

## **Bericht und Antrag 20 an den Grossen Stadtrat von Luzern**

### **Zukünftiges Carregime**

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet  
mit StB 464 vom 6. Juli 2022**

**Mediensperfrist: 16. August 2022, 11.00 Uhr**

## Politische und strategische Referenz

### Legislaturprogramm 2022–2025

**Legislaturziel Z1.5 Tourismusdestination:** Die Stadt Luzern stimmt die Bedürfnisse und Anliegen der Gäste, der Luzerner Bevölkerung, der Stadt und Region Luzern sowie weiterer Akteure an den Tourismusstandort Luzern im Rahmen ihrer Möglichkeiten optimal aufeinander ab. Die Angebote und die öffentlichen Räume in der Innenstadt sind für alle Anspruchsgruppen attraktiv.

**Massnahme M1.5b:** Auf der Basis der Resultate des Strategieprozesses Carregime arbeitet die Stadt Luzern bis Ende 2022 die notwendigen Massnahmen aus.

### In Kürze

Die Stadt Luzern gehört zu denjenigen Städten, welche bis zu Beginn der Coronapandemie eine stetige Zunahme an Touristinnen und Touristen, insbesondere auch als Gruppenreisende, verzeichneten. Die damit verbundenen Carfahrten und Touristenströme wurden von der Bevölkerung teilweise als störend wahrgenommen. Es wurden Massnahmen zu einer Verbesserung der Situation gefordert und vorgeschlagen. Im B+A 22/2019 vom 28. August 2019: «Tourismus und Carregime» ([Link](#)) wurden mit einer ausführlichen Analyse der politische Handlungsdruck und der Bedarf nach langfristigen Strategien sowohl im Bereich Tourismus als auch im Bereich Carregime nachgewiesen. In der Folge hat der Stadtrat je einen Strategieprozess für die beiden Themen Tourismus und Carregime ausgelöst.

Im Strategieprozess Carregime wurde das Zielsystem partizipativ ermittelt und 59 Lösungsideen einer fachlichen Bewertung unterzogen. Breite Kreise wünschen sich ein Carregime, das möglichst wenig Verkehr verursacht, wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld hat und die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Anhalte- und -parkplätzen für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Das Bewertungsergebnis bildete eine zentrale Grundlage für den Entscheid des Stadtrates zum künftigen Carregime. Unter Berücksichtigung weiterer Aspekte betreffend Chancen (Synergien), Risiken (Abhängigkeiten/Konflikte) und Finanzierung sowie der politischen Vorgeschichte kommt der Stadtrat zum Schluss, dass die Carthematik mit einer ganzheitlichen, langfristigen Infrastrukturlösung angegangen werden soll. Ein solcher Ansatz erfüllt die partizipativ erarbeiteten Ziele und die Leitlinien zur Vision Tourismus am besten.

Konkret wird die Lösungsidee «Stadtassage» zur weiteren Bearbeitung empfohlen. Dabei handelt es sich um die Lösungsidee einer privaten Interessengemeinschaft. Das Parkieren von Reiseautos inkl. Aus- und Einsteigen der Gruppengäste soll künftig in einem zusätzlichen vierten Untergeschoss des neu geplanten Parkhauses des Luzerner Kantonsspitals erfolgen. Eine zirka 800 m lange, unterirdische Fussgängerverbindung verbindet das Kantonsspital mit der Altstadt im Gebiet Hertensteinstrasse. Dieser Fussgängertunnel soll öffentlich zugänglich sein und könnte mit Rollbändern sowie weiteren Zugängen ausgestattet werden. Je nach Dimensionierung ist auch eine Öffnung für das Velo denkbar. Die Zufahrt für die Reiseautos zum Parkhaus soll direkt über einen neuen, unterirdischen, zirka 200 m langen Strassentunnel aus dem Friedental im Gebiet des Abzweigers Riedstrasse erfolgen. Zentrale Vorteile der Lösungsidee sind:

- Die Gruppengäste können die Innenstadt ab dem Aussteigeort weiterhin direkt zu Fuss erreichen.
- Die zentralen Car-Anhalteplätze in der Innenstadt (Schwanenplatz und Löwenplatz) werden frei für andere Nutzungen und können städtebaulich aufgewertet werden.
- Die Zahl der Carfahrten ins Zentrum der Stadt Luzern wird massiv reduziert.
- Das Synergiepotenzial ist hoch (u. a. Infrastrukturbau, Erschliessung Kantonsspital, Leitungsbau, Veloverbindung, Baulegistik, Verkehrsentlastung Quartier).

Auch wenn die Prognosen für den Gruppentourismus ungewiss sind, will der Stadtrat die Lösungsidee der «Stadtpassage» eingehend prüfen. Es geht zum jetzigen Zeitpunkt nicht um den Realisierungsentcheid, sondern darum, sich diese einmalige Gelegenheit nicht zu verbauen. In einem ersten Schritt will der Stadtrat daher unter Berücksichtigung des Terminprogramms des Luzerner Kantonsspitals die Machbarkeit weiter prüfen und das Projekt konkretisieren. Dies umfasst insbesondere die Klärung der technischen Machbarkeit, das Aufzeigen der verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Projektelemente inkl. Optimierungspotenzial, eine genauere Schätzung der Projektkosten, das Konkretisieren der Synergien aus Sicht Kanton, Stadt sowie privaten Investorinnen und Investoren und daraus abgeleitete Überlegungen zum Kostenteiler. Nach dem Vorliegen der Resultate wird der Stadtrat diese dem Parlament mit seinem Antrag zum weiteren Vorgehen unterbreiten.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat soll der Strategieprozess Carregime abgeschlossen und die zustimmende Kenntnisnahme des Berichtes und damit die Zustimmung zur Prüfung des Projekts «Stadtpassage» eingeholt werden. Das zu prüfende künftige Carregime dürfte erst gegen 2030 vollumfänglich umgesetzt sein. Um eine Entwicklung der Tourismusströme im Einklang mit dem Erhalt der Lebensqualität der Bevölkerung bereits vorher zu unterstützen, strebt der Stadtrat mit einem Übergangsregime ein effizientes Management der Cars in räumlicher und zeitlicher Hinsicht an. Konkrete Steuerungshebel sind insbesondere die Anzahl Car-Anhalte- und -parkplätze, deren Lage und Nutzungsgebühren sowie damit verbundene Reservations- und Überlaufsysteme im Sinne des wiederholt geforderten Slot-Managements.

Zudem beantragt der Stadtrat die Zustimmung zur Änderung des Parkgebührenreglements im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Carparkplatzes Rösslimatt Kriens. Dieser Carparkplatz soll ab 2023 den Carparkplatz auf dem Inseli ersetzen. Der Grosse Stadtrat hat in einer Protokollbemerkung zum B+A 25/2021 vom 18. August 2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens» ([Link](#)) gefordert, ein Gebührensystem einzuführen, mit welchem sowohl der Betrieb als auch die Investition für den Carparkplatz Rösslimatt Kriens finanziert werden können. Zusätzlich werden mit dem vorliegenden Bericht und Antrag fünf überwiesene Vorstösse zur Abschreibung beantragt.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Einleitung Tourismus und Carregime</b>	<b>7</b>
1.1 Auftrag Strategieprozess.....	7
1.2 Ausgangslage Carregime.....	8
1.2.1 Abgrenzung.....	8
1.2.2 Bestehendes Carregime .....	8
1.3 Vision Tourismus Luzern 2030.....	9
1.3.1 Kernelemente.....	9
1.3.2 Leitlinien und Orientierungswerte .....	10
1.3.3 Steuerungsansätze und Massnahmenpakete .....	10
1.4 Auswirkungen der Pandemie .....	11
<b>2 Strategieprozess Carregime</b>	<b>11</b>
2.1 Ziele und Rahmenbedingungen .....	11
2.2 Organisation .....	12
2.3 Vorgehen.....	13
2.4 Ergebnisse .....	13
2.4.1 Phase I: Zielsetzungen .....	13
2.4.2 Phase II: Bewertung Lösungen.....	14
<b>3 Reduktion Lösungsspektrum</b>	<b>16</b>
<b>4 Detailprüfung verbleibende Lösungsideen</b>	<b>18</b>
4.1 Weiterentwicklung bestehendes Carregime .....	18
4.2 Lochhof.....	18
4.3 Raum Allmend.....	19
4.3.1 Vorbemerkungen.....	19
4.3.2 Carparkplatz im Raum Allmend .....	20
4.3.3 Car-Terminal im Raum Allmend.....	21
4.4 Stadtpassage .....	21
4.5 Car-Parking Musegg .....	23
<b>5 Gesamtbetrachtung</b>	<b>24</b>
5.1 Ungewisse Zukunft des Gruppentourismus .....	24
5.2 Zunehmender Nutzungsdruck.....	24
5.3 Weiterentwicklung des bisherigen Carregimes.....	25

5.4	Zentrale Elemente für ein künftiges Carregime .....	25
5.5	Stadtpassage versus Car-Parking Musegg .....	26
5.6	Fazit und Empfehlung .....	26
<b>6</b>	<b>Stadtpassage als künftiges Carregime (langfristig)</b>	<b>27</b>
6.1	Projektidee .....	27
6.2	Themen für die Weiterbearbeitung.....	29
6.3	Nächste Schritte .....	30
6.4	Carfahrten zu Hotels und Auftragsfahrten ab Luzern .....	30
<b>7</b>	<b>Übergangsregime (mittelfristig)</b>	<b>31</b>
7.1	Steuerung des Carverkehrs .....	31
7.2	Reservationssystem (Slot-Management).....	31
7.3	Parkgebühren.....	32
7.4	Kontrollsystem.....	33
7.5	Rechtliche und finanzielle Aspekte .....	34
<b>8</b>	<b>Gebührenanpassung infolge Inbetriebnahme des Carparkplatzes Rösslimatt Kriens (kurzfristig)</b>	<b>34</b>
8.1	Überprüfung Gebührenmodell Carparkierung.....	34
8.2	Entscheid Gebührenmodell.....	35
8.3	Anpassung Rechtsgrundlagen .....	36
<b>9</b>	<b>Terminplanung</b>	<b>37</b>
<b>10</b>	<b>Parlamentarische Vorstösse</b>	<b>38</b>
<b>11</b>	<b>Antrag</b>	<b>41</b>

## Beilagen

- 1 Gruner AG, Basel: Strategieprozess Carregime Phase I «Partizipationsprozess Zielsetzungen»: Schlussbericht vom 24. März 2021
- 2 Gruner AG, Basel: Strategieprozess Carregime Phase II «Bewertung der Lösungsideen»: Schlussbericht vom 20. Dezember 2021
- 3 Stadt Luzern: Faktenblätter Lösungsideen, Dokumentation zur Ergänzung der fachlichen Bewertung, Juni 2022
- 4 Bericht SNZ: Gebührenanpassung Rösslimatt Kriens vom 27. April 2022

# Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

## 1 Einleitung Tourismus und Carregime

### 1.1 Auftrag Strategieprozess

Die Stadt Luzern ist eine attraktive und erfolgreiche Tourismusdestination. Sie gehörte zu den Städten, welche bis zu Beginn der Coronapandemie eine stetige Zunahme an Touristinnen und Touristen, insbesondere auch Gruppenreisenden, verzeichneten. Die damit verbundenen Carfahrten und Touristenströme wurden von der Bevölkerung teilweise als störend wahrgenommen, und Massnahmen zu einer Verbesserung der Situation wurden gefordert und vorgeschlagen.

Im B+A 22/2019: «Tourismus und Carregime» wurden mit einer ausführlichen Analyse der politische Handlungsdruck und der Bedarf nach langfristigen Strategien sowohl im Bereich Tourismus als auch im Bereich Carregime nachgewiesen. In der Folge hat der Stadtrat je einen Strategieprozess für die beiden Themen Tourismus und Carregime ausgelöst. Mit einem partizipativen Ansatz sollten die Grundlagen geschaffen werden, dass sich Tourismus und Carregime im Einklang mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und den strategischen Zielsetzungen entwickeln können. Beide Prozesse wurden parallel und in enger Abstimmung aufeinander in den Jahren 2019 bis 2021 durchgeführt (vgl. Abb. 1).

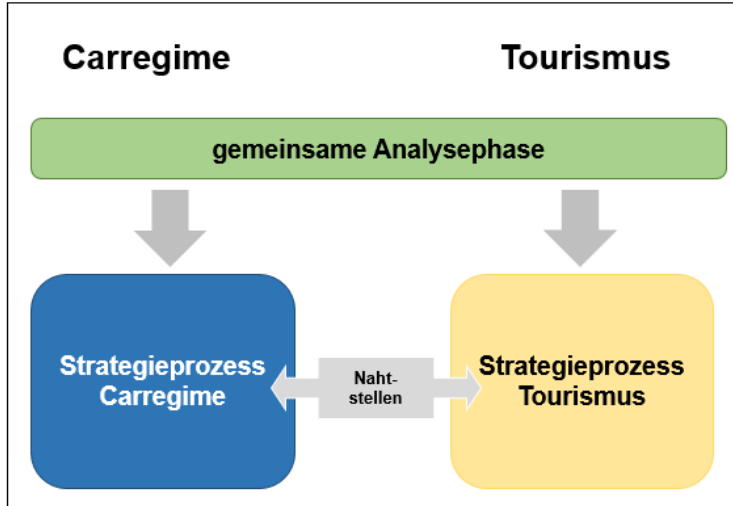


Abb. 1: Übersicht Vorgehensweise

Die nachfolgenden Ausführungen zeigen, wie abgestimmt auf die parallel erarbeitete Vision Tourismus (vgl. Kapitel 1.3) und die Erkenntnisse aus dem Strategieprozess Carregime der Vorschlag für ein gegenüber heute besser funktionierendes Carregime zustande kam und wie das weitere Vorgehen aussieht.

## 1.2 Ausgangslage Carregime

### 1.2.1 Abgrenzung

Mit dem Überbegriff Carregime sind alle mit dem Cartourismus zusammenhängenden Infrastrukturen sowie die damit verbundenen verkehrlichen und organisatorischen Massnahmen gemeint. Zentrale Infrastrukturelemente sind die Anhalte- und Parkplätze für Cars, welche Touristinnen und Touristen in Gruppen nach Luzern bringen. Die Gruppengäste können an den Anhalteplätzen aus- und einsteigen. Je nach Verkehrsaufkommen sichern Verkehrsdienste einen geordneten Verkehrsablauf und sorgen für Verkehrssicherheit. Auf den dafür bestimmten Parkplätzen können die Chauffeure und Chauffeusen die Reisebusse gegen Gebühr auch längere Zeit abstellen, und es steht teilweise eine minimale Infrastruktur zur Verfügung (Toiletten, Entleerungsstation Bord-WC).

Im Fokus des Carregimes stehen somit die «Incoming Reisebusse», welche im Gegensatz zum Linienverkehr keine regelmässige Verkehrsverbindung zur Personenbeförderung anbieten und deshalb dem Gelegenheitsverkehr zugeordnet werden. Zu letzterem gehören auch die Kategorien der Auftragsfahrten und der Pauschalreisen. Diese sind für die Überlegungen zum künftigen Carregime von untergeordneter Bedeutung. Es besteht jedoch eine Schnittstelle zum Projekt eines neuen Fernbusterminals, welches durch den Kanton erarbeitet wird. Für Gruppenreisen ab Luzern sollen auch in Zukunft Car-Anhalteplätze an Lagen, die mit dem ÖV gut erreichbar sind, zur Verfügung gestellt werden.

Im Carregime nicht separat berücksichtigt werden die Parkierungsmöglichkeiten für Touristinnen und Touristen, die in Kleinbussen anreisen. Da diese von der Dimension her zwar kleiner sind als Cars, aber dennoch häufig nicht in Parkierungsanlagen für Personenwagen abgestellt werden können, werden sie auch in Zukunft die Parkierungsanlagen für Cars mitbenützen. Bei der dem Carregime nachgelagerten Projektierung der Infrastrukturanlagen für Cars wird dies ebenso zu berücksichtigen sein wie die Tatsache, dass der Fahrer oder die Fahrerin oft Teil der Reisegruppe ist.

### 1.2.2 Bestehendes Carregime

Das Angebot an öffentlichen Car-Anhalte- und -parkplätzen in der Stadt Luzern ist zurzeit auf sechs Standorte verteilt (vgl. Abb. 2). Grundsätzlich stehen in der Stadt Luzern je nach Tageszeit zwischen 9 und 22 Car-Anhalteplätze und zwischen 65 und 78 Carparkplätze zur Verfügung. Das bestehende Carregime beinhaltet saisonal und tageszeitlich differenzierte Vorgaben für das Anhalten und Parkieren von Touristencars an den innerstädtischen Standorten Schwanen-, Löwen- und Kasernenplatz. So dürfen jeweils von Mai bis Oktober die Fahrgäste am Schwanenplatz zwischen 17 und 20 Uhr ausschliesslich aussteigen, da dieser Vorgang nur zirka halb so lange dauert wie das Einsteigen. Am Löwen- und Kasernenplatz wird von 16 bis 20 Uhr nicht mehr parkiert, sondern nur noch ein- und ausgestiegen. In dieser Zeitspanne können am Löwenplatz aufgrund der Präsenz des Verkehrsdienstes drei zusätzliche Anhalteplätze betrieben werden. Dieser Verkehrsdienst wurde ab 2015 zur Gewährleistung eines geordneten Ablaufs der Anhalte- und Parkierungsvorgänge sowie des Verkehrsablaufs bei der Zu- und Wegfahrt am Schwanen- und Löwenplatz eingeführt. Er wurde von der Stadt Luzern koordiniert und vollumfänglich durch die Anrainer finanziert.

Wesentlicher Bestandteil des Carregimes sind die Gebühren, die für die Parkierungsvorgänge entrichtet werden müssen. Während das Anhalten zum Ein- und Aussteigen für Cars in der Stadt Luzern gebührenfrei ist, sind die Parkgebühren im Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (sRSL 6.3.1.1.3 [\[Link\]](#)) festgelegt. Je nach Lage des Parkplatzes handelt es sich um eine Gebühr von Fr. 3.– bis 10.– pro Stunde, wobei die Gebühren der zentral gelegenen Parkplätze höher sind. Neben den Stundentarifen werden zudem Tagespauschalen zwischen Fr. 30.– und 50.– angeboten, auch wenn die Gebührenpflicht grundsätzlich nur für die Zeit von 7 bis 19 Uhr besteht.

Eine zentrale Massnahme zur Optimierung des bestehenden Systems stellt das Car-Parkleitsystem dar, welches im Frühling 2019 eingeführt wurde. Mit diesem Leitsystem wurde das Carregime in der Stadt Luzern betrieblich optimiert, der Verkehr geleitet und damit der Suchverkehr verringert.



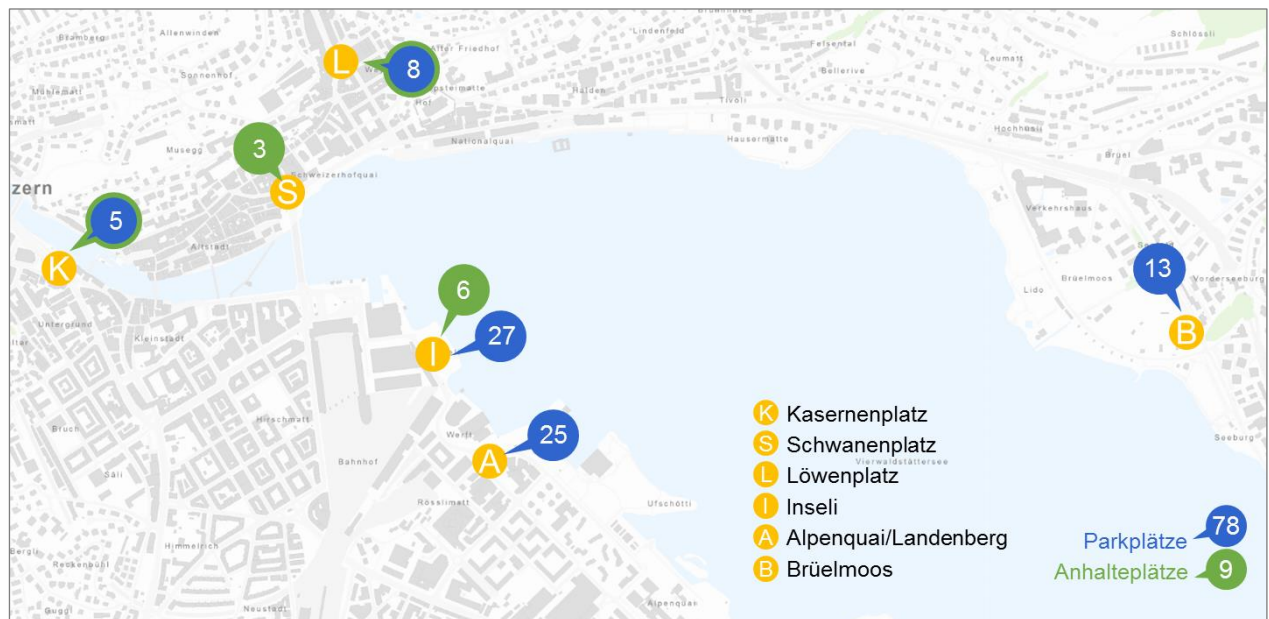


Abb. 2: Übersicht Standorte Car-Anhalte- und -parkplätze Stadt Luzern 2022<sup>1</sup>

In Abweichung zur Übersicht in Abb. 2 wird der Standort Inseli ab 2023 nicht mehr als Carparkplatz zur Verfügung stehen. Aufgrund der Annahme der Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» ([Link](#)) durch die Luzerner Stimmbewölkerung im Herbst 2017 müssen die 27 Carparkplätze aufgehoben werden. Nach aufwendiger Suche wurde im Gebiet Rösslimatt in Kriens<sup>2</sup> ein Ersatzstandort gefunden. Zurzeit werden dort bis Ende 2022 28 Carparkplätze realisiert, welche während maximal zehn Jahren genutzt werden können (vgl. Kapitel 8).

Das heutige Carregime zeichnet sich dadurch aus, dass die Innenstadt mit den Cars und damit vom Gruppentourismus direkt erreicht werden kann. Die damit verbundene zeitweilige Massierung an den zentralen Car-Anhalteplätzen hat jedoch insbesondere in der Bevölkerung zu Unmut geführt, wie die im Rahmen der Arbeiten zur Vision Tourismus Luzern 2030 durchgeführte repräsentative Bevölkerungsbefragung aus dem Jahr 2020 deutlich aufzeigt.

## 1.3 Vision Tourismus Luzern 2030

### 1.3.1 Kernelemente

Die Vision Tourismus Luzern 2030 wurde am 27. Januar 2022 vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen (B+A 41/2021 vom 1. Dezember 2021 [\[Link\]](#)). Sie formuliert Mission, zentrale Werte, Alleinstellungsmerkmale und folgende Vision für den Tourismus in der Stadt Luzern:

**Die Stadt Luzern gilt national wie international als schönste Tourismusstadt der Schweiz. Sie pflegt ihre traditionellen Werte und entwickelt sich und ihre Angebote auf nachhaltige, innovative und kreative Weise weiter. Im engen Dialog von Anbietenden, Bevölkerung und Behörden schafft sie neue, einzigartige Höhepunkte und lenkt die Gäste klug durch die Stadt.**

- Luzern ist mit seiner historischen Altstadt der Inbegriff für ein Juwel an einmaliger Lage. Das intakte Stadt- und Landschaftsbild zieht Menschen aus der ganzen Welt an.
- Das abwechslungsreiche Kultur-, Veranstaltungs- und Einkaufserlebnis und der attraktive öffentliche Raum machen Luzern zu einem einzigartigen und spannenden Erlebnisort.

<sup>1</sup> Die Parkplätze auf dem Kasernen- und dem Löwenplatz zählen von 16 bis 20 Uhr zu den Anhalteplätzen.

<sup>2</sup> Im vorliegenden Dokument ist mit der Bezeichnung «Rösslimatt» immer der Standort auf dem Gemeindegebiet der Stadt Kriens gemeint.

- Die touristischen Angebote überzeugen sowohl die Gäste wie auch die Bevölkerung. Luzern positioniert sich als Zentrum für Kreativität und Innovation (Kultur, Gastronomie, Hotellerie, Detailhandel, Design und Produktion, Bildung und Forschung) und schafft damit neue und überraschende Angebote.
- Im Dialog mit der Bevölkerung und den vielfältigen Anbietenden ist die künftige Tourismusentwicklung breit abgestützt. Dies führt zu hoher Zufriedenheit aller und äussert sich in einer ausgeprägten Gastfreundlichkeit.
- Luzern gilt als die Tourismusdrehscheibe der Zentralschweiz mit einer ausgezeichneten Verkehrsinfrastruktur und nutzt die kurzen Wege für umweltschonende Mobilität.
- Die Gäste werden so umsichtig und klug gelenkt, dass der Tourismus bezüglich Menge und Auswirkungen für die Bevölkerung verträglich ist.
- Luzern ist eine umwelt- und klimafreundliche Tourismusdestination.

Die strategischen Stossrichtungen adressieren die Förderung der touristischen Qualität und Nachhaltigkeit in Verbindung mit der Schaffung von Rahmenbedingungen für neue und innovative Angebote, die Aufwertung des öffentlichen Raums für eine verbesserte Teilhabe der einheimischen Bevölkerung am Tourismus, die Mitwirkung der Bevölkerung an der künftigen touristischen Entwicklung sowie die bessere Vernetzung der Akteurinnen und Akteure und das Management der Besucherströme im Rahmen eines Steuerungskonzepts.

Die Strategieelemente beziehen sich auf den gesamten Tourismus auf dem Gebiet der Stadt Luzern. Das Umsetzungskonzept hingegen adressiert die Stadt als hoheitliche Akteurin und klärt die Frage, wie sie die Erreichung der Vision im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen kann. Diese Fragestellung beantwortet die Stadt mit verschiedenen Massnahmenpaketen. Erste Sofortmassnahmen wurden bereits eingeleitet. Ein Grossteil der Massnahmen soll partnerschaftlich und stufenweise unter Leitung der Stadt im Detail ausgearbeitet und umgesetzt werden. Ziel ist es, die Erholung des Tourismus in Luzern nach der Coronapandemie strategiekonform im Sinne der Vision Tourismus Luzern 2030 zu gestalten.

### 1.3.2 Leitlinien und Orientierungswerte

Die Leitlinien und Orientierungswerte sind massgebend für die Umsetzung der Strategie und markieren mögliche Indikatoren für das Monitoring und das Steuerungskonzept. Die konkreten Eckpunkte sind direkt oder indirekt alle relevant für das künftige Carregime. Direkt relevante Leitlinien und Orientierungswerte sind:

- **Volumina der Tourismusströme:** Angestrebt werden eine Plafonierung der Anzahl Cars und eine Reduktion der Spitzenwerte in der Innenstadt.
- **Gästemix und Verhalten:** Reduktion Anteil Gruppen-Tagestourismus (Cars)
- **Abwicklung:** Glättung Nachfragespitzen (Jahresgang, Tagesgang) und Ausrichtung auf die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur

### 1.3.3 Steuerungsansätze und Massnahmenpakete

Zentrale und konkrete Stellhebel besitzt die Stadt insbesondere in den Bereichen Carmanagement und kommerzielle Kurzzeitvermietungen. Hingegen ist es nicht sinnvoll, mittels Mengenvorgaben (Maximalwerten) die Lenkung der Besucherströme für einzelne Tourismusattraktionen einzuschränken. Dies aufgrund von Fragen bezüglich Hoheitsbereich und Umsetzbarkeit von Beschränkungen. Mit Einschränkungen würde zudem der Erlebniswert der Stadt Luzern empfindlich gemindert. Eine Destination wie Luzern zeichnet sich gerade dadurch aus, dass Einheimische und Gäste sich frei bewegen und die Stadt und ihre einzigartigen Ausprägungen uneingeschränkt geniessen können. Vielmehr sollen die Besucherströme mit Tourismusangeboten so geführt werden, dass lokale Massierungen verhindert werden.

Ziel des Steuerungsansatzes Carmanagement ist ein effizientes Management der Cars in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. Konkrete Steuerungshebel sind insbesondere die Anzahl Anhalte- und Parkplätze, deren Lage, deren Nutzungsgebühren sowie damit verbundene allfällige Reservations- und Überlaufsysteme.

Für die Umsetzung der Vision Tourismus Luzern 2030 wurden sieben Massnahmenpakete mit Massnahmen erarbeitet, die Bestehendes in der Stadt Luzern weiterentwickeln und teilweise neu ausrichten. Das Car-Management ist ein wichtiger Hebel der Stadt, wenn es darum geht, das Management der Besucherströme strategiekonform umzusetzen und die angestrebte Plafonierung des Gruppentourismus bzw. die Reduktion der täglichen Spitzenwerte umzusetzen. Das Massnahmenpaket 4 Car-Management verweist auf den Strategieprozess Carregime und ergänzt diesen mit einem Interventionssystem, das mögliche zusätzliche Massnahmen konkretisiert, die die Stadt ergreifen kann, falls die Entwicklung nicht in die gewünschte Richtung gehen würde.

## 1.4 Auswirkungen der Pandemie

Die Coronapandemie hat die Situation des Tourismus in der Stadt Luzern zumindest vorübergehend grundlegend verändert. Der Gruppentourismus in seiner bisherigen Form ist zeitweise komplett eingebrochen, und die zentralen Plätze wurden als Freiraum zwischengenutzt. Dadurch wurde der akute Problemdruck aus Sicht Carregime deutlich abgeschwächt.

Es besteht nach wie vor eine grosse Unsicherheit, ob und in welchem Ausmass sich der Gruppentourismus erholen bzw. in welche Richtung er sich entwickeln wird. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass sich der Tourismus in den nächsten Jahren nicht komplett von diesem Segment weg verändern wird. Die Nachfrage nach dieser Reiseform für Touristinnen und Touristen, die unserer Sprache und Schrift nicht mächtig sind oder die aufgrund des zunehmenden Alters nicht mehr individuell verreisen können oder wollen, wird nach wie vor vorhanden sein. Gemäss Hinweis aus dem Strategieprozess Tourismus könnte eine (zu starke) Reduktion der Anzahl Cars auch negative Ausweicheffekte (z. B. individuelle Anreise per Auto oder Kleinbus) zur Folge haben.

Dadurch ergibt sich die Chance, die Erholung des Tourismus in der Stadt Luzern zu begleiten und frühere Probleme zu vermeiden. Die Entwicklung der Tourismusströme soll im Einklang mit dem Erhalt der Lebensqualität der Bevölkerung erfolgen. Der Stadtrat hat seine Überzeugung geäussert, dass es dazu mehr Steuerung braucht und die Stadt eine aktivere Rolle einnehmen muss. Ziel ist es, die Erholung des Tourismus in Luzern nach der Coronapandemie strategiekonform im Sinne der Vision Tourismus Luzern 2030 zu gestalten.

## 2 Strategieprozess Carregime

### 2.1 Ziele und Rahmenbedingungen

Mit dem Strategieprozess Carregime wurde ein gegenüber heute besser funktionierendes, auf die parallel erarbeitete Vision Tourismus abgestimmtes und allgemein akzeptiertes Carregime angestrebt. Gesucht waren mehrheitsfähige Lösungen, welche zu einer Verbesserung der aktuellen Situation beitragen und die schon beschlossenen kurzfristigen Massnahmen sinnvoll ergänzen. Durch das künftige Regime soll der Cartourismus weiterhin ermöglicht, aber auch aktiv gesteuert werden können.

In der gemeinsamen Analysephase von Carregime und Tourismus<sup>3</sup> wurden die zentralen Herausforderungen ermittelt. So stellt die grosse Anzahl an verschiedenen Gruppierungen mit häufig diametral entgegengesetzten Interessen hohe Ansprüche an die Planung und Durchführung eines partizipativen Prozesses. Das zeigt sich auch in der langen Planungsvorgeschichte und der grossen Anzahl an Massnahmenvorschlägen, gegen welche sich von verschiedener Seite wiederholt Widerstand formierte. Die für den Strategieprozess primär relevanten Themen Tourismus und Mobilität bzw. Verkehrsplanung, aber z. B.

---

<sup>3</sup> B+A 22/2019: «Tourismus und Carregime» ([Link](#)).

auch die fortschreitende Digitalisierung unterliegen einem steten und teilweise schnellen Wandel. Zudem ergeben sich durch die parallel laufenden Verkehrsprojekte Optionen, aber auch zahlreiche Unsicherheiten.

Aus diesen Erkenntnissen wurden für den Strategieprozess folgende Rahmenbedingungen abgeleitet:

- Die Stakeholder sind angemessen in den Prozess einzubeziehen. Es wird ein partizipativer Ansatz verfolgt.
- Die Nahtstellen zum Strategieprozess Tourismus und zu weiteren, parallel laufenden Projekten sind aktiv zu bewirtschaften.
- Objektivität und Ergebnisoffenheit sind im Rahmen des Prozesses zentral und sind zu gewährleisten.

## 2.2 Organisation

Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion leitete das Projekt und bildete zusammen mit internen Fachpersonen mit fachlichem und lokalpolitischem Know-how in den Bereichen Mobilität (Tiefbauamt), Kommunikation (Kommunikation) und Tourismus (Fachstelle Wirtschaft, Finanzdirektion) das Projektteam. Um einerseits der Komplexität des Vorhabens gerecht zu werden und andererseits die in diesem Projekt erforderliche Neutralität zu gewährleisten, wurde zur Unterstützung eine externe Projektleitung beigezogen (Gruner AG, vgl. Abb. 3).

Die Vertretungen der Stakeholder wurden aus Gruppierungen in den Bereichen Tourismus, Wirtschaft, Bevölkerung, Mobilität, Politik, Gemeinwesen/Verwaltungen und Interessenvertretungen im Zusammenhang mit konkreten Parkhausprojekten ausgewählt.

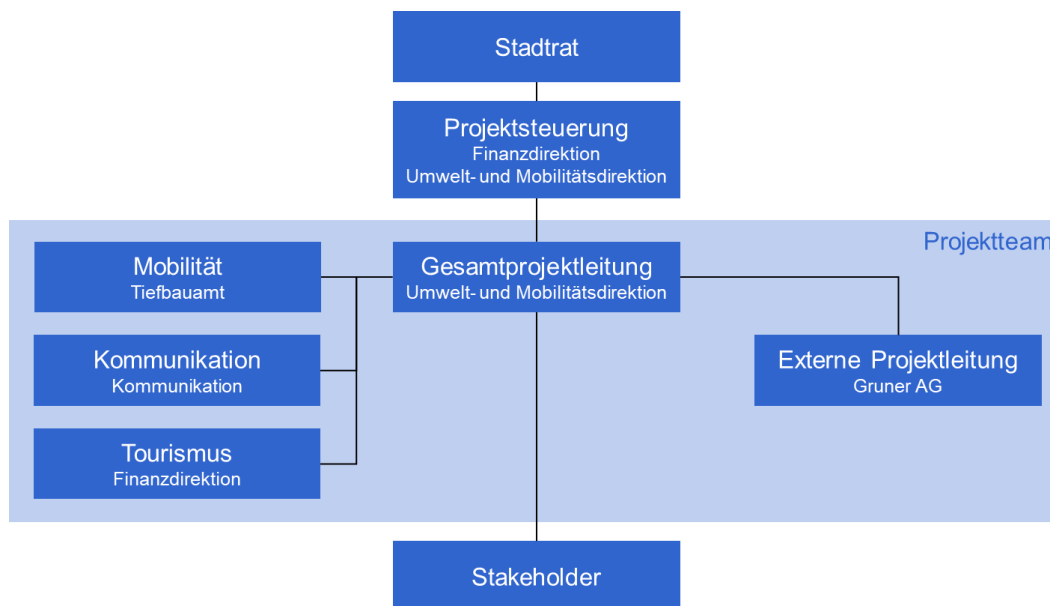


Abb. 3: Organigramm

## 2.3 Vorgehen

Mit einem partizipativen Prozess wurde die Basis für die Erarbeitung tragfähiger Lösungen geschaffen. Um der Komplexität des Strategieprozesses Carregime Rechnung zu tragen, wurde ein Vorgehen in zwei Phasen gewählt (vgl. Abb. 4).

- In der Phase I «Zielsetzungen» ermittelte das Projektteam unabhängig von konkreten Projekten und Vorschlägen zusammen mit den Stakeholdern im Rahmen von drei Veranstaltung die Ziele für ein mehrheitsfähiges Carregime.
- In der Phase II «Bewertung Lösungen» wurden mithilfe dieser Ziele und der daraus abgeleiteten Kriterien 59 Lösungsideen bewertet und mittels Nutzenpunkten der Grad der Zielerreichung aufgezeigt.

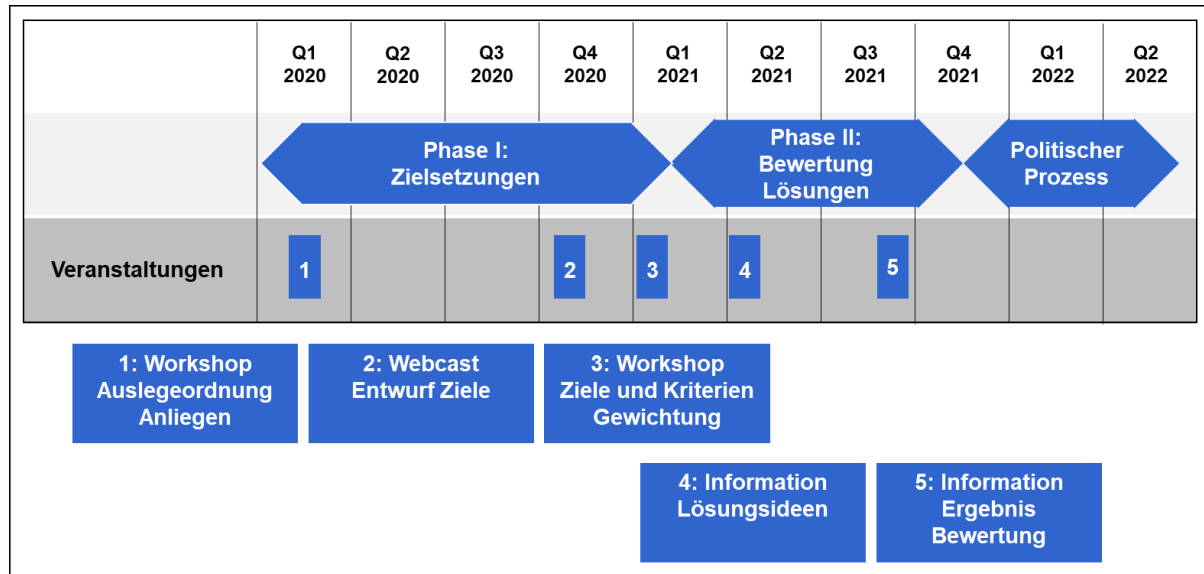


Abb. 4: Ablauf Strategieprozess Carregime

Hinsichtlich Ausgestaltung der Lösungen für die Phase II wurden keine einschränkenden Vorgaben gemacht. Von grossen Infrastrukturprojekten bis zu einzelnen neuen Anhalteplätzen für Cars wurden alle Vorschläge einbezogen, was ein Lösungsspektrum von total 59 Lösungsideen ergab.

Im Gegensatz zur Phase I handelte es sich bei der Bewertung der Lösungsideen um eine rein fachliche Aufgabe, welche durch die beauftragten Fachleute der Firma Gruner AG bearbeitet wurde. Methodisch wurde in einem ersten Schritt eine Nutzwertanalyse (NWA) durchgeführt und diese in einem zweiten Schritt mit einer Kosten-Wirksamkeits-Analyse ergänzt. Auf eine Gewichtung der Kriterien wurde bewusst verzichtet und dem nachfolgenden politischen Prozess zugeordnet. Im Anschluss konnten sich die Stakeholder im Rahmen einer Vernehmlassung zu den Ergebnissen äussern.

## 2.4 Ergebnisse

### 2.4.1 Phase I: Zielsetzungen

Im Rahmen des Partizipationsprozesses wurden insgesamt 18 Ziele zu den Themen Erreichbarkeit, Verkehr, Verteilung der Gruppengäste, Car-Anhalteplätze, Carparkplätze, Stadtbild und Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit formuliert und mit den übergeordneten Vorgaben abgestimmt (vgl. Tab. 1).

Thema	Nr.	Ziele
A Erreichbarkeit	A1	Die Gruppengäste sollen ihre Zielorte bequem erreichen können. <sup>4</sup>
	A2	Die Reisezeit zu den Zielorten soll für Gruppengäste zuverlässig planbar sein.
B Verkehr	B1	Lösungen dürfen zukünftige Entwicklungen des Carregimes nicht einschränken oder präjudizieren.
	B2	Das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus soll möglichst regelmässig über den Tag verteilt werden.
	B3	Das Carregime soll einen Steuerungsmechanismus beinhalten.
	B4	Die Car-Anhalte- und -parkplätze sollen möglichst direkt von der Autobahn erreichbar sein.
	B5	Das Carregime soll möglichst wenig Verkehr verursachen.
C Verteilung Gruppengäste	C1	Das Carregime soll die Fusswege der Gruppengäste einbeziehen und Konflikte mit anderen Nutzungen entlang dieser Strecken minimieren.
D Car-Anhalteplätze	D1	Die Ausstattung der Car-Anhalteplätze soll für die Gruppengäste kundenfreundlich und attraktiv sein.
	D2	Die Reisezeit zu den Zielorten soll für Gruppengäste zuverlässig planbar sein.
	D3	Die Car-Anhalteplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.
	D4	Die Car-Anhalteplätze müssen den Anliegen von mobilitätsbehinderten Personen gerecht werden.
E Carparkplätze	E1	Die Carparkplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben
	E2	Lösungen dürfen zukünftige Entwicklungen des Carregimes nicht einschränken oder präjudizieren.
F Stadtbild und Aufenthaltsqualität	F1	Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild sollen auf den von Cars mitgenutzten Plätzen erhöht werden.
	F2	Carparkplätze sollen nicht ohne Ersatzmassnahmen auf Kosten des bestehenden Freiraums geschaffen werden.
G Sicherheit	G1	Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Anhalte- und -parkplätzen soll für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein.
	G2	Das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus soll möglichst regelmässig über den Tag verteilt werden.

Tab. 1: Ziel- und Kriteriensystem

Die detaillierten Bearbeitungsschritte sind im Schlussbericht zur Phase I dokumentiert (vgl. Beilage 1).

#### 2.4.2 Phase II: Bewertung Lösungen

Die 59 Lösungsideen stammen aus dem Konzept Carparkierung der Stadt Luzern oder wurden von externen Initiantinnen und Initianten eingereicht. Neben Gesamtlösungen, welche einen integralen Lösungsansatz für das Carregime vorschlagen, wurden auch Lösungsideen berücksichtigt, welche aufgrund der Anzahl Parkplätze nur einen kleinen Beitrag zu einem künftigen Carregime leisten können. Die vorgeschlagenen Standorte und Räume sind teilweise zentrumsnah, während andere Lösungsideen eher peripher liegen.

<sup>4</sup> Das Ziel A1 umfasst drei Unterziele, die gleich gewichtet die Bewertung des Gesamtziels ergeben.

Die Bewertung der Lösungsideen zeigt, wie viele Nutzenpunkte diese im Vergleich erzielen (vgl. Abb. 5). Das mögliche Maximum liegt bei 54 Nutzenpunkten (18 Ziele mit jeweils maximal 3 Nutzenpunkten).

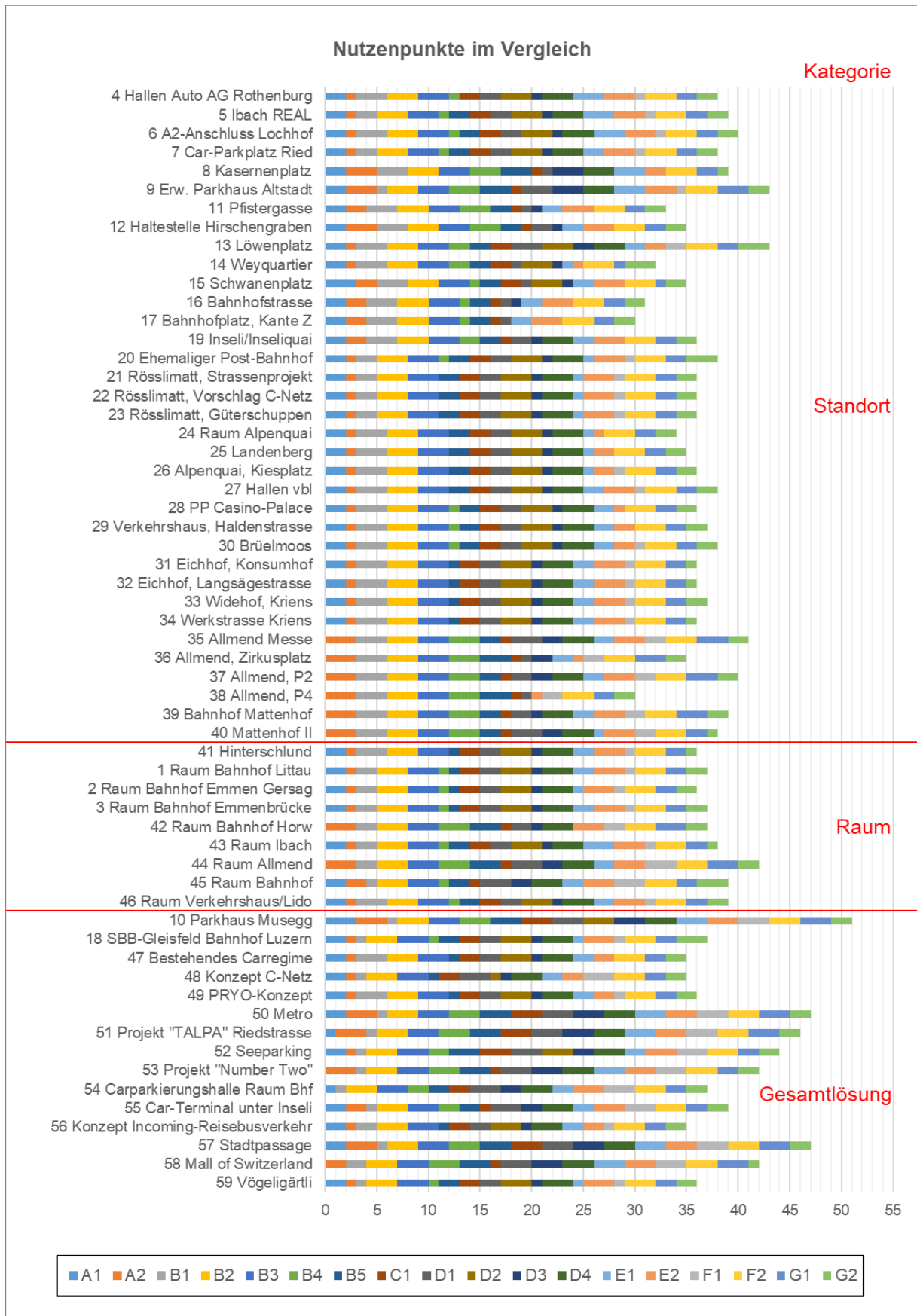


Abb. 5: Ergebnis der Nutzwertanalyse im Vergleich

Die detaillierte Herleitung und die vollständigen Ergebnisse sind im Schlussbericht zur Phase II dokumentiert (vgl. Beilage 2). Wichtige Erkenntnisse aus der Bewertung sind: Die Lösungsvorschläge sind sehr zielgerichtet und erfüllen einen grossen Teil der an eine Carregimelösung gestellten Anforderungen. Die Unterschiede in der Zielerreichung einzelner Ziele sind jedoch gross. Die eher teureren Gesamtlösungen erzielen eine höhere Zielerreichung in Form von mehr Nutzenpunkten, während Lösungsideen, welche kostengünstige Erweiterungen des bestehenden Carregimes vorsehen, im Vergleich wesentlich weniger Nutzenpunkte erreichen. Stellt man die Nutzenpunkte im Rahmen der Kosten-Wirksamkeits-Analyse den Kosten gegenüber, so zeigt sich, dass bei einigen Lösungen die dafür notwendigen Investitionskosten überdurchschnittlich hoch sind. Das führt dazu, dass kostengünstige (Teil-)Lösungen besser abschneiden als die teureren Gesamtlösungen.

Für die Kategorie Gesamtlösungen wurde zusätzlich eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Hierfür wurden die einzelnen Ziele nach unterschiedlichen Sichtweisen gewichtet, u. a. auch gemäss der im Nachgang zum dritten Workshop der Phase I von den Stakeholdern abgeholten Rückmeldung gemäss Tab. 1. Diese Sensitivitätsbetrachtung zeigt, dass die Lösungsidee Parkhaus Musegg das mit Abstand stabilste Ergebnis aufweist. Unabhängig von der angesetzten Gewichtung erreicht diese Variante immer die höchste Zahl an Nutzenpunkten. Alle anderen Gesamtlösungen zeigen mehr oder weniger starke Schwankungen in der Punktzahl in Abhängigkeit von der Gewichtung, wobei gewisse Gesamtlösungen insbesondere bei einer Fokussierung auf den Aspekt «Innenstadt bequem erreichen» gegenüber der Basisbewertung bis zu 50 Prozent ihrer Nutzenpunkte einbüßen.

### 3 Reduktion Lösungsspektrum

Nach Abschluss des Strategieprozesses Carregime galt es, das grosse Variantenspektrum von total 59 Lösungsideen im Sinne des Ziels nachvollziehbar auf die vertieft zu prüfenden Lösungsideen zu reduzieren. Aus fachlicher Sicht wurden die 59 Lösungsideen hinsichtlich der folgenden Kriterien geprüft:

1. **Grundstück aktuell nicht verfügbar:** Die Realisierungschancen der Lösungsideen sind zu gering.
2. **Liegt im Planungssperimeter Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) bzw. Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof:** Die Lösungsidee steht in Konkurrenz zu weiteren Projekten in diesem Perimeter.
3. **Gesamtnutzen gemäss Bewertung auf oder unter dem Median aller Lösungsideen:** Die Lösungsidee erfüllt die Ziele zu wenig gut bzw. der Nutzen ist zu tief.

Abb. 6 zeigt, wie diese drei Kriterien pro Lösungsidee beurteilt wurden und welche 19 Lösungsideen zur Weiterbearbeitung verbleiben. Diese unterscheiden sich stark hinsichtlich Konkretisierungsgrad, Lage und Mengengerüst. Da nur Lösungsideen mit mindestens 20 Carparkplätzen einen massgeblichen, quantitativen Beitrag leisten können, wurden die Lösungsideen Nr. 4 «Hallen der Auto AG Rothenburg», Nr. 7 «Carparkplatz Ried» und Nr. 27 «Hallen vbl» ebenfalls vorerst ausgeschieden. Sie können allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt als Ergänzungsoptionen wieder in Betracht gezogen werden.

Als Grundlage für eine weitere Eingrenzung wurden für zwölf Lösungsideen Faktenblätter erstellt (vgl. Beilage 3). Diese geben einen umfassenden Überblick pro Lösungsidee, ergänzt mit den bisher nicht berücksichtigten Aspekten Chancen (Synergien), Risiken (Abhängigkeiten, Konflikte), Finanzierung und politische Vorgeschichte. Die Faktenblätter zeigen ein kompaktes Gesamtbild pro Lösungsidee und leiten daraus ein qualitatives Fazit im Hinblick auf ihren jeweiligen Beitrag an ein künftiges Carregime ab.

Auf Grundlage der Faktenblätter entschied der Stadtrat, die vier Lösungsideen A2-Anschluss Lochhof (Nr. 6), Car-Parking Musegg (Nr. 10), Raum Allmend (Nr. 44) und Stadtpassage (Nr. 57) sowie eine Wei-



terentwicklung des bestehenden Carregimes (vgl. Kapitel 1.2.2) prüfen zu lassen. Aufgrund der unsicheren Prognosen hinsichtlich der Entwicklung des Gruppentourismus nach der Pandemie sollen möglichst ausbaubare Lösungen/Kombinationen angestrebt werden.

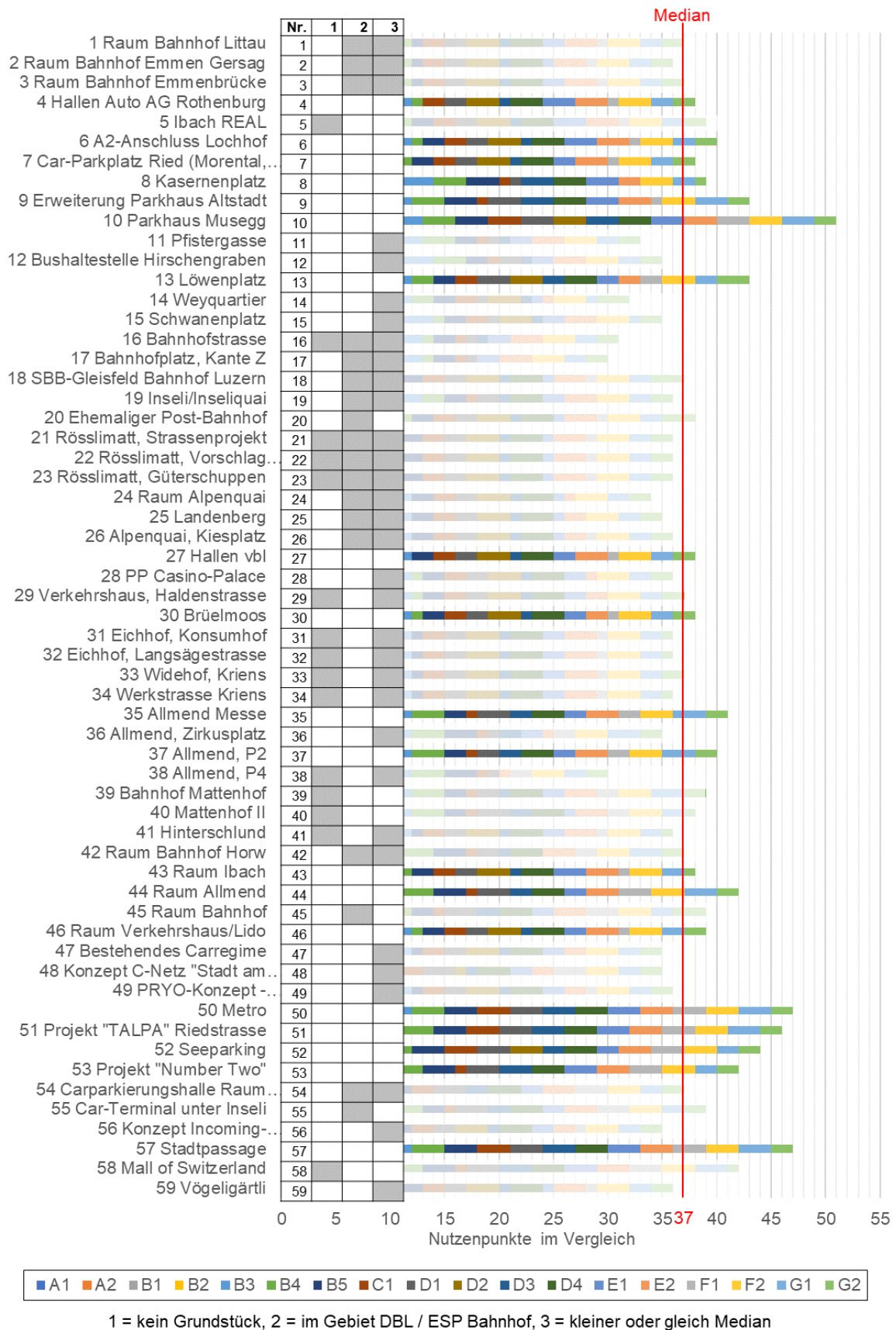


Abb. 6: Beurteilung aller 59 Lösungsvarianten im Vergleich

## 4 Detailprüfung verbleibende Lösungsideen

### 4.1 Weiterentwicklung bestehendes Carregime

Das bestehende Carregime schneidet in der fachlichen Bewertung gemäss Strategieprozess unterdurchschnittlich ab. Es zeigt sich, dass insbesondere die als wenig attraktiv empfundenen Car-Anhalteplätze negativ ins Gewicht fallen. Ebenfalls als ungenügend müssen die bestehenden Infrastrukturen bei den Carparkplätzen in der Stadt Luzern bezeichnet werden. Fehlend oder mangelhaft ist die Ausstattung einerseits für die ankommenden Reisegäste, was Toilettenanlagen, Witterungsschutz oder Sitzgelegenheiten betrifft. Andererseits bestehen zusätzliche Bedürfnisse seitens der Chauffeure und Chauffeusen, die während der Zwischenparkierung die Boardtoiletten entleeren oder die Fahrzeuge waschen möchten.

Die Prüfung, inwiefern das bestehende Carregime zu einem gegenüber heute besser funktionierenden, auf die parallel erarbeitete Vision Tourismus abgestimmten und allgemein akzeptierten Regime weiterentwickelt werden kann, hat Folgendes ergeben:

- Die Car-Anhalteplätze auf dem Löwen- und dem Schwanenplatz könnten mit entsprechenden Kostenfolgen aufgewertet werden.<sup>5</sup> Dies erlaubt eine langfristige (Mit-)Nutzung als Car-Anhalteplätze mit dem zentralen Nachteil, dass sie weiterhin zeitweise von Cars belegt sind und nicht dauerhaft für andere Nutzungen oder als Freiraum zur Verfügung stehen.
- Der Standort Kasernenplatz spielt aufgrund seiner Lage und Grösse eine untergeordnete Rolle, steht aber grundsätzlich auch langfristig zur Verfügung.
- Ein Grossteil der heutigen Carparkplätze für die Zwischenparkierung steht in naher Zukunft nicht mehr zur Verfügung, kommt zunehmend unter Druck oder ist befristet.
- Die Carfahrten in die Innenstadt würden weiterhin stattfinden und könnten je nach Lage und Verfügbarkeit der Carparkplätze zur Zwischenparkierung und der Entwicklung des Gruppentourismus mengenmässig sogar zunehmen.
- Spätestens 2033 braucht es einen Ersatz für den Inseli-Ersatzstandort Rösslimatt in Kriens. Der neue Carparkplatz sollte aufgrund des zusätzlichen Infrastrukturbedarfs gemäss Standard und dem Wegfall weiterer Carparkplätze eher grösser ausfallen als der Standort Rösslimatt. Nur wenn ein neuer Standort für die Zwischenparkierung von Cars gefunden wird, kann das bisherige Carregime langfristig weiterbetrieben werden.

Entsprechend stellt sich die zentrale Frage, ob sich eine der verbleibenden Lösungsideen als neuer Carparkplatz ab spätestens 2033 eignen würde und damit die Weiterentwicklung bzw. den Weiterbetrieb des bisherigen Carregimes erlauben würde.

### 4.2 Lochhof

Die Lösungsidee sieht einen Carparkplatz zur Zwischenparkierung auf dem Betriebsgelände des Autobahnanschlusses Lochhof vor, welcher heute nur als Dienstanschluss verwendet wird. Mit Platz für schätzungsweise 30 Reisebusse ist der Standort mengenmässig zu klein als alleiniger Ersatz für die bisherigen Carparkplätze und käme deshalb nur als Ergänzungs-/Überlaufoption infrage. Die Realisierung der Lösungsidee Lochhof bedarf der Zustimmung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Abklärungen zusammen mit dem ASTRA haben ergeben, dass die Machbarkeit der Zufahrt ab Autobahn aktuell als nicht gegeben eingeschätzt wird. Frühestens nach Realisierung des Bypasses könnte über eine Nutzung des Autobahnanschlusses und des Betriebsgeländes gesprochen werden, wobei dies mit erheblichen Anpassungen am Lärmschutz verbunden wäre. Insofern steht der Standort aktuell und bis

---

<sup>5</sup> Für den Löwenplatz existiert eine erste architektonische Ideenskizze.

auf Weiteres nicht zur Verfügung und stellt höchstens eine langfristig mögliche Ergänzung zum künftigen Carregime dar.



Abb. 7: Areal beim A2-Anschluss Lochhof (orange)

## 4.3 Raum Allmend

### 4.3.1 Vorbemerkungen

Neben konkreten Gesamtlösungsideen und Standorten wurden im Strategieprozess Carregime auch ganze Räume einbezogen, in welchen verschiedene Lösungsideen teilweise nur grob verortet sind. Dazu gehört auch das gesamte Gebiet der Allmend, nachstehend als «Raum Allmend» bezeichnet.

Der Raum Allmend verfügt einerseits über das Potenzial, auf stadteigenen Grundstücken zeitnah eine vergleichsweise kostengünstige Lösungsidee für ein zukünftiges Carregime zu realisieren. Es sind verschiedene Flächen westlich und östlich der Horwerstrasse vorhanden, die als Car-Anhalte- und -parkplatzstandorte dienen könnten. Zum Teil sind diese als Lösungsideen im Rahmen des Strategieprozesses auch bereits bewertet worden oder sie wurden, so die Lösungsidee Solution, nachträglich eingebracht. Grundsätzlich sind ober- und unterirdische Lösungsideen denkbar. Zentraler Vorteil gegenüber anderen Räumen und Standorten ist die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr als Alternative zum Transport mit dem Car in die Innenstadt.

Ein Carregime-Standort Allmend steht allerdings im Widerspruch zu den aktuellen Nutzungskonzepten. Das heutige Gleichgewicht zwischen den Nutzungen als Veranstaltungs-, Messe- und Sportplatz einerseits und als Naturerholungsraum andererseits erträgt nur bedingt und unter Einhaltung zu definierender Rahmenbedingungen zusätzliche Nutzungen wie die Schaffung von Infrastrukturen für ein zukünftiges Carregime. Für die Erstellung eines Parkhauses müssten zudem die anspruchsvollen Bodenverhältnisse

auf der Allmend berücksichtigt werden und eine Anpassung der Bau- und Zonenordnung oder zumindest der Zonenbestimmungen erfolgen.

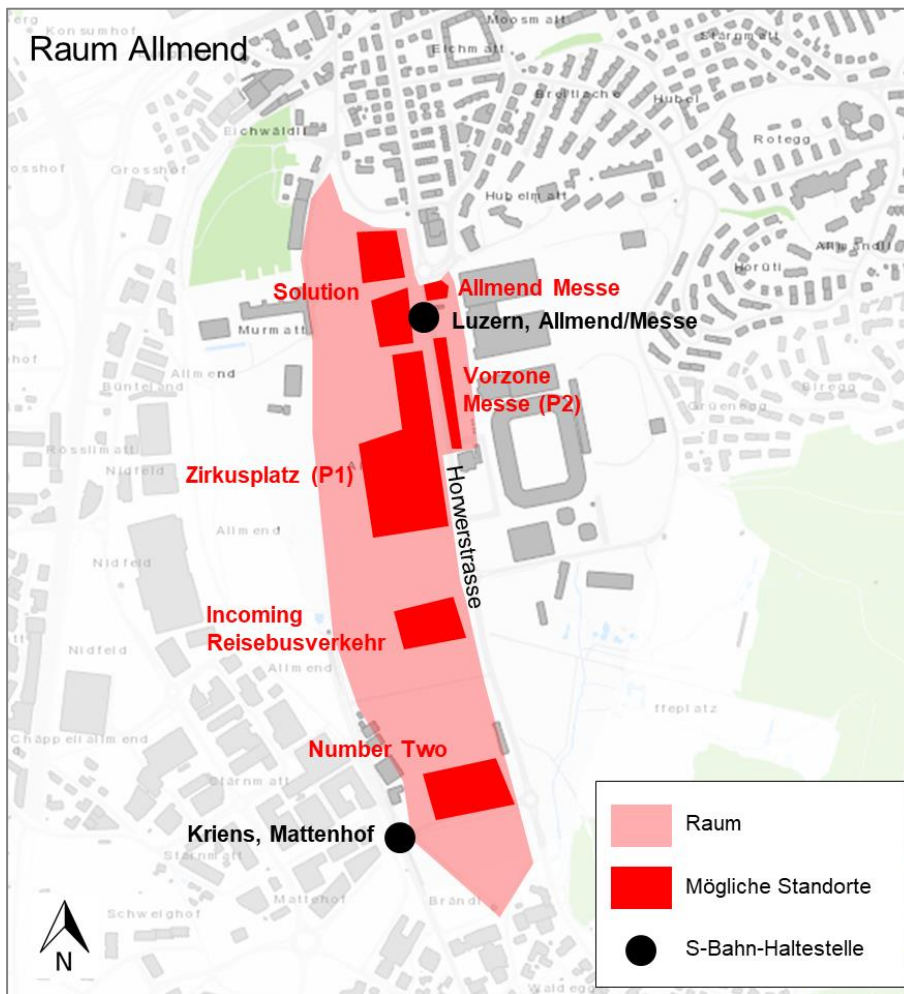


Abb. 8: Verortung der Lösungsideen im Raum Allmend

#### 4.3.2 Carparkplatz im Raum Allmend

Relevante Aspekte für die Prüfung, wo im Raum Allmend überhaupt eine grössere Parkieranlage untergebracht werden kann, waren der Platzbedarf inkl. Erschliessung und die Ausstattung gemäss Standard. Konflikte mit anderen Nutzungen in der Vorzone Messe/Sportarena führten zum Schluss, dass Varianten westlich der Horwerstrasse im Vordergrund stehen. Die ausgedehnten Asphaltflächen in der Vorzone kommen aufgrund der kleinen Zahl an realisierbaren Carparkplätzen höchstens für Teillösungen infrage, welche je nach Veranstaltungen in der Messe/Sportarena nur zeitweise zur Verfügung stehen.

Ein oberirdischer Carparkplatz Allmend westlich der Horwerstrasse wäre kostengünstig und gross genug (Annahme zirka 50 Carparkplätze), steht aber ebenso im Konflikt mit aktuellen Nutzungen und würde bestehenden Freiraum tangieren. Alternativ könnte ein unterirdisches Parkhaus erstellt werden. Dieses wäre mit geschätzten 20–30 Mio. Franken deutlich teurer, könnte aber als Ersatz für den Standort Rösslimatt zum Zwischenparkieren und allenfalls auch als Terminal für Fernbusse und/oder Carreisen genutzt werden. Zudem bestehen Synergien mit Veranstaltungen auf der Allmend oder in der Messe/Sportarena.

Im Sinne einer Weiterentwicklung des bisherigen Carregimes würden die Cars ihre Gäste weiterhin auf einem der zentralen Car-Anhalteplätze am Schwanen- oder Löwenplatz aussteigen lassen und auf dem Carparkplatz in der Allmend warten, bis sie ihre Gäste wieder in der Innenstadt abholen können. Die Nachfrage könnte über ein geeignetes Gebührenmodell (z. B. Haltegebühr inkl. Parkgebühr auf der Allmend)

und ein Reservationssystem so gesteuert werden, dass sie das Angebot nicht übersteigt. Sofern in der Innenstadt keine Carparkplätze mehr angeboten würden, wäre die Zahl der Carfahrten in der Innenstadt gegenüber einer Lösung mit zentralen Carparkplätzen aber höher.

#### 4.3.3 Car-Terminal im Raum Allmend

Der Raum Allmend ist über eine 5-minütige S-Bahn-Fahrt ab den Haltestellen Messe/Allmend oder Mattenhof sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr an den Bahnhof Luzern angebunden. Daher bietet sich alternativ ein «Car-Terminal Allmend» als dezentrale Gesamtlösung an. Die Lösungsvariante würde ein attraktives, gut ausgestattetes, unterirdisches Car-Parkhaus mit zirka 50 Park- und Anhalteplätzen westlich der Horwerstrasse mit einem möglichst direkten unter- oder oberirdischen Zugang zur Bahnhaltestelle Messe/Allmend oder Mattenhof umfassen. Die Investitionskosten werden auf 30–40 Mio. Franken geschätzt.

Die Gruppentouristen würden mittels S-Bahn oder Bahnshuttle zum Hauptbahnhof transportiert und müssten den restlichen Weg in die Innenstadt zu Fuss zurücklegen. Alle anderen Standorte des bisherigen Carregimes würden aufgehoben und die Zahl der Carfahrten in der Innenstadt dadurch deutlich reduziert.

Erste Überlegungen zu den Kosten bzw. Gebühren einer solchen dezentralen Terminal-Lösung werfen die Frage auf, wie das Regime kostendeckend und aus Sicht der heutigen und künftigen Kapazitäten im öffentlichen Verkehr betrieben werden könnte. Zudem bestehen grosse Bedenken hinsichtlich der Akzeptanz der Lösungsidee durch die Gruppengäste (Kosten, Umsteigen, Länge der Fusswege) und die Bevölkerung (Auslastung der Züge, viele Gruppen auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen).

Eine vollständige Ablösung des bisherigen Carregimes durch den dezentralen Car-Terminal in der Allmend wäre frühestens ab 2040 nach Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) möglich, da während der Bauzeit des DBL nicht noch zusätzliche Touristengruppen bewusst durch die Baustelle am Bahnhof Luzern gelenkt werden sollen. Die Car-Anhalteplätze auf dem Schwanen- und dem Löwenplatz müssten während knapp 20 Jahren weiterbetrieben werden und zu diesem Zweck zumindest minimal aufgewertet werden. Gleichzeitig müssten die Carparkplätze auf der Allmend wegen der befristeten Verfügbarkeit der heutigen Carparkplätze spätestens 2032 in Betrieb genommen werden.

## 4.4 Stadtpassage

Die Projektidee Stadtpassage gehört zu den Gesamtlösungen und stellt eine Alternative zur Weiterentwicklung des bisherigen Carregimes dar. Die Lösungsidee erfüllt die mit den Stakeholdern definierten Ziele sehr gut und umfasst drei, mehrheitlich unterirdische Hauptelemente (vgl. Abb. 9):

- **Strassentunnel:** Die Cars fahren im Friedental bei der Einmündung Riedstrasse/Sedelstrasse über einen rund 200 m langen Strassentunnel direkt ins Parkhaus unter dem Kantonsspital und meiden dadurch die bereits hoch belastete Spitalstrasse.
- **Car-Parking mit 30–40 Carparkplätzen:** Das Parkieren der Cars inkl. Aus- und Einsteigen der Gruppengäste erfolgt in einem zusätzlichen vierten Untergeschoss des neu geplanten Parkhauses des Kantonsspitals (LUKS). Die Realisierung erfolgt zusammen mit der zweiten Etappe des Masterplans LUKS.
- **Fussgängertunnel:** Die Gruppengäste erreichen die Innenstadt über einen zirka 800 m langen Fussgängertunnel mit Ausgang in der Hertensteinstrasse. Noch offen sind der genaue Tunnelverlauf und dessen Ausstattung (z. B. mit Rollbändern) sowie die Anzahl und Lage von weiteren Zwischeneingängen.



Abb. 9: Situationsplan Projektidee Stadtpassage (Quelle: Luzerner Zeitung)

Das Synergiepotenzial der Lösungsidee ist gemäss ersten Einschätzungen hoch. Durch den neuen Fussgängertunnel erhalten das Kantonsspital und die angrenzenden Quartiere eine direkte Fussverbindung in die Innenstadt. Je nach Dimensionierung und Ausstattung des Tunnels ist auch eine Öffnung für den Veloverkehr denkbar. Durch den neuen Strassentunnel würde das Quartier vom Verkehr entlastet, und die Erreichbarkeit des Kantonsspitals ab der Autobahn wäre sowohl für Cars als auch für den motorisierten Verkehr mit Bezug zum Kantonsspital besser als heute. Bei rechtzeitiger Realisierung könnte der neue Strassentunnel während des Baus der zweiten Etappe des LUKS bereits als Logistiktunnel genutzt werden. Die Investitionskosten wurden grob auf 90–120 Mio. Franken geschätzt.

Nach Realisierung der Stadtpassage könnten die zentralen Car-Anhalteplätze Löwen- und Schwanenplatz anders genutzt und städtebaulich aufgewertet werden. Auch die innerstädtischen Carparkplätze, insbesondere im Bereich Alpenquai/Landenbergstrasse und Brüelmoos könnten entlastet werden. Die Zahl der Carfahrten in der Innenstadt würde, gleich wie bei der Lösungsidee Car-Terminal Allmend, deutlich reduziert. Hingegen wäre die Innenstadt via unterirdische Stadtpassage weiterhin direkt zu Fuss erreichbar und das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel würde entfallen.

Bei der Lösungsidee handelt es sich um einen neuen Vorschlag, der erst im Frühjahr 2021 öffentlich bekannt wurde. Die Lösungsidee wurde politisch noch nicht diskutiert und hat deshalb keine politische Vorgeschichte.

## 4.5 Car-Parking Musegg

Wie die Stadtpassage gehört auch das Car-Parking Musegg zu den Gesamtlösungen, welche eine Alternative zur Weiterentwicklung des bisherigen Carregimes darstellen. Für den Strategieprozess Carregime wurde das Projekt «Parkhaus Musegg» gegenüber 2016 redimensioniert. Hauptelemente der Lösungs-idee sind (vgl. Abb. 10 bzw. Abb. 11):

- **Zufahrtstunnel:** Die Cars fahren über die Geissmattbrücke zum Portal des am westlichen Endes des Musegghügels gelegenen, zirka 400 m langen Zufahrtstunnels zum unterirdischen Car-Parking.
- **Unterirdisches Car-Parking mit 7 Car-Anhalteplätzen und 36 Carparkplätzen:** Das Ein-/Aussteigen der Gruppengäste sowie das Parkieren der leeren Cars erfolgen innerhalb des Parkings.
- **Fussgängertunnel:** Die Gruppengäste erreichen über einen 100 m langen Fussgängertunnel direkt die Innenstadt über einen Ausgang in der Hertensteinstrasse.

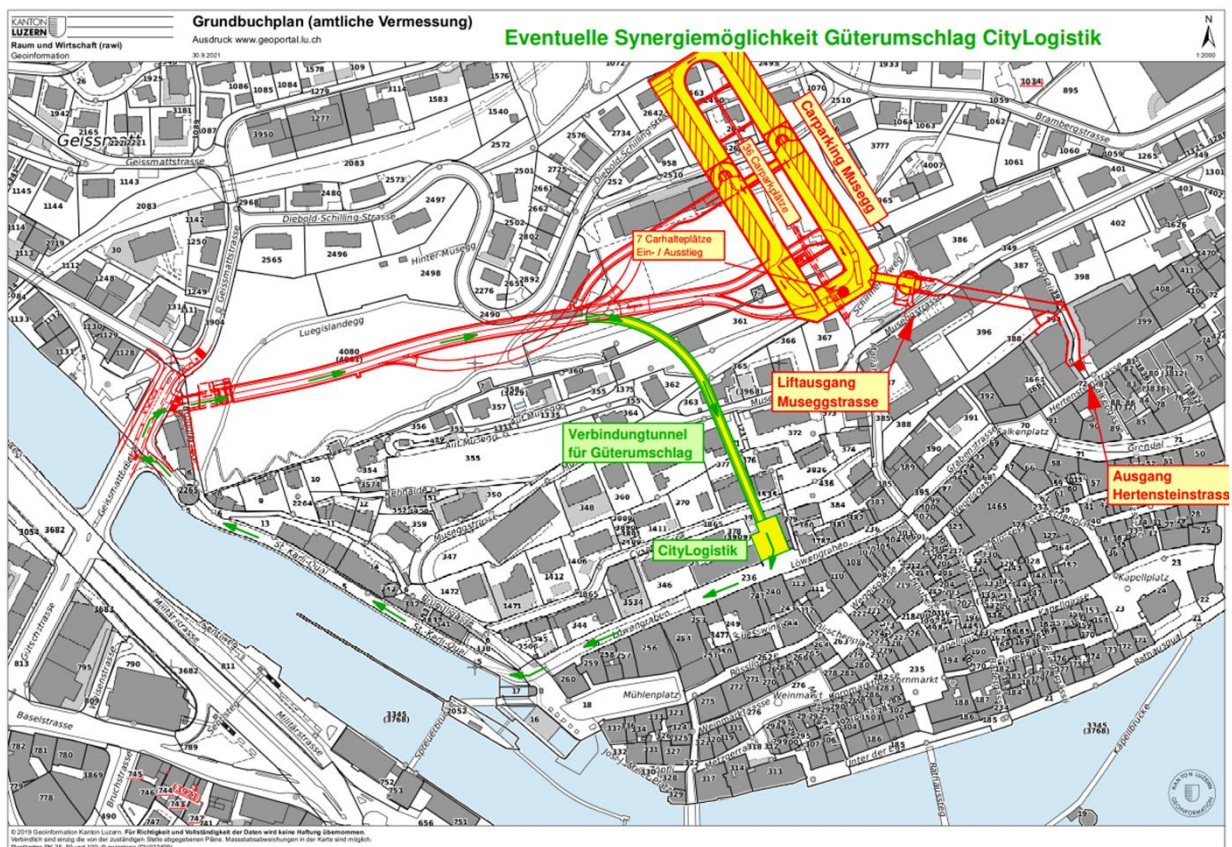


Abb. 10: Zu- und Wegfahrten und Lage des Car-Parkings Musegg (Quelle: Musegg Parking AG)

Das Projekt erfüllt die an ein künftiges Carregime gestellten Anforderungen am besten, sowohl aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht als auch hinsichtlich der für den Gruppentourismus wichtigen direkten Erreichbarkeit der Innenstadt. Auch bei unterschiedlichen Zielgewichtungen bleibt die Lösungsidee sehr stabil. Die Anfahrtswege ab Autobahn zum Car-Parking sind kurz und führen nicht durch die Innenstadt. Der Schwanen- und der Löwenplatz würden nicht mehr als Car-Anhalteplätze benötigt und können anders genutzt und aufgewertet werden.

Die Investitionskosten werden auf zirka 100 Mio. Franken geschätzt. Synergien könnten sich aus noch nicht näher untersuchten Erweiterungsmöglichkeiten ergeben, beispielsweise für die Ver- und Entsorgung der Altstadt bzw. im Bereich Citylogistik. Weitere Synergien sind denkbar. Aufgrund der Projektanpassung und des Verzichts auf die PW-Parkplätze braucht es dazu noch vertiefte Abklärungen. Gerade das

Thema Citylogistik ist aufgrund der vielen Parteien mit sehr unterschiedlichen Interessen sehr komplex, bietet aber Potenzial für eine besucherfreundlichere Güterlogistik in der Altstadt.



Abb. 11: Lage der Haltekanten und Carparkplätze im Car-Parking Museegg (Quelle: Museegg Parking AG)

Die Idee eines Parkhauses im Museeggügel inkl. PW-Parkierung wurde in der Stadt Luzern immer wieder sehr kontrovers diskutiert. Der grosse Widerstand begründet sich in zahlreichen Bedenken gegenüber der Realisierung, der Lage unter der Museggmauer, dem Betrieb bzw. dem Mehrverkehr auf der Zu- und Wegfahrt zu den PW-Parkplätzen, der Finanzierung und den Auswirkungen auf die Innenstadt.

## 5 Gesamtbetrachtung

### 5.1 Ungewisse Zukunft des Gruppentourismus

Die zukünftige Entwicklung der Nachfrage im Bereich Gruppentourismus lässt sich schwer abschätzen. Aber auch wenn der Anteil des Gruppentagestourismus gemäss Strategie Tourismus reduziert werden soll (vgl. Kapitel 1.3.2), ist davon auszugehen, dass dieser weiterhin eine gewisse Rolle spielen wird. Dabei sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt auf diese Entwicklung begrenzt. Daraus lässt sich ableiten, dass es in der Stadt Luzern auch in Zukunft ein Carregime braucht. Nur ein solches kann sicherstellen, dass die Entwicklung in Richtung der mit der Strategie Tourismus angestrebten Leitlinien bezüglich Volumina der Tourismusströme, Gästemix und Verhalten, Abwicklung, Angebote, Akzeptanz sowie Mobilität und Umwelt geht.

### 5.2 Zunehmender Nutzungsdruck

Der Nutzungsdruck auf die Innenstadt wird unabhängig von der Entwicklung des (Gruppen-)Tourismus künftig weiter zunehmen. Dazu wird insbesondere auch die zehnjährige Bauphase des DBL beitragen. Daraus ergibt sich ein Zielkonflikt mit der generell angestrebten Aufwertung der Innenstadt und deren Weiterentwicklung als attraktive, einzigartige Stadt gemäss der Vision Tourismus. Es gilt die bestmögliche Lösung unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen zu finden.



### 5.3 Weiterentwicklung des bisherigen Carregimes

Das bisherige Carregime kann unter Berücksichtigung der mit dem Strategieprozess erfolgten Lösungssuche nicht zu einer attraktiven Lösungsvariante für den Zeitraum nach 2030 weiterentwickelt werden. Im Minimum würde ein neuer Standort für einen genügend grossen Carparkplatz zur Zwischenparkierung benötigt. Dieser sollte im Idealfall aufgrund der unsicheren Prognosen hinsichtlich der Entwicklung des Cartourismus Synergien mit anderen Nutzungen bieten.

Gemäss der vorgenommenen Detailprüfung der verbleibenden Lösungsideen kommt dafür nur der Raum Allmend in Frage, wobei eine oberirdische Lösung kritisch beurteilt wird und eine unterirdische Lösung teuer ist. Für die Beurteilung, ob die Weiterentwicklung des bisherigen Carregimes zielführend ist, von entscheidender Bedeutung ist die folgende Erkenntnis: Die Nachteile des bisherigen Carregimes könnten nicht behoben werden. Weder die Nutzungskonflikte rund um die Car-Anhalteplätze in der Innenstadt noch die vielen unnötigen Carfahrten ohne Fahrgäste in der Innenstadt würden eliminiert.

Auch die aus der Vision Tourismus abgeleiteten Ziele könnten nicht erfüllt werden: Der Tourismus wäre bezüglich Menge und Auswirkungen für die Bevölkerung kaum verträglich. Die geforderte umsichtige und kluge Lenkung der Gäste durch die Stadt ist weiterhin ungelöst, und die Wege sind nicht im Sinne einer umweltschonenden Mobilität kurz. Auch ein effizientes Reservationssystem kann hier keine Abhilfe schaffen, da es die Cars für die Zwischenparkierung durchwegs zu dezentralen Parkplätzen weisen muss. Sowohl die Fahrten zu den Carparkplätzen als auch die Parkierung auf oberirdischen Plätzen werden durch einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung als störend wahrgenommen. Die alternativen Gesamtlösungen Stadtpassage und Car-Parking Musegg weisen gemäss den partizipativ erarbeiteten Zielen einen deutlich höheren Nutzen auf.

### 5.4 Zentrale Elemente für ein künftiges Carregime

Die verbleibenden Gesamtlösungen Stadtpassage und Car-Parking Musegg haben folgende Elemente gemeinsam:

- Die Car-Anhalteplätze in der Innenstadt werden aufgehoben. Der Löwen- und der Schwanenplatz können aufgewertet und umgestaltet werden.
- Alle weiteren Standorte des bisherigen Carregimes werden ab Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Gesamtlösung ebenfalls frei für andere Nutzungsansprüche im öffentlichen Grund.
- Den Gruppengästen wird als Alternative zum Car ein direkter, konfliktarmer Fussweg zur Innenstadt angeboten.
- Die Zahl der Carfahrten in der Innenstadt wird stark reduziert.
- Es sind Synergien mit anderen Nutzungen vorhanden, welche einerseits die Auslastung verbessern können (ggf. aber auch zu Konkurrenzdruck führen) und andererseits den Nutzen der Investition erhöhen.
- Die Investitionskosten sind vergleichsweise hoch und die Lösungsvarianten nur bedingt etappierbar.
- Es besteht eine Abhängigkeit von weiteren Partnerinnen und Partnern.
- Je nach mengenmässiger Entwicklung des Gruppentourismus braucht es bei beiden Lösungen zusätzliche Carparkplätze im Sinne einer Überlaufoption. Aus diesem Grunde können die bisherigen Carparkplätze Brüelmoos und Landenberg nicht sofort rückgebaut werden. Sie werden aber wesentlich weniger stark frequentiert werden.

## 5.5 Stadtpassage versus Car-Parking Musegg

Beide Lösungsideen schneiden in der fachlichen Bewertung gemäss Strategieprozess sehr gut ab und weisen eine vergleichbare Kostenwirksamkeit auf. Auch Synergiepotenzial ist bei beiden Vorschlägen vorhanden. Als Vorteil der Stadtpassage erweist sich die Verbesserung der Erreichbarkeit des Kantonsspitals für den Fuss- und eventuell auch den Veloverkehr aus der Innenstadt, da der Weg nicht mehr über den Musegghügel führt. Bei beiden Projekten könnten im Rahmen von vertieften Untersuchungen gegebenenfalls weitere Synergien generiert werden, daher stehen diese im direkten Vergleich nicht im Vordergrund.

Beide Lösungsideen sind mit den Zielen der Mobilitäts- und Tourismusstrategie vereinbar. In der Summe aller Teilelemente eher kritisch beurteilt werden dürften beide Vorschläge hinsichtlich ihrer Kompatibilität mit der Klima- und Energiestrategie. Während für das Car-Parking Musegg eigens eine Kaverne ausgebaut werden muss, fällt der Eingriff der Stadtpassage kleiner aus, da es sich lediglich um eine Erweiterung der ohnehin zu erstellenden Baugrube handelt.

Die politische Vorgeschichte ist ein klarer Nachteil für das Car-Parking Musegg, da die Stadtpassage politisch unbelastet ist. Dafür ist für die Idee Musegg die Machbarkeit bereits auf Stufe Vorprojekt nachgewiesen, auch wenn vonseiten der Gegnerschaft hinsichtlich der Lage unter der historischen Mauer grosse Bedenken geäussert werden. Bei der Stadtpassage handelt es sich erst um eine grob abgeklärte Idee. Zudem ist das Zeitfenster für die Realisierung im Falle der Stadtpassage aufgrund der Abhängigkeit der Bauetappen des Masterplans für das LUKS klar begrenzt.

An der Lösungsidee Stadtpassage dürften auch die Bundesämter ARE, BAV und ASTRA interessiert sein, da sie auch eine Mobilitätsdrehscheibe am Rande eines Agglomerationszentrums darstellt. Die Lösungsidee vereint siedlungsplanerische und verkehrliche Aspekte im Sinne der städtischen und kantonalen Mobilitäts- als auch Klima- und Energiestrategien und stimmt gut mit den Zielsetzungen der Agglomerationsprogramme überein. Sie bietet zudem die Chance zu einem partnerschaftlichen Projekt zwischen Stadt, Kanton, dem Luzerner Kantonsspital (LUKS) als grösstem Arbeitgeber in der Stadt Luzern, dem Bund und weiteren interessierten Kreisen.

## 5.6 Fazit und Empfehlung

Der rund zweijährige partizipative Prozess zur Vision Tourismus Luzern 2030 hat gezeigt, dass der Tourismus auch in Zukunft eine wichtige Funktion in der Stadt Luzern haben wird und auch weiterhin ermöglicht werden soll. Allerdings muss die Entwicklung des Tourismus stärker als bisher gesteuert werden. Die Entwicklung der Tourismusströme soll im Einklang mit dem Erhalt der Lebensqualität der Bevölkerung erfolgen. Die Angebote sollen auf nachhaltige, innovative und kreative Weise weiterentwickelt werden. Im engen Dialog von Anbietenden, Bevölkerung und Behörden sollen neue, einzigartige Höhepunkte geschaffen und die Gäste klug durch die Stadt gelenkt werden.

Wie sich der internationale Tourismus in den nächsten Jahren und Jahrzehnten entwickeln wird, ist zum heutigen Zeitpunkt schwierig einzuschätzen. Erwartet wird, dass mittelfristig weniger Gäste aus den Fernmärkten Luzern besuchen werden. In den Leitlinien zur Vision Tourismus Luzern 2030 ist festgehalten, dass der Individualtourismus aus der Schweiz und Europa gefördert werden soll und es nicht erwünscht ist, dass die Zahl der Cars in der Stadt Luzern weiter zunimmt. Gruppen- und Carreisen nach Luzern sollen aber weiterhin möglich sein. Um das akzeptable Mass von Gruppengästen in der Stadt Luzern und insbesondere in der Altstadt nicht zu überschreiten, setzt der Stadtrat aber nicht auf Zugangsbeschränkungen oder Besucherobergrenzen, sondern auf eine intelligente Besucherlenkung.

Dazu gehört auch die Lenkung der Cars in der Stadt Luzern. Der ebenfalls zweijährige partizipative Prozess für ein neues Carregime hat gezeigt, dass sich breite Kreise ein Carregime wünschen, das möglichst wenig Verkehr verursacht, wenig negative Auswirkungen auf das Umfeld hat und das die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Anhalte- und -parkplätzen für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet.

Der Stadtrat hat sich eingehend mit den insgesamt 59 Lösungsvorschlägen für ein neues Carregime auseinandergesetzt. Unter Berücksichtigung der fachlichen und politischen Aspekte und der detailliert geprüften Optionen gemäss Kapitel 4 kommt der Stadtrat zum Schluss, dass eine Infrastrukturlösung die Zielsetzungen bestmöglich zu erfüllen vermag. Ausschlaggebend für seine Entscheidung sind dabei insbesondere die folgenden Aspekte:

- Die Touristengruppen können die Innenstadt ab dem Aussteigeort direkt zu Fuss erreichen.
- Die zentralen Car-Anhalteplätze in der Innenstadt (Schwanenplatz und Löwenplatz) werden frei für andere Nutzungen und können städtebaulich aufgewertet werden.
- Die Zahl der Cars im Zentrum der Stadt Luzern wird massiv reduziert.

Die Lösungsidee «Stadtpassage» soll aus den folgenden Gründen vertieft geprüft und weiterbearbeitet werden:

- Die Synergien mit der Realisierung des neu geplanten Parkhauses des Luzerner Kantonsspitals sind erheblich: Das Parkieren der Cars inkl. Aus- und Einsteigen der Gruppengäste erfolgt in einem zusätzlichen vierten Untergeschoss, wodurch keine separate Infrastrukturbauwerke für die Carparkierung erstellt werden muss.
- Mit der Lösungsidee Stadtpassage entsteht eine neue direkte Fussgängerverbindung zwischen Innenstadt und Kantonsspital. Eine Ergänzung als Veloverbindung ist denkbar.
- Eine weitere Option wäre die Nutzung der Verbindung zwischen LUKS und der Innenstadt für den Fernwärmetransport.
- Das Zeitfenster für eine mögliche Realisierung ist durch die Abhängigkeit vom Masterplan LUKS klar begrenzt.
- Die Lösungsidee ist politisch nicht vorbelastet und bietet die Chance, in einem partnerschaftlichen Projekt zwischen Stadt, Kanton, Bund und Privaten sowohl wirtschaftliche, touristische und verkehrliche als auch energetische und umweltrelevante Problemstellungen einer Lösung zuzuführen.

## **6 Stadtpassage als künftiges Carregime (langfristig)**

### **6.1 Projektidee**

Basierend auf einem Masterplan wird das Areal des Luzerner Kantonsspitals (LUKS) neu bebaut. In drei Etappen entstehen diverse neue Klinikbauten. Neben dem Neubau des Kinderspitals mit Frauenklinik (bereits im Bau, Inbetriebnahme bis 2026) entstehen in der Phase II das Ambulante Zentrum (bis 2031) und das Stationäre Zentrum (bis 2035). Dazu gehören jeweils drei Untergeschosse für Logistik (1. Untergeschoss) und Autoparkierung (2. und 3. Untergeschoss). Die Lösungsidee Stadtpassage sieht vor, in die geplante Neubebauung des Areals LUKS ein Car-Parking zu integrieren. In einem zusätzlichen vierten Untergeschoss könnte dieses Car-Parking mit bis zu 50 Stellplätzen untergebracht werden.

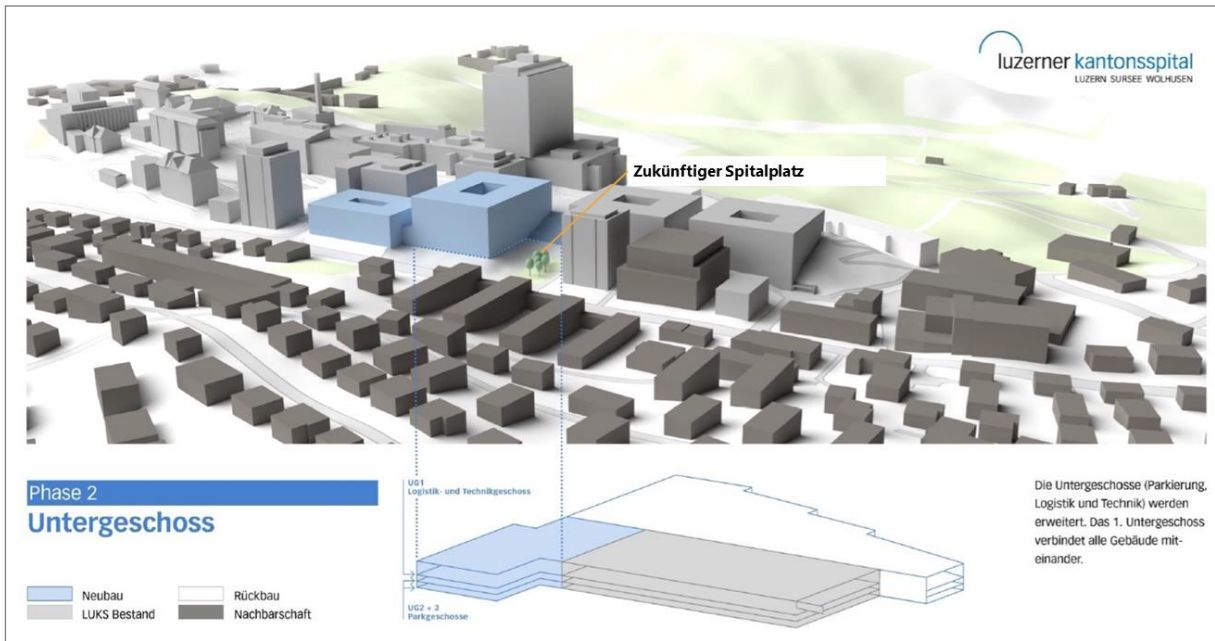


Abb. 12: Auszug Masterplan Kantonsspital (Quelle: Präsentation Bauen am LUKS, Luzerner Kantonsspital, 2019)

Für die Zufahrt zu den Parkplätzen im 2. bis 4. Untergeschoss sieht die Lösungsidee vor, einen neuen Strassentunnel ab der Einmündung Riedstrasse/Sedelstrasse zu erstellen. Damit könnten auch die Verkehrsstaus im Feierabendverkehr, welche bereits heute zu Überlastungen an den Kreuzungen Spitalstrasse/Sedelstrasse und Friedentalstrasse/Sedelstrasse führen, reduziert werden. Der neue Tunnel unterquert den Friedhof im Friedental zirka 10–12 m unter Terrain und könnte bereits bei der Realisierung der zweiten Etappe als Baustellenzufahrt dienen und damit u. a. dazu beitragen, den Aushub möglichst direkt über das übergeordnete Strassennetz abtransportieren zu können.

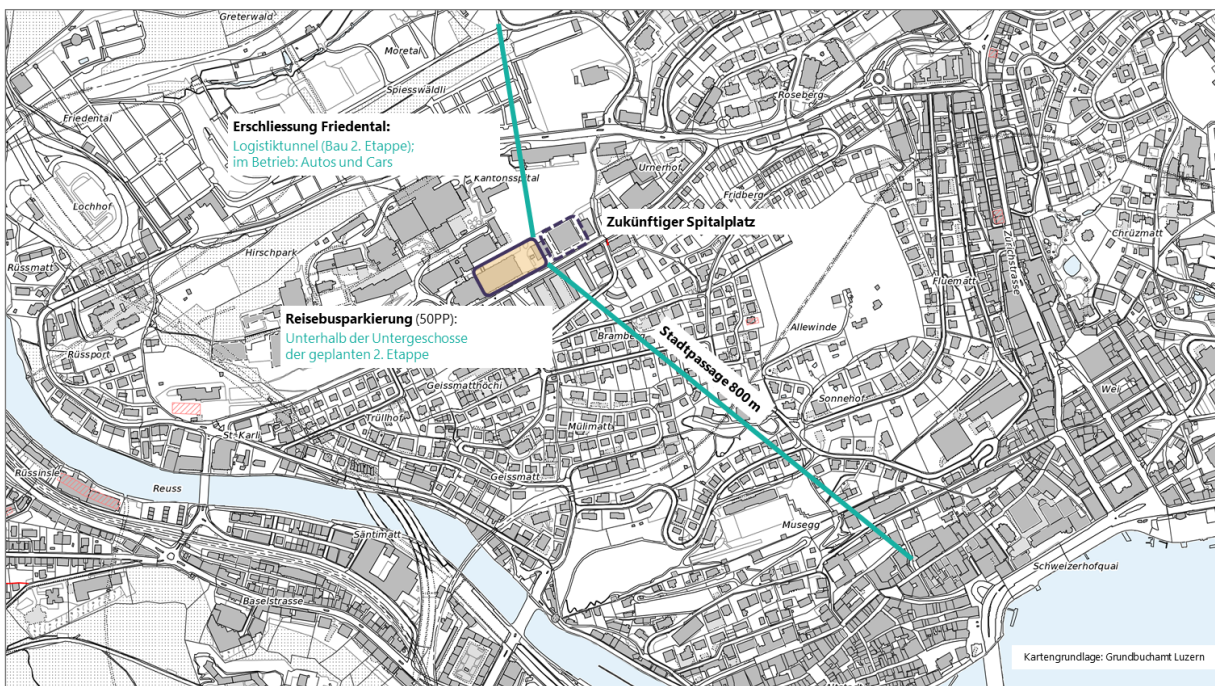


Abb. 13: Projektskizze (Quelle: IG Stadtpassage)

Einmal aus dem Car ausgestiegen, gelangen die Gruppengäste via Stadtpassage direkt in die Innenstadt. Dieser zirka 800 m lange Fussgängertunnel soll sowohl attraktiv als auch sicher gestaltet und ausgestattet werden. Gemäss Initianten könnte es sich auch um zwei separate, in regelmässigen Abständen miteinander verbundene Röhren handeln. Das Portal kommt voraussichtlich dort zu liegen, wo der

Museggrain und die Falkengasse in die Hertensteinstrasse münden. Der heute eher unattraktive Ort soll mit einer guten architektonischen Lösung deutlich aufgewertet werden.

Die neue Verbindung zwischen Innenstadt und Kantonsspital dient auch den angrenzenden Quartieren, insbesondere dann, wenn zusätzliche vertikale Zugänge (z. B. zum Brambergquartier) geschaffen werden. Der Fussgängertunnel könnte auch für Velos geöffnet werden oder in einer separaten Röhre geführt werden, sodass eine direkte Veloverbindung zwischen dem grössten Arbeitgeber des Kantons Luzern und der Innenstadt von Luzern entstünde. Eine Verbesserung der Erschliessung bzw. Entlastung der heutigen Zufahrt zum Kantonsspital ist aus Sicht Stadt bzw. Quartier unabhängig vom Carregime ein spannender Ansatz.

Die Grobkostenschätzung der Initianten der Stadtpassage beläuft sich auf 30–60 Mio. Franken für den Fussgängertunnel, 30–50 Mio. Franken für den Strassentunnel und 30–40 Mio. Franken für das Car-Parking. Vonseiten Initianten wurde eine Aufteilung der Finanzierung im Sinne einer öffentlich-privaten Partnerschaft auf die Stadt, das Kantonsspital und eine Investorengemeinschaft angedacht.

## 6.2 Themen für die Weiterbearbeitung

Im Rahmen der vorgeschlagenen Prüfung und Weiterbearbeitung der Projektidee Stadtpassage gilt es die zentralen Fragestellungen soweit zu beantworten, dass gesicherte Aussagen zur technischen Machbarkeit inkl. Kostenschätzung sowie eine fundierte Potenzialabschätzung vorliegen. Weitere zentrale Aspekte sind Aussagen zu Synergien und der Etappierbarkeit. Ein wichtiger Bestandteil der Machbarkeitsstudie widmet sich der Prüfung einer möglichen künftigen Trägerschaft und der Finanzierung des Vorhabens. In diesem Zusammenhang wird auch zu prüfen sein, ob die durch die Initianten vorgeschlagene neue Zufahrt zum Parking ab der Sedelstrasse auch für die Auto-Parkierung mitgenutzt werden kann bzw. soll.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind gemäss aktueller Einschätzung insbesondere folgende Themen zu vertiefen:

- Horizontale und vertikale Linienführung des Strassentunnels und der Fussgängerpassage (Untertagebau)
- Nachfragepotenzial und Nutzen der Projektidee für die angrenzenden Quartiere (alle Zielgruppen) und das Kantonsspital (Mitarbeitende, Besuchende), separat betrachtet für den Fuss-/Veloverkehr
- Verkehrstechnische Machbarkeit
- Ausgestaltung und Ausstattung der Fussgängerpassage im Sinne eines attraktiven und barrierefreien Angebots für die verschiedenen Zielgruppen unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse
- Projektierung des Car-Parkings unter Berücksichtigung der Ausstattung und des Platzbedarfs gemäss Standards für die Car-Anhalte- und -parkplätze
- Nachweis der Integrierbarkeit in die zweite Etappe des Masterplans LUKS als 4. Untergeschoss inkl. Zu- und Wegfahrt der Cars sowie einer attraktiven Fusswegverbindung vom Car-Parking zur Fussgängerpassage in die Innenstadt
- Vertiefte Prüfung der Idee, den Strassentunnel für die Baulogistik zu nutzen
- Betriebsregime inkl. Slotmanagement, Gebührenstruktur, Kontrollmechanismen und Überlauf-Parkplätze
- Möglichkeit einer Integration des Veloverkehrs in das Teilelement Fussgängerpassage
- Kostenschätzung für alle Teilelemente als Grundlage für die Überlegungen zur Finanzierung
- Ermitteln von weiteren Synergien und Vorabklärungen dazu soweit zweckmässig oder erforderlich (z. B. Fernwärme und andere Leitungsbauten, Citylogistik, Umnutzung des Car-Parkings für andere Zwecke usw.)
- Überlegungen zu Bauherrschaft, Projektbeteiligten und Projektorganisation
- Vorschlag für eine Trägerschaft und einen Kostenteiler

## 6.3 Nächste Schritte

Die Bauphasen des LUKS für die nächsten Jahre sind bereits festgelegt. Eine verzögerte Realisierung ist aufgrund der Dringlichkeit von Sanierungsmassnahmen und der Realisierung von Ersatzbauten nicht möglich. Daraus ergibt sich ein hoher Zeitdruck für die Stadt Luzern, da die Projektidee in diese Bauphasen eingepasst werden muss. Der Verwaltungsrat des LUKS, welchem die Lösungsidee durch die Projekt-Initianten zur Kenntnis gebracht wurde, hat den Stadtrat aufgefordert, bis Ende 2022 ein klares Willensbekenntnis zur Lösungsidee Stadtpassage abzugeben.

In der Folge haben erste Gespräche zwischen der Stadt Luzern, dem LUKS und dem Kanton Luzern stattgefunden. Die Gesprächspartnerinnen und -partner sind sich einig, dass die Lösungsidee das Potenzial zu einem partnerschaftlichen Projekt hat, mit welchem sowohl wirtschaftliche, touristische, verkehrliche als auch energetische und umweltrelevante Problem- und Aufgabenstellungen einer Lösung zugeführt werden können. Die Lösungsidee hat zudem gute Chancen, in ein künftiges Agglomerationsprogramm aufgenommen zu werden, da sie siedlungsplanerische und verkehrliche Aspekte im Sinne der städtischen und kantonalen Mobilitäts- als auch Klima- und Energiestrategien aufnimmt. Darüber hinaus dürften auch die Bundesämter ARE, BAV und ASTRA daran interessiert sein, da sie auch eine Mobilitätsdrehscheibe am Rande eines Agglomerationszentrums darstellt. Stadt, Kanton und LUKS sind sich deshalb einig, dass die Lösungsidee weiterverfolgt und näher geprüft werden soll.

Nach der Behandlung des vorliegenden Berichtes und Antrages im Stadtparlament wird der Stadtrat deshalb eine Machbarkeitsstudie zur genaueren Prüfung der Lösungsidee Stadtpassage in Auftrag geben. Diese umfasst die Klärung der technischen Machbarkeit, das Aufzeigen der verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Projektelemente inkl. Optimierungspotenzial, eine genauere Kostenschätzung des Projekts und lotet das Synergiepotenzial aus Sicht Stadt, Kanton und weiteren Interessierten aus. Von grösster Bedeutung werden auch die Etablierung einer Trägerschaft für das Projekt «Stadtpassage» und Gespräche im Zusammenhang mit einem entsprechenden Kostenteiler sein.

Der Stadtrat ist sich der sehr engen Zeitverhältnisse durch die weitgehend festgelegten Bauphasen des LUKS-Areals bewusst und hat deshalb die Aufarbeitung der Grundlagen im Hinblick auf die notwendige Machbarkeitsstudie gestartet. Zulasten des Globalbudgets Tiefbauamt 2022 wurden erste Arbeiten ausgelöst. Diese Vertiefung und Konkretisierung des Vorhabens erfolgt also in der Finanzkompetenz des Stadtrates. Dem Grossen Stadtrat wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag darum kein Projektkredit unterbreitet. Erste Finanzbeschlüsse hat das Parlament erst nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie für die Erarbeitung des Vor- und des Bauprojekts sowie in einem weiteren Schritt für die Realisierung der Stadtpassage zu genehmigen. Ein entsprechender Bericht und Antrag wird dem Parlament voraussichtlich bis Ende 2023 vorgelegt.

## 6.4 Carfahrten zu Hotels und Auftragsfahrten ab Luzern

Die Carfahrten zu den Hotels in der Innenstadt im Zusammenhang mit der Übernachtung von Reisegruppen in Luzern sind natürlich weiterhin möglich. Die Reisegäste werden wie bisher zu den Hotels geführt, die Reiseautos werden über Nacht auf den bestehenden Carparkplätzen abgestellt. Somit verschwinden die Reiseautos nicht komplett aus dem Stadtbild, deren Zahl in der Innenstadt wird aber massiv reduziert. Daran ändern die Carfahrten zu touristischen Zielorten wie SGV, KKL oder auch Bahnhof Luzern als Ausgangspunkt für Bahnausflüge von Touristengruppen (z. B. Zentralbahn nach Engelberg oder Brünig/Interlaken) ebenso wenig wie die Carfahrten ab Luzern, für welche Car-Anhalteplätze an Lagen, die mit dem ÖV gut erreichbar sind, auch weiterhin zur Verfügung stehen sollen.

## 7 Übergangsregime (mittelfristig)

Für die Zeit bis zur Realisierung des künftigen Carregimes werden einige Jahre vergehen. Es ist gut möglich, dass der Gruppentourismus in dieser Zeit wieder vermehrt auch den Weg nach Luzern findet. Um zu verhindern, dass damit auch die unerwünschte Situation wie in den Jahren vor der Coronapandemie zurückkehrt, braucht Luzern ein Übergangsregime. Das Übergangsregime basiert auf dem in Kapitel 1.2.2 skizzierten aktuellen Carregime mit den bestehenden Standorten und soll den Zeitraum ab zirka 2025 bis zur Inbetriebnahme der angestrebten gesamtheitlichen Lösung (voraussichtlich 2030) abdecken.

### 7.1 Steuerung des Carverkehrs

Ein wichtiger Bestandteil des Carregimes ist neben den Car-Anhalte- und -parkplätzen auch die Steuerung des Carverkehrs. Bestandteile der entsprechenden Steuerung sind einerseits das in Luzern seit 2019 in Betrieb stehende webbasierte Parkleitsystem für die ReiseCars «iParkiere Bus», andererseits aber auch die Parkgebühren. Diesen soll in Zukunft in Verbindung mit der Möglichkeit, die Car-Anhalteplätze reservieren zu können, eine stärkere Lenkungswirkung zukommen. Das System zur Steuerung des Carverkehrs soll also um das Element des sogenannten «Slot-Managements» erweitert werden.

### 7.2 Reservationssystem (Slot-Management)

Ein Reservationssystem oder Slot-Management für die Steuerung des Carverkehrs in der Stadt Luzern wurde seit der anlässlich der Ratssitzung vom 31. Januar 2019 als Postulat überwiesenen Motion 170, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017: «Carparkierungskonzept 2.0» ([Link](#)), auf politischer Ebene immer wieder diskutiert und gefordert. Tatsächlich ist ein Slot-Management ein wirksames Instrument, um eine Steuerung des Carverkehrs vorzunehmen. Die wesentlichen Elemente eines Slot-Managements sind:

- Reservation eines Time-Slots bzw. Zeitraums: Die Car-Chauffeusen und -Chauffeure haben die Möglichkeit, vor ihrer Ankunft in der Stadt Luzern einen Car-Anhalteplatz und allenfalls auch einen Carparkplatz zu reservieren. Die Reservation soll elektronisch möglich sein und über eine Erweiterung des bestehenden webbasierten Car-Parkleitsystems «iParkiere Bus» erfolgen.
- Gebührenmodell: Das Gebührenmodell muss einen lenkenden Einfluss auf die Nutzung der Car-Anhalteplätze und Parkplätze haben. Die Gebühren für zentrale und stärker frequentierte Parkplätze sollen höher sein als jene für dezentrale Parkplätze und je nach Tageszeit und Belegungsgrad unterschiedlich hoch angesetzt werden können. Zudem soll das Gebührenmodell auf die dem Carregime zugrunde liegenden Zielsetzungen abgestimmt sein. Die detaillierten Angaben können dem separaten Kapitel 7.3 Parkgebühren entnommen werden.
- Kontrollsystem: Sowohl die ordentliche Nutzung der Car-Anhalteplätze als auch die Einhaltung der Time-Slots und die Bezahlung der Parkgebühren müssen kontrolliert werden. Bestandteil des Kontrollsystems ist auch das Ahnden von Verstössen.

Das hauptsächliche Ziel eines Slot-Managements für das Carregime der Stadt Luzern ist es, eine Überbelegung der Car-Anhalteplätze zu verhindern. Gleichzeitig soll es aber auch dazu dienen, das Caraufkommen im Sinne der dem Carregime zugrunde liegenden Zielsetzungen zu steuern.

Die primäre Steuergrösse, mit welcher das Caraufkommen in der Stadt Luzern reguliert werden kann, ist die Zahl der Car-Anhalteplätze. Solange in der Stadt Luzern ein Carregime mit zentralen Car-Anhalteplätzen in der Innenstadt betrieben wird, sind diese bei einer hohen Nachfrage der leistungsbestimmende Faktor des Systems Car-tourismus. Entsprechend vorsichtig ist mit diesen Car-Anhalteplätzen, deren Belegung und deren Überwachung umzugehen. Auch die Zahl der Carparkplätze und die Parkgebühren können bei einer gesättigten Nachfrage einen Einfluss auf das Caraufkommen haben. Auch die Gebühren können, vor allem dann, wenn sie derart hoch angesetzt werden, dass sie zu einer Verdrängung

führen, die Nachfrage beeinflussen. Die Park- und neu auch Haltegebühren sollen in der Stadt Luzern aber als sekundäre Steuergrösse dienen und vor allem zu einer ausgeglichenen tageszeitlichen Verteilung des Caraufkommens beitragen. Bei der Zahl der Carparkplätze als Steuergrösse ist deshalb Vorsicht geboten: Eine zu geringe Zahl führt rasch zu ungewünschten Situationen mit Parkierung ausserhalb von Parkierungsflächen und zu unnötigen Fahrten. Auch ein restriktives (und dementsprechend teures) Kontrollsystem kann hier nur ungenügend wirken. Aus diesem Grund ist es nicht ratsam bzw. sogar kontraproduktiv, die Zahl der Carparkplätze sehr tief zu halten.

Da die Zufahrt zur Innenstadt von Luzern aufgrund der Verkehrssituation nicht in jedem Fall behinderungsfrei erfolgen kann, ist es auch nicht möglich, dass ein reservierter Zeitraum immer wie vorgesehen eingehalten werden kann. Es muss daher stets eine genügende Anzahl an Anhalteplätzen als «Reserve» freigehalten werden. Gemäss Erfahrung von anderen Destinationen, welche solche Systeme im Bereich Carregime seit Längerem betreiben (z. B. Salzburg), ist es sinnvoll, Reservationen nur für zwei Drittel der vorhandenen Anhalteplätze zuzulassen.

### 7.3 Parkgebühren

Per Definition und rechtlicher Auslegung können Parkgebühren erhoben werden, um die mit der Parkierung verbundenen Kosten zu decken. Neben den reinen Betriebs- und Unterhaltskosten der Parkierungsflächen und der Betriebsinfrastrukturen können sie somit auch zur Erneuerung und Umgestaltung der Parkierungsanlagen verwendet werden. Zudem ist es zulässig, über die Gebühren auch eine moderate Steuerung der Nachfrage vorzunehmen.

Wenn im Zusammenhang mit dem künftigen Carregime über eine Veränderung der Gebühren gesprochen wird, muss die Zielsetzung, welche damit verfolgt wird, im Auge behalten werden. Die Vision Tourismus 2030 der Stadt Luzern sieht bezogen auf den Gruppentourismus vor, dass:

- die Verweildauer der Gäste in unserer Stadt erhöht wird;
- die Tourismusgruppen besser über den Tagesverlauf verteilt auftreten;
- eine Massierung von Tourismusgruppen zu gewissen Tageszeiten reduziert wird.

Bezogen auf die Parkgebühren zeichnet sich deshalb ab, dass das heutige System mit fixen Parkgebühren nicht zielkonform ist. Die Parkgebühren müssen zwar weiterhin auch von der Lage der Parkierungsanlage abhängig sein, um unerwünschten Massierungen auf den zentral gelegenen Plätzen entgegenwirken zu können. Zusätzlich sollen die Gebühren in Zukunft aber auch tageszeitlich unterschiedlich hoch angesetzt werden können, sodass eine bessere Verteilung über den Tagesverlauf erreicht werden kann. Die für eine Veränderung des heutigen Gebührenmodells zentrale Zielsetzung aus der Tourismusstrategie ist aber die, dass die Verweildauer der Gäste in unserer Stadt erhöht werden soll. Natürlich kann die angestrebte Erhöhung der Verweildauer nicht primär über die Parkgebühren herbeigeführt werden, diese dürfen aber einen längeren Aufenthalt in der Stadt Luzern zumindest nicht unattraktiv machen.

Aus diesem Grund soll das zukünftige Gebührensystem grundsätzlich auf Pauschalgebühren basieren. Wo immer möglich soll für den Aufenthalt in der Stadt Luzern pro Reiseкар nur einmal eine Gebühr entrichtet werden. Darin enthalten sind sowohl das Anhalten auf einem der zentralen Car-Anhalteplätze in der Innenstadt für das Aus- und Einsteigenlassen der Fahrgäste als auch das Parkieren auf einem dezentralen Parkplatz. Es macht zudem Sinn, die Erhebung der entsprechenden «Aufenthaltsgebühr» mit der Reservation eines Zeitraums zu kombinieren und über das weiterentwickelte webbasierte System «iParkiere Bus» abzuwickeln. Damit entfällt einerseits die Bedienung von Parkuhren auf den Carparkplätzen, was gleichzeitig auch dazu führt, dass die Gebühren auch effektiv bezahlt werden. Andererseits gehört dadurch auch das heute unentgeltliche Anhalten auf den zentralen Car-Anhalteplätzen der Vergangenheit an.



Zu beachten ist, dass diese Überlegungen sich primär auf den Gruppentourismus konzentrieren, dessen Aufenthalt in der Stadt Luzern auf wenige Stunden begrenzt ist. Insbesondere für übernachtende Touristengruppen, die mit dem Car unterwegs sind, müssen möglichst einfache Lösungen angestrebt werden. Diese gilt es bei der konkreten Konzipierung und Umsetzung des neuen Gebährensystems mit der Tourismusbranche in der Stadt Luzern abzusprechen. Die einfachste und niederschwelligste Lösung dürfte nach wie vor sein, dass die Gebühr für das (über Nacht) Parkieren wie gewohnt an einer Parkuhr bezahlt werden kann. Auch hierzu sind aber einfache elektronische Lösungen ohne Bargeld anzustreben.

## 7.4 Kontrollsystem

Das dritte Element, welches sowohl für das Funktionieren des Slot-Managements als auch des Car-regimes an sich von Bedeutung ist, ist das Kontrollsystem. Dieses stellt einerseits sicher, dass die Zufahrt zu einem Car-Anhalteplatz nur dann erfolgt, wenn eine gültige Reservation vorhanden ist und garantiert andererseits, dass die Parkgebühren auch korrekt entrichtet werden. Die Zutrittskontrolle kann grundsätzlich entweder mittels Schrankenanlagen wie bei einem Parkhaus oder aber personell – beispielweise durch einen «Parkplatzwächter» bzw. eine «Parkplatzwächterin» – erfolgen. Da sowohl der Schwanen- als auch der Löwenplatz kaum mit Schranken oder Pollern abgesperrt werden können, ohne dass dadurch die zufahrenden Reisecars infolge des fehlenden Stauraums Verkehrsbehinderungen auf dem angrenzenden Strassennetz der Stadt Luzern verursachen würden, wird vorgesehen, die Kontrollen personell durchzuführen. Sie sollen als Aufgabenerweiterung dem auf diesen beiden Plätzen bereits etablierten Verkehrsdienst übertragen werden. Nach der Zuweisung des entsprechenden Parkfeldes soll der Parkplatzwächter bzw. die Parkplatzwächterin unterstützt durch ein mobiles elektronisches Hilfsmittel überprüfen, ob die Reservation erfolgt und bezahlt ist. Ist dies nicht der Fall, wird eine entsprechende Parkgebühr erhoben, welche einen erheblichen Zuschlag gegenüber der Reservationsgebühr über das webbasierte System beinhaltet.

Wie heute soll kein 24-Stunden- und 7-Tage-Dienst eingeführt werden, er soll vor allem die Tageszeiten mit dem grossen Caraufkommen abdecken. In den übrigen Zeiten sollen, wie das auch bei den Parkplätzen für Personenwagen der Fall ist, lediglich Stichprobenkontrollen durchgeführt werden. Die Kontrolle ist damit zwar durchgehend gegeben, Kosten und Nutzen einerseits und auch die Installation von Absperrungen halten sich damit aber in einem vertretbaren Verhältnis.

Ein Reservationssystem in Form eines Slot-Managements eignet sich für Car-Anhalteplätze, nicht aber für Carparkplätze. Der Grund dafür liegt beim nötigen Kontrollsystem. Wenn für einen Car-Anhalteplatz oder einen Carparkplatz eine Reservation vorgenommen wurde, muss der entsprechende Platz beim Eintreffen vor Ort auch tatsächlich zur Verfügung stehen. Um das garantieren zu können, bedarf es entweder einer personell betriebenen Zutritts- und Reservationskontrolle oder aber eines mechanisch-elektronischen Zutrittssystems zum reservierten Platz, welches durch die Berechtigten selber bedient werden kann. Da die Installation eines mechanisch-elektronischen Systems, mit welchem jedes Parkfeld einzeln abgesperrt bzw. freigeschaltet werden könnte, sehr teuer und zudem auch vandalismus- und damit störungsanfällig wäre, eignet sich ein solches für Carparkplätze nicht. Zudem ist es aufgrund der Situierung der Parkplätze im Verkehrsraum oder der räumlichen Anordnung der Carparkplätze aus verkehrstechnischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich, diese mit Schranken oder Pollern abzugrenzen. Die Installation dieser Absperrungen hätte zur Folge, dass dadurch auf dem angrenzenden oder internen Verkehrssystem des Parkplatzes Stausituationen verursacht und/oder die Verkehrssicherheit gefährdet würde.

## 7.5 Rechtliche und finanzielle Aspekte

Voraussetzung für ein gutes Funktionieren dieses neuen Gebührensystems wird eine entsprechende Einführungsphase mit breiter Information, insbesondere der Tour-Operatoren, sein. Die Finanzierung des Verkehrs- und Parkplatzdienstes soll künftig über die zu erhebenden Gebühren erfolgen.

Eine Überprüfung der rechtlichen Aspekte, welche aus der Änderung des Parkierungs- und Gebührensystems für ein solches Übergangsregime resultieren, hat ergeben, dass dieses weder durch nationales, kantonales noch kommunales Recht infrage gestellt oder verunmöglicht wird. Die konkrete Ausgestaltung des Parkierungs- und Gebührensystems wird zusammen mit der Strassenaufsichtsbehörde des Kantons Luzern, also der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, erfolgen müssen. Basierend auf diesen Abklärungen müssen die städtischen Rechtsgrundlagen angepasst werden.

Zudem werden auch die Einführung und der Betrieb des Übergangsregimes mit erheblichen Kosten verbunden sein. Die dafür notwendigen Ausgaben dürften in der Kompetenz des Grossen Stadtrates liegen. Diese werden dem Grossen Stadtrat gemeinsam mit den Anpassungen der Rechtsgrundlagen in einem Bericht und Antrag zur Genehmigung unterbreitet.

## 8 Gebührenanpassung infolge Inbetriebnahme des Carparkplatzes Rösslimatt Kriens (kurzfristig)

Die Luzerner Stimmbevölkerung hat im September 2017 die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» angenommen. Diese Initiative verlangte die Aufhebung des Carparkplatzes Inseli zugunsten einer Erweiterung der dort bestehenden Grünfläche. Der damit notwendige Ersatzstandort für die Carparkierung von 28 Carparkplätzen konnte in der Rösslimatt in Kriens gefunden werden. Der Carparkplatz Rösslimatt soll bis Ende 2022 erstellt und für eine Dauer von maximal zehn Jahren in das Parkregime für die Carparkplätze der Stadt Luzern integriert werden. Die detaillierten Ausführungen dazu sind in B+A 25/2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens» ([Link](#)) enthalten, mit welchem der Grosse Stadtrat einen Sonderkredit in der Höhe von 4,64 Mio. Franken bewilligt hat. Der Betrag setzt sich aus den reinen Investitionskosten von 2,52 Mio. Franken für den Bau sowie den auf zehn Jahre aufgerechneten Betriebskosten von 2,12 Mio. Franken zusammen. Im B+A 25/2021 wurde aufgezeigt, dass sich mit dem bestehenden Gebührenmodell und einer Gebühr von Fr. 3.– pro Stunde die Betriebskosten des Carparkplatzes Rösslimatt Kriens decken lassen.

Aus der Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates zum entsprechenden B+A 25/2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens» geht hervor, dass der Stadtrat eine Erhöhung der Carparkgebühren prüfen soll, so dass auch die Investitionskosten des Carparkplatzes Rösslimatt ebenfalls innert zehn Jahren erwirtschaftet werden könnten. Vor dem Hintergrund dieser Protokollbemerkung wurde das Gebührenmodell einer Überprüfung unterzogen. Mit dem Büro SNZ Ingenieure und Planer AG wurde eine externe Planerfirma beauftragt, das bestehende Gebührenmodell zu analysieren und aufgrund der anstehenden Entwicklungen Anpassungen des Gebührenmodells vorzuschlagen. Ziel der Anpassung des Gebührenmodells ist die Querfinanzierung der Betriebs- und Investitionskosten des Carparkplatzes Rösslimatt durch eine Erhöhung der stadtweiten Parkgebühren für die Carparkierung.

### 8.1 Überprüfung Gebührenmodell Carparkierung

In der Stadt Luzern gibt es aktuell sechs Carparkplatzstandorte, die sich im Gebührenmodell wiederfinden und deren Parkgebühr in Art. 10 des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte

Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3) geregelt wird. Grundsätzlich herrscht auf den Parkplätzen für Cars eine Gebührenpflicht während 12 Stunden von 7 bis 19 Uhr. Die Gebührenehöhe pro Stunde ist abhängig von der Lage der Parkplätze und beträgt zwischen Fr. 3.– und Fr. 10.–. Während auf den Parkplätzen Löwen- und Kasernenplatz von Mai bis Oktober zwischen 16 und 20 Uhr lediglich ein- und ausgestiegen und nicht parkiert werden darf, sind für die Standorte Alpenquai, Landenberg, Brüelmoos und Inseli auch Tagespauschalen für 24 Stunden erhältlich.

Für die Gebührengestaltung und die Berechnung eines auf die Ziele angepassten Gebührenmodells für die Carparkierung wurden folgende Grundannahmen festgelegt.

- Für die Berechnung der Gebühren wurden die Parkplatzauslastungen aus dem Jahr 2019 analysiert. In den Sommermonaten liegt die Auslastung am Tag (7 bis 19 Uhr) bei zirka 40 Prozent und nachts (19 bis 7 Uhr) bei zirka 20 Prozent. Für die Berechnungen wurde eine durchschnittliche Auslastung von 30 Prozent über 24 Stunden angenommen.
- Durch das Ausweisen der effektiven (Fr. 320'000.–) und potenziellen (Fr. 630'000.–) Einnahmen auf allen Carparkplätzen im Jahr 2019 konnten einnahmemindernde Faktoren für die Gebührengestaltung/Berechnung pro Carparkplatz definiert werden. Die grosse Differenz zwischen effektiven und potenziellen Einnahmen entsteht durch gelöste Tagespauschalen (die in den Berechnungen für die potenziellen Einnahmen nicht berücksichtigt werden konnten) und die fehlende Zahlungsbereitschaft von Carunternehmenden. Die Zahlungsbereitschaft wurde auf den Parkplätzen Löwenplatz und Kasernenplatz auf 17 Prozent berechnet und auf den Parkplätzen Brüelmoos, Alpenquai/Landenberg und Inseli auf 67 Prozent.
- Für die Parkplätze Alpenquai/Landenberg wird mit dem Wegfall des Inseli der Parkierungsdruck, insbesondere mit Cars des Tagestourismus, steigen. Die Carparkplätze Brüelmoos und Rösslimatt werden aufgrund ihrer vergleichbaren Lage bezüglich Gebührengestaltung gleichbehandelt. Die Carparkplätze werden in zentral (Löwenplatz und Kasernenplatz), halbzentral (Alpenquai/Landenberg) und dezentral (Brüelmoos und Rösslimatt) eingeteilt.
- Um mit den Gebühren eine verstärkte Lenkungswirkung und damit eine effiziente Verteilung der Parkplatzauslastung zu erzeugen, sind für die einzelnen Parkplätze unterschiedliche Gebühren festzulegen. Die Tagespauschalen an dezentralen und halbzentralen Parkplätzen sind ein Mittel, um die Verfügbarkeit der zentralen Abstellplätze für Kurzzeitparkierende hoch zu halten.
- Die Parkgebühreneinnahmen für das Inseli im Jahr 2019 wurden zur Deckung der Betriebskosten verwendet, die etwas höher liegen. Es muss für den Parkplatz Inseli kein Einnahmeüberschuss kompensiert werden.

Aus den oben genannten Annahmen zur Gebührengestaltung wurden sieben verschiedene Gebührenmodelle mit unterschiedlichen Ansätzen hinsichtlich Gebührenehöhe und Gebührenpflichtdauer entwickelt. Die erarbeiteten Gebührenmodelle wurden im Folgenden bezüglich ihrer Lenkungswirkung, der Verteilung der Zusatzkosten, der Reduktion des Parkdrucks auf den Parkplatz Alpenquai/Landenberg und ihrer schweizweiten Konkurrenzfähigkeit beurteilt. Aus der Beurteilung nach den aufgeführten Kriterien wurde ein Gebührenmodell zur Weiterverfolgung herausgearbeitet. Die konkreten Zahlen und Herleitungen sind im Detail im Fachbericht des Ingenieurbüros SNZ Ingenieure und Planer AG vom 27. April 2022 dargelegt (Beilage 4 des vorliegenden B+A).

## 8.2 Entscheid Gebührenmodell

Auf Basis des Fachberichtes des Ingenieurbüros SNZ Ingenieure und Planer AG ergibt sich Gebührenmodell 5 «Anpassung Gebühren Alpenquai/Landenberg mit 12h-Gebührenpflicht» als Bestvariante. Auf dem Löwen- und dem Kasernenplatz entsteht eine Gebühr von Fr. 18.– pro Stunde, während die Parkplätze Alpenquai/Landenberg Fr. 12.– pro Stunde kosten. Die Parkplätze Brüelmoos und Rösslimatt kosten Fr. 5.– pro Stunde. Mit dieser Gebührenanpassung lassen sich für die Deckung der Betriebs- und Investitionskosten für den Carparkplatz Rösslimatt über zehn Jahre betrachtet Gebühren von zirka

4,72 Mio. Franken generieren. Zusätzlich zu den im B+A 25/2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens» ausgewiesenen Einnahmen für den Betrieb in der Höhe von 2,12 Mio. Franken sind damit auch die Investitionskosten in der Höhe von 2,52 Mio. Franken abgedeckt. Basierend auf den vorliegenden Annahmen bringt die neue Gebührenstruktur damit jährliche Mehreinnahmen von rund Fr. 250'000.– und verbessert das Ergebnis der Stadt Luzern. Diese Veränderung ist im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 noch nicht enthalten.

Das Gebührenmodell behält eine zwölfstündige Gebührenpflicht von 7 bis 19 Uhr – wie beim bisherigen Modell – bei. Entsprechend erhöhen sich die Gebühren gegenüber dem Bestand bei allen Parkplätzen. Die Gebührenerhöhung ist mit 67 Prozent (Brüelmoos) und 80 Prozent (Kasernenplatz, Löwenplatz) bzw. 300 Prozent für den Parkplatz Alpenquai/Landenberg hoch. Die deutliche Gebührenerhöhung auf dem Parkplatz Alpenquai/Landenberg ist auf die neue Rolle der Parkplätze im Gesamtsystem zurückzuführen. Mit der Erhöhung soll eine Lenkungswirkung auf die dezentralen Parkplätze bewirkt werden, um den Parkierungsdruck auf die halbzentralen Parkplätze Alpenquai/Landenberg zu reduzieren. Im schweizweiten Vergleich sind die Gebühren für alle Carparkplätze hoch. Nach Einschätzung des begleitenden Planungsbüros ist die Gebührenhöhe für die Kurzzeitparkierung nicht ausschlaggebend für einen Besuch in Luzern. Um die Gebührenerhöhung für die Langzeitparkierung abzdämpfen, werden die Tagespauschalen für die Parkplätze Alpenquai/Landenberg, Brüelmoos und Rösslimatt (Deckelung ab zehn Stunden) beibehalten. Die beiden Parkplätze Löwenplatz und Kasernenplatz sollen für die Kurzzeitparkierung verfügbar sein, weshalb auf diesen weiterhin keine Tagespauschale eingeführt wird. Durch das kostenlose Parkieren in der Nacht bleibt die Nachtparkierung vor allem im Zentrumsbereich für übernachtende Gäste weiterhin attraktiv. Nachfolgend werden das empfohlene Gebührenmodell und seine Veränderung im Vergleich zu den heutigen Gebühren aufgezeigt.

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

Abb. 14: Neues Gebührenmodell für die Carparkierung

### 8.3 Anpassung Rechtsgrundlagen

Für die Umsetzung der Anpassung des Gebührenmodells müssen auch die rechtlichen Grundlagen angepasst werden. Massgebend für die Carparkierung ist das Parkgebührenreglement. Dieses regelt die Gebühren für die Standorte auf öffentlichem Grund der Stadt Luzern. Wie bereits im B+A 25/2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens» ausgeführt, findet dieses keine Anwendung für den entsprechenden Standort. Der Carparkplatz Rösslimatt in Kriens ist Teil des öffentlichen Verwaltungsvermögens der Stadt Luzern und wird auf einem privaten Grundstück im Gemeindegebiet der Stadt Kriens errichtet. Für die Erhebung der Gebühren auf diesem Parkplatz ist demnach eine Verordnung notwendig. Der Stadtrat wird

diese im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Carparkplatzes Rösslimatt vor Ende 2022 erlassen. Mit der aufgrund der vorherigen Ausführungen vorgesehenen Gebührenhöhe von Fr. 5.– pro Stunde und einer Tagespauschale von Fr. 50.– sind das Kostendeckungs- und das Äquivalenzprinzip gemäss § 12 Abs. 1 Gebührengesetz vom 14. September 1993 (GebG; SRL Nr. 680 [\[Link\]](#)) berücksichtigt.

Aufgrund der Tarifierpassung ergeben sich folgende Änderungen:

**Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen**

Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:

a. Löwenplatz und Kasernenplatz	pro Stunde	Fr.	10.– 18.–;
b. Inseli	1. Stunde	Fr.	10.–;
	ab 2. Stunde (pro Stunde)	Fr.	5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr.	50.–;
c. Alpenquai, Landenberg, Brüelmoos	pro Stunde	Fr.	3.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr.	30.–;
b. Alpenquai/Landenberg	pro Stunde	Fr.	12.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr.	120.–;
c. Brüelmoos	pro Stunde	Fr.	5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr.	50.–;

Auf Grundlage von Art. 14 des Preisüberwachungsgesetzes vom 20. Dezember 1985 (PüG; SR 942.20) wurde der Preisüberwacher um eine Stellungnahme zum vorliegenden Vorschlag der Gebührenanpassung gebeten. Mit Schreiben vom 5. Mai 2022 teilte der Preisüberwacher mit, dass er zum jetzigen Zeitpunkt darauf verzichtet, eine formelle Empfehlung im Sinne von Art. 14 des Preisüberwachungsgesetzes abzugeben. Er wies darauf hin, dass aus einem Verzicht auf eine Empfehlung keine Zustimmung zum Gebührenmodell abgeleitet werden kann. Im Bereich der Carparkierung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt kein schweizweiter Vergleich der Tarife möglich und geplant.

## 9 Terminplanung

Das zukünftige Carregime der Stadt Luzern lässt sich nicht von heute auf morgen umsetzen. Es bedarf einer sorgfältigen Planung und Abstimmung mit weiteren Vorhaben und mit privaten Investoren und soll denn auch als PPP-Projekt realisiert werden. Aus diesem Grunde sind auf dem Weg hin zum geplanten Endzustand verschiedene Zeithorizonte zu unterscheiden. Im Sinne einer Übersicht werden für diese nachstehend die wesentlichen Änderungen und Anpassungen aufgeführt (vgl. Abb. 15):

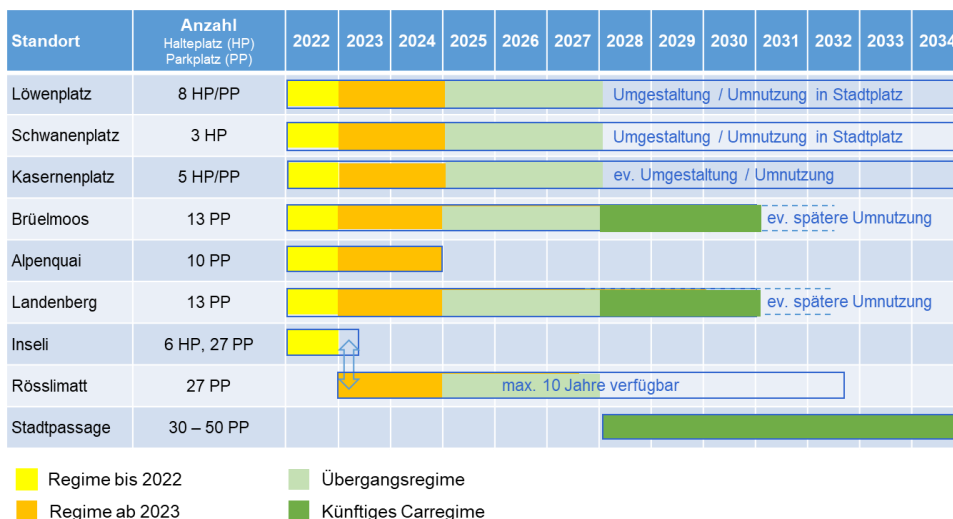


Abb. 15: Zeithorizonte des Carregimes

### **Regime ab 2023 (kurzfristige Massnahmen)**

Als kurzfristige Massnahme wird der mit B+A 25/2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens» beschlossene provisorische Carparkplatz Rösslimatt voraussichtlich Ende 2022 in Betrieb genommen. Diese Inbetriebnahme macht infolge einer entsprechenden überwiesenen Protokollbemerkung zum B+A eine Anpassung des Parkgebührenreglements nötig. Diese tritt auf den 1. Januar 2023 in Kraft. Mit Ausnahme des Carparkplatzes Inseli bleiben die bisherigen Car-Anhalteplätze und Carparkplätze in Betrieb.

### **Übergangsregime (mittelfristige Massnahmen)**

Als mittelfristige Massnahme wird voraussichtlich per 2025 das im Kapitel 7 beschriebene Übergangsregime in Betrieb genommen. Dieses zeichnet sich u. a. dadurch aus, dass eine umfassende Änderung des Gebührensystems vorgenommen wird, welches neu auch Anhaltegebühren für Reisecars vorsieht. Zudem soll mittels eines Slot-Managements die Reservation von Car-Anhalteplätzen und Carparkplätzen und damit eine verbesserte Lenkung des Carverkehrs eingeführt werden. Auch dieses Übergangsregime basiert auf den bestehenden Car-Anhalteplätzen und Carparkplätzen und lässt somit noch keine Aufwertung des Schwanen- und des Löwenplatzes zu.

### **Künftiges Carregime (langfristige Massnahmen)**

Als langfristige Massnahme wird, sofern die Machbarkeitsstudie dies empfiehlt, das Projekt «Stadtspassage» umgesetzt. Dessen Inbetriebnahme wird aufgrund der grossen Abhängigkeiten und der notwendigen Bauarbeiten erst zirka 2030 erfolgen können. Die Realisierung der Stadtpassage ermöglicht die Aufhebung und Umgestaltung der innerstädtischen Car-Anhalteplätze und den Rückbau des provisorischen Carparkplatzes Rösslimatt Kriens. Zudem wird sich bis zu diesem Zeitpunkt zeigen, wie viele und welche der bestehenden Carparkplätze als Überlaufparkplätze der Stadtpassage benötigt werden.

## **10 Parlamentarische Vorstösse**

Im Folgenden werden die politischen Vorstösse aufgeführt, welche das Carregime betreffen und überwiesen, aber noch nicht abgeschrieben wurden.

- Motion 150 (2016/2020), Fabian Reinhard und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion sowie Marcel Lingg und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 16. November 2017 (als Postulat überwiesen am 31. Januar 2019):

#### **Projektevaluation Parkierungsanlage ([Link](#)):**

Die als Postulat überwiesene Motion verlangte die aktive Vorgabe der Zielvorstellungen für eine gesamtheitliche Parkierungslösung durch den Stadtrat, wobei die damit verbundenen Aufwertungsmöglichkeiten einen grossen Stellenwert haben sollten. Wie der Stadtrat bereits in seiner Stellungnahme festhielt, steht für ihn die Carparkierung im Vordergrund. Die Arbeiten zur Optimierung der Autoparkierung wurden bereits mit dem B+A 5/2020 vom 4. März 2020: «Konzept Autoparkierung» ([Link](#)) abgeschlossen, welcher am 13. Juni 2021 von den Stimmberechtigten angenommen wurde. Dem Anliegen des Einbezugs der Anspruchsgruppen ist der Stadtrat mit der Durchführung des partizipativen Strategieprozesses Carregime nachgekommen. Der auf dieser Grundlage basierende Entscheid für das weitere Vorgehen wird im vorliegenden Bericht und Antrag beschrieben. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Motion 170 (2016/2020), Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017 (als Postulat überwiesen am 31. Januar 2019):

#### **Carparkierungskonzept 2.0 ([Link](#)):**

Mit der als Postulat überwiesenen Motion wurde im Kontext der damaligen Initiative «Aufwertung der Innenstadt: Kein Diskussionsverbot – Parkhaus Musegg vors Volk» eine Entflechtung der verschiedenen Themenbereiche im Zusammenhang mit der Carparkierung gefordert, welche in einem separaten Planungsbericht, einem Carparkierungskonzept 2.0, aufzuzeigen sei. Der Stadtrat hat bereits in seiner

Stellungnahme zur Motion festgehalten, dass auch er eine Entflechtung zwischen den Parkierungsfragen und den Aufwertungsprojekten vorsieht. Mit B+A 3/2019 vom 16. Januar 2019: «Stadt-raumstrategie» ([Link](#)) wurde daher die Auslegeordnung für künftige Aufwertungsprojekte dem Parlament unterbreitet. Was die unterschiedlichen Zeithorizonte der Carparkierung betrifft, wurde mit B+A 25/2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens» eine Lösung für den kurzfristigen Zeithorizont beschlossen. Die mittel- und langfristigen Aspekte des Carregimes sind im vorliegenden B+A enthalten. Damit sind die Anliegen der als Postulat überwiesenen Motion 170 erfüllt, sodass diese zur Abschreibung beantragt wird.

- Postulat 224 (2016/2020), Martin Wyss, Simon Roth und Maria Pilotto namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2018 (überwiesen am 21. März 2019):

**Mit einem Ticketsystem an den Carhotspots alle NutzerInnengruppen an der Aufwertung der Luzerner Innenstadt beteiligen ([Link](#)):**

Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten, für die Zufahrt von Touristencars zum Schwanen- und zum Löwenplatz ein Ticketsystem einzuführen. Dank einer massgeblichen Gebühr sollen mit den Einnahmen Gegenleistungen im Hinblick auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit bis hin zur Finanzierung von Aufwertungsprojekten ermöglicht werden. Auf Basis des partizipativen Strategieprozesses konnten erste Erkenntnisse ermittelt werden. Diese sind im vorliegenden Bericht und Antrag im Zusammenhang mit dem Übergangsregime beschrieben. Da es bis zur Umsetzung noch weitere Abklärungen braucht, kann dieser Vorstoss noch nicht zur Abschreibung beantragt werden.

- Postulat 6 (2016/2020), Laurin Murer und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 15. September 2016 (überwiesen am 6. April 2017):

**Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg ([Link](#)):**

Das Postulat fordert eine Variante für die Carparkierung ohne das Parkhaus Musegg. Mit dem vorliegenden Vorgehensvorschlag zur Weiterverfolgung der Lösungsidee «Stadtpassage» ist das Anliegen erfüllt. Der Vorstoss kann daher zur Abschreibung beantragt werden.

- Postulat 191 (2016/2020), René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018 (teilweise überwiesen am 25. Oktober 2018):

**Ersatz-Car-Parkplätze für das «carfreie Inseli» ([Link](#)):**

Das teilweise überwiesene Postulat fordert den Stadtrat auf, einen Carparkplatz im Bereich Frohburg hinter dem bestehenden «Bahnhofparking Universität» mittels Überbauung der Gleise zu prüfen. Im Rahmen der Phase II des Strategieprozesses Carregime wurden auch verschiedene Varianten im Umfeld des Bahnhofs geprüft. Sie alle vermochten in der fachlichen Bewertung nur mässig zu überzeugen. Da Lösungen für das künftige Carregime nicht erst ab 2040, sondern spätestens nach Aufhebung des temporären Carparkplatzes auf der Rösslimatt/Kriens 2033 benötigt werden, wurde im Rahmen der weiteren Reduktion von Lösungsideen entschieden, keine Projekte im Perimeter des Durchgangsbahnhofs Luzern weiter zu verfolgen. Die Prüfung der Variante ist aber dennoch erfolgt. Der Vorstoss wird daher zur Abschreibung beantragt.

- Motion 5 (2016/2020), Jules Gut und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion vom 13. September 2016 (überwiesen am 16. November 2017):

**Unterirdische Bauten im historischen Bereich. Schutzbestimmung für die Museggmauer ([Link](#)):**

Die überwiesene Motion fordert den Stadtrat auf, die geplante Teilrevision des Bau- und Zonenreglements aus dem Jahr 2013 mit einer Schutzbestimmung zur 650-jährigen Museggmauer zu ergänzen. Im Rahmen der Phase II des Strategieprozesses Carregime wurden 59 verschiedene Lösungsideen einer fachlichen Bewertung unterzogen. Basierend darauf wurde eine Reduktion der Lösungsideen vorgenommen und die verbleibenden durch den Stadtrat anschliessend auch politisch beurteilt. Das «Carparking Musegg», dessen Kaverne gegenüber dem ursprünglichen Projekt «Parkhaus Musegg» massiv reduziert wurde, wird durch den Stadtrat nicht zur Weiterbearbeitung vorgeschlagen. Zwar unterquert die durch den Stadtrat zur Weiterbearbeitung vorgeschlagene Projektidee Stadtpassage die Museggmauer mit einem Tunnel für den Fussverkehr, der Stadtrat ist aber der Ansicht, dass eine

Unterquerung in dieser Dimension weder durch den Wortlaut der Motion noch durch die Absicht der Motionäre verhindert werden soll.

Unabhängig von einem konkreten Vorhaben ist der Stadtrat der Ansicht, dass im Umgebungsbereich der Museggmauer unterirdische Bauten nicht generell verhindert werden sollen. Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt der Bau eines Tunnels oder auch andere untergeordnete Infrastrukturanlagen für eine beliebige Nutzung im Bereich der Museggmauer als sinnvoll erweisen, so sollen diese auch möglich sein. Deshalb möchte der Stadtrat u. a. ausschliessen, dass die in der Motion gewählte Formulierung «massive Aushöhlung» dereinst so ausgelegt werden könnte, dass auch eine Tunnelquerung untersagt würde. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit den bestehenden Schutzbestimmungen auf nationaler, kantonaler und auch kommunaler Ebene schon heute ein umfassender Schutz für die Museggmauer und deren Umgebung gegeben ist. Bei der Vorprüfung eines entsprechenden Schutzartikels im Bau- und Zonenreglement hat der Kanton dies ebenfalls bestätigt. Er erachtet eine Bestimmung als nicht zweckmässig, da damit der Schutzstatus der Museggmauer nicht verstärkt würde, die Nutzung des Untergrundes immer wichtiger werde und entsprechend nicht präventiv und ohne Not generell verhindert werden soll. Zudem brauche es auch ohne diese Bestimmung einen ordentlichen Planungsprozess unter Einbezug der kantonalen Denkmalpflege. Die Initiierung eines entsprechenden Planungsprozesses wäre auch mit der Bestimmung nicht zu verhindern. Da das «Parkhaus Musegg» nicht weiterverfolgt wird, eine entsprechende Regelung im Bau- und Zonenreglement unzweckmässig wäre und auch Vorhaben verhindern würde, welche dereinst von grossem Interesse sein könnten, beantragt der Stadtrat den Vorstoss zur Abschreibung.



## 11 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den vorliegenden Bericht «Zukünftiges Carregime» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;
- der Änderung des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) vom 12. November 2020 zuzustimmen;
- die als Postulat überwiesene Motion 150, Fabian Reinhard und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion sowie Marcel Lingg und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 16. November 2017: «Projektelevaluation Parkierungsanlage», als erledigt abzuschreiben;
- die als Postulat überwiesene Motion 170, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017: «Carparkierungskonzept 2.0», als erledigt abzuschreiben;
- das Postulat 6, Laurin Murer und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 15. September 2016: «Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg», als erledigt abzuschreiben;
- das teilweise überwiesene Postulat 191, René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018: «Ersatz-Car-Parkplätze für das «carfreie Inseli»», als erledigt abzuschreiben;
- die Motion 5, Jules Gut und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion vom 13. September 2016: «Unterirdische Bauten im historischen Bereich. Schutzbestimmung für die Museggmauer», als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 6. Juli 2022



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 20 vom 6. Juli 2022 betreffend

### Zukünftiges Carregime,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1, Art. 27 Abs. 2 und 3, Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

#### beschliesst:

- I. Der vorliegende Bericht «Zukünftiges Carregime» wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
- II. 1. Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) vom 12. November 2020 wird wie folgt geändert:  
  
**Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen**  
Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:

a. Löwenplatz und Kasernenplatz	pro Stunde	Fr. 18.–;
b. Alpenquai/Landenberg	pro Stunde	Fr. 12.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 120.–;
c. Brüelmoos	pro Stunde	Fr. 5.–;
	Tagespauschale (24 Stunden)	Fr. 50.–.
2. Diese Änderung tritt am 1. Januar 2023 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.
- III. Die als Postulat überwiesene Motion 150, Fabian Reinhard und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion sowie Marcel Lingg und Peter With namens der SVP-Fraktion vom 16. November 2017: «Projektelevaluation Parkierungsanlage», wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Die als Postulat überwiesene Motion 170, Korintha Bärtsch und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion vom 15. Dezember 2017: «Carparkierungskonzept 2.0», wird als erledigt abgeschrieben.
- V. Das Postulat 6, Laurin Murer und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Mario Stübi und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion sowie András Özvegyi und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 15. September 2016: «Carparkierungskonzept ohne Parkhaus Musegg», wird als erledigt abgeschrieben.
- VI. Das teilweise überwiesene Postulat 191, René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018: «Ersatz-Car-Parkplätze für das «carfreie Inseli»», wird als erledigt abgeschrieben.
- VII. Die Motion 5, Jules Gut und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion vom 13. September 2016: «Unterirdische Bauten im historischen Bereich. Schutzbestimmung für die Museggmauer», wird als erledigt abgeschrieben.
- VIII. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.