parkkarte für die entsprechende Einzelzone auf den weiss markierten Parkfeldern gestattet.

Der Teilperimeter Kleinstadt ist vom Geltungsbereich der Parkkarte ausgenommen (mit Ausnahme der Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute, Hotelgast-Parkkarte, 12-h-Parkkarte sowie Übernachtungsparkkarte).

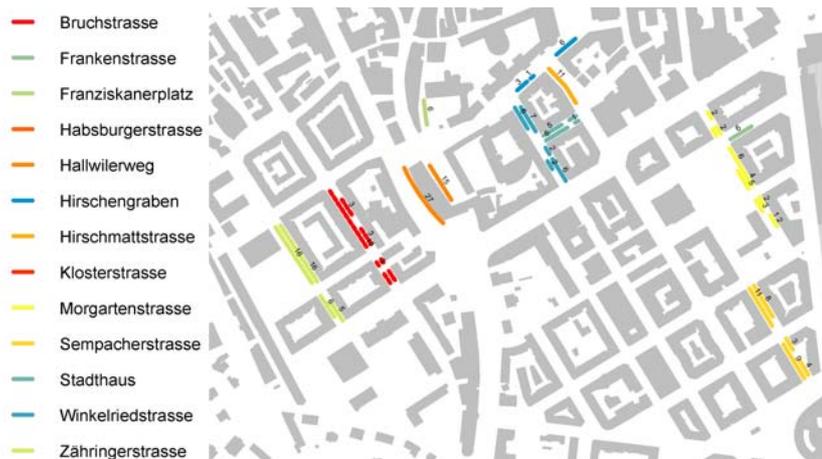
## 5.2 Verfügbarkeit und Parkdauer der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum

Stichprobenerhebung

Am 29.4.2016 (Freitag) wurde eine Stichprobenerhebung über vier Stunden durchgeführt (14.30 Uhr bis 18.30 Uhr), um die Belegung der öffentlichen Parkplätze zu erfassen.

Die Stichprobe wurde so gewählt, dass sie nicht durch die laufende Strassenraumsanierung im Rahmen der Gesamterneuerung der Strassenräume im Hirschmattquartier beeinträchtigt wurde. Die Erhebung erfolgte ausserhalb der touristischen Hauptsaison. Gegebenenfalls ist diese Stichprobe im Rahmen von Teilkonzepten zu verifizieren.

Perimeter

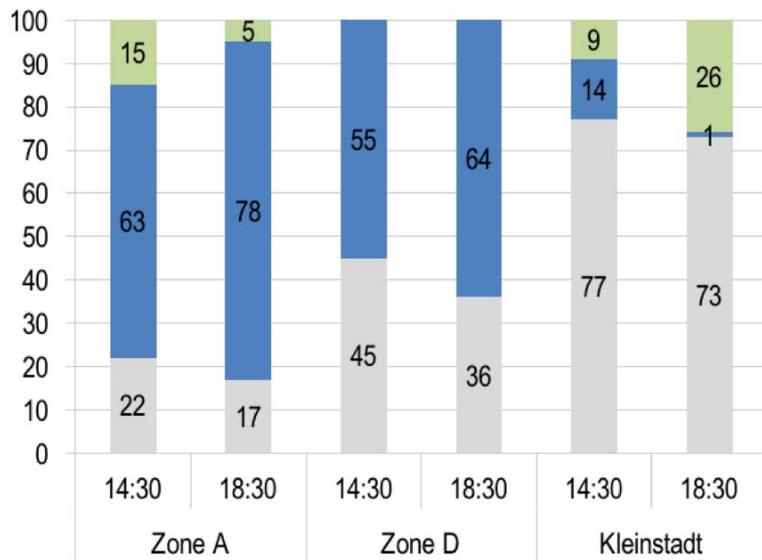


Ergebnisse

Belegung der erhobenen Parkplätze  
 (Zone A: 64, Zone D: 64, Kleinstadt:  
 100) in %

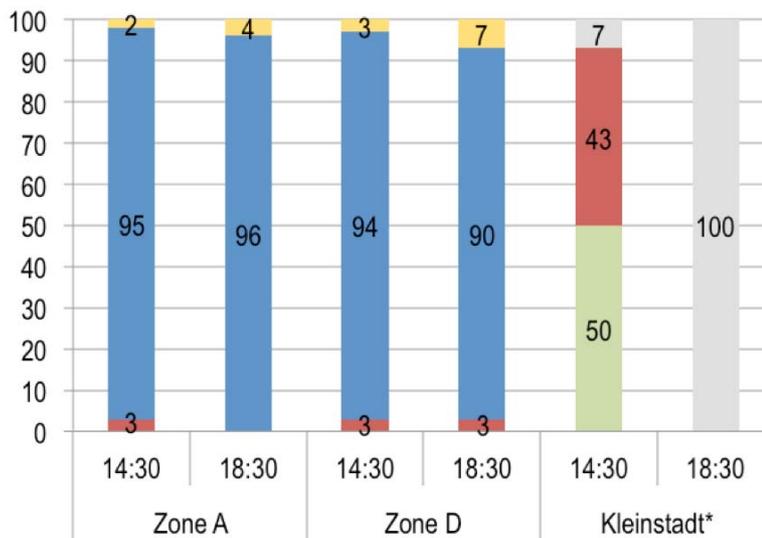
- leere Parkfelder
- mit Parkkarte
- ohne Parkkarte

Die Erhebung zeigt folgendes Bild:



Parkkartenkategorien in %

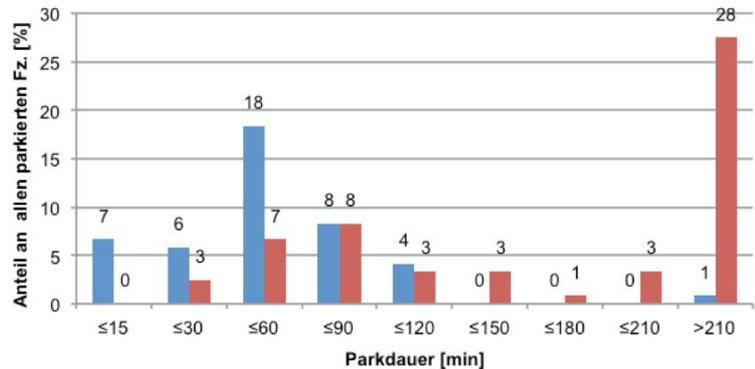
- 12-Stunden-Parkkarte
- Übernachtungsparkkarte
- Hotelgastkarte
- Parkkarte für die Zone A/D (Anwohner/Geschäfte)
- Parkkarte für Handwerks- und Serviceleute
- Spezial-Parkkarte (z.B. Spitex und Personal im öffentlichen Dienst)



\* In der Kleinstadt war um 18:30 Uhr nur ein Auto parkiert.

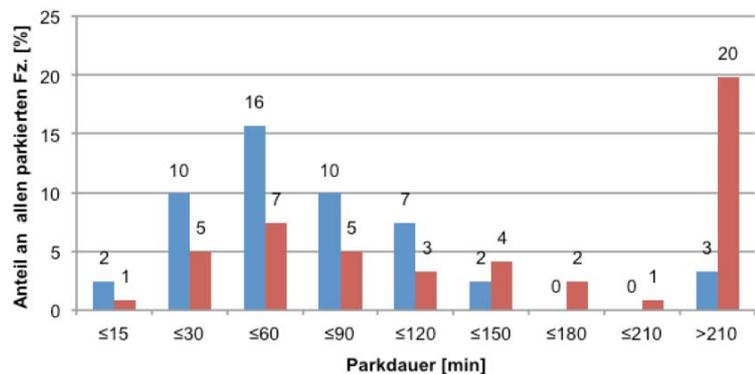
Parkdauer in der Zone A  
 Max. Parkzeit 2h  
 Total n: 120

- Fahrzeuge ohne Parkkarte
- Fahrzeuge mit Parkkarte



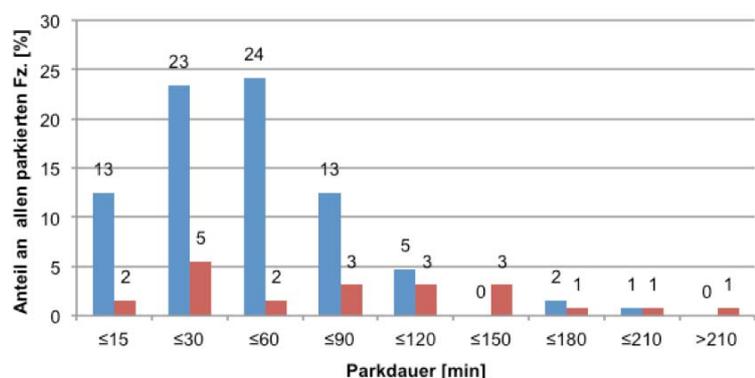
Parkdauer in der Zone D  
 Max. Parkzeit 2h  
 Total n: 121

- Fahrzeuge ohne Parkkarte
- Fahrzeuge mit Parkkarte



Parkdauer in der Kleinstadt  
 Max. Parkzeit 2h, Spezial-Parkkarten sind erlaubt  
 Total n: 128

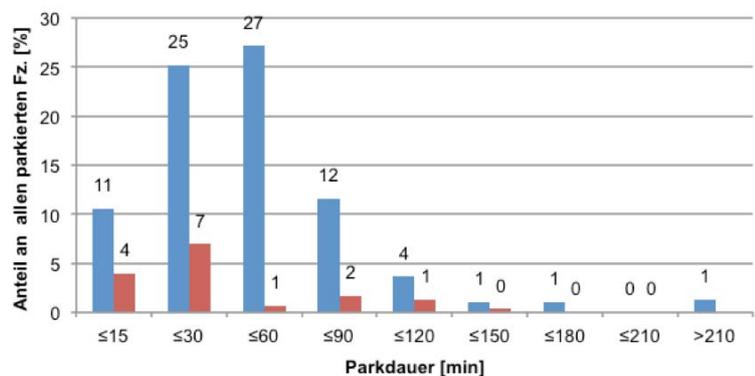
- Fahrzeuge ohne Parkkarte
- Fahrzeuge mit Parkkarte



Parkdauer in der Kleinstadt  
 Max. Parkzeit 1h, Spezial-Parkkarten sind erlaubt

Total n: 302

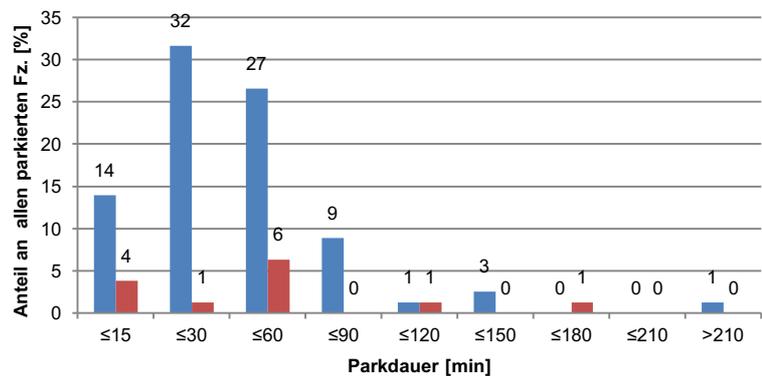
- Fahrzeuge ohne Parkkarte
- Fahrzeuge mit Parkkarte



Parkdauer in der Kleinstadt  
 Max. Parkzeit 30 min, Spezial-  
 Parkkarten sind erlaubt

Total n: 79

- Fahrzeuge ohne Parkkarte
- Fahrzeuge mit Parkkarte



Erkenntnisse Zone A

Die Reserve der Parkfelder beträgt rund 10%, wobei sie am Nachmittag etwas grösser ist als am Abend. Der Anteil der Parkkarten ist erheblich (60–80%). Dabei handelt es sich fast ausschliesslich um Anwohner- oder Geschäftsparkkarten. Die Mehrheit der Fahrzeuglenker ohne Parkkarte parkiert nicht länger als eine Stunde (auch auf Parkfeldern mit erlaubter Parkdauer von zwei Stunden). Während der Erhebung war rund die Hälfte der Parkfelder von Dauerparkierern mit Parkkarte belegt (Anteil der Parkkartenbesitzer, die ihr Fahrzeug während der Erhebungszeit nicht benutzt hatten).

Die Mehrfachnutzung der Strassenparkierung durch Anwohner und Kunden/Besucher ist zeitlich stark überlappend.

Erkenntnisse Zone D

Die Erkenntnisse für die Zone D sind grundsätzlich gleich wie für die Zone A, wobei die Verfügbarkeit jedoch wesentlich eingeschränkter ist und der Anteil der Parkkarten etwas tiefer ist, aber immer noch über 50% liegt.

Erkenntnisse Kleinstadt

Die Reserve der Parkfelder beträgt am Nachmittag rund 10%, gegen Abend nimmt sie erheblich zu. Die Parkdauer liegt auch bei Parkfeldern mit einer erlaubten Parkdauer von zwei Stunden mehrheitlich unter einer Stunde. Die erlaubte Parkdauer wird um 15% bei Parkplätzen mit einer Zeitbeschränkung von 30 Minuten und um rund 20% bei Parkplätzen mit 60 Minuten Zeitbeschränkung überschritten.

## 6. Private Parkierung

### 6.1 Erläuterungen

#### Bedeutung

Die private Parkierung ist von grossem Interesse, da das Angebot an privaten Autoabstellplätzen einen erheblichen Einfluss auf die Zusammensetzung des Gesamtverkehrs (Modalsplit), die Gesamtverkehrsmenge und die Werktagsspitzen hat.

#### Einflussnahme

Grundsätzlich sind die nutzungsbezogenen Pflichtparkplätze auf Privatgrund zu realisieren. Das zu schaffende Angebot bestimmt sich dabei nach dem städtischen Parkplatzreglement aus dem Jahr 1986 (siehe auch Kapitel 4.2).

Die Möglichkeiten zur Beeinflussung des privaten Parkplatzangebots sind im Rahmen von Neubauvorhaben, Umbauprojekten oder Nutzungsänderungen gegeben, indem das zulässige Parkplatzangebot entsprechend der Lagequalität durch den Stadtrat reduziert wird (Art. 5 und 11 Parkplatzreglement).

Ohne Bauabsichten sind die Einflussmöglichkeiten beschränkt, da die rechtmässig realisierten Parkplätze Bestandesgarantie besitzen (§ 178 PBG).

#### Untersuchung

Von Interesse sind insbesondere das vorhandene Parkplatzangebot, die Nachfrage sowie der Anteil Parkkartennutzer in den Zonen A und D (Gebietsabgrenzung gemäss Parkkartenreglement). Dazu wurden die zur Verfügung stehenden Daten ausgewertet.

Eine ergänzende, flächendeckende Erhebung zur privaten Parkierungssituation wurde aufgrund des damit verbundenen enormen Aufwands und der beschränkten Möglichkeiten zur Bestandesaufnahme vor Ort (Privatgrund) im Rahmen des Grundkonzepts nicht durchgeführt.

## 6.2 Private Parkplatzsituation

### Angebot an privaten Parkplätzen

Das private Parkplatzangebot beträgt gemäss den Daten der städtischen Parkplatzstatistik in der Zone A 1'376 und in der Zone D 1'994 Parkplätze. Dieses Angebot ist historisch gewachsen und wurde nur bei den Gebäuden, die nach 1986 erstellt, umgebaut oder umgenutzt wurden, auf der Basis des heutigen Parkplatzreglements festgelegt.

### Abschätzung der Nachfrage

Die Nachfrage nach privaten Parkplätzen wurde gestützt auf die zur Verfügung stehenden Daten abgeschätzt. Dazu wurden:

- der Motorisierungsgrad der Bewohner von drei Blockrandbebauungen ausgewertet;
- die Anzahl Bewohner, Wohneinheiten, Beschäftigte und Betriebe für die Zonen A und D ermittelt;
- der Branchenmix in den Zonen A und D abgeklärt;
- gestützt auf das geltende Parkplatzreglement der Parkplatzbedarf für die Zonen A und D abgeschätzt.

### Motorisierungsgrad der Bewohner

Aufgrund der guten ÖV-Anbindung und der Zentralität ist der Motorisierungsgrad der Wohnbevölkerung in den Zonen A und D tiefer als im städtischen Durchschnitt. In den drei untersuchten Teilquartieren wurden jedoch teils erhebliche Unterschiede festgestellt. Der Motorisierungsgrad liegt bei rund 300 bis 350 FZ/1'000 Einwohner (städtischer Durchschnitt 450 FZ/1'000 Einwohner). Dieser Wert kann in den einzelnen Strassenzügen aufgrund der historisch gewachsenen Parkplatzsituation jedoch stark variieren.

### Bewohner und Wohneinheiten

	Zone A	Zone D
Bewohner	3'105	4'834
Wohneinheiten	1'935	3'184

### Beschäftigte und Betriebe

	Zone A	Zone D
Beschäftigte	3'456	10'417
Vollzeitäquivalente	2'421	7'470
Betriebe	574	1'199

Verhältnis Bewohner/Beschäftigte

In der Zone A besteht ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Bewohnern und Beschäftigten (ca. 1:1). In der Zone D ist der Anteil der Beschäftigten bedeutend höher (ca. 60% Beschäftigte zu 40% Bewohnern), was mit der höheren Zentralität (Bahnhofsnähe) des Quartiers begründet werden kann. Werden die Teilzeitstellen miteinbezogen, kann ein Verhältnis von rund 1:2 angenommen werden.

Branchenmix (2013)

Der Branchenmix unterscheidet sich in den Zonen A und D kaum. In der Zone A arbeiten 92% und in der Zone 94% der Beschäftigten in einem Dienstleistungsunternehmen. Am stärksten vertreten sind in den Zonen A und D jeweils Unternehmen in den Bereichen:

- freiberuflich, wissenschaftlich, technische Dienstleistungen (rund 25%)
- Gesundheits- und Sozialwesen (rund 15%)
- Handel (rund 12%)

Zulässiges privates Parkplatzangebot

Die Zonen A und D liegen grösstenteils in den Reduktionszonen II und III, welche im städtischen Parkplatzreglement festgelegt sind. Anhand von Kennzahlen zum Flächenbedarf der Bewohner und Beschäftigten lässt sich das gemäss Parkplatzreglement maximal zulässige private Parkplatzangebot abschätzen. Dabei kommt die beträchtliche Bandbreite zwischen dem minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkplatzangebot zum Ausdruck, da in der Zone II (City) aufgrund der Nähe zum Bahnhof keine Bewohner- und Beschäftigten-Parkplätze realisiert werden müssen.

In der Zone A entspricht das vorhandene private Parkplatzangebot in etwa 85% des maximal zulässigen Parkplatzangebots, das gemäss Parkplatzreglement realisiert werden dürfte. In der näher beim Bahnhof gelegenen Zone D liegt dieser Wert bei rund 50%. Werden die Parkkartennutzer addiert, steigen diese Werte.

Gemäss dem Parkplatzreglement könnte das private Parkplatzangebot in beiden Zonen reduziert werden (siehe Reduktionsfaktoren Kap. 4.2). Handlungsbedarf besteht insbesondere bei den Beschäftigten, da die Arbeitspendler mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit gelangen können. Die heutige Regelung ist auch im Lichte der angestrebten Innenentwicklung zu reflektieren, da das MIV-Aufkommen trotz Verdichtung nicht zunehmen soll (Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität). Der Parkplatzbedarf der Bewohner ist abhängig vom Motorisierungsgrad, der bei rund 30% bis 35% liegt.

Berechnung Parkplatzbedarf  
(ohne Berücksichtigung Innen-  
entwicklungspotenziale)

	Zone A	Zone D
Maximal Bewohner und Besucher	970	1'400
Maximal Beschäftigte und Kunden	630	2'090
Maximal Total	1'600	3'490
Minimal Bewohner und Besucher	320	290
Minimal Beschäftigte und Kunden	150	320
Minimal Total	470	610

Vergleich mit Angebot

Parkplatzbestand	1'376	1'994
------------------	-------	-------

Parkkartenverkäufe (siehe Kap. 6.3)

Gültige Parkkarten	376	423
--------------------	-----	-----

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

1) Hinweis: Gemäss Monitoring  
Gesamtverkehr Luzern 2010 verfüg-  
ten 45% der Beschäftigten am Ar-  
beitsplatz über einen Gratisparkplatz  
und weitere 18% über einen kosten-  
pflichtigen Parkplatz

- In der Zone D besteht ein grösseres Potenzial zur Optimierung der privaten Parkierungssituation, da im Vergleich zur Zone A mehr Arbeitsplätze vorhanden sind (Verlagerung Pendler auf ÖV, damit mehr PP auf Privatgrund für Bewohner zur Verfügung stehen).
- Die Möglichkeiten zur Beeinflussung des privaten Parkplatzangebots sind ohne Bauabsichten der Grundeigentümer jedoch beschränkt. Dazu müssen neue Wege begangen werden. Handlungsfelder sind:
  - Einflussnahme über Mobilitätsmanagement (siehe Massnahmen M1-2 kantonaler Richtplan)
  - Revision von altrechtlichen Sondernutzungsplänen zur Bereinigung der Parkplatzsituation
  - Förderung Carsharing-Angebote
  - Förderung der flächeneffizienten Mobilitätsformen (Velo-, Fuss- und öffentlicher Verkehr)
  - Baupolizeiliche Massnahmen (Kontrolle der rechtmässigen Erstellung und Nutzung, Verbot Fremdvermietung)
- Die Verteilung des bestehenden Angebots auf die verschiedenen Nutzergruppen ist die grosse Unbekannte und muss im Rahmen von Detailprojekten weiter geklärt werden. Die Parkierungssituation in den Innenhöfen ist sehr unübersichtlich, historisch gewachsen und muss gebietsweise vertieft analysiert werden.
- Die durchgeführten Recherchen und Auswertungen der vorhandenen Datengrundlagen lassen folgende Vermutungen zu:
  - Der Parkierungsdruck dürfte insbesondere vonseiten der Beschäftigten sehr hoch sein <sup>1)</sup> (Verlagerungspotenzial auf ÖV).
  - Rund 70% bis 80% der Autobesitzer verfügen über einen privaten Parkplatz in der Nähe oder im näheren Wohnumfeld. Die übrigen 30% bis 20% sind Parkkartennutzer.

### 6.3 Parkkartennutzer

Parkkartenverkäufe

Anhand der Daten zu den Parkkartenverkäufen wurden die am Stichtag 29.4.2016 gültigen Parkkarten ermittelt.

Rund 20% bis 30% der Autobesitzer haben eine Parkkarte. Wie die Erhebung zeigt, wird die Parkkarte rege benutzt, wodurch die Verfügbarkeit der oberirdischen Parkplätze im Strassenraum stark eingeschränkt wird.

Die Auswertung der Parkkartenverkäufe zeigt, dass ein beträchtliches Belegungspotenzial der Strassenparkplätze durch die Parkkartenbesitzer besteht. In der Zone A könnten die Parkkartenbesitzer theoretisch 95% der Strassenparkplätze belegen. In der Zone D liegt dieses Verhältnis bei etwas tieferen 70%.

Anzahl gültiger Parkkarten am 29.4.2016:

	Zone A	Zone D
Anwohnerjahreskarte	233	244
Anwohnermonatskarte	92	133
Geschäftsjahreskarte	48	43
Total mögliche Parkkartennutzer	376	423

Vergleich mit dem Angebot an Strassenparkplätzen

Total öffentliche Strassenparkplätze	393	619
--------------------------------------	-----	-----

Vergleich mit anderen Städten

Im Unterschied zu Zürich und Bern übertrifft die Zahl der verkauften Anwohnerjahreskarten im Zentrumsgebiet jedoch nicht die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze, womit die Parkplatzverfügbarkeit in Luzern für die Anwohner höher ist als in Bern und Zürich.

Folgerungen für das Grundkonzept Parkierung

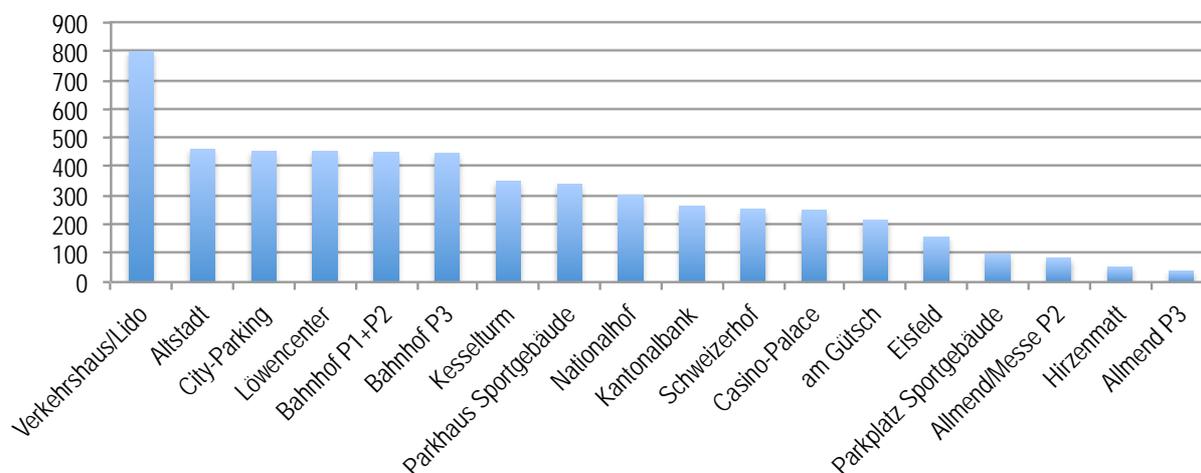
- Im Vergleich zur festen Parkplatzmiete ist der Kauf einer Parkkarte preislich attraktiv. Die damit verbundene Suche nach einem freien Parkplatz wird von den Parkkartenbenutzern in Kauf genommen.
- Anzustreben ist eine Optimierung der heutigen Parkkartenregelung (räumliche und allenfalls zeitliche Eingrenzung unter flankierenden Massnahmen, damit kein Mehrverkehr entsteht; siehe Strategie)
- Politisch zu diskutieren ist die Frage, welcher öffentliche Raum für die private Parkierung zur Verfügung gestellt werden soll, da der Parkplatzbedarf grundsätzlich auf Privatgrund zu decken ist. In den Zonen A und D würde überdies genügend Parkraum für die Bewohner zur Verfügung stehen, wenn die Beschäftigten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Velo zur Arbeit fahren würden.

## 7. Parkierungsanlagen

### 7.1 Angebot und Tarife

#### Übersicht Parkierungsanlagen

Die Parkierungsanlagen decken rund die Hälfte des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots ab. Sie sind täglich rund um die Uhr zugänglich und bieten sowohl die Möglichkeit des Kurzzeit- wie auch des Dauerparkierens an. Vollständigkeitshalber sind auch die Parkierungsanlagen ausserhalb des Zentrums aufgeführt.



#### Hinweis

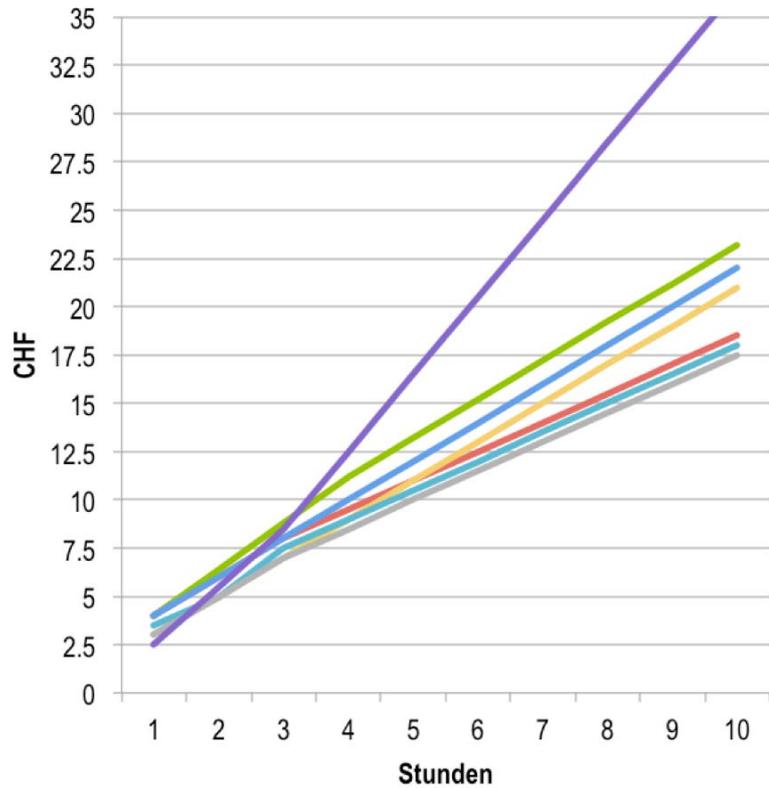
Ohne P1 Allmend/Messe. Die Parkierungsanlage (1'000 Parkplätze) wird nur bei Veranstaltungen genutzt.

#### Tarifstruktur in den Parkhäusern

In den Luzerner Parkhäusern kostet die erste Stunde mehrheitlich Fr. 3.- (Fr. 2.- bis 4.-), jede weitere Stunde Fr. 2.- (ab 4. Stunde z.T. Fr. 1.50). Die Ausnahme ist der Schweizerhof: Fr.3.-/h, ab 4. Stunde Fr. 4.-/h. Keines der Parkhäuser kennt Restriktionen bezüglich der Verkehrsspitzen auf dem Strassenetz.

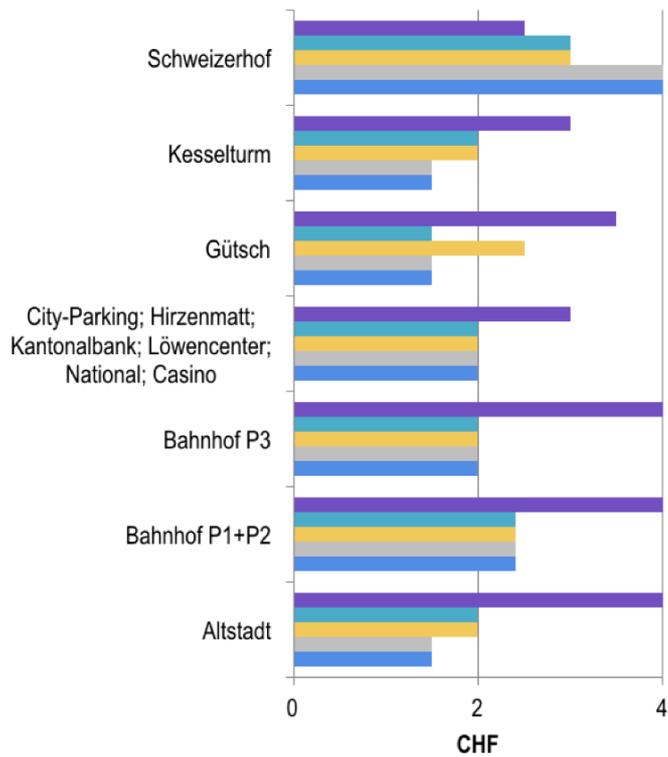
Tarifgestaltung

- Altstadt
- Bahnhof P1+P2
- Bahnhof P3
- City-Parking; Hirzenmatt; Kantonbank; Löwencenter; National; Casino
- Gütsch
- Kesselturm
- Schweizerhof



Zusätzliche Gebühr pro Stunde

- 1. Stunde
- 2. Stunde
- 3. Stunde
- 4. Stunde
- 5. Stunde



Folgerungen für das Grundkonzept Parkierung

- Die Gebühren sind tendenziell degressiv, ausser beim Schweizerhof, wo die Gebühren progressiv ausgerichtet sind.

## 7.2 Erschliessung

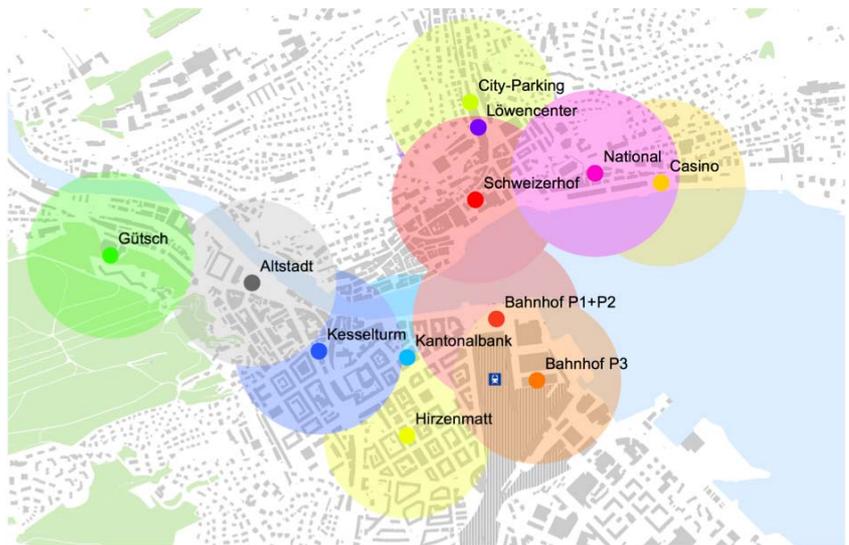
### Erschliessungsgrad

Die Wahl zur Nutzung eines Parkhauses durch einen Fahrzeuglenker hängt davon ab, ob sich das Ziel in fussläufiger Distanz zum Parkhaus befindet.

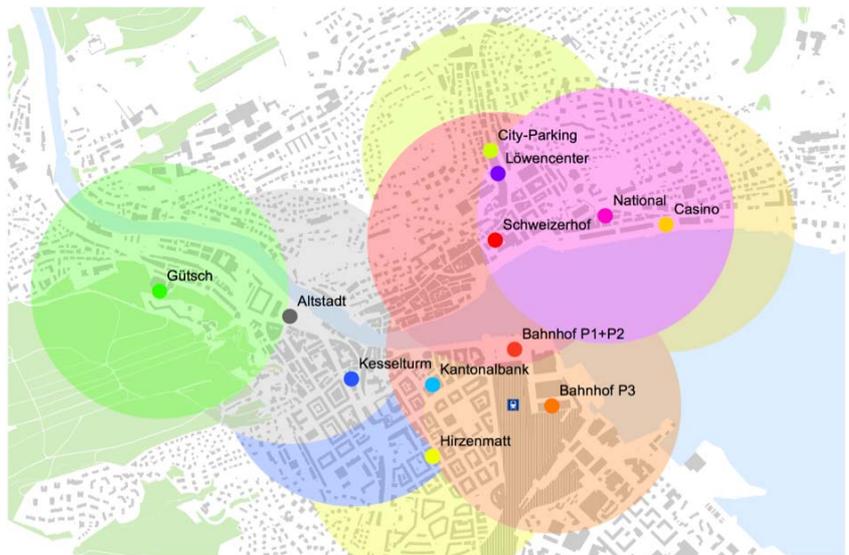
Bei Personen, die eine Zielkette verfolgen (Einkaufsbummler) ist die Akzeptanz grösser, das Fahrzeug etwas weiter vom ersten Ziel entfernt abzustellen (ca. 500 m). Bei zielgerichteten Fahrten (z.B. gezielter Einkäufer) wird erfahrungsgemäss näher am anvisierten Ziel parkiert (ca. 300 m).

Die Grafiken zeigen den Erschliessungsgrad der Parkhäuser mit unterschiedlichen Bezugsradien von 300 respektive 500 m.

### "Der gezielte Einkäufer"



### "Der Einkaufsbummler"



Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Im Vergleich zu den akzeptierten Gehdistanzen (wesentlich über 300m, siehe 8.5) decken die Parkhäuser das Zentrum gut ab.

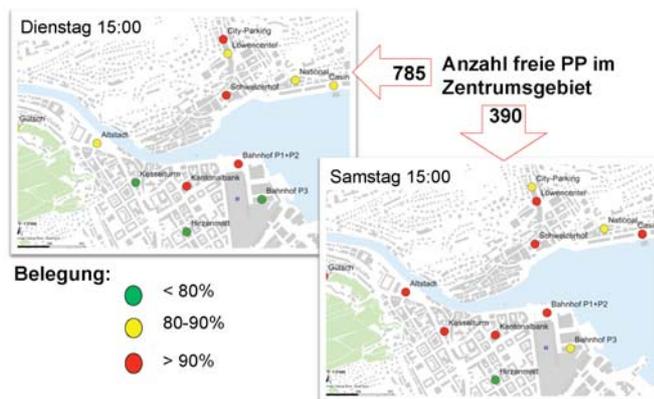
### 7.3 Verfügbarkeit und Parkdauer

Parkplatzverfügbarkeit

An Werktagen sind die zentralsten Parkhäuser (z.B. Kantonalbank) ausgelastet. Die übrigen Parkhäuser im Zentrum (z.B. Altstadt) verfügen jedoch noch über Reserven.

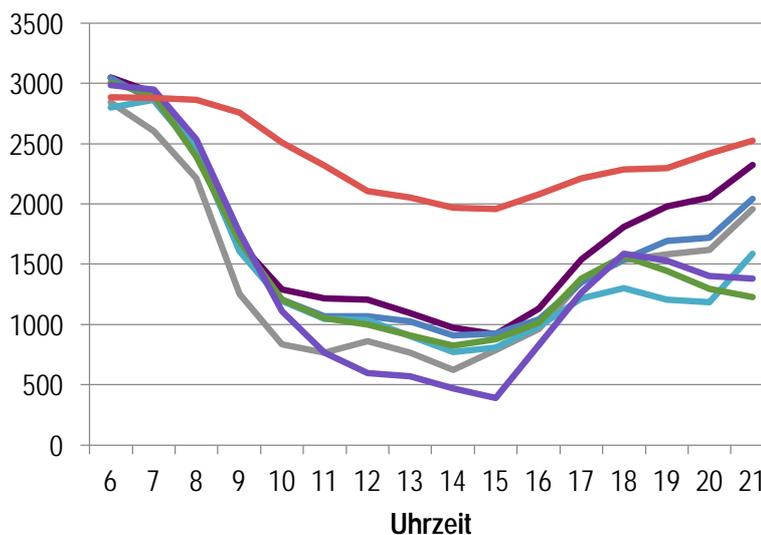
Am Samstag ist die Mehrheit der Parkhäuser im Zentrum ausgelastet.

Belegungsgrad



Freie Parkplätze im Tagesverlauf in der Innenstadt

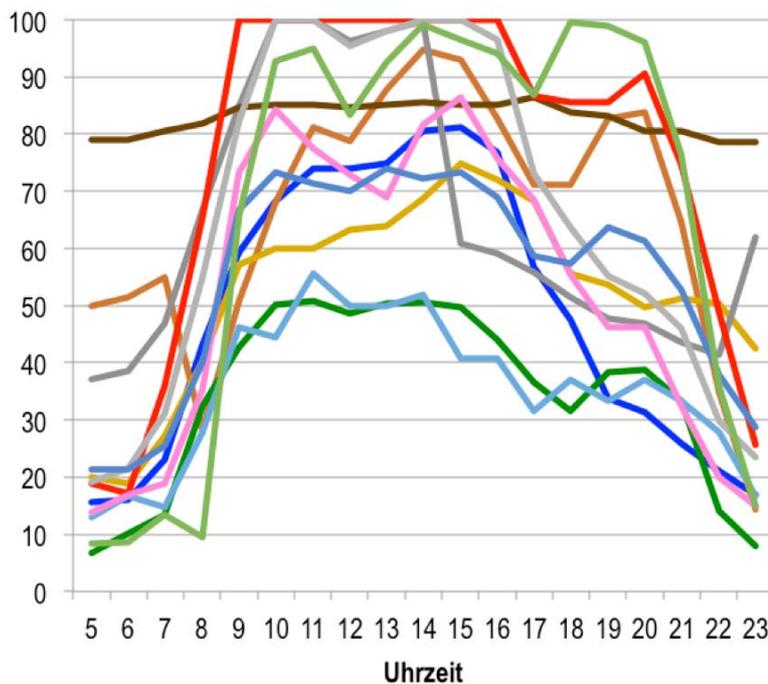
- Montag
- Dienstag
- Mittwoch
- Donnerstag
- Freitag
- Samstag
- Sonntag



Belegung der Parkhäuser

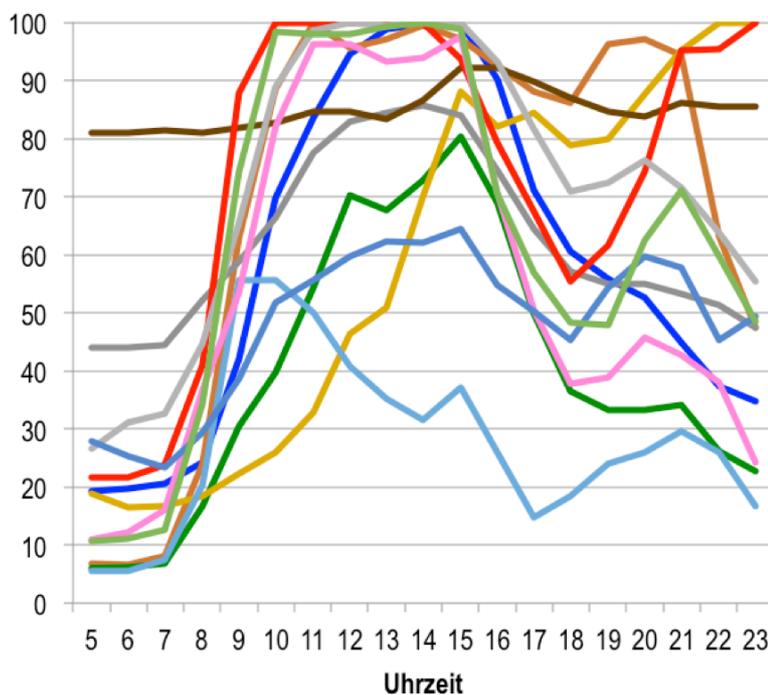
Dienstag, 26.4.2016

- Altstadt, PP 462
- Bahnhof P1+P2, PP 467
- Bahnhof P3, PP 447
- Casino, PP 250
- City, PP 450
- Gütsch, PP 215
- Hirzenmatt, PP 54
- Kantonalbank, PP 264
- Kesselturm, PP 350
- Löwencentner, PP 355
- National, PP 300
- Schweizerhof, PP 253



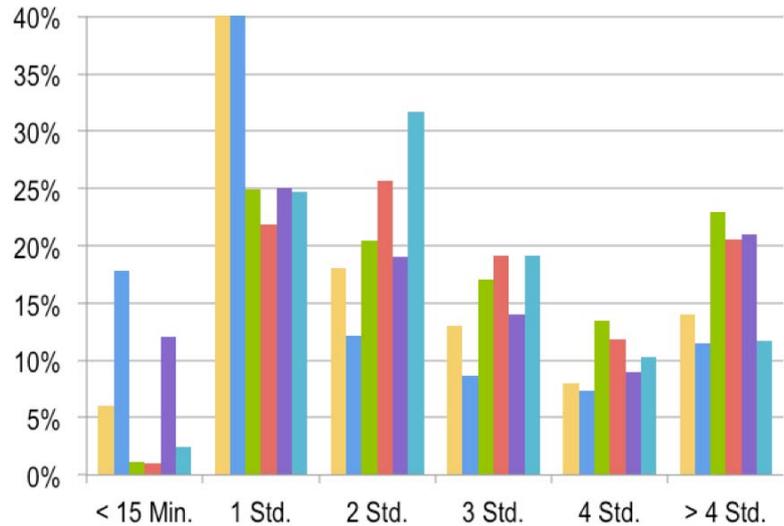
Samstag, 30.4.2016

- Altstadt, PP 462
- Bahnhof P1+P2, PP 467
- Bahnhof P3, PP 447
- Casino, PP 250
- City, PP 450
- Gütsch, PP 215
- Hirzenmatt, PP 54
- Kantonalbank, PP 264
- Kesselturm, PP 350
- Löwencentner, PP 355
- National, PP 300
- Schweizerhof, PP 253



Parkdauer

Bei der Parkdauer ist zwischen den Parkhäusern am Bahnhof (P1–P3) und den übrigen Parkhäusern zu unterscheiden. Am Bahnhof ist der Anteil der kurzen Parkdauer relativ gross. Bei den übrigen Parkhäusern ist der Anteil der Fahrzeuglenker, die 1–2 Stunden parkieren, am grössten.



Folgerungen für das Grundkonzept Parkierung

- Werktags bestehen auch im zentralen Bereich noch Parkplatzreserven; am Samstag sind die Anlagen weitgehend ausgelastet.
- Die Parkplatzreserven sind am Vormittag grösser als am Nachmittag.
- Parkhäuser werden ab einer Parkdauer von einer Stunde angenommen.

## 7.4 Tageszeitlicher Verlauf Ein-/Ausfahrt

Verkehrsspitzen

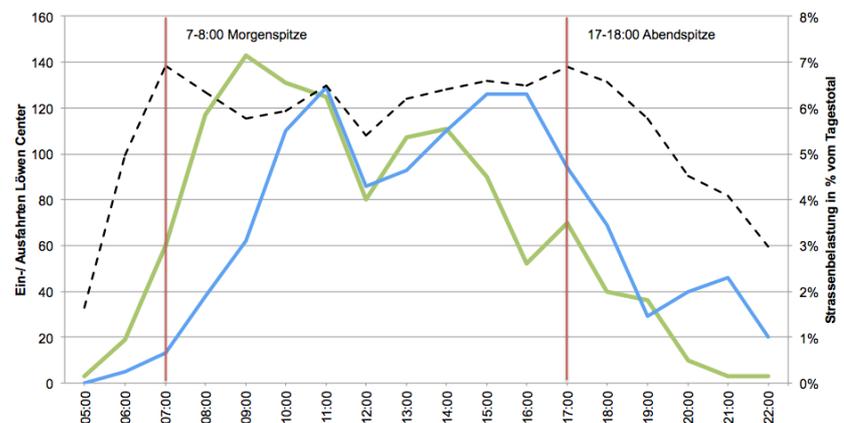
Die nachfolgenden Ganglinien zeigen, dass die Ausfahrts-  
 spitzen der Parkhäuser im Vergleich zu den Verkehrsspitzen  
 auf den Hauptverkehrsstrassen leicht versetzt sind.

Verkehrsbelastung Einfallsachsen



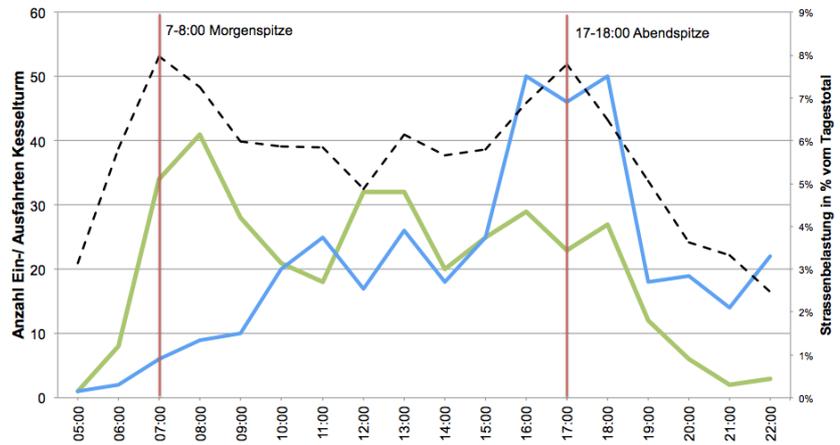
Parkhaus Löwencenter und Haupt-  
 achse Zürichstrasse

- Einfahrt
- Ausfahrt
- - - Ganglinie Zürichstrasse



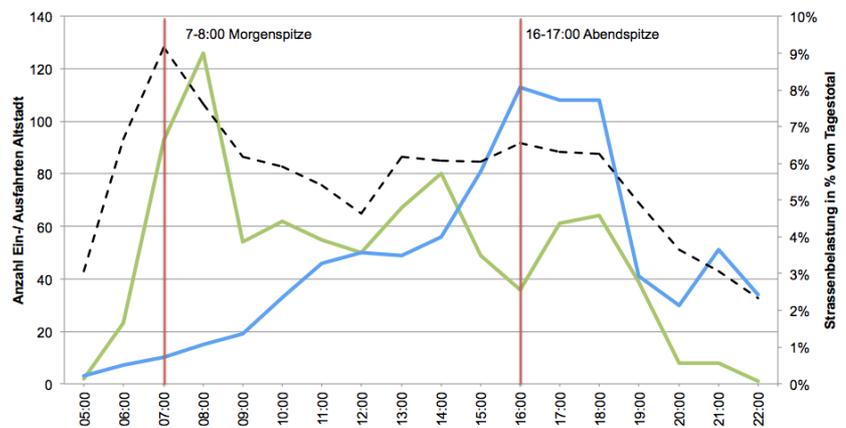
Parkhaus Kesselturm und Haupt-  
 achse Obergrundstrasse

- Einfahrt
- Ausfahrt
- - Ganglinie Obergrund-  
strasse



Parkhaus Altstadt und Hauptachse  
 Baselstrasse

- Einfahrt
- Ausfahrt
- - Ganglinie Baselstrasse



Erkenntnisse

- Die Ausfahrtsspitzen der Parkhäuser weichen leicht von den Hauptverkehrsspitzen auf den Strassen ab.

## 8. Erhebung Parkierungszweck

### 8.1 Methode und Durchführung

#### Befragung Parkierungszweck

Die Erhebung fand am Dienstag, 6. September, von 10.00 bis 22.00 Uhr statt, und zwar in den Parkhäusern Altstadt und Kantonalbank und bei Strassenparkierungen in den Zonen A und D sowie Kleinstadt. Der jeweils am Donnerstag stattfindende Abendverkauf wird bei dieser Befragung nicht abgebildet.

Die Erhebung erfolgte durch eine Befragung der Fahrzeuglenker vor Ort.

Der Zweck dieser zeitlichen und räumlichen Stichprobe ist, einen generellen Überblick über den Parkierungszweck im Zentrum von Luzern zu erhalten.

#### Übersicht der gebildeten Kategorien zum Parkierungszweck

Der Parkierungszweck wurde in Anlehnung an den Mikrozensus wie folgt unterteilt:

- Einkauf: inkl. Bummeln ("Lädele")
- Persönliche Erledigung: z.B. Arzt, Coiffeur, Amtsstelle
- Freizeit:
  - Fitness/Wellness
  - Kultur/Veranstaltungen
  - Besuch von Personen
  - Ausflug
  - Restaurant/Café
  - Sonstiges
- Geschäftlich: Tätigkeit während Arbeitszeit, z.B. Sitzung, Tagung

## 8.2 Parkierungszweck

Zweck

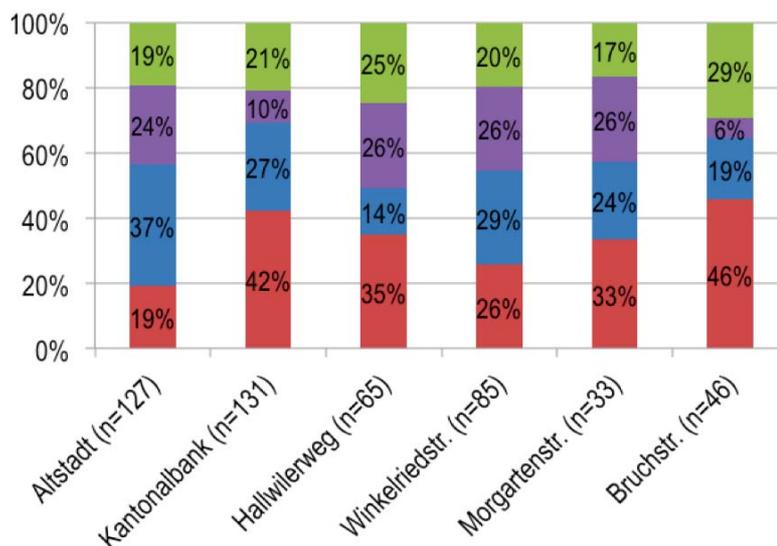
Die Erhebung zeigt, dass werktags kein Parkierungszweck dominiert. Dies widerspiegelt den ausgeprägten Nutzungsmix im Zentrum von Luzern. Einkauf und persönliche Erledigungen erreichen zusammen jedoch rund 60%, wobei sich eine gewisse standortspezifische Ausprägung erkennen lässt. So gaben Nutzer des Altstadtparkhauses vermehrt Einkaufen als Parkierungszweck an, während die Nutzer des Kantonalbank-Parkhauses vermehrt persönliche Erledigungen tätigten.

Mit rund 20% Anteil an allen Befragungsstandorten zeigte die Kategorie "Geschäftlich" die geringste Streuung.

Bei den Freizeitaktivitäten dominiert der Restaurant- bzw. der Cafébesuch.

Die gleichmässige Streuung widerspiegelt auch das ausgeglichene Nutzungsangebot im Zentrumsgebiet.

Übersicht Parkierungszweck pro Parkplatz

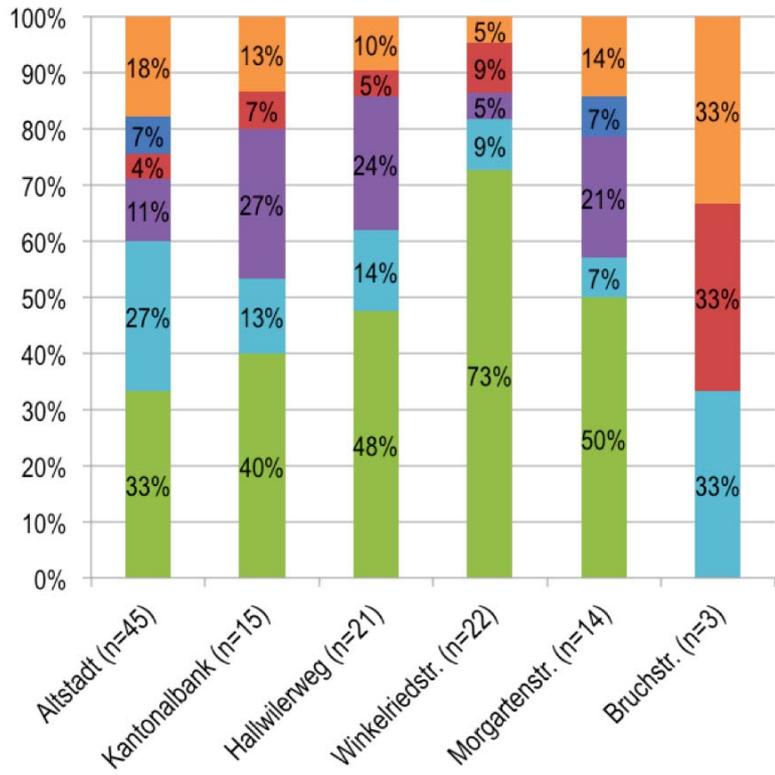


Hinweis

<sup>1</sup> Geschäftsverkehr ist Verkehr während der Arbeitszeit gemäss Definition Mikrozensus, z.B. Sitzung, Tagung (das heisst ohne Pendler)

Differenzierung Parkierungszweck  
 Freizeit

- sonstiges
- Fitness/Wellness
- Kultur/Veranstaltungen
- Besuch Personen
- Ausflug
- Restaurant/Café



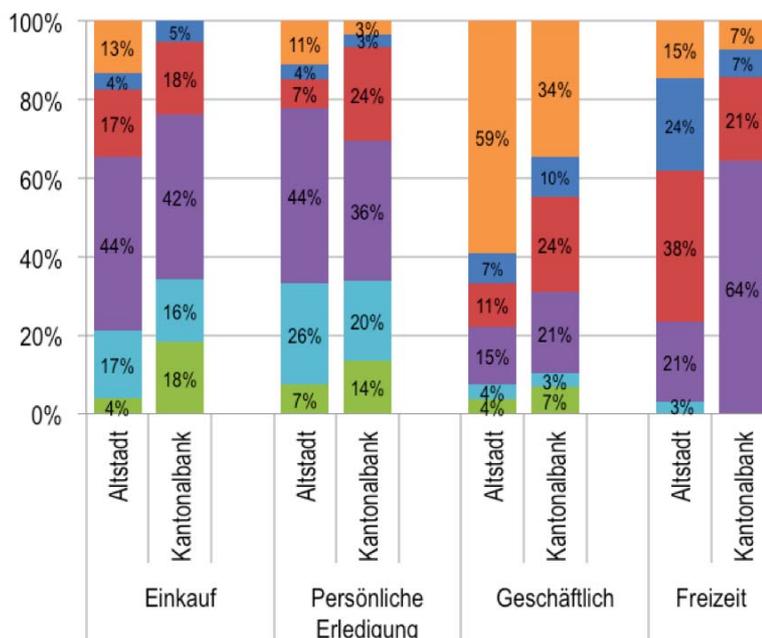
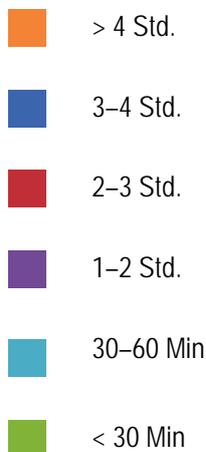
### 8.3 Parkdauer nach Parkierungszweck

Parkdauer je Zweck

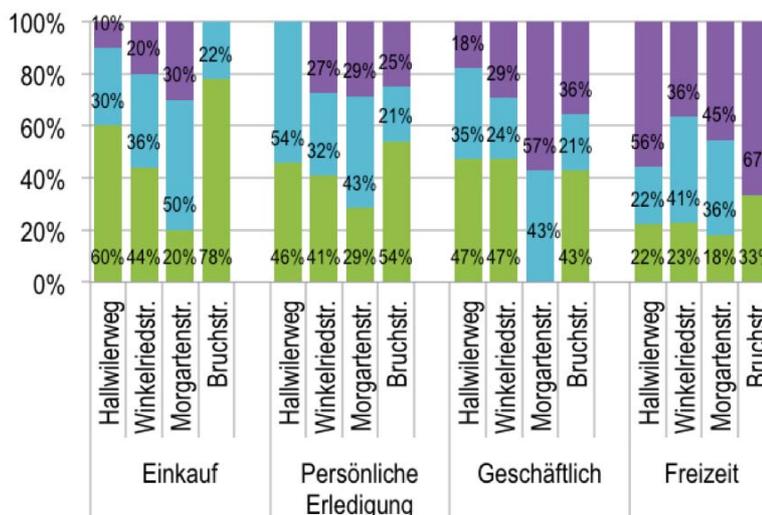
Im Parkhaus wird am längsten für geschäftliche Tätigkeiten parkiert. Besonders ausgeprägt ist dies im Parkhaus Altstadt. Für persönliche Erledigungen oder für das Einkaufen parkieren die Befragten mehrheitlich nicht länger als 2 Stunden.

Für Einkäufe und persönliche Erledigungen parkieren rund 70 bis 80% nicht länger als eine Stunde auf der Strasse. Länger parkieren vor allem die Restaurantbesucher.

Parkdauer in den Parkhäusern nach Parkzweck



Parkdauer auf der Strasse nach Parkzweck

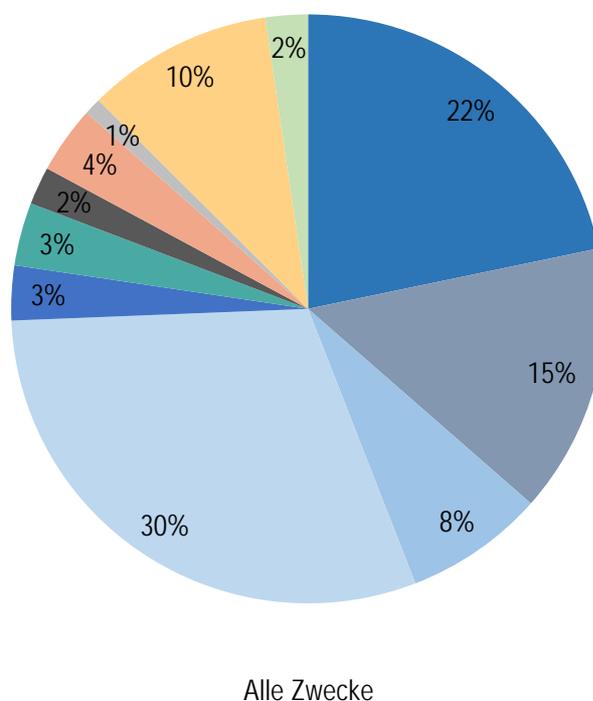
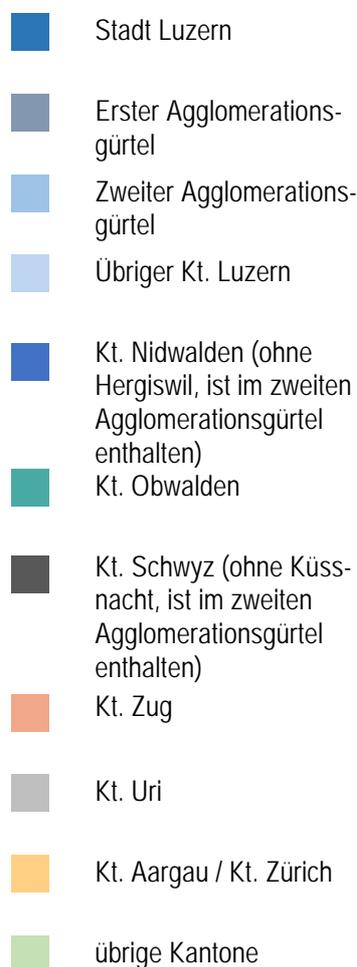


Herkunft und Zweck

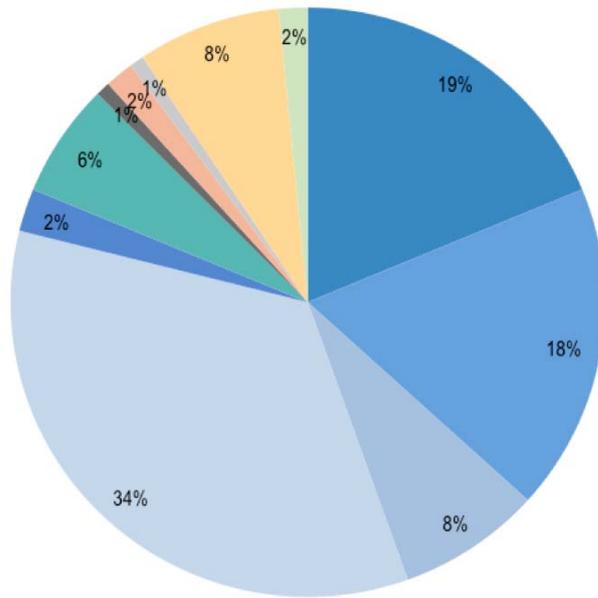
### 8.4 Herkunft nach Parkierungszweck

Knapp 40% der Befragten gaben als Herkunft die Stadt oder den ersten Agglomerationsgürtel (Horw, Kriens, Emmen, Ebikon, Adligenswil, Meggen) an. Inklusive dem zweiten Agglomerationsgürtel (Hergiswil, Rothenburg, Buchrain, Dierikon, Root, Gisikon, Honau, Udligenswil, Küssnacht am Rigi) sind es 45%. Aus dem Kanton Luzern, jedoch ausserhalb der Agglomeration, kamen 30% der Befragten.

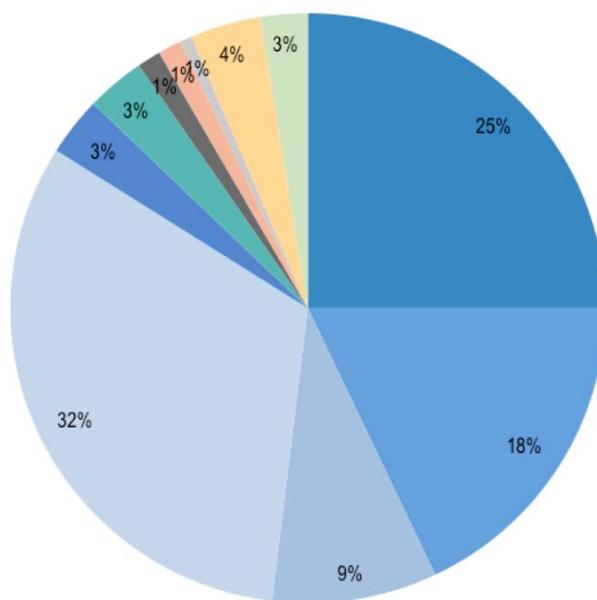
Der Anteil der Personen, die für Freizeit- und Geschäftsaktivitäten grössere Distanzen zurücklegen, ist höher als beim Einkaufsverkehr.



- Stadt Luzern
- Erster Agglomerationsgürtel
- Zweiter Agglomerationsgürtel
- Übriger Kt. Luzern
- Kt. Nidwalden (ohne Hergiswil)
- Kt. Obwalden
- Kt. Schwyz (ohne Küssnacht)
- Kt. Zug
- Kt. Uri
- Kt. Aargau / Kt. Zürich
- übrige Kantone

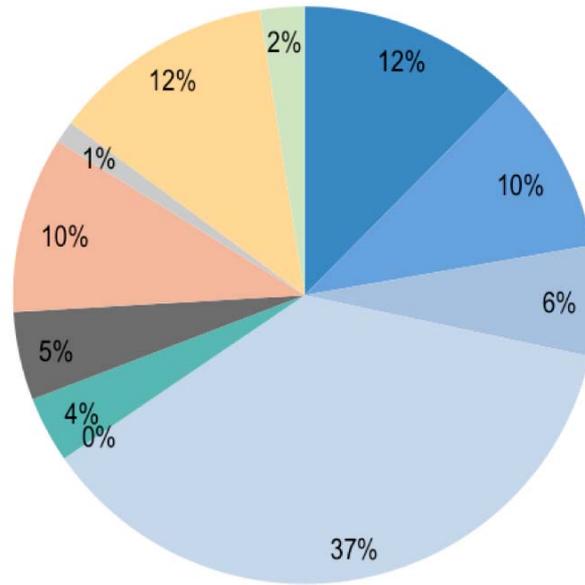


Einkaufen

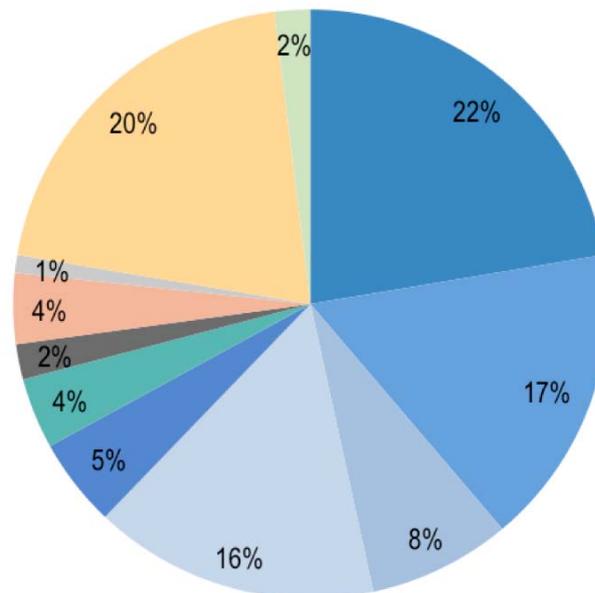


Persönliche Erledigungen

- Stadt Luzern
- Erster Agglomerationsgürtel
- Zweiter Agglomerationsgürtel
- Übriger Kt. Luzern
- Kt. Nidwalden (ohne Hergiswil)
- Kt. Obwalden
- Kt. Schwyz (ohne Küssnacht)
- Kt. Zug
- Kt. Uri
- Kt. Aargau / Kt. Zürich
- übrige Kantone



Freizeit



Geschäftlich

## 8.5 Wegdistanzen vom Parkplatz zum Ziel

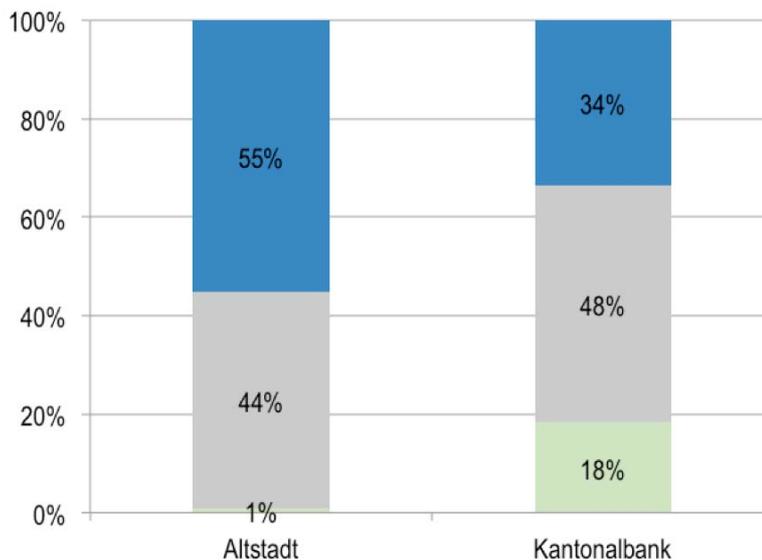
Verteilung Distanzen

Rund 50% der Personen, die im Parkhaus Altstadt parkierten, haben eine Wegdistanz von von mehr als 400 m zurückgelegt (länger als 5 Minuten). Beim Kantonalbank-Parkhaus sind es nur 34%.

Bei der Strassenparkierung liegt das Ziel grossmehrheitlich innerhalb des Quartiers.

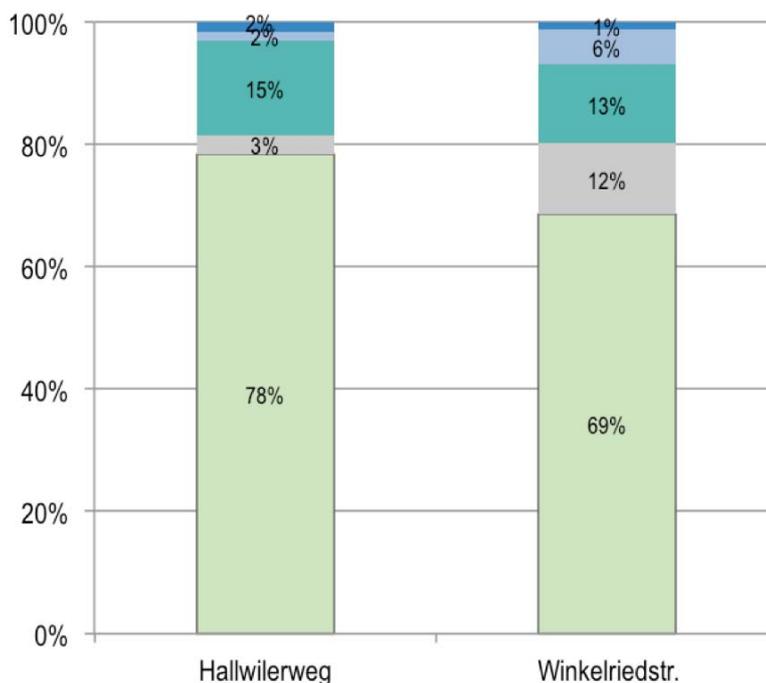
Weg vom Parkhaus zum Ziel

- > 5 Min.
- 3–5 Min.
- < 3 Min.

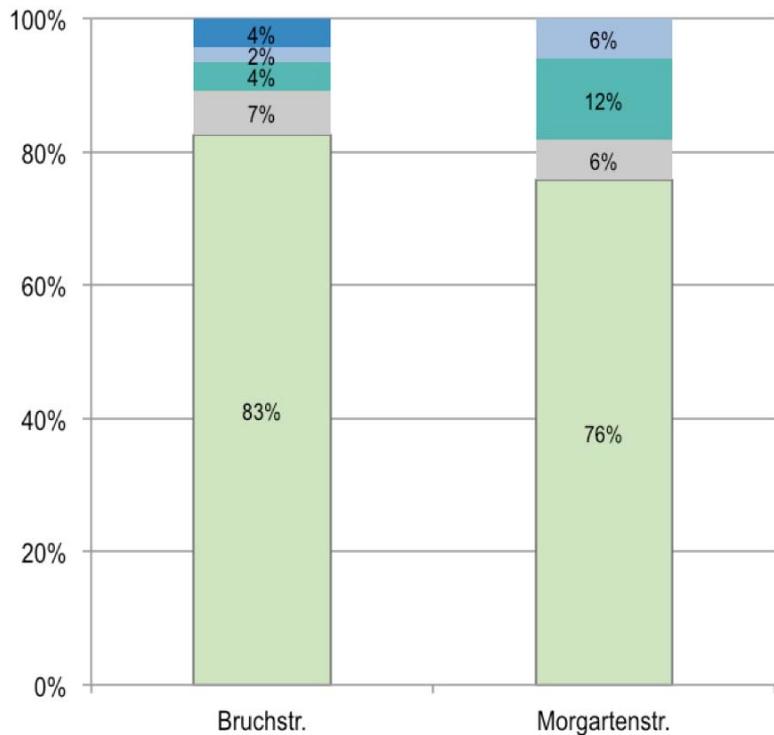


Weg vom Aussenparkplatz am Hallwilerweg und an der Winkelriedstrasse zum Ziel

- anderer Ort
- Bahnhof
- Altstadt
- Quartier mit Theater / Stadthaus / Verwaltung
- Quartier



Weg vom Aussenparkplatz an der Bruchstrasse und an der Morgartenstrasse zum Ziel



Folgerungen für das Grundkonzept Parkierung

- Die Parkhäuser werden bei allen Zwecken ab einer Stunde Parkdauer angenommen.
- Bei Parkhäusern werden längere Wege akzeptiert (Fusswege mehrheitlich in attraktiven Räumen).
- Oberirdisch wird relativ kurz parkiert (unter 1 Stunde, auch an Orten mit erlaubter Parkdauer von 2 Stunden). Das Ergebnis der Erhebung der Parkdauer wird damit bestätigt, zumindest beim Einkauf und persönlichen Erledigungen.
- Die Strassenparkierung hat einen ausgesprochenen Quartierbezug.
- Der Geschäftsverkehr (Personen, die aus geschäftlichen Gründen z.B. für Sitzungen, Weiterbildung nach Luzern kommen, ohne Berufspendler) blockiert durch relativ langes Parkieren den Parkraum in den Parkhäusern. Dieser Verkehr kann auf den ÖV verlagert werden (Potenzial).

## C VERWEIS AUF WEITERE STUDIEN UND KONZEPTE

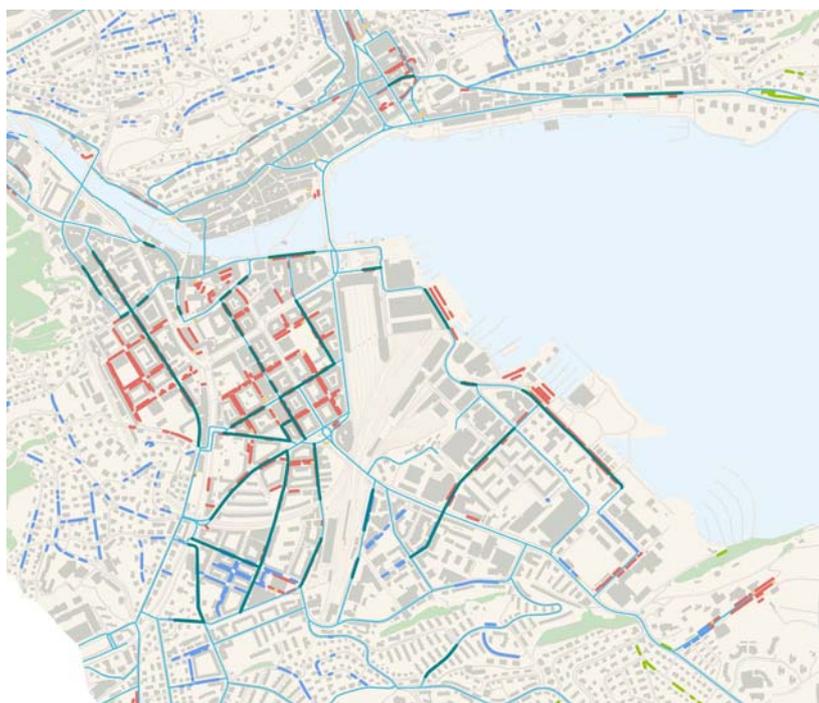
### 9. Velo-, Motorrad- und Carparkierung

#### 9.1 Veloparkierung

Konflikte Velorouten und Parkplätze

Wo Velorouten entlang von Strassenparkplätzen geführt werden, bestehen potenzielle Gefahrenstellen.

Ob im Einzelnen, auf den im nachfolgenden Plan als Konfliktpotenziale dargestellten Strassen eine Gefährdung für die Velofahrer besteht, ist fallspezifisch zu prüfen, insbesondere aufgrund der Querschnittsabmessungen, der angrenzenden Nutzungen und Anlieferungsflächen.



Veloparkierung

Im Rahmen des Veloparkierungskonzepts Innenstadt wurde deutlich, dass ein enormer Bedarf (2013: 3'760, 2020: 5'711) an zusätzlichen Veloparkplätzen in der Innenstadt besteht. Insbesondere beim Bahnhof sind zusätzliche Veloparkplätze für den Parkierungszweck Umsteigen erforderlich. Um dies zu erreichen, wurden folgende Strategieansätze beschlossen:

- bestehende Flächen optimal ausnützen
- neue Flächen erschliessen

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Die Umnutzung des öffentlichen Raumes zugunsten des Velos ist ein zentrales Anliegen. Bei der Velo-Parkierung ist zudem eine Entflechtung von Velos und Motorrädern erwünscht.
- Das Konfliktpotenzial zwischen der Strassenparkierung, Anlieferung/Güterumschlag und dem Veloverkehr längs der wichtigen Velorouten ist zu analysieren.

## 9.2 Motorradparkierung

### Konzept Motorradabstellplätze

Mit dem zunehmend knappen Raum im städtischen Gebiet nimmt die Bedeutung der Motorräder als relativ flächeneffizientes Verkehrsmittel zu, insbesondere solche mit Elektroantrieb. Dementsprechend sind Abstellplätze zur Verfügung zu stellen, um dem wilden Parkieren entgegenzuwirken.

### Heutiges Parkplatzangebot

Gemäss dem Veloparkierungskonzept Innenstadt sind im Gebiet Altstadt, Kleinstadt/Hirschengraben und Neustadt heute rund 200 Motorradabstellplätze vorhanden. Davon befinden sich 94 auf markierten Feldern, die nur den Motorrädern zur Verfügung stehen und rund 105 Abstellplätze in kombinierten Zweiradparkierungsanlagen (Kombination Velo/Motorräder).

### Nachfrage

Im Rahmen einer Erhebung wurden in diesem Gebiet rund 480 abgestellte Motorräder gezählt (Erhebung vom 23. September 2013). Die Parkplatznachfrage übersteigt somit deutlich das heutige Parkplatzangebot.

### Feststellungen

Die Erhebung hat gezeigt, dass

- die Motorräder mehr Platz auf den gemeinsamen Motorrad-/Veloparkplätzen beanspruchen als Velos;
- Motorräder auch auf Flächen parkiert werden, die Velos vorbehalten sind. Stichprobenweise wurden 120 Motorräder auf reinen Veloparkplätzen erfasst;
- auf den gut gelegenen Anlagen die Motorräder mehr Platz belegen, als ihnen theoretisch zusteht. Effekt: die Velos werden zu dicht parkiert;
- etwas mehr als die Hälfte der Motorräder für Freizeitaktivitäten, für den Einkauf oder zum Arbeiten parkiert werden. Rund 45% steigen auf den öffentlichen Verkehr um (P+R-Pendler).

Rückschlüsse auf das Grundkonzept  
Parkierung

- Die Parkierung für Velos und Motorräder ist zu entflechten.
  - Aufgrund der Modalsplit-Ziele ist insbesondere das Angebot an Veloabstellplätzen zu erhöhen. Für Motorräder ist basierend auf der ermittelten Nachfrage und dem Parkierungszweck ein Angebot zu schaffen. Hierbei ist zu prüfen, ob E-Motorräder bevorzugt behandelt werden können, da diese bezüglich Luftschadstoffe und Lärmemissionen besser abschneiden.
  - Für den Parkierungszweck "Umsteigen" ist beim Bahnhof das Angebot zu verbessern.
  - Für den Parkierungszweck Einkauf/Arbeit und Freizeit sind dezentrale Angebote zu schaffen. Dazu können an geeigneten Lagen Strassenparkplätze umgewidmet oder allfällige "Restflächen" für Motorräder zur Verfügung gestellt werden.
- 
- Weiter zu klären sind Fragen der Bewirtschaftung (Gebühr, Zeitbeschränkung), der Lage (Strassenraum, Parkierungsanlage) und der Ausstattung (Aufladeeinrichtungen). Im Unterschied zu Motorrädern (ab 50 cm<sup>3</sup>) ist eine Bewirtschaftung von Abstellplätzen für "Motorfahrräder" (unter 50 cm<sup>3</sup>) gemäss § 27 des kantonalen Strassengesetzes nicht zulässig. Eine Bewirtschaftung ist daher nur möglich, wenn an den Standorten die Abstellplätze nach Verkehrskategorien differenziert werden, was jedoch Fragen im Vollzug aufwirft.
  - Mit der Neuorganisation der Parkierung für Motorräder ist die Information über die Parkplatzstandorte zu verbessern.

Anlass und Zielsetzung

### 9.3 Carparking

Die Stadt Luzern ist eine sehr beliebte Tourismusdestination, insbesondere auch im Bereich des Cartourismus. Mit dem Schwanen- und Löwenplatz liegen zwei der wichtigsten Anziehungspunkte für die Cartouristen im Zentrum der Stadt Luzern an besonders verkehrsexponierten Lagen. Aufgrund der grossen, auch wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für die Stadt Luzern, müssen im Stadtzentrum auch weiterhin Carparkplätze und Car-Anhalteplätze zur Verfügung gestellt werden.

Das Konzept Car-Parkierung ist Teil des Grundkonzepts 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 Konzepts. Das Konzept Car-Parkierung soll im Einklang mit der Mobilitätsstrategie kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen zur Optimierung der Abwicklung der Car-Parkierung in der Stadt Luzern aufzeigen.

Erkenntnisse

Die Abschätzung der Nachfrage zeigt, dass in der für die Car-Parkierung massgebenden Hauptverkehrszeit von 18 bis 19 Uhr ein Bedarf an 11 zentrumsnahen Car-Anhalteplätzen und rund 120 Car-Parkplätzen besteht. Während mit dem aktuellen Regime Schwanen- und Löwenplatz in der Innenstadt mit den bestehenden 11 Plätzen genügend Car-Anhalteplätze zur Verfügung stehen, fehlen rund 50 Car-Parkplätze.

Basierend auf dieser Erkenntnis kam im vorliegenden Konzept der Bereitstellung von genügend Car-Anhalteplätzen und Car-Parkplätzen eine hohe Priorität zu. Es wurden aber auch weitere Massnahmen geprüft, welche dazu beitragen können, die Belastung der Innenstadt durch Reiseautos zu reduzieren oder zumindest verträglicher zu gestalten.

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Die Erkenntnisse aus der Konzeptstudie sind in das Grundkonzept Parkierung zu integrieren.
- Zentrumsnahe Car-Anhalteplätze sind zu erhalten.
- Die Einführung eines Car-Parkleitsystems ist zwingend (Minimierung Suchverkehr / effiziente Nutzung der Park- und Halteplätze / Minimierung zusätzliche Park- und Halteplätze im Zentrumsbereich).
- Zur Deckung des Bedarfs sind Car-Parkplätze zu schaffen.
- Die Anlagen sind angemessen auszurüsten.

## 10. Weiterführende Themen

### 10.1 Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen

Umsatz je Kunde und Parkfeld

Im Jahr 2011 untersuchte die Stadt Zürich die wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Innenstadt, in Oerlikon und in Wipkingen.

Aus dem Bericht ergeben sich für die Innenstadt folgende wichtige Punkte:

- Der Umsatz pro PW-Kunde beträgt bei Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung im Durchschnitt rund Fr. 100 bis 400, bei Parkfeldern ohne Parkzeitbeschränkung rund Fr. 200 bis 400. Beim Umsatz pro PW-Kunde ist zu berücksichtigen, dass die einzelnen Geldausgabesummen enorm streuen; ein Grossteil des Umsatzes wird durch einen sehr kleinen Anteil von Kunden generiert, die Einkäufe von hohen Summen (über Fr. 5'000) tätigen.
- Der Umsatz pro Parkfeld und Jahr beträgt bei Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung rund Fr. 150'000 bis 450'000, bei Parkfeldern ohne Parkzeitbeschränkung rund Fr. 100'000 bis 400'000.
- Der Umsatz pro Kunde ist bei Parkfeldern ohne Parkzeitbeschränkung tendenziell höher als bei Parkfeldern mit Parkzeitbeschränkung. Pro Parkplatz ist der Umsatz hingegen wegen des geringeren PW-Umschlags tendenziell tiefer.
- Zudem wurde festgestellt, dass bei Parkieranlagen in einer engen räumlichen Nähe erhebliche Unterschiede feststellbar sind. Der "Wert" eines Parkfeldes ist somit sehr stark von seiner kleinräumigen Lage abhängig.
- Es liegt keine Untersuchung zur Wertschöpfung des Fuss- und Veloverkehrs und ÖV vor, weshalb keine umfassende Aussage über die Bedeutung des Verkehrsträgers Auto für die Wertschöpfung der Stadt gemacht werden kann.

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Der "Wert" eines Parkfeldes ist sehr stark streuend.
- Eine Verkürzung der Parkdauer erhöht tendenziell den Umsatz pro Parkfeld und reduziert demgegenüber tendenziell den Spitzenumsatz pro Kunde.
- Die Wertschöpfung der ÖV-Nutzer, Fussgänger und Velofahrer ist nicht bekannt.

Wirtschaftliche Bedeutung

## 10.2 Wirtschaftlich notwendiger Verkehr

In der politischen Diskussion zum Strassenverkehr wird oft auf die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs hingewiesen.

In der Detailbetrachtung stellt sich jedoch die Frage, welcher Auto-Verkehr "wirtschaftlich erforderlich" ist, also weder vermieden noch auf den ÖV oder LV verlagert werden kann.

Dieser Fragestellung widmete sich 2015 das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich im Auftrag der Luzerner Sektion des VCS.

Alle Verkehrsarten wurden dazu einer konsistenten Systematik folgend zunächst in Teilsegmente unterteilt, um diese Teilsegmente dann jeweils anhand ihrer Charakteristika zu überprüfen, ob sie verlagerbar respektive vermeidbar sind.

Es zeigt sich, dass insbesondere folgende Teilsegmente auf den ÖV oder Veloverkehr verlagert werden können:

- Die Teilsegmente Arbeit und Ausbildung mit ihren relativ fixen Routen und der guten ÖV-Abdeckung im Stadt- und Agglomerationsgebiet Luzern eignen sich sehr gut.
- Das Teilsegment des Personen-Geschäftsverkehrs ist auch im Fall von Luzern gut auf den ÖV verlagerbar. Dass hier ein besonderer Handlungsbedarf besteht, konnte die Erhebung des Parkierungszweckes bestätigen.

Weniger gut auf den ÖV oder Veloverkehr verlagert werden können:

- der Einkaufsverkehr und z.T. der Freizeitverkehr;
- der Waren-Geschäftsverkehr;
- der Service-Verkehr, inkl. Handwerker.

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Aus wirtschaftlicher Sicht sind Parkplätze insbesondere für den Einkaufsverkehr und Service-Verkehr (Handwerker, soziale Dienste) anzubieten (der Waren-Geschäftsverkehr wird über Anlieferungsflächen abgewickelt). Auf Anlieferungsflächen ist gemäss den Erfahrungen im Vollzug vermehrt zu achten.
- Der Personen-Geschäftsverkehr (Personen, die aus geschäftlichen Gründen z.B. für Sitzungen, Weiterbildung nach Luzern kommen, ohne Berufspendler) hingegen ist nicht primär auf Parkplätze angewiesen. In Luzern beansprucht dieser jedoch mit langen Parkzeiten an zentralen Lagen wichtigen Parkraum.

Reglement für eine nachhaltige  
städtische Energie-, Luftreinhalte-  
und Klimapolitik

### 10.3 Energie und Klima

Der Grosse Stadtrat hat am 9. Juni 2011 die Energie- und Klimastrategie Stadt Luzern und das darauf basierende Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik beschlossen. Das Energiereglement wurde von der Stimmbevölkerung am 27. November 2011 mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 68 Prozent gutgeheissen.

Die Strategie sowie das Reglement zielen auf eine Reduktion der lokalen Luftverschmutzung, der klimaschädigenden Treibhausgasemissionen und der Abhängigkeit von sich verknappenden fossilen Energieträgern ab. Weiter soll der Bezug von Atomstrom sukzessive reduziert und bis 2045 ganz aufgegeben werden. Erreicht werden sollen diese Zielsetzungen durch die Senkung des Energieverbrauchs, durch die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energieträger und durch den effizienten Einsatz der verbleibenden Energieträger. In Übereinstimmung mit den Zielen der kantonalen Energiepolitik strebt das Energiereglement langfristig die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft an. Um die Zielwerte zu erreichen (Reduktion des Ausstosses von Treibhausgasen auf 1 Tonne pro Person, Reduktion des Energieverbrauchs auf 2000 Watt pro Person), wurden verschiedene Massnahmen im Rahmen des Aktionsplans Luft, Energie, Klima 2015 ausgearbeitet.

Der Strassenverkehr beansprucht auf Stadtgebiet zirka 10% des Primärenergieverbrauchs und verursacht 20% der Treibhausgasemissionen, 50% der Stickoxidemissionen und 60% der Feinstaubemissionen. Nebst weiteren Massnahmenschwerpunkten ist daher ein dauerhaft umweltverträgliches Verkehrssystem entscheidend für das Erreichen der Zielwerte.

Im Mobilitätsbereich stützt sich der Aktionsplan daher weitgehend auf die Massnahmen der Mobilitätsstrategie 2014 ab. Diese strebt eine Modalsplit-Verschiebung zu Gunsten von flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten an.

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Für eine nachhaltige Mobilität ist besonders entscheidend, dass die angestrebte Innenverdichtung und die damit verbundene Zunahme der Bevölkerung (+10 %) und der Arbeitsplätze (+ 5 %) nicht zu einem Anstieg des motorisierten Individualverkehrs führt. Der entstehende Mehrverkehr soll gemäss Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und Langsamverkehr (LV) abgewickelt werden. Um dies zu gewährleisten, ist eine vorrausschauende Planung der ÖV- und LV-Erschliessung zentral.

- Besonders die Revision des Parkplatzreglements ist für die städtische Luftreinhalte-, Energie- und Klimapolitik von grosser Bedeutung. Denn einerseits hat das Parkplatzangebot einen direkten Einfluss auf die Verkehrserzeugung. Andererseits können über das Reglement ein autoarmer Lebensstil oder umweltfreundlichere Antriebskonzepte gefördert werden.

Die zulässige Anzahl Parkplätze berechnet sich gemäss heutigem Reglement an Hand der Bruttogeschossfläche einer Liegenschaft. Die Zunahme des Flächenbedarfs pro Person sowie die angestrebte Innenverdichtung führen in Zukunft zu einer deutlichen Zunahme der Bruttogeschossfläche. Damit die bauliche Entwicklung nicht zu einem proportionalen Anstieg der privaten Parkplätze und somit des Individualverkehrs führt, bedarf es einer Korrektur des heutigen Parkplatzreglements.

Beurteilung Stadträume

## 10.4 Qualität des öffentlichen Raums

Qualitätsvoll gestaltete Aussenräume sind im Kontext einer Siedlungsentwicklung nach innen von zunehmender Bedeutung (Forum attraktive Innenstadt und Stadtraum Luzern).

In einer belebten Stadt ist der Strassenraum auch Lebens- und Aufenthaltsraum und soll als solcher bedarfsgerecht nutzbar sein und attraktiv gestaltet werden.

Im Stadtzentrum ist die Parkplatzdichte im Strassenraum besonders hoch. Die vielerorts vorhandene Strassenparkierung schränkt die Attraktivität dieser Räume ein. Um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu fördern, müsste hier eine Flächenumverteilung stattfinden.

Dabei ist nicht nur die eigentliche Lage der Parkplätze zu beachten, sondern auch deren Zufahrtswege. Gewisse Parkierungsanlagen wurden auf ungenügenden Zufahrten durch stadträumlich empfindliche Bereiche erschlossen.

Verschiedene Planungen haben gezeigt, dass die Attraktivität des öffentlichen Raums gesteigert werden kann, wenn das Angebot an Strassenparkplätzen reduziert wird.

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Die Mobilitätsstrategie sowie der raumplanerische Grundsatz der Innenentwicklung fordern einen effizienten Umgang mit Raum und betonen die Wichtigkeit eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Raums. Diese Leitidee soll auch dem Grundkonzept Parkierung zugrunde liegen.
- Ein Abbau von Strassenparkplätzen an bedeutenden Lagen ist zur Aufwertung des öffentlichen Raums zu prüfen.
- Das Potenzial für die Aufwertung des öffentlichen Raums ist projektbezogen und einzelfallweise zu beurteilen.

Kapazitätsgrenzen und Parkleitsysteme

## 10.5 Suchverkehr

Suchverkehr entsteht dann, wenn Parkieranlagen an der Kapazitätsgrenze sind und keine Information über freie Plätze besteht.

Eine wesentliche Massnahme zur Verringerung von Suchverkehr sind Parkleitsysteme. Diese sind vor allem dann wirksam, wenn alle wesentlichen Parkieranlagen angeschlossen sind. Dies ist in Luzern, im Gegensatz zu manchen anderen Städten, der Fall.

Aufgrund des guten Parkleitsystems dürfte der Suchverkehr in Luzern gering sein. Für einen geringen Suchverkehr spricht zudem, dass werktags die Auslastungsgrenze lediglich bei einer Minderheit der Parkhäuser und nur während kurzer Zeit erreicht wird.

Folgerungen für das Grundkonzept Parkierung

- Das gute Parkleitsystem für die Parkieranlagen ist aufrechtzuerhalten.
- Die Entwicklung der Informationstechnik ist weiter zu verfolgen.

Apps  
(z.B. "parkit" oder "parkU")

## 10.6 Parkplatz-Sharing

Mittels App können Geschäfte oder Privatpersonen ihre Plätze untervermieten, wenn sie diese nicht voll nutzen. Anbieter wie parkit oder ParkU bieten eine Online-Plattform an, auf welcher per Smartphone-App freie Parkplätze gesucht und direkt über die Telefonrechnung (65% an den Parkplatzanbieter und 35% an den Systemanbieter) bezahlt werden können.

Das System macht somit private Parkplätze für die öffentliche Nutzung verfügbar und bietet den Nutzern den Komfort eines gesicherten Parkplatzes bei der Ankunft, da der Parkplatz vorgängig gebucht und bezahlt werden kann. Nebst der Anzeige der mietbaren privaten Parkplätze zeigt die App auch die öffentlichen Parkplätze an und gibt Auskunft über die Belegung der Parkhäuser. Somit soll mittels App der Suchverkehr reduziert werden.

Da die Baubewilligung für Abstellflächen für einen bestimmten Zweck (Bewohner, Besucher, Beschäftigte, Kunden) erteilt wird, stellt das "Teilen" eines privaten Parkplatzes mit einer unbestimmten Anzahl potenzieller Nutzer eine nicht bewilligte Zweckänderung des Parkplatzes dar und ist somit nicht zulässig.

Weiter führt das System durch die Erweiterung des Parkplatzangebotes zu unerwünschtem Mehrverkehr, wobei besonders sensible Gebiete wie Innenhöfe betroffen sind.

Der Ersatz der Strassenparkierung durch nicht genutzte Parkfelder auf Privatgrund mag aus Sicht der optimalen Nutzung des knappen Raums in den Innenstädten sinnvoll erscheinen. Wo die Möglichkeiten und Grenzen liegen (u.a. Verkehrssicherheit und Immissionen Bewohner, Konflikte mit Innenhofaufwertungen, rechtliche Aspekte, vertragliche Möglichkeiten zur Steuerung der Bewirtschaftung und Parkzeitbeschränkung auf Privatgrund etc.) müsste sorgfältig an Fallbeispielen geprüft werden.

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- Die Nutzung der Apps läuft der heutigen Strategie einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt Luzern entgegen, da das "Teilen" weder Parkplätze reduziert noch die Entwicklung des MIV bremst.
- Die Entwicklung des Parkplatz-Sharings ist jedoch zu beobachten und die rechtlichen und technischen Möglichkeiten, Chancen, Risiken und Grenzen sind an Fallbeispielen genauer zu untersuchen.

Haushaltsbefragung,  
GSP Juni 2015

## 10.7 Regionale Haushaltsbefragung

In sechs Gemeinden der Region Luzern Ost wurde in den Monaten April bis Mai 2015 eine Haushaltsbefragung zur aktuellen Bedarfsdeckung der Haushaltungen durchgeführt (Einzugsgebiet der Stadt Luzern mit rund 27'000 Einwohnern).

Unmittelbarer Anlass für die Durchführung der Befragung war der Beginn der Bauarbeiten für die "Mall of Switzerland" in Ebikon.

Im Bau sind 50'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, die durch 130 Anbieter genutzt wird. Diesem neuen Angebot steht ein klassisches Detailhandelsangebot an Non-Food und Food mit rund 340 Anbietern und 215'000 m<sup>2</sup> Nutzfläche in der Kernstadt von Luzern gegenüber. Die Mall of Switzerland ist vor allem für das Shopping-Publikum interessant, welches bei seinen Einkäufen von Non-Food-Sortimenten nicht auf das private Motorfahrzeug verzichten will. Mit 140 Anbietern wird die Mall of Switzerland über ein Angebot verfügen, welches sich mit der zentralen Geschäftszone in Luzern messen kann.

Einige Ergebnisse der Befragungen erlauben auch Rückschlüsse auf das Grundkonzept Parkierung.

Relevante Ergebnisse

- Die Kernstadt ist für die Befragten insbesondere für den grösseren Einkauf interessant. Rund 37% der Befragten kaufen 1 bis 2 Mal pro Monat in Luzern ein.
- Der Einkauf ist insbesondere bei den Non-Food Sortimenten interessant (Kleidung, Geschenke etc.).
- Die Kunden nutzen zu 48% die öffentlichen Verkehrsmittel. Mit 42% Anteil hat der private Verkehr jedoch nach wie vor eine hohe Bedeutung im Einkauf.
- Etwas mehr als ein Viertel der Haushaltungen kombinieren die Einkäufe regelmässig mit anderen Aktivitäten.
- Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zielort-Kombinationen in der Stadt Luzern höher sind, was aus der Befragung jedoch nicht explizit hervorgeht.

Folgerungen für das Grundkonzept  
Parkierung

- 42% der Einkaufsfahrten aus der Agglomeration in die Stadt Luzern werden mit dem Auto zurückgelegt.
- Da vorzugsweise Artikel im Non-Food-Bereich eingekauft werden und der Besuch mit anderen Aktivitäten verbunden wird, dürfte die Parkzeit dieser Nutzergruppe mehr als eine Stunde betragen.
- Für die Verkehrsmittelwahl sind folgende Faktoren entscheidend:
  - Persönliche Möglichkeiten (eigenes Auto, ÖV-Abo, Mobility-Abo, eigenes Velo etc.)
  - Zeitbedarf und zeitliche Flexibilität für die Wege-Kette
  - Einkaufszweck (Tasche oder Kofferraum)
  - ÖV-Anbindung am Ausgangsort
  - Verfügbarkeit an Parkplätzen am Zielort
  - Parkplatzgebühren
- Eine höhere Verfügbarkeit an Parkplätzen bewirkt, dass das Einkaufen mit dem Auto attraktiver wird.

Fuhrer und Hotz AG,  
 März 2016

## 10.8 Detailhandel in der Luzerner Innenstadt

In einer Studie zum Detailhandel im Rahmen des Forums Attraktive Innenstadt wurden zu den Themen Einkauf/Detailhandel, Gastronomie/Ausgang/Events, Kultur, Wohnen, Arbeiten und zu weiteren Bereichen Erkenntnisse über den Ist-Zustand, die aktuellen Bedürfnisse verschiedener Anspruchsgruppen sowie Trends in der Nachfrage und im Angebot gesammelt, analysiert und miteinander verglichen.

Auf dieser Basis sind die Strategien und Massnahmen zur Umsetzung zu bestimmen.

Folgende Feststellungen haben einen Bezug zum Grundkonzept Parkierung.

Trends

Die Entwicklung im Detailhandel ist besonders stark von der Digitalisierung betroffen. Die Umsätze im stationären Handel gehen zurück und verlagern sich immer mehr in den Onlinehandel.

Nachfrage und Bedeutung der Zielgruppen

Für den Detailhandels- und Gastroumsatz spielen die Anwohner mit einem Anteil von 35% etwa eine gleich grosse Rolle wie die Schweizer Tagestouristen und die Übernachtungstouristen zusammen.

	Anwesend pro Tag	Budget CHF/Tag	Marktvolumen CHF / Tag	Anteil
Einwohner	74 250	31	2 163 274	36%
Beschäftigte	53 167	10	531 667	9%
Internationale Tagestouristen	3 726	350	1 304 110	21%
Schweizer Tagestouristen: Business, Kultur, Shopping	20 493	60	1 229 589	20%
Übernachtungstouristen	4 373	200	874 521	14%
<b>Gesamtvolumen</b>	<b>156 009</b>		<b>6 103 161</b>	<b>100%</b>

Folgerungen für das Grundkonzept Parkierung

Anzustreben sind:

- Freie Fusswege und öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität;
- Treffpunkte: Orte, die bekannt und gut auffindbar sind, sodass man sich verabreden kann;
- Logistikboxen, sodass man Einkäufe anliefern lassen oder deponieren kann, ohne schwer tragen zu müssen.

## 10.9 Allgemeine Trends mit besonderer Bedeutung für das Grundkonzept Parkierung

Wachstum	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zunehmende Bevölkerung und steigende Mobilitätsbedürfnisse (Nachfrage in der Region Luzern 2030: ÖV + 40% / MIV + 20%, in der Stadt Luzern jedoch kein MIV-Zuwachs)</li><li>• Verdichtungsstrategie/Nutzungskonzentration in Zentrums-lagen (Entwicklungsschwerpunkte im Bereich ÖV-Halte-stellen)</li><li>• Zunahme der Gesamtmobilität in Zentrumsbereichen</li></ul>
Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"><li>• Örtlich und zeitlich flexible Arbeitsstrukturen</li><li>• Veränderung der Wohnnachfrage (Einpersonenhaushalte / neue Familienformen)</li><li>• Verändertes Freizeitverhalten / 24-Stunden-Gesellschaft / Beanspruchung des öffentlichen Raums / Immissionen</li><li>• "Sharing-Economy" / Autoteilen</li><li>• Alterung der Gesellschaft (hindernisfreie Verkehrsräume)</li></ul>
Finanzen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Steigender Finanzbedarf / knappe Finanzen</li></ul>
Energie und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"><li>• Energieeffizienz</li><li>• Steigende Bedeutung erneuerbarer Ressourcen und nach-haltiger Mobilität</li><li>• Immissionsschutz (insbesondere Lärm)</li></ul>
Technologie & Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vielfältige mobile Dienste für Verkehrsteilnehmer</li><li>• Verlagerung des Handels auf Online-Dienste</li><li>• Elektrifizierung der Verkehrsmittel (Auto/Velo/Motorrad)</li></ul>
Kapazität	<ul style="list-style-type: none"><li>• Angebotsorientierte Verkehrssysteme / begrenzte Res-sourcen (Raum, Rohstoffe etc.)</li><li>• Ausgeschöpfte Kapazität beim MIV</li></ul>
Folgerungen für das Grundkonzept Parkierung	<p>Mögliche Handlungsoptionen, um auf diese Trends zu reagie-ren, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• In Verdichtungsgebieten reduzierte Parkplatzangebote schaffen.</li><li>• Flächeneffiziente und ressourcensparende Verkehrsmittel fördern (Fussverkehr, Velo, ÖV).</li><li>• Gute Voraussetzungen für Car-Sharing-Angebote in den Quartieren schaffen.</li><li>• E-Parkplätze realisieren.</li><li>• Strassenräume umgestalten und aufwerten, da mit der In-nenentwicklung die Bedeutung der Freiräume steigt.</li></ul>

## D Ziele und Handlungsansätze

### 11. Ziele und Steuerungsmöglichkeiten

#### 11.1 Mobilitätsziele der Stadt Luzern

##### Politisch verankerte Ziele

Es sind bereits zahlreiche, politisch verankerte Planungen vorhanden, aus denen die politische Grundhaltung zur Neuausrichtung und Optimierung der städtischen Parkplatzsituation abgeleitet werden kann:



- Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch Förderung der energie- und flächeneffizienten Verkehrsarten (*Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern 2014*)
- Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. (*Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität 2010*)
- Netzausbauten dienen primär der Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs. (*Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität 2010*)
- Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr weitgehend befreien. (*Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern (2014) / Gesamtplanung 2015–2019*)
- Der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr kann die Innenstadt ohne grosse zeitliche Verzögerungen erreichen. (*Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern (2014)/Gesamtplanung 2015–2019*)
- Für die Bedürfnisse des Marktplatzes für Güter und Dienstleistungen steht der wirtschaftlich notwendige Parkraum zur Verfügung. (*Wirtschaftsbericht Stadt Luzern 2014*)
- Strassen sind in einer belebten Stadt nicht nur Verkehrswege, sondern dienen auch als Lebens- und Aufenthaltsräume. (*Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern (2014)*)
- Steuerung der Verkehrserzeugung über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung. (*Charta für nachhaltige städtische Mobilität (2010) / Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010*)
- Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten. (*Charta für nachhaltige städtische Mobilität (2010) / Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010*)
- Die städtische Mobilität orientiert sich an den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft (*Aktionsplan Luft, Energie und Klima 2015 / M011*)
- Trotz Innenentwicklung entsteht kein Mehrverkehr (*Revidierte BZO*)

Modalsplitziele

- Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht:

	MIV	ÖV	Fuss- gänger	Velo	Übrige
2010	41%	45%	9%	2%	3%
2020	36%	47%	11%	4%	2%

Bisherige Basis

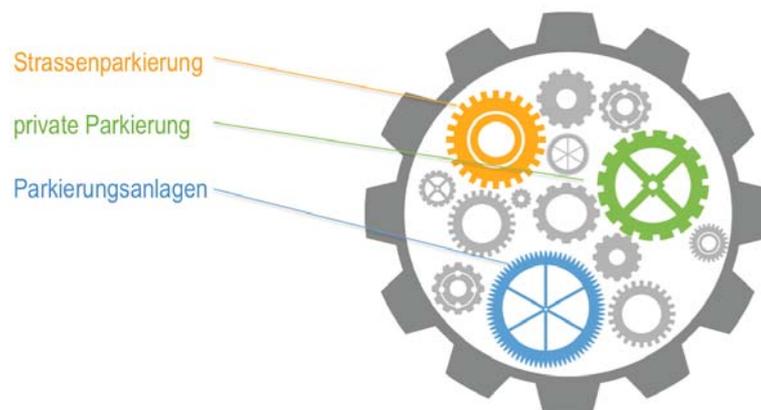
## 11.2 Bisherige Ziele der Leitlinien Parkierung 2006

Politische Basis der heutigen Parkplatzkonzeption sind die Leitlinien Parkierung aus dem Jahre 2006. Im Fokus der Leitlinien standen die folgenden Ziele, die aus heutiger Sicht eine unterschiedliche Relevanz besitzen:

Ziele	Relevanz für das Zentrumsgebiet im Jahr 2016
1. Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Anwohner und ansässige Betriebe	Hoch, bedarf jedoch neuer Strategien
2. Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Kunden/Besucher, Touristen und Tagesbesucher	Hoch, neue Strategie Car-Parkierung
3. Verringerung der Parkierungsmöglichkeiten für Berufs- und Ausbildungspendler	Hoch, insbesondere Geschäftsverkehr
4. Bessere Ausnützung des vorhandenen Parkraums unter Einbezug von privaten Parkierungsanlagen	Gering, jedoch strategisch denkbar
5. Anbieten einer genügenden Anzahl Abstellflächen für Motorfahräder und Motorräder (Roller)	Hoch, es besteht weiterhin Handlungsbedarf
6. Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs	Gering
7. Konstanthalten des Verkehrsaufkommens aus öffentlich benutzbaren Parkplätzen	Gering
8. Dämpfung der Zunahme des Verkehrsaufkommens aus privaten Parkplätzen	Mittel, Parkplatzreglement
9. Optimale Zuweisung des vorhandenen Parkraums mittels lenkender Massnahmen aus der Sicht der Stadt Luzern an zu bevorzugende Benutzergruppen	Weiterhin relevant ist die Frage der bevorzugten Benutzergruppen

### 11.3 Steuerungsmöglichkeiten

Räderwerk Parkierung



Systembetrachtung

Die drei Themenschwerpunkte Strassenparkierung, private Parkierung und Parkierungsanlagen sind als Gesamtsystem zu betrachten. Diesbezüglich besitzt die Stadt unterschiedliche Einflussmöglichkeiten, dieses Gesamtsystem im Sinne einer nachhaltigen städtischen Mobilität zu beeinflussen.

Direkte Einflussmöglichkeiten

Bei der Strassenparkierung:

- über das Angebot an Strassenparkplätzen
- über die Parkdauer und die Tarife
- über die Bevorzugung einzelner Benutzergruppen (u.a. Bewohnerkarten)

Bei der privaten Parkierung im Rahmen von Neubauvorhaben und wesentlichen Umbauten:

- Pflicht der minimal erforderlichen und Grenze der maximal zulässigen Anzahl Parkfelder (Abstimmung auf die bauliche Innenentwicklung).
- Förderung autoarmer Nutzungen

Die Wirkung dieser Einflussmöglichkeiten ist unterschiedlich:

- Bei der Strassenparkierung ist v.a. die Bewirtschaftung wirksam. Mit der Verkürzung der Parkdauer wird der Umschlag der Parkfelder und somit die Verfügbarkeit erhöht, wodurch sich Handlungsspielraum zur Reduktion des Angebots ergibt. Mit einer Erhöhung der Gebühr kann die Nutzung der Parkhäuser gefördert werden.
- Bei der privaten Parkierung (bei Neu- und wesentlichen Umbauten) beeinflusst das PP-Angebot die MIV-Nachfrage resp. die Verkehrsmittelwahl, wobei die Wirkung je nach Verkehrszweck unterschiedlich ist. Am stärksten kann die Nachfrage resp. die Verkehrsmittelwahl beim Pendlerverkehr über das Parkfelder-Angebot beeinflusst werden.

Indirekte Einflussmöglichkeiten

Die Einflussmöglichkeiten der Stadt sind jedoch in verschiedenen Bereichen eingeschränkt:

- beim Angebot, der Parkdauer und der Tarifgestaltung in den Parkhäusern;
- bei der Steuerung des privaten Parkplatzangebots und der Verteilung auf die einzelnen Nutzergruppen auf den bereits überbauten Grundstücken;
- beim Motorisierungsgrad und der Verkehrsmittelwahl der Bewohner und Beschäftigten.

## 12. Handlungsansätze

### 12.1 Einleitung

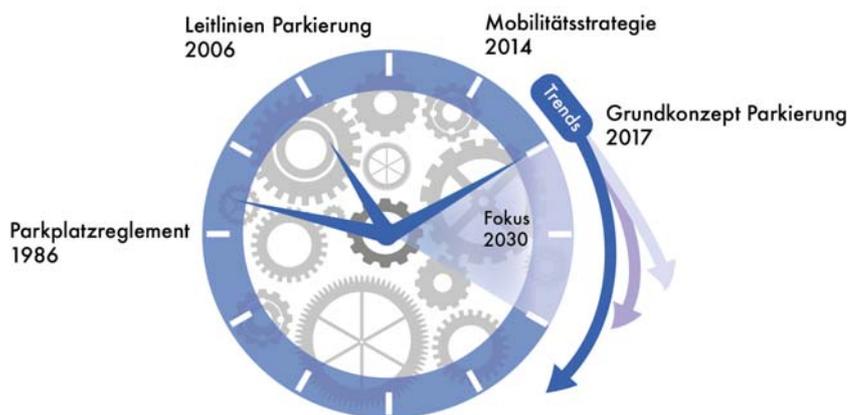
Handlungsbedarf

Die Leitlinien Parkierung (2006) sowie das Parkplatzreglement (1986) genügen in mehreren Punkten nicht mehr den Zielen einer nachhaltigen und effizienten städtischen Mobilität.

Die Reglemente und Erlasse sind daher neu zu justieren. Die nachfolgenden Strategieansätze bauen auf den im Kap. 11.1 zusammengefassten Zielen auf.

Die Handlungsansätze bilden die Basis für die Vertiefung in Teilkonzepten. Langfristige Trends zur künftigen Mobilität in den Städten stehen nicht im Fokus dieser Handlungsansätze. Vielmehr wird eine Optimierung des heutigen Systems angestrebt, das unmittelbar auf der Basis der heutigen Infrastruktur umgesetzt werden kann.

Parkierungssystem optimieren





Parkierungsflächen im Interesse einer flächeneffizienten Mobilität umnutzen

Parkierungsflächen zur Aufwertung des öffentlichen Raums verringern

Zulässigkeit Parkkarte einschränken

Frequenz erhöhen / Parkdauer reduzieren

## 12.2 Strassenparkierung

Handlungsansätze sind:

1. Parkierungsfläche für flächeneffiziente Mobilitätsarten umnutzen
2. Parkflächen zur Aufwertung des öffentlichen Raums verringern
3. Verfügbarkeit im verbleibenden Parkraum erhöhen

Zur Förderung der flächeneffizienten Mobilität sind in den Zonen A und D Parkierungsflächen umzunutzen, um:

- Carsharing-Angebote zu schaffen;
- das Angebot an dezentralen Veloabstellplätzen zu erhöhen;
- Flächen für Velofahrende und Fussgänger zu schaffen;
- einzelne dezentrale Motorradabstellplätze zu realisieren.

Das Angebot an Strassenparkplätzen ist in den Zonen A und D zu reduzieren, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern (gemäss Kapitel 9.1).

Die seit 2009 aufgrund einer Massnahme des Aktionsplans Luftreinhaltung und Klimaschutz zur Vermeidung von Suchverkehr und Nachtruhestörungen eingeführte Anwohnerbevorzugung in Zone A und D soll in den Nachtstunden weiterhin gelten.

Der Geltungsbereich der Anwohnerparkkarte ist jedoch tagsüber in den Zonen A und D räumlich und zeitlich einzugrenzen, um den Konflikt der zeitlichen Überlappung von Kunden- und Bewohnerparkierung zu entschärfen. Zudem könnten bei einer vollständigen Aufhebung der Anwohnerkarte in der Zone D grob geschätzt 50% der Parkfelder eingespart werden.

Es werden geeignete Bereiche bezeichnet, in denen weiterhin mit einer Anwohnerparkkarte parkiert werden darf und die dem wirtschaftlich erforderlichen Verkehr vorbehalten sind.

Gegebenenfalls sind Vergabekriterien für die Parkkarten einzuführen (z.B. Beschränkung auf Personen, die nachweislich keine privaten Parkplätze auf dem Privatgrund mieten können).

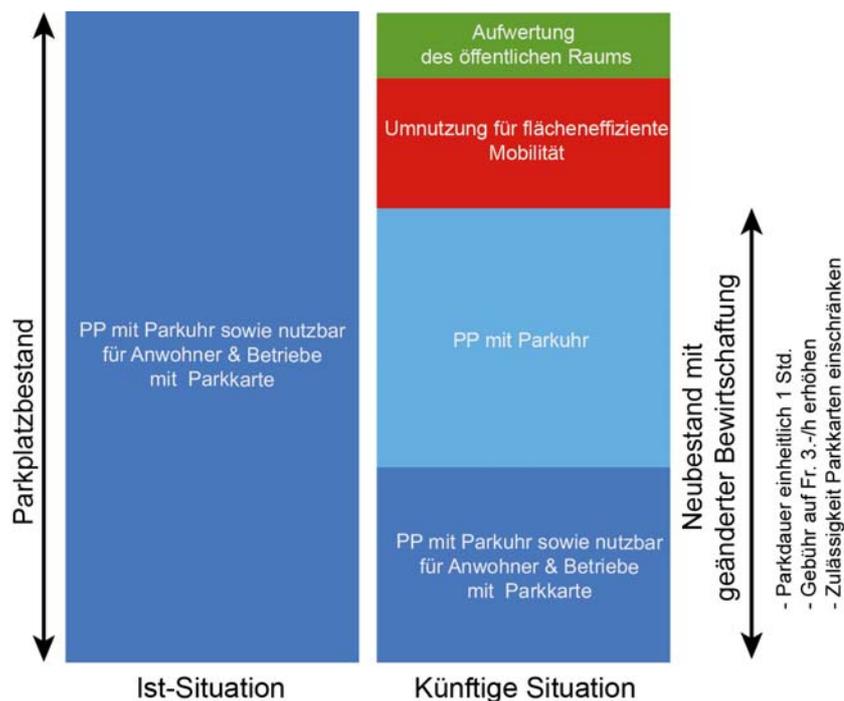
Die Frequenz wird durch eine Reduktion der Parkdauer auf 60 Minuten erhöht, da die Hauptparkdauer zwischen 30 und 60 Minuten liegt. Bei längerem Parkieren kann ins Parkhaus ausgewichen werden, da gemäss Erhebung die Akzeptanz für das Parkieren im Parkhaus bereits ab 60 Minuten hoch ist. Zudem können damit grob geschätzt in der Zone D 20% der Parkfelder eingespart werden.

Die Reduktion der Parkdauer auf 60 Minuten und die dadurch entstehende Frequenzerhöhung bilden die Voraussetzung für die Verringerung der Anzahl Strassenparkfelder.

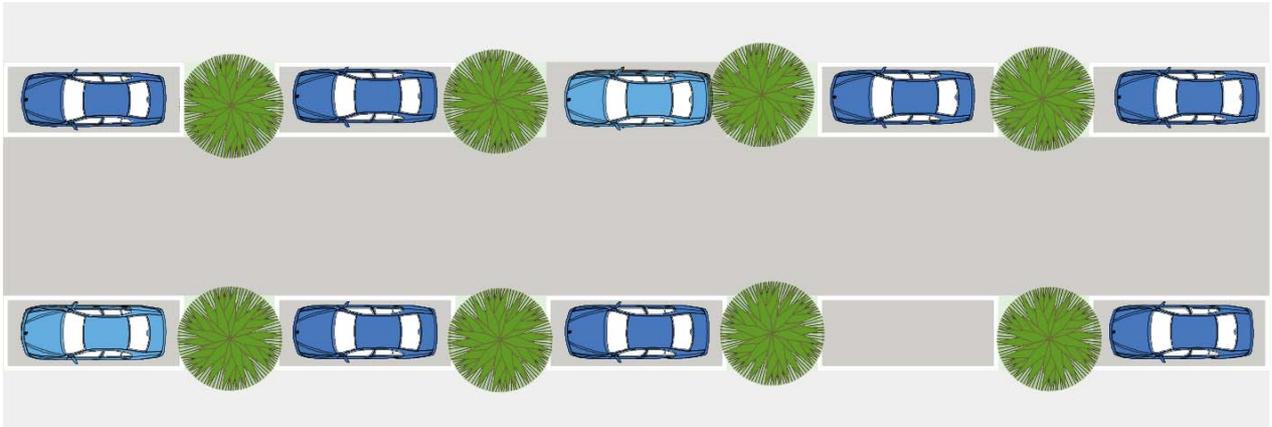
Tarife erhöhen und mit den Parkierungsanlagen abstimmen

Die Tarife sind anzuheben (ca. Fr. 3.-/h). Die Strassenparkierung soll grundsätzlich nicht günstiger sein als das Parkieren in einem Parkhaus.

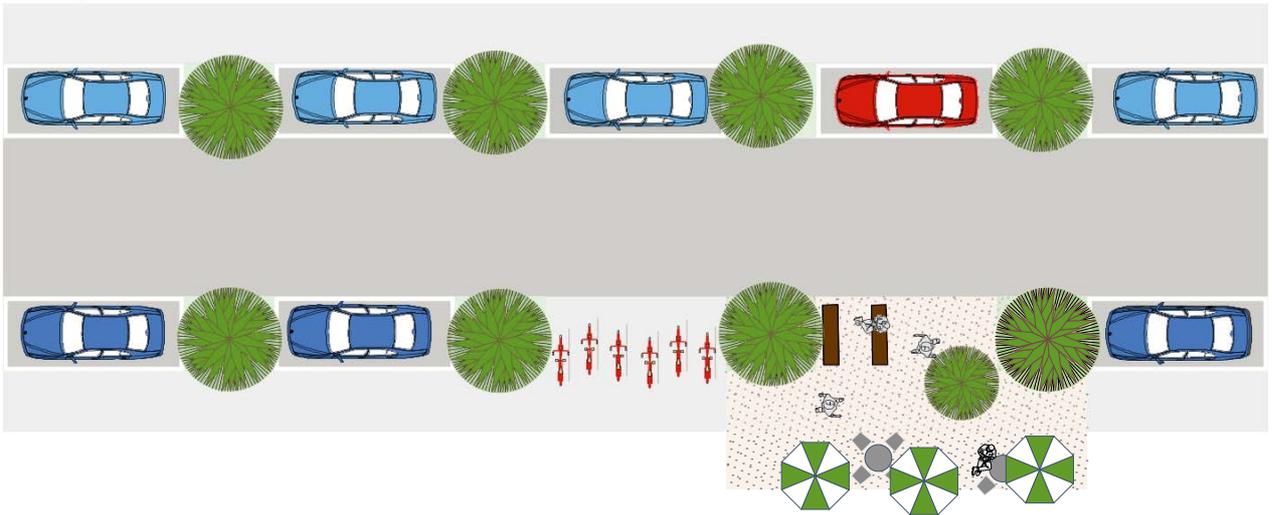
Illustration der Stossrichtung zur Optimierung der Strassenparkierung (Zone A und D)



Ist-Situation



Künftige Situation





Zweckgebundene Parkplatznutzung  
sicherstellen

Parkplatzregelung auf  
Innenentwicklung abstimmen

## 12.3 Private Parkierung

Handlungsansätze sind:

1. Zweckgebundene Parkplatznutzung sicherstellen
2. Parkplatzregelung auf Innenentwicklung abstimmen
3. Anlieferung- und Güterumschlag optimieren
4. Möglichkeiten für Parkplatzsharing evaluieren

Über baupolizeiliche Massnahmen ist der zweckgebundenen Nutzung der Parkplätze vermehrt Beachtung zu schenken (Baubewilligungsaufgaben, Kontrolle der rechtmässigen Erstellung und Nutzung, Verbot Fremdvermietung).

- Das Parkplatzreglement aus dem Jahre 1986 ist gestützt auf die verkehrspolitischen Ziele und das Grundkonzept Parkierung abzustimmen. Die Innenentwicklung soll nicht zu Mehrverkehr führen. Daher ist das PP-Reglement anzupassen. Zu prüfen ist insbesondere das maximal zulässige Parkplatzangebot in den Zonen II und III, das bei Neubauten, Ersatzbauten oder Umnutzungen erstellt werden darf. Im Parkplatzreglement ist die Rechtsgrundlage zu schaffen, damit Mobilitätskonzepte und die zweckbestimmte Nutzung der Parkplätze auf den bereits überbauten Grundstücken verlangt respektive angeordnet werden können, wenn in einer Erschliessungseinheit wesentliche bauliche Verdichtungen stattfinden.
- Im Rahmen von Mobilitätskonzepten über funktional zusammenhängende Erschliessungseinheiten wird die private Parkplatzsituation weiter analysiert. In einer Pilotstudie sind geeignete Anreizsysteme und Massnahmen zur Reduktion des Motorisierungsgrads der Bewohner, zur Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten und zur zweckbestimmten Nutzung der Parkplätze auf den bereits überbauten Grundstücken aufzuzeigen (dies entspricht sinngemäss auch den Massnahmen M1–2 im kantonalen Richtplan). Anzustreben ist dabei insbesondere eine Verlagerung der Arbeitsmobilität (ÖV-Pendler/Bike-to-Work), damit der Parkplatzbedarf der Bewohner auf Privatgrund gedeckt und dadurch die Strassenparkierung effizienter ausgestaltet werden kann.
- Die Stadt fördert bei Neubauprojekten, Umbauvorhaben und Umnutzungen bestehender Liegenschaften autoarme Nutzungen.

Anlieferung und Güterumschlag optimieren

Die Bereitstellung von Flächen für die Anlieferung ist grundsätzlich eine Aufgabe, die auf Privatgrund zu lösen ist. Im innerstädtischen Raum sind die Rahmenbedingungen auf Privatgrund dafür jedoch vielfach eingeschränkt. Im Baubewilligungsverfahren sind daher Lösungen zur Organisation der Anlieferung und des Güterumschlags zu suchen, wobei auch der öffentliche Strassenraum in die Betrachtung einbezogen werden soll. Zu prüfen ist, ob einzelne Strassenparkplätze dem Güterumschlag vorzubehalten sind, wenn eine Lösung auf Privatgrund nicht möglich ist.

Möglichkeiten für Parkplatzsharing evaluieren

Die Entwicklung des Parkplatz-Sharings auf Privatgrund ist kritisch zu beobachten. Die Stadt nimmt diesbezüglich eine aktive Rolle ein und legt die dazu erforderlichen Rahmenbedingungen fest. Im Rahmen einer Pilotstudie werden die rechtlichen und technischen Möglichkeiten, Chancen, Risiken und Grenzen aufgezeigt.



Angebot in den Parkierungsanlagen mit Strassenparkierung und privater Parkierung im Gleichgewicht halten

## 12.4 Parkierungsanlagen

Handlungsansätze sind:

1. Angebot in den Parkierungsanlagen mit Strassenparkierung und privater Parkierung im Gleichgewicht halten
2. Verfügbarkeit der Parkplätze sowie das tageszeitliche Verkehrsaufkommen mittels Tarifstruktur steuern

Die Analyse zeigt, dass im Zentrum der Stadt Luzern immer freie Parkplätze in den Parkhäusern zu finden sind und der Zentrumsbereich durch die Parkierungsanlagen gut erschlossen ist.

Das heutige Angebot ist zweckmässig. Eine Erhöhung des Angebots ist nur begründbar, wenn andernorts eine Kompensation erfolgt (z.B. Abbau an Strassenparkplätzen, Abbau von Parkplätzen auf Privatgrund).

Verfügbarkeit der Parkplätze mittels Tarifstruktur steuern

In Zusammenarbeit mit den Parkhausbetreibern wird der bereits gut funktionierende Verbund der Parkhäuser über das Parkleitsystem weiter optimiert:

- Die Parkhäuser im engeren Zentrumsbereich sollen primär auf eine Parkdauer bis 4 Stunden ausgerichtet werden (mit Ausnahme des Geschäftsverkehrs wird in der Regel in den Parkhäusern nicht länger als 3 Stunden parkiert)
- Langzeitparkierer (länger als 4 Stunden) sollen Parkierungsanlagen im erweiterten Zentrumsgebiet aufsuchen.

Vorgeschlagen wird:

- die Einführung einer Progression ab 3 bis 4 Stunden, tagsüber und werktags im engeren Zentrumsbereich. Der Hauptzweck besteht darin, den Geschäftsverkehr mit der relativ langen Parkdauer von den zentralsten Parkhäusern in die Parkhäuser im erweiterten Zentrumsbereich zu verlagern. Neben der räumlichen Lenkung bildet die dadurch entstehende Frequenzerhöhung die Voraussetzung für die Verlagerung der Strassenparkierer mit einer Parkdauer länger als eine Stunde in die Parkhäuser (siehe 12.2).

Ferner sind:

- unterschiedliche Gebühren am Vor- und Nachmittag zur Lenkung auf den Vormittag zu prüfen (Parkhäuser sind am Vormittag weniger ausgelastet);
- Ausfahrtdosierungen als Überlastungsschutz des Hauptstrassennetzes anzustreben (dies entspricht auch dem GVK, wonach bei allen Parkhäusern in der Innenstadt die Ausfahrt dosiert werden soll).

Velos und Motorräder entflechten

## 12.5 Motorräder

- Die Abstellplätze für Velos und Motorräder sind zu entflechten.
- Für den Parkierungszweck "Umsteigen" ist beim Bahnhof das Angebot angemessen zu verbessern (z.B. Förderung von E-Motorrädern).
- Für den Parkierungszweck Einkauf/Arbeit und Freizeit sind dezentrale Angebote (Motorräder und Velo getrennt) zu schaffen. Es ist zu prüfen, ob dafür an geeigneten Lagen PW-Parkplätze im Strassenraum umgewidmet oder allfällige "Restflächen" für Motorräder zur Verfügung gestellt werden können.
- Weiter zu prüfen ist eine Bewirtschaftung der Strassenparkplätze für Motorräder.

Schaffen von Velo-Abstellplätzen

## 12.6 Veloabstellplätze

Gemäss dem Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern sind folgende Ansätze zu verfolgen.

Bestehende Flächen optimal ausnützen:

- Reserven (nicht belegte Veloparkplätze) bestehender Anlagen nutzen
- Velo-PP mit Parkiersystemen versehen
- Angebot an gedeckten Abstellplätzen erhöhen

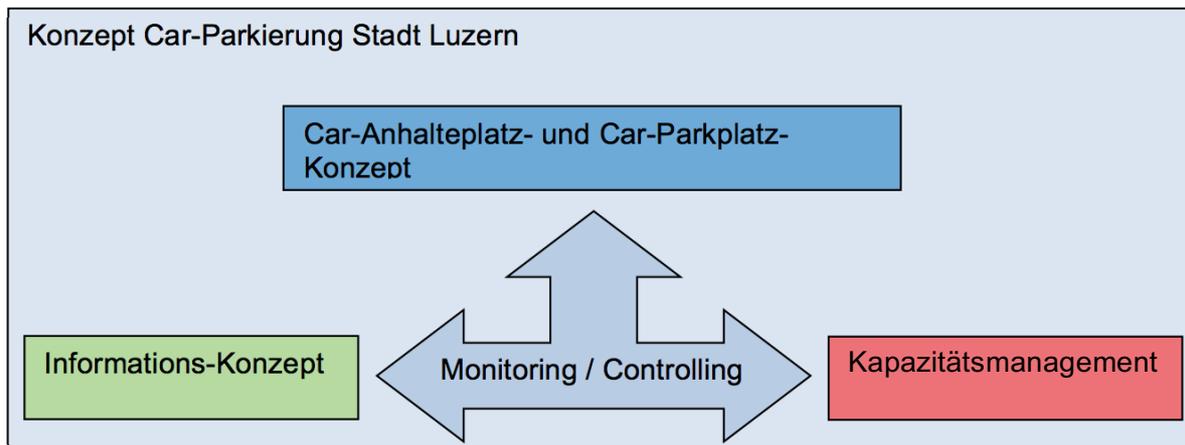
Neue Flächen erschliessen:

- die heute gemeinsam genutzten Flächen Velos/Motorräder ausschliesslich für Veloparkierung verwenden
- mit der Optimierung der Strassenparkierung einzelne Auto-parkplätze zu Veloabstellplätzen umwidmen
- neue Velostationen an zentralen Standorten bauen

## 12.7 Carparkplätze (Stand Dez. 2016)

Konzept Car-Parkierung umsetzen

Wenn nachstehend die Massnahmen zur Verbesserung der Carsituation in der Innenstadt Luzern aufgezeigt werden, hat die Bereitstellung von genügend Car-Anhalteplätzen und Car-Parkplätzen eine hohe Priorität. Im Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern sind sie Bestandteil des Teilkonzepts "Car-Anhalte- und Car-Parkplatzkonzept". Zusätzlich wurden bei der Erarbeitung des Konzepts Car-Parkierung Stadt Luzern aber auch weitere Massnahmen geprüft, welche dazu beitragen können, die Belastung der Innenstadt durch Reise-cars zu reduzieren oder zumindest verträglicher zu gestalten. Diese sind Bestandteil der Teilkonzepte "Informationskonzept", "Kapazitätsmanagement" oder "Monitoring und Controlling". Die nachstehende Skizze zeigt, wie die einzelnen Teilkonzepte zueinander in Beziehung stehen.



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 Car-Anhalteplätze
- Realisieren eines web-basierten 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 Car-Anhalteplätze für Reisende ab Luzern beim Verkehrshaus (Haldenstrasse) und beim Bahnhof Mattenhof (Kontaktaufnahme/Synergie mit Bus-Hub Mattenhof und Pilatusarena)
- Realisierung neuer Car-Parkplätze im Bereich der Allmend, Ibach und/oder Kriens

Massnahmenpaket langfristig

Als einzige langfristige, momentan bekannte Alternative zu den bestehenden Car-Anhalteplätzen Schwanen- und Löwenplatz erachtete die Arbeitsgruppe das Parkhaus Musegg. Dessen Planung und Realisierung ist aufgrund der Überweisung des dringlichen Postulats 28 "Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten" in den nächsten Jahren allerdings unrealistisch.

## 13. Nachhaltige städtische Mobilität

### Nachhaltiges Systemdenken

Die beschriebenen Handlungsansätze zur Optimierung der Parkierungssituation sind mit den städtischen Mobilitätszielen (Kapitel 11.1) kompatibel. Sie umfassen alle Nachhaltigkeitsbereiche der städtischen Mobilitätsziele.

### Umwelt

- Energie: Energieeffiziente Verkehrsarten fördern
- Luft/Klima: CO<sub>2</sub>-arme Mobilitätsformen fördern /Schadstoffbelastung weiter reduzieren
- Lärm: Quartiere entlasten / Mehrverkehr in erster Linie auf öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr verlagern

### Wirtschaft

- Erreichbarkeit: Erreichbarkeit der Innenstadt für wirtschaftlich notwendigen Verkehr sicherstellen (ohne grosse zeitliche Verzögerung)
- Parkplatz-Angebot: Wirtschaftlich notwendigen Parkraum für Bedürfnisse des Marktplatzes (Güter/Dienstleistungen) anbieten
- Zielortnähe: Verfügbarkeit an Parkplätzen im Nahbereich der Zielorte optimieren

### Gesellschaft

- Lebens- und Aufenthaltsräume: Strassen in der belebten Stadt nicht nur als Verkehrswege, sondern auch als Lebens- und Aufenthaltsräume ausgestalten / Innenstadt-Parkhäuser priorisieren, um den Strassenraum zu entlasten
- Flächeneffizienz/Raumverteilung: Flächeneffiziente Verkehrsarten fördern / leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem anbieten
- Sicherheit: Verkehrssicherheit erhöhen

### Einbettung der Handlungsansätze

Die Handlungsansätze der Strassenparkierung verbessern einerseits die Aussenraumqualität und unterstützen die flächeneffiziente Mobilität. Andererseits erhöhen sie die Verfügbarkeit des Parkraums für die wirtschaftlichen Belange.

Die Handlungsansätze der Parkierungsanlagen sollen das tageszeitliche Verkehrsaufkommen zur optimaleren Auslastung der Parkierungsanlagen und des Strassennetzes lenken.

Die Handlungsansätze der privaten Parkierung beeinflussen die Verkehrsmittelwahl mit Wirkungen auf die Umwelt und die Auslastung des Strassennetzes.

Nachhaltige städtische Mobilität sicherstellen

	Umwelt			Wirtschaft			Gesellschaft		
	Energie	Luft / Klima	Lärm	Erreichbarkeit	Parkplatz-Angebot	Zielortnähe	Lebens- und Aufenthaltsräume	Flächeneffizienz / Raumverteil	Sicherheit
<b>Strassenparkierung</b> Parkierungsflächen zur Aufwertung des öffentlichen Raums verringern									
Parkierungsflächen im Interesse einer flächeneffizienten Mobilität umnutzen									
Parkkartenregelung optimieren und klare Verhältnisse schaffen									
Frequenz erhöhen / Parkdauer reduzieren									
Tarife erhöhen									
<b>Private Parkierung</b> Autoarme Nutzungen fördern									
<b>Parkierungsanlagen</b> System weiter optimieren (Parkdauer / Progression)									
<b>Motorräder</b> Velos und Motorräder entflechten									
<b>Veloabstellplätze</b> Schaffen von Velo-Parkplätzen									
<b>Carparkplätze</b> Empfehlungen aus dem Pilotprojekt 2015 umsetzen									

**Strassenparkierung**

Parkierungsflächen zur Aufwertung des öffentlichen Raums verringern

Parkierungsflächen im Interesse einer flächeneffizienten Mobilität umnutzen

Parkkartenregelung optimieren und klare Verhältnisse schaffen

Frequenz erhöhen / Parkdauer reduzieren

Tarife erhöhen

**Private Parkierung**

Autoarme Nutzungen fördern

**Parkierungsanlagen**

System weiter optimieren (Parkdauer / Progression)

**Motorräder**

Velos und Motorräder entflechten

**Veloabstellplätze**

Schaffen von Velo-Parkplätzen

**Carparkplätze**

Empfehlungen aus dem Pilotprojekt 2015 umsetzen

## 14. Umsetzung und Ausblick

### 14.1 Umsetzung

Die im Kapitel 12 beschriebenen Strategien erfordern vertiefte Planungen:

#### Strassenparkierung

- Aussenraumkonzept als Grundlage zur Beurteilung der aufzuhebenden Strassenparkplätze
- Analyse zu den Konflikten der Velorouten mit der Strassenparkierung MIV
- Vertiefung Strategie zur Umverteilung der Parkierungsflächen zugunsten Carsharing-Angebote, Velo- und Motorradparkierung
- Erarbeitung Detailkonzept zur Signalisation der zulässigen Parkdauer und Bewirtschaftung (Tarife) in den Zonen A und D
- Revision Parkkartenreglement
- Revision Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren
- Bedarf für weitere gesetzliche Anpassungen klären
- Auswirkungen Einnahmeausfall analysieren

#### Private Parkierung

- Revision Parkplatzreglement 1986 (Prüfung Berechnungsgrundlage zum maximal zulässigen Parkplatzangebot, Ergänzung Mobilitätskonzepte und autoarme Nutzungen, Verbot Fremdvermietung)
- Erarbeitung von Mobilitätskonzepten pro Erschliessungseinheit (Pilotstudie) mit dem Ziel eine Verlagerung der Arbeitsmobilität (ÖV-Pendler/Bike to Work) zu erreichen, damit der Parkplatzbedarf der Bewohner auf Privatgrund gedeckt werden kann und die Strassenparkierung dadurch effizienter wird
- Prüfung und Sicherstellung der zweckgebundenen Parkplatznutzung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens

#### Parkierungsanlagen

- Gemeinsame Planung mit Parkhausbetreibern zur Anpassung der Tarifgestaltung (Progression zur Steuerung der Parkdauer und des tageszeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens) sowie der Ausfahrtdosierung

#### Motorräder

- Erarbeitung eines Details zur Bezeichnung von geeigneten dezentralen Parkierungsstandorten und zur Bewirtschaftung

Veloparkierung

- Umsetzung Veloparkierungskonzept Innenstadt

Carparkplätze

- Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen

## 14.2 Ausblick

Weitere Schritte

Aus Sicht der Berichtsvfasser sind folgende weitere Schritte anzustreben:

- Beratung Fachbericht in der Verkehrskommission
- Festlegung der PP-Strategie durch den Stadtrat
- Finalisierung Grundkonzept Parkierung
- Erarbeitung der Teilkonzepte
- Etappenweise Umsetzung (Anpassung Reglemente/ Projekte)

# Anhang

## A1 Grundlagen

AKP Verkehrsingenieure AG (2016), Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, Analyse und Massnahmenvorschläge, Tiefbauamt Luzern, Luzern

Appert Zwahlen Partner AG & TEAMverkehr.zug AG (2015), Parkhaus Musegg Luzern – Aufhebung oberirdische Parkplätze

Ermittlung des Potentials für die städtebauliche Aufwertung, Stadt Luzern, Luzern

GSP (2015), Regionale Haushaltsbefragung 2015 in den Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Root, Zürich

Fuhrer & Hotz AG (2016), Management Summary, "Attraktivierung Innenstadt Luzern: Entwicklung Detailhandel", Baar

IVT (2015), Wirtschaftlich erforderlicher Verkehr der Agglomeration Luzern, VSC Sektion Luzern, Luzern

Stadt Luzern (o.J.), Factsheet Rechtslage Parkplatz-Sharing, Luzern

Stadt Luzern (2016), Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Luzern

Stadt Luzern (2014), Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern, Bericht vom 12.03.2014, Luzern

Stadt Luzern (1986), Parkplatzreglement für die Stadt Luzern, Systematische Rechtssammlung, Luzern

Stadt Luzern (2015), Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund (Parkkartenverordnung), systematische Rechtssammlung, Luzern

Stadt Luzern (2014), Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern, Bericht und Antrag vom 18.11.2015, Luzern

Stadt Luzern (2010), Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, systematische Rechtssammlung Nr. 6.4.1.1. Ausgabe vom 01.08.2011, Luzern

Städtekonferenz Mobilität (o.J.), Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität, Bern

Stadt Luzern (2000), Leitlinien Parkierung, Bericht und Antrag vom 29.03.2000, Luzern

Stadt Luzern (2008), Aktionsplan Luftreinhaltung und Klimaschutz, Zusammenstellung der einzelnen Massnahmen, Luzern

Stadt Luzern (2015), Aktionsplan Luft, Energie, Klima 2015, Grundlagenbericht zuhanden des Stadtrates, Luzern

Stadt Luzern (2013), Monitoring Gesamtverkehr Luzern, Luzern

Stadt Luzern (2015), Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern, Bericht und Antrag vom 18.11.2015, Luzern

Stadt Luzern (2015), Gesamtplanung 2016–2020, Bericht und Antrag vom 09.08.2015, Luzern

Städtevergleich Mobilität (2012), Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich, Zürich

Stadt Zürich (2011), Förderung der städtischen Standortattraktivität durch effizienten und finanzierbaren Verkehr, Teil 1: Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Stadt Zürich, Zürich