

Auftraggeber

Stadt Luzern
Stab Umwelt- und Mobilitätsdirektion
Obergrundstrasse 1
6002 Luzern

Auftragsbezeichnung

Strategieprozess Carregime

Berichtstitel

Phase II: Bewertung der Lösungsideen



Verfasser

Marianne Brunner
Marco Richner (moveInG AG)
Stefan Armbruster (moveInG AG)

Gruner AG
St. Jakobs-Strasse 199
CH-4020 Basel
T +41 61 317 61 61
F +41 61 312 40 09
www.gruner.ch

Auftragsnummer
R 213'747'002

Datum
20. Dezember 2021

Kontrollblatt

Ansprechperson Marianne Brunner
Tel. direkt 043 299 74 62
Email marianne.brunner@gruner.ch

Änderungsgeschichte

Version	Änderung	Kürzel	Datum
0.1	Inhaltsverzeichnis erstellt	brma	16.6.2021
1.0	Berichtsentwurf erstellt	brma/RIM	17.8.2021
1.1	Bericht gegengelesen und ergänzt	ik/ko	20.8.2021
2.0	Bericht überarbeitet und ergänzt	brma/RIM	25.8.2021
2.1	Bericht gegengelesen und ergänzt	ko	26.8.2021
2.2	Bericht überarbeitet	brma	26.8.2021
2.3	Bericht überarbeitet	brma	10.9.2021
2.4	Bericht gegengelesen und ergänzt	ko	12.9.2021
2.5	Bericht finalisiert	brma	14.9.2021
3.0	Bericht ergänzt nach Vernehmlassung	brma	08.12.2021

Status

Kapitel	Inhalt	Status
1 bis 6	Bericht Phase II	Entwurf
3 bis 6	Lösungsideen, Methodik, Bewertungsergebnisse, Fazit	Ergänzt und überarbeitet
Alle	Alle	Finalisiert

Verteiler

Firma	Name	Anz. Expl.
Stadt Luzern	Isabelle Kaspar	pdf
Stadt Luzern	Roland Koch	pdf
Stadt Luzern	Peter Weber	pdf
Stadt Luzern	Urs Dossenbach	pdf

Zusammenfassung

Mit dem Strategieprozess Carregime wird ein auf die parallel erarbeitete Vision Tourismus abgestimmtes, gegenüber heute besser funktionierendes und allgemein akzeptiertes Carregime angestrebt. Gesucht sind mehrheitsfähige Lösungen, welche zu einer Verbesserung der aktuellen Situation beitragen und die schon beschlossenen kurzfristigen Massnahmen sinnvoll ergänzen.

Um dem Aspekt der Mehrheitsfähigkeit gerecht zu werden, wurden die Strategieziele für das Carregime partizipativ erarbeitet (Phase I Zielsetzungen). Diese dienen der nachfolgenden Bewertung von bekannten und neuen Lösungsideen (Phase II Lösungen). Im vorliegenden Bericht wird die Phase II Bewertung der Lösungsideen beschrieben.

Bewertet wurden insgesamt 59 Lösungsideen: Sie 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 bewertet, welche aufgrund der Anzahl Parkplätze nur einen kleinen Beitrag zu einem künftigen Carregime leisten können. Für die Bewertung wurden die Lösungsideen in die drei Kategorien Standort, Raum und Gesamtlösung unterteilt. Da die Lösungsideen nicht 1:1 miteinander verglichen werden können, wurden sie soweit notwendig mit einheitlichen Annahmen für die Bewertung ergänzt.

Methodisch wurde in einem ersten Schritt eine Nutzwertanalyse (NWA) durchgeführt und diese in einem zweiten Schritt mit einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse ergänzt. Auf eine Gewichtung der Kriterien wurde bewusst verzichtet, da diese dem nachfolgenden politischen Prozess zugeordnet wird. Die für die Kategorie Gesamtlösungen vorgenommene Sensitivitätsbetrachtung zeigt den Einfluss von unterschiedlichen Gewichtungen.

Wichtige Erkenntnisse aus der Bewertung sind: Die Lösungsvorschläge sind sehr zielgerichtet und erfüllen einen grossen Teil der an eine Carregimelösung gestellten Ziele. 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 dieses Regimes vorsehen, im Vergleich wesentlich weniger Nutzenpunkte erreichen. Stellt man die Nutzenpunkte im Rahmen der Kosten-Wirksamkeitsanalyse 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.

Der partizipative Prozess wurde mit einer Informationsveranstaltung für die Stakeholder zu den vorliegenden Ergebnissen, einer Vernehmlassung und bilateralen Gesprächen mit den Projekt-Initiantinnen und Projekt-Initianten abgeschlossen.

Darauf aufbauend erarbeitet der Stadtrat unter Berücksichtigung der Vorgaben des Strategieprozesses «Vision Tourismus 2030» einen Vorschlag für das künftige Carregime und legt diesen anschliessend dem Stadtparlament zum Entscheid vor. Der entsprechende politische Prozess wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2022 stattfinden.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Auftrag	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Aufgabenstellung	6
1.3 Organisation	6
2 Grundlagen	7
3 Ziel- und Kriteriensystem gemäss Partizipationsprozess Phase I	8
4 Lösungsideen für das künftige Carregime	10
4.1 Insgesamt 59 Lösungsideen	10
4.2 Unterschiedlicher Detaillierungsgrad	14
5 Bewertung und Erkenntnisse	15
5.1 Methodik	15
5.2 Vorgehen	16
5.3 Grundannahmen	17
5.4 Bewertungsergebnisse Nutzwertanalyse	20
5.5 Sensitivitäten Nutzwertanalyse (nur Kategorie Gesamtlösungen)	23
5.6 Bewertungsergebnisse Kosten-Wirksamkeitsanalyse	25
5.7 Erkenntnisse aus der Bewertung	26
6 Fazit und Vernehmlassung	27
7 Ausblick	28

Anhang

- A Ziel- und Kriteriensystem Phase I inkl. Ergänzungen aus Pretest
- B Übersichtsplan Lösungsideen
- C Ergebnisse der Nutzwertanalyse
- D Ergebnisse der Kosten-Wirksamkeitsanalyse

Beilage

- 1 Ausgefüllte Kriterienblätter für alle 59 Lösungsideen

Abbildungsverzeichnis

	Seite	
Abbildung 1	Übersicht der räumlichen Lage der einzelnen Lösungsideen	13
Abbildung 2	Beispielgrafik einer Nutzwertanalyse (aufsummierte Nutzenpunkte)	15
Abbildung 3	Beispielgrafik einer Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA)	16
Abbildung 4	Übersichtsplan mit den relevanten Annahmen	20
Abbildung 5	Nutzenpunkte im Vergleich für die Lösungsideen der Kategorie Standort	21
Abbildung 6	Nutzenpunkte im Vergleich für die Lösungsideen der Kategorie Raum	22
Abbildung 7	Nutzenpunkte im Vergleich für die Lösungsideen der Kategorie Gesamtlösung	22
Abbildung 8	Veränderung der Nutzenpunkte in Abhängigkeit der Gewichtung (nur Gesamtlösungen)	24
Abbildung 9	Kosten-Wirksamkeit der Lösungsideen in der Kategorie Gesamtlösung	25

Tabellenverzeichnis

	Seite	
Tabelle 1	Ziel- und Kriteriensystem aus Phase I	9
Tabelle 2	Übersicht der relevanten Kenndaten der Lösungsideen	12
Tabelle 3	Ergänzende Annahmen für die Bewertung	19
Tabelle 4	Sensitivitätsgewichtung (für die 15 externen Lösungen)	23
Tabelle 5	Zu investierende Franken pro Nutzenpunkt in der Kategorie Gesamtlösungen	26

1 Auftrag

1.1 Ausgangslage

Luzern gehört zu den Städten, welche in den letzten Jahren vor Beginn der Corona-Pandemie, eine stetige Zunahme an Touristen, insbesondere auch Gruppenreisenden, verzeichneten. Die damit verbundenen Carfahrten und Touristenströme werden von der Bevölkerung teilweise negativ wahrgenommen. Sowohl von privater wie auch politischer Seite werden Massnahmen und Lösungen zu einer Verbesserung der Situation gefordert und vorgeschlagen. Angestrebt wird eine Vision 2030 für den Tourismus, welche Aussagen über die strategischen Leitlinien und mögliche Steuerungsansätze macht. Darauf abgestimmt soll ein gegenüber heute besser funktionierendes und allgemein akzeptiertes Carregime geplant und umgesetzt werden.

1.2 Aufgabenstellung

Um diese Ziele zu erreichen, wird parallel und abgestimmt auf den Strategieprozess Tourismus ein Strategieprozess Carregime durchgeführt. Gesucht sind mehrheitsfähige Lösungen, welche zu einer Verbesserung der aktuellen Situation hinsichtlich des Car-Aufkommens beitragen und angesichts des akuten Problemdrucks die schon beschlossenen kurzfristigen Massnahmen sinnvoll ergänzen.

Um dem Aspekt der Mehrheitsfähigkeit gerecht zu werden, wurde ein partizipativer Ansatz verfolgt, um die Strategieziele für das Carregime zu ermitteln (Phase I Zielsetzungen). Diese dienen anschliessend der Bewertung von bekannten und neuen Lösungsideen (Phase II Lösungen). Der vorliegende Bericht erläutert die Phase II Lösungen. Das aus Phase I resultierende Ziel- und Kriteriensystem ist in Kapitel 3 als Grundlage für die Bewertung nochmals erläutert. Es gilt in Phase II aufzuzeigen, welche Lösungsideen unter Berücksichtigung der partizipativ erarbeiteten Ziele im Hinblick auf das künftige Carregime im Vordergrund stehen. Die Abstimmung mit dem Strategieprozess Tourismus erfolgt regelmässig und ist insbesondere auch hinsichtlich dem künftig angestrebten Mengengerüst im Bereich Gruppentourismus relevant.

1.3 Organisation

Die Gesamtprojektleitung liegt bei Isabelle Kaspar vom Stab der Umwelt- und Mobilitätsdirektion der Stadt Luzern. Im Projektteam Einsitz nehmen je ein Vertreter Kommunikation (Urs Dossenbach, Kommunikation), Mobilität (Roland Koch, Tiefbauamt) und Strategie Tourismus (Peter Weber, Beauftragter für Wirtschaftsfragen). Die externe Projektleitung und fachliche Bearbeitung erfolgen durch die Gruner AG mit der moveIng AG als Subplaner.

In der Projektsteuerung Einsitz nehmen die Vorsteherin der Finanzdirektion, Franziska Bitzi Staub und der Vorsteher der Umwelt- und Mobilitätsdirektion, Adrian Borgula.

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

2 Grundlagen

Vorbereitung / Projektplanung inkl. Partizipationsprozess

- > Stadt Luzern, Stadtrat (2/2017): Carparkierung Stadt Luzern, Bericht an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 8. Februar 2017, vom Grossen Stadtrat am 6. April 2017 zur Kenntnis genommen.
- > Stadt Luzern, Stadtrat (22/2019): Tourismus und Carregime, Bericht und Antrag an Grossen Stadtrat von Luzern vom 28. August 2019, vom Grossen Stadtrat am 24. Oktober 2019 beschlossen.

Abstimmung mit Strategieprozess Vision Tourismus

- > Stadt Luzern, Stadtrat (22/2019): Tourismus und Carregime, Bericht und Antrag an Grossen Stadtrat von Luzern vom 28. August 2019, vom Grossen Stadtrat am 24. Oktober 2019 beschlossen.

Übergeordnete Ziele

- > Stadt Luzern, Stadtrat (10/2018): Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern, Bericht an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 25. April 2018, vom Grossen Stadtrat am 20. September 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen.
- > Stadt Luzern, Stadtrat (18/2018): Gemeindestrategie 2019-2028, Legislaturprogramm 2019-2021, vom Grossen Stadtrat am 29. November 2018 beschlossen

Lösungsideen / Bewertungsgrundlagen

- > Stadt Luzern, Tiefbauamt (Auftraggeber) / AKP (Verfasser) (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, Analyse und Massnahmenideen.
- > Stadt Luzern, Stab Umwelt und Mobilitätsdirektion (Auftraggeber) / Gruner AG (Verfasser) (2021): Strategieprozess Carregime, Phase I: Partizipationsprozess Zielsetzungen.
- > Stadt Luzern, Stab Umwelt und Mobilitätsdirektion / Tiefbauamt: Liste der zu bewertenden Lösungsideen

3 Ziel- und Kriteriensystem gemäss Partizipationsprozess Phase I

Im Rahmen des Partizipationsprozesses (Phase I) wurden zu den Themen Erreichbarkeit, Verkehr, Verteilung der Gruppengäste, Car-Halteplätze, Car-Parkplätze, Stadtbild und Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit insgesamt 18 Ziele formuliert und aus fachlicher Sicht mit möglichen Kriterien ergänzt. Das komplette Zielsystem inkl. Kriterien, Zielrichtung, Messgrössen und Datenquellen ist im Anhang A bzw. in zusammengefasster Form nachfolgend abgebildet (vgl. Tabelle 1):

Nr.	Ziele	Bewertungskriterium
A1	Die Gruppengäste sollen die wichtigsten Zielorte bequem erreichen können.	Umsteigevorgänge auf andere Verkehrsmittel pro Besuch (ohne Fusswege)
		Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigeort via Zielort
		Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (d.h. inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers)
A2	Die Reisezeit zu den Zielorten soll für Gruppengäste zuverlässig planbar sein.	Absolute Reisezeit gemäss A1 an verschiedenen Wochentagen (Di und Sa) sowie zu verschiedenen Tageszeiten (Morgen und Abend)
B1	Lösungen dürfen zukünftige Entwicklungen des Carregimes nicht einschränken oder präjudizieren.	Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur
B2	Das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus soll möglichst regelmässig über den Tag verteilt werden.	Verteilung des Caraufkommens über den Tag (Wochen- oder Monatsdurchschnitt)
B3	Das Carregime soll einen Steuermechanismus beinhalten.	Steuerungsmechanismus integrierbar
B4	Die Car-Halte- und Parkplätze sollen möglichst direkt von der Autobahn erreichbar sein.	Distanz von der Autobahnausfahrt bis zu den Car-Halte- oder Parkplätzen (je nach Zufahrtsrichtung)
B5	Das Car-Regime soll möglichst wenig Verkehr verursachen.	Pro Besuch mit dem Car zurückgelegte Kilometer ab Autobahnausfahrt und zurück
C1	Das Carregime soll die Fusswege der Gruppengäste einbeziehen und Konflikte mit anderen Nutzungen entlang dieser Strecken minimieren.	Konflikte entlang der Fusswege der Gruppengäste
D1	Die Ausstattung der Car-Halteplätze soll für die Gruppengäste kundenfreundlich und attraktiv sein.	Erfüllungsgrad Standard
D2	Die Car-Halteplätze sollen in Gehdistanz zu den Zielorten der Gruppengäste in der Stadt Luzern liegen.	Anteil und Anzahl der Car-Halteplätze innerhalb von 500 Metern Gehdistanz zum Zielort
D3	Die Car-Halteplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.	Negative Auswirkungen (z. B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen
D4	Die Car-Halteplätze müssen den Anliegen von mobilitätsbehinderten Personen gerecht werden.	Angebot und Qualität der Infrastruktur für mobilitätsbehinderte Personen
E1	Die Car-Parkplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.	Negative Auswirkungen (z. B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen
E2	Die Ausstattung der Car-Parkplätze soll für das Fahrpersonal kundenfreundlich und attraktiv sein.	Erfüllungsgrad Standard

Nr.	Ziele	Bewertungskriterium
F1	Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild sollen auf den von Cars mitgenutzten Plätzen erhöht werden.	Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild der bisherigen und neuen Infrastrukturen
F2	Car-Parkplätze sollen nicht ohne Ersatzmassnahmen auf Kosten des bestehenden Freiraums geschaffen werden.	Umsetzung von gleichwertigen Ersatzmassnahmen möglich?
G1	Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Halte- und Parkplätzen soll für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein.	Beurteilung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten
G2	Einheimische und Gruppengäste sollen sich zu jeder Tageszeit an den Car-Halte- und Parkplätzen sicher fühlen.	Beurteilung der subjektiven Sicherheit

Tabelle 1 Ziel- und Kriteriensystem aus Phase I

Aufgrund der Erkenntnisse der grossen Zahl an zu bewertenden Lösungen (vgl. Kapitel 4) und aus dem Pretest (vgl. Kapitel 5.2) wurden vereinzelt noch Anpassungen an den Messgrössen und Skalen vorgenommen. Diese sind im Anhang A berücksichtigt.

4 Lösungsideen für das künftige Carregime

4.1 Insgesamt 59 Lösungsideen

Insgesamt sind 59 Lösungsideen zu bewerten. Die Liste der Lösungsideen basiert auf den im Konzept Carparkierung der Stadt Luzern (2017) enthaltenen Standorten und Räumen. Sie wurde ergänzt mit externen Lösungsideen, die von verschiedenen Seiten und in sehr unterschiedlichem Detaillierungsgrad eingegeben wurden.

Die einzelnen Lösungsideen tragen in unterschiedlichem Mass zur Verbesserung des Carregimes der Stadt Luzern bei. Einzelne dieser Lösungsideen, welche aus früheren Evaluationen von Carparkplätzen übernommen wurden, sind heute nicht mehr realisierbar, da die Grundstücke inzwischen einer anderen Nutzung zugeführt wurden oder sich die Rahmenbedingungen derart geändert haben, dass sie nicht mehr realisiert werden können. Sie wurden dennoch anhand des in Phase I partizipativ erarbeiteten Zielsystems bewertet, weil dadurch Rückschlüsse auf die Standortqualität dieser Lösungsideen sichtbar werden.

Die Lösungsideen sind einer von drei Kategorien zugeordnet:

- > Standort: Konkret verortete Lösungsideen für einen einzelnen Car-Halte- und/oder Parkplatz von unterschiedlicher Grösse. Total 36 Lösungsideen.
- > Raum: Nur grob in einem Raum verortete Lösungsideen für Car-Halte- und/oder Parkplätze inkl. teilweise grob abgeschätzter Grösse. Total 8 Lösungsideen.
- > Gesamtlösung: Konzepte, welche einen beträchtlichen Teil des Bedarfs an Car-Halte- und Parkplätzen abdecken und/oder ein alternatives Zubringerkonzept zu den Zielorten der Gruppentouristen umfassen. Dazu wird auch das bestehende Carregime gezählt. Alle Lösungsideen, welche im Rahmen des Strategieprozesses Carregimes durch Externe vorgeschlagen worden sind, sind solche Gesamtlösungen. Total 15 Lösungsideen.

Die nachfolgende Tabelle 2 gibt einen Überblick über die relevanten Informationen pro Lösung und ist wie folgt gegliedert:

- > Ordnungsnummer
- > Bezeichnung
- > Kategorie
- > Externe Lösungsidee
- > Investitionskosten [in Mio. Franken], keine Angaben für die Vorschläge 2, 3, 5, 16, 17 und 42
- > Anzahl Car-Stellplätze (Parkplatz bzw. Halteplatz), keine Angaben für die Vorschläge 2, 3, 5,

Nr.	Bezeichnung	Kategorie	Externe Lösungsidee	Investitionskosten [in Mio. Franken]	Anzahl Car-Stellplätze (Park-/Halteplatz)
1	Raum Bahnhof Littau	Raum	Nein	5	30
2	Raum Bahnhof Emmen Gersag	Raum	Nein	k. A.	k. A.
3	Raum Bahnhof Emmenbrücke	Raum	Nein	k. A.	k. A.
4	Hallen Auto AG Rothenburg	Standort	Nein	0.05	10
5	Ibach REAL	Standort	Nein	k. A.	k. A.
6	A2-Anschluss Lochhof	Standort	Nein	3	30
7	Car-Parkplatz Ried (Morental, Ried, Friedental)	Standort	Nein	2	10

Nr.	Bezeichnung	Kategorie	Externe Lösungsidee	Investitionskosten [in Mio. Franken]	Anzahl Car-Stellplätze (Park-/Halteplatz)
8	Kasernenplatz	Standort	Nein	0	5
9	Erweiterung Parkhaus Altstadt	Standort	Nein	50 (Neubau)"	20
10	Parkhaus Musegg	Gesamtlösung	Ja	100	36PP 7 HP
11	Pfistergasse	Standort	Nein	0.1	2 HP
12	Bushaltestelle Hirschengraben	Standort	Nein	0.1	2 HP
13	Löwenplatz (Architektonische Lösungsidee)	Standort	Nein	5	8
14	Weyquartier	Standort	Nein	0.1	14
15	Schwanenplatz	Standort	Nein	0	3 HP
16	Bahnhofstrasse	Standort	Nein	k. A.	4 HP
17	Bahnhofplatz, Kante Z	Standort	Nein	k. A.	2 HP
18	SBB-Gleisfeld Bahnhof Luzern	Gesamtlösung	Ja	50	50
19	Inseli/Inseliquai	Standort	Nein	0	6 HP
20	Ehemaliger Post-Bahnhof	Standort	Nein	5	10
21	Rösslimatt, Strassenprojekt	Standort	Nein	5	16 - 25
22	Rösslimatt, Vorschlag Architekten C-Netz	Standort	Nein	5	16 - 25
23	Rösslimatt, Güterschuppen	Standort	Nein	5	16 - 25
24	Raum Alpenquai	Standort	Nein	0	6
25	Landenberg	Standort	Nein	0.2	12
26	Alpenquai, Kiesplatz	Standort	Nein	0.5	20
27	Hallen vbl	Standort	Nein	0.05	10
28	PP Casino-Palace	Standort	Nein	0.5	3
29	Verkehrshaus, Haldenstrasse	Standort	Nein	0.1	5
30	Brüelmoos	Standort	Nein	0.5	13
31	Eichhof, Konsumhof	Standort	Nein	0.1 - 0.5 ¹	35
32	Eichhof, Langsägestrasse	Standort	Nein	0.1 - 0.3 ²	14
33	Widehof, Kriens	Standort	Nein	0.5 - 3.0 0.5 - 3.0 ³	34 67
34	Werkstrasse Kriens	Standort	Nein	2	10
35	Allmend Messe	Standort	Nein	0.2	3 HP
36	Allmend, Zirkusplatz	Standort	Nein	3	30
37	Allmend, P2	Standort	Nein	0.5	10 HP
38	Allmend, P4	Standort	Nein	5	50
39	Bahnhof Mattenhof	Standort	Nein	0.5	6 HP
40	Mattenhof II	Standort	Nein	0.1	24 56
41	Hinterschlund	Standort	Nein	0.1 - 1.0 0.1 - 3.0 ⁴	20 - 40 77

¹ Für die Bewertung 0.3 Mio. Franken angenommen

² Für die Bewertung 0.2 Mio. Franken angenommen

³ Für die Bewertung 1.75 Mio. Franken angenommen

⁴ Für die Bewertung: 1.5 Mio. Franken angenommen

Nr.	Bezeichnung	Kategorie	Externe Lösungsidee	Investitionskosten [in Mio. Franken]	Anzahl Car-Stellplätze (Park-/Halteplatz)
42	Raum Bahnhof Horw	Raum	Nein	k. A.	
43	Raum Ibach	Raum	Nein	3	20
44	Raum Allmend	Raum	Nein	5 bis 50 ⁵	50
45	Raum Bahnhof	Raum	Nein	50	50
46	Raum Verkehrshaus/ Lido	Raum	Nein	2	50
47	Bestehendes Carregime	Gesamtlösung	Nein	5	9 - 22 HP 65-78 PP
48	Konzept C-Netz "Stadt am Wasser"	Gesamtlösung	Ja	5 - 200 ⁶	100
49	PRYO-Konzept - Gästemanagement für Carreisende	Gesamtlösung	Ja	5	100
50	Metro	Gesamtlösung	Ja	400	35
51	Projekt "TALPA" Riedstrasse	Gesamtlösung	Ja	260	40
52	Seeparking	Gesamtlösung	Ja	115 -140	30 - 63
53	Projekt "Number Two"	Gesamtlösung	Ja	35	100
54	Carparkierungshalle Raum Bahnhof	Gesamtlösung	Ja	100	50
55	Car-Terminal unter Inseli	Gesamtlösung	Ja	100	50
56	Konzept Incoming-Reisbusverkehr (Modell Salzburg)	Gesamtlösung	Ja	10	120
57	Stadtpassage	Gesamtlösung	Ja	90	30 - 50
58	Mall of Switzerland	Gesamtlösung	Ja	10	50
59	Vögeligärtli	Gesamtlösung	Ja	30	30

Tabelle 2 Übersicht der relevanten Kenndaten der Lösungsideen

Die vorgeschlagenen Standorte und Räume sind teilweise zentrumsnah, während andere Lösungsideen eher peripher liegen. Die Abbildung 1 gibt eine Übersicht der Lage aller Lösungsideen. Der Plan befindet sich zudem im Anhang B. Nicht dargestellt sind die Lösungsideen Nr. 47 «Bestehendes Carregime», Nr. 48 «Konzept C-Netz» und Nr. 49 «PRYO-Konzept», da sie sich aus mehreren Standorten zusammensetzen und/oder ein Betriebskonzept umfassen.

⁵ Für die Bewertung 27.5 Mio. Franken angenommen

⁶ Für die Bewertung 100 Mio. Franken angenommen

4.2 Unterschiedlicher Detaillierungsgrad

Die 59 Lösungsideen unterscheiden sich nicht nur nach Kategorie und räumlicher Lage, sondern auch im Grad der Ausarbeitung. So liegen bei einzelnen Lösungen bereits weitergehende Informationen zur baulichen/technischen Machbarkeit vor, während bei anderen Vorschlägen die Konzeptstufe noch nicht überschritten wurde. Insbesondere bei den Kostenschätzungen ist noch von grossen Unsicherheiten auszugehen. Ebenso fehlen bei nahezu allen Lösungen Informationen zu den Betriebs- und Unterhaltskosten, weswegen bewusst auf diesen Kostenblock verzichtet wurde. Letztlich wurden bei den Kriterien mit der konkreten Festlegung der Messgrössen und Skalierung auch deren Anwendbarkeit im Lichte des unterschiedlichen Informationsgehalts der Lösungsideen Rechnung getragen. Somit war keine Vorselektion erforderlich und alle 59 Lösungsideen konnten bewertet werden.

Je nach Lösungsidee ist der Halteplatz (Ort, an welchem die Gruppengäste aus- und einsteigen können) und der Parkplatz (Ort, wo die Cars zwischenparkiert werden, während sich die Gruppengäste an den Zielorten aufhalten) nicht am gleichen Ort. Bei Lösungsideen, wo die Gruppengäste auf dem Parkplatz (welcher somit gleichzeitig der Halteplatz ist) aus- und einsteigen, erfolgt ein Weitertransport mit einem zusätzlichen Transportmittel (bspw. S-Bahn, Monorail, Metro etc.). Damit pro Lösungsidee alle Kriterien bewertet werden können, sind teilweise ergänzende Annahmen notwendig (vgl. Kapitel 5.3).

5 Bewertung und Erkenntnisse

5.1 Methodik

Methodisch kommt für die Bewertung der einzelnen Lösungsvorschläge eine so genannte Nutzwertanalyse (NWA) und nachgelagert eine Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA) zum Einsatz. Dabei werden in einem ersten Schritt die einzelnen Ziele über Kriterien mittels Nutzenpunkten (Grad der Zielerreichung) bewertet und abschliessend (noch ungewichtet) aufsummiert. Die summierten Nutzenpunkte geben den Grad der Zielerreichung an. Je höher die Summe, desto besser schneidet eine Variante ab (vgl. Abbildung 2). Um die Robustheit der Ergebnisse zu prüfen wird zudem für ausgewählte Lösungen eine Sensitivität durchgeführt. Dabei werden die einzelnen Ziele unterschiedlich gewichtet. In der nachfolgenden NWA werden die Kosten bewusst nicht berücksichtigt, da sie in der Phase I nicht explizit als eigenes Ziel genannt wurden. Zudem besteht das Problem, dass infolge des umfangreichen Zielsystems der Faktor Kosten als Einzelziel/-kriterium kaum einen nennenswerten Einfluss auf das Gesamtergebnis hätte.

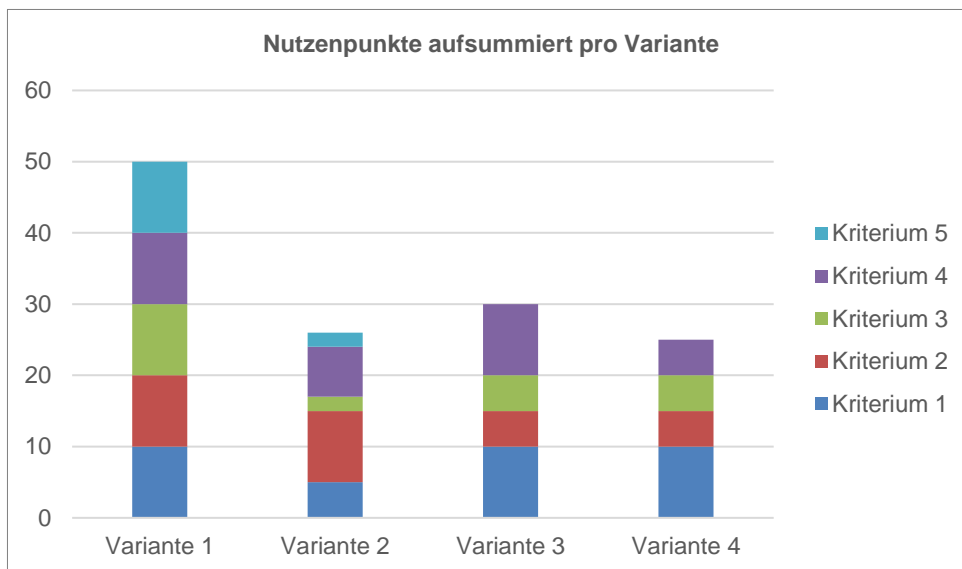


Abbildung 2 Beispielgrafik einer Nutzwertanalyse (aufsummierte Nutzenpunkte)

In einem zweiten Bewertungsschritt werden die aufsummierten Nutzenpunkte den Investitionskosten gegenübergestellt. Als Ergebnis liegt eine Kostenwirksamkeit vor, deren Ergebnisse sich auch gut grafisch darstellen lassen. Dabei gilt: Je tiefer die Investitionskosten und je höher die Nutzenpunkte bzw. je steiler die Gerade, desto vorteilhafter ist eine Lösung. Dies lässt sich am Beispiel der folgenden Abbildung 3 mit fiktiven Varianten veranschaulichen:

- Variante 1: Hohe Anzahl Nutzenpunkte bei gleichzeitig tieferen Investitionskosten = hohe Kostenwirksamkeit, die Gerade ab dem Nullpunkt fällt steil aus (>45 Grad)
- Variante 2: Hohe Anzahl Nutzenpunkte bei gleichzeitig sehr hohen Investitionskosten = mittlere Kostenwirksamkeit, die Gerade weist eine mittlere Steigung auf (+/- 45 Grad)
- Variante 3: Tiefe Anzahl Nutzenpunkte bei gleichzeitig hohen Investitionskosten = tiefe Kostenwirksamkeit, die Gerade ab dem Nullpunkt fällt eher flach aus (<45 Grad)

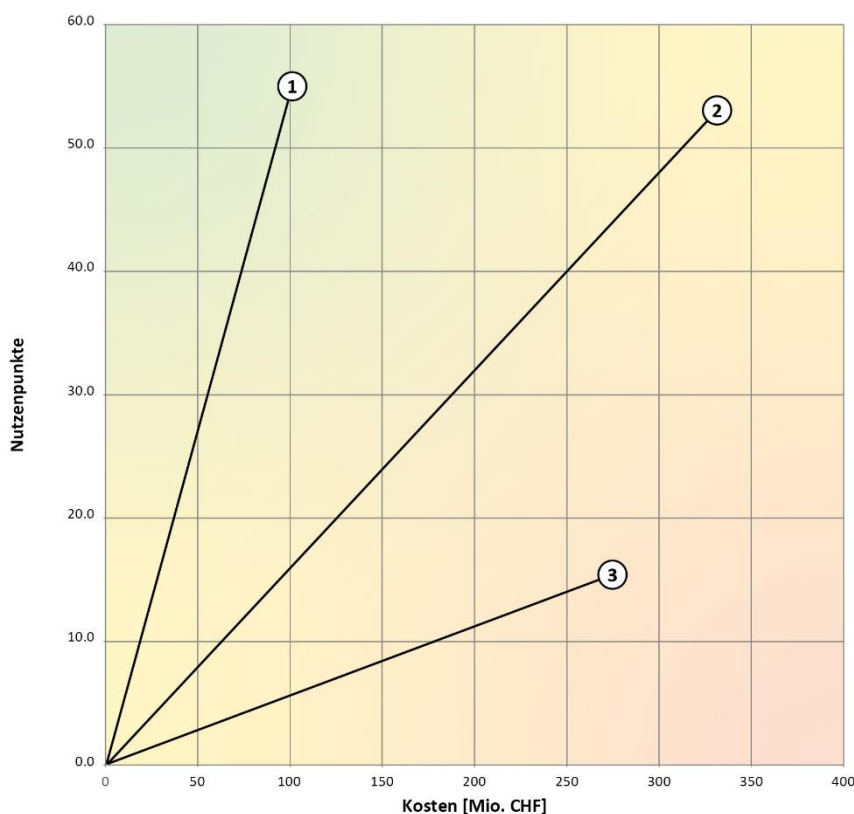


Abbildung 3 Beispielgrafik einer Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA)

Der Vergleich der Kostenwirksamkeit zeigt, wie viele Franken für ein Nutzenpunkt in Abhängigkeit der Variante investiert werden müssen. Die Kosten-Nutzenanalyse (KNA) als alternatives Bewertungsverfahren wurde bewusst verworfen.⁷

5.2 Vorgehen

Wie bereits in Kapitel 3 erläutert, stellt das in der Phase I erarbeitete und verabschiedete Ziel- und Kriteriensystem die Grundlage für die Bewertung dar. Für jedes Ziel werden neben dem Bewertungskriterium die Zielrichtung, die Messeinheit sowie die Skala/Nutzenfunktion festgelegt. Diese unterscheiden sich wie folgt:

- > Messeinheiten: Bei den Messeinheiten wird zwischen quantitativ-messbar (bspw. Fahrzeit, Distanz etc.) und qualitativ-beschreibend unterschieden.
- > Skala/Nutzenfunktion: Die Zielerreichung geht von 0 Punkte bis +3 Punkte. Bei den quantitativen Messgrößen ist in der Regel der beste Wert einer Zielerreichung mit 3 Punkten bewertet (bspw. kürzeste Fahrzeit) und die restlichen Werte werden linear interpoliert. Bei den qualitativen Indikatoren ist die Skalierung über den Grad der jeweiligen Zielerreichung festgelegt (bspw. hoch – mittel – gering – nicht vorhanden).

Die Zweckmässigkeit und die Operationalisierung der einzelnen Indikatoren und deren Messgrößen und Skalen wurde mittels eines Pretests geprüft, bevor die Bewertung aller 59 Lösungsideen erfolgte.

⁷ Bei der KNA, bei der alle Indikatoren monetarisiert werden müssen, liegt das Problem darin, dass für viele Indikatoren keine Kosten bekannt oder geschätzt werden können.

5.3 Grundannahmen

Wie im Kapitel 4 erläutert, sind sehr unterschiedlichen Kategorien von Lösungsideen in grosser Anzahl zu bewerten. Üblicherweise werden in solchen Bewertungen deutlich weniger und deutlich ähnlichere Varianten miteinander verglichen.

Damit eine vollständige und für alle 59 Lösungsideen möglichst einheitliche Bewertung gemacht werden kann, sind in Absprache mit der städtischen Projektleitung folgende Annahmen relevant (vgl. Tabelle 3):

- > Bei allen Lösungen wird festgelegt, ob es sich um einen Car-Halte- und/oder Parkplatz handelt.
 - > Wenn die Lösung nur einen Car-Parkplatz zur Zwischenparkierung umfasst, wird angenommen, dass die Gruppengäste am Löwenplatz aus- und einsteigen.
 - > Wenn die Lösung nur einen Car-Halteplatz umfassen, wird angenommen, dass die Cars auf dem neu geplanten Carparkplatz Rösslimatt in Kriens zwischenparkiert werden.
- > Bei der Kategorie Gesamtlösung wird, soweit fehlend bzw. für die Bewertung notwendig, ergänzt
 - > ob die Gruppengäste auf die S-Bahn umsteigen müssen,
 - > ob sie den Löwenplatz als zentralen Halteplatz nutzen und/oder
 - > ob Bedarf für die Zwischenparkierung auf dem Carparkplatz Rösslimatt in Kriens besteht.

Bei der Lösungsidee «Stadtpassage» wird das vorgesehene Rollband als Fussweg berücksichtigt, der aber doppelt so schnell zurückgelegt werden kann, was die Wegzeit halbiert.

Nr.	Bezeichnung	Kategorie	Zugewiesener Parkplatz	Zugewiesener Halteplatz	Personentransport zum Zielort
1	Raum Bahnhof Littau	Raum	Raum Bahnhof Littau	Löwenplatz	Car
2	Raum Bahnhof Emmen Gersag	Raum	Raum Bahnhof Emmen Gersag	Löwenplatz	Car
3	Raum Bahnhof Emmenbrücke	Raum	Raum Bahnhof Emmenbrücke	Löwenplatz	Car
4	Hallen Auto AG Rothenburg	Standort	Hallen Auto AG Rothenburg	Löwenplatz	Car
5	Ibach REAL	Standort	Ibach REAL	Löwenplatz	Car
6	A2-Anschluss Lochhof	Standort	A2-Anschluss Lochhof	Löwenplatz	Car
7	Car-Parkplatz Ried (Morental, Ried, Friedental)	Standort	Car-Parkplatz Ried (Morental, Ried, Friedental)	Löwenplatz	Car
8	Kasernenplatz	Standort	Kasernenplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
9	Erweiterung Parkhaus Altstadt	Standort	Parkhaus Altstadt	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
10	Parkhaus Musegg	Gesamtlösung	Parkhaus Musegg	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
11	Pfistergasse	Standort	Rösslimatt, Kriens	Pfistergasse	Car
12	Bushaltestelle Hirschengraben	Standort	Rösslimatt, Kriens	Bushaltestelle Hirschengraben	Car
13	Löwenplatz (Architektonische Lösungsidee)	Standort	Löwenplatz	Löwenplatz	Parkplatz ist Zielort
14	Weyquartier	Standort	Weyquartier	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
15	Schwanenplatz	Standort	Rösslimatt, Kriens	Schwanenplatz	Car

Nr.	Bezeichnung	Kategorie	Zugewiesener Parkplatz	Zugewiesener Halteplatz	Personentransport zum Zielort
16	Bahnhofstrasse	Standort	Rösslimatt, Kriens	Halteplatz vor dem Post- / Swisscom Gebäude.	Car
17	Bahnhofplatz, Kante Z	Standort	Rösslimatt, Kriens	Bahnhofplatz, Kante Z	Car
18	SBB-Gleisfeld Bahnhof Luzern	Gesamtlösung	PP Gleisfeld	Löwenplatz	Car
19	Inseli/Inseliquai	Standort	Rösslimatt, Kriens	Inseli/Inseliquai	Car
20	Ehemaliger Post-Bahnhof	Standort	Ehemaliger Post-Bahnhof	Löwenplatz	Car
21	Rösslimatt, Strassenprojekt	Standort	Rösslimatt, Strassenprojekt	Löwenplatz	Car
22	Rösslimatt, Vorschlag Architekten C-Netz	Standort	Rösslimatt, Vorschlag Architekten C-Netz	Löwenplatz	Car
23	Rösslimatt, Güterschuppen	Standort	Rösslimatt, Güterschuppen	Löwenplatz	Car
24	Raum Alpenquai	Standort	Raum Alpenquai	Löwenplatz	Car
25	Landenberg	Standort	Landenberg	Löwenplatz	Car
26	Alpenquai, Kiesplatz	Standort	Alpenquai, Kiesplatz	Löwenplatz	Car
27	Hallen vbl	Standort	Hallen vbl	Löwenplatz	Car
28	PP Casino-Palace	Standort	PP Casino-Palace	Löwenplatz	Car
29	Verkehrshaus, Haldenstrasse	Standort	Verkehrshaus, Haldenstrasse	Löwenplatz	Car
30	Brüelmoos	Standort	Brüelmoos	Löwenplatz	Car
31	Eichhof, Konsumhof	Standort	Eichhof, Konsumhof	Löwenplatz	Car
32	Eichhof, Langsägestrasse	Standort	Eichhof, Langsägestrasse	Löwenplatz	Car
33	Widehof, Kriens	Standort	Widehof, Kriens	Löwenplatz	Car
34	Werkstrasse Kriens	Standort	Werkstrasse Kriens	Löwenplatz	Car
35	Allmend Messe	Standort	Rösslimatt, Kriens	Allmend Messe	S-Bahn
36	Allmend, Zirkusplatz	Standort	Allmend, Zirkusplatz	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
37	Allmend, P2	Standort	Rösslimatt, Kriens	Allmend P2	S-Bahn
38	Allmend, P4	Standort	Allmend, P4	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
39	Bahnhof Mattenhof	Standort	Rösslimatt, Kriens	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
40	Mattenhof II	Standort	Mattenhof II	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
41	Hinterschlund	Standort	Hinterschlund	Löwenplatz	Car
42	Raum Bahnhof Horw	Raum	Raum Bahnhof Horw	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
43	Raum Ibach	Raum	Raum Ibach	Löwenplatz	Car
44	Raum Allmend	Raum	Raum Allmend	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
45	Raum Bahnhof	Raum	Raum Bahnhof	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
46	Raum Verkehrshaus/ Lido	Raum	Raum Verkehrshaus/ Lido	Löwenplatz	Car

Nr.	Bezeichnung	Kategorie	Zugewiesener Parkplatz	Zugewiesener Halteplatz	Personentransport zum Zielort
47	Bestehendes Carregime	Gesamtlösung	Rösslimatt, Kriens	Löwenplatz	Car
48	Konzept C-Netz "Stadt am Wasser"	Gesamtlösung	Div.	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
49	PRYO-Konzept - Gästemanagement für Carreisende	Gesamtlösung	Rösslimatt, Kriens	Löwenplatz	Car
50	Metro	Gesamtlösung	Gebiet Ibach	Parkplatz ist auch Halteplatz	Metro
51	Projekt "TALPA" Riedstrasse	Gesamtlösung	Gebiet Rotsee-Ried	Parkplatz ist auch Halteplatz	Monorail zur Innenstadt
52	Seeparking	Gesamtlösung	Tiefgarage Seeparking	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
53	Projekt "Number Two"	Gesamtlösung	Unterirdische Car-Parkierung unter Sportanlage Allmend Süd	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
54	Carparkierungshalle Raum Bahnhof	Gesamtlösung	Unterirdische Carparkierungshalle im Raum Bahnhof	div. Zielorte	Elektrobus zur Innenstadt
55	Car-Terminal unter Inseli	Gesamtlösung	Carparking unter Inseli und KKL	Parkplatz ist auch Halteplatz	Parkplatz ist Zielort
56	Konzept Incoming-Reisbusverkehr (Modell Salzburg)	Gesamtlösung	Car-Parkplatz Allmend Süd	Löwenplatz	Car
57	Stadtpassage	Gesamtlösung	Kantonsspital	Parkplatz ist auch Halteplatz	Rollband zur Innenstadt
58	Mall of Switzerland	Gesamtlösung	Mall of Switzerland	Parkplatz ist auch Halteplatz	S-Bahn
59	Vögeligärtli	Gesamtlösung	Vögeligärtli	Löwenplatz	Car

Tabelle 3 Ergänzende Annahmen für die Bewertung

Weitere Annahmen im Sinne einer nachvollziehbaren, fachlich korrekten, aber dennoch möglichst pragmatischen Bewertung sind bei einzelnen Bewertungskriterien die Folgenden (vgl. Abbildung 4):

- > Der fiktive Zielpunkt der Gruppentouristen für die Ermittlung der Gehdistanzen, Gehzeiten und Zahl der zentralen Halteplätze liegt zwischen Zurgilgenplatz und Löwendenkmal (Ziel A1.2).
- > Es wird ein Innenstadtbereich definiert. Car-Routen sollen diesen Bereich möglichst wenig tangieren (Ziel B4).

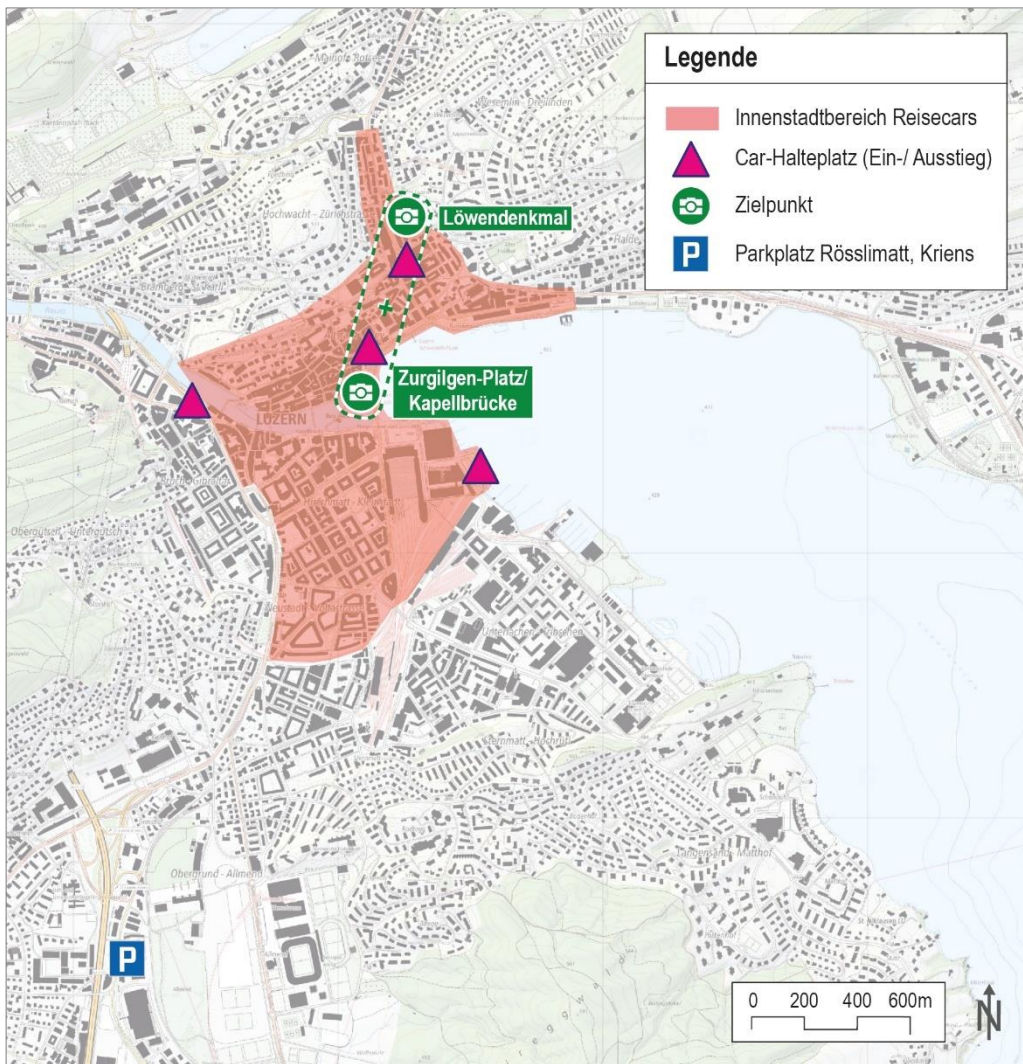


Abbildung 4 Übersichtsplan mit den relevanten Annahmen

5.4 Bewertungsergebnisse Nutzwertanalyse

Die Bewertung der Lösungsideen mit dem Ziel- und Kriteriensystem aus Phase I zeigt, wie viele Nutzenpunkte diese im Vergleich erzielen (vgl. Abbildung 5 - Abbildung 7 bzw. Tabelle im Anhang C). Das mögliche Maximum liegt bei 54 Nutzenpunkten (18 Ziele mit jeweils maximal 3 Nutzenpunkten). Die Diagramme zeigen folgendes Ergebnis:

- > Bei der Kategorie Standort erreichen alle Lösungsideen im Minimum 30 Nutzenpunkte, das Maximum liegt bei 43 Nutzenpunkten (Nr. 9 «Erweiterung Parkhaus Altstadt», Nr. 13 «Löwenplatz⁸»).
- > Bei der Kategorie Raum erreichen alle Lösungsideen im Minimum 36 Nutzenpunkte, das Maximum liegt bei 44 Nutzenpunkten (Nr. 44 «Raum Allmend»).
- > Bei der Kategorie Gesamtlösung erreichen alle Lösungsideen ein Minimum von 35 Nutzenpunkte, das Maximum liegt bei 51 Punkten (Nr. 10 «Parkhaus Musegg»).

Es zeigt sich weiter, dass eine Vielzahl an Lösungen sehr nahe beieinander liegen.

⁸ Architektonische Lösungsidee

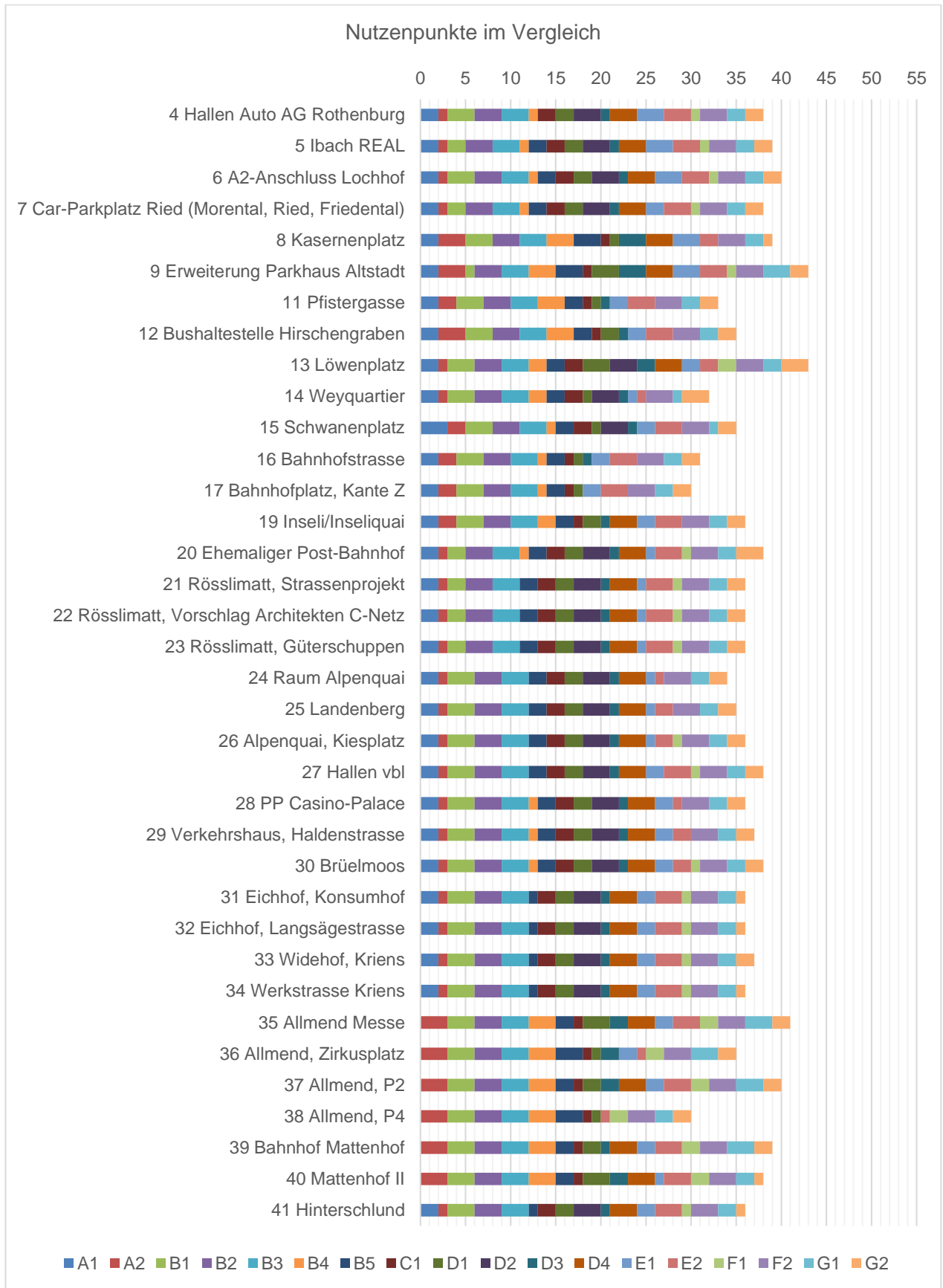


Abbildung 5 Nutzenpunkte im Vergleich für die Lösungsideen der Kategorie Standort

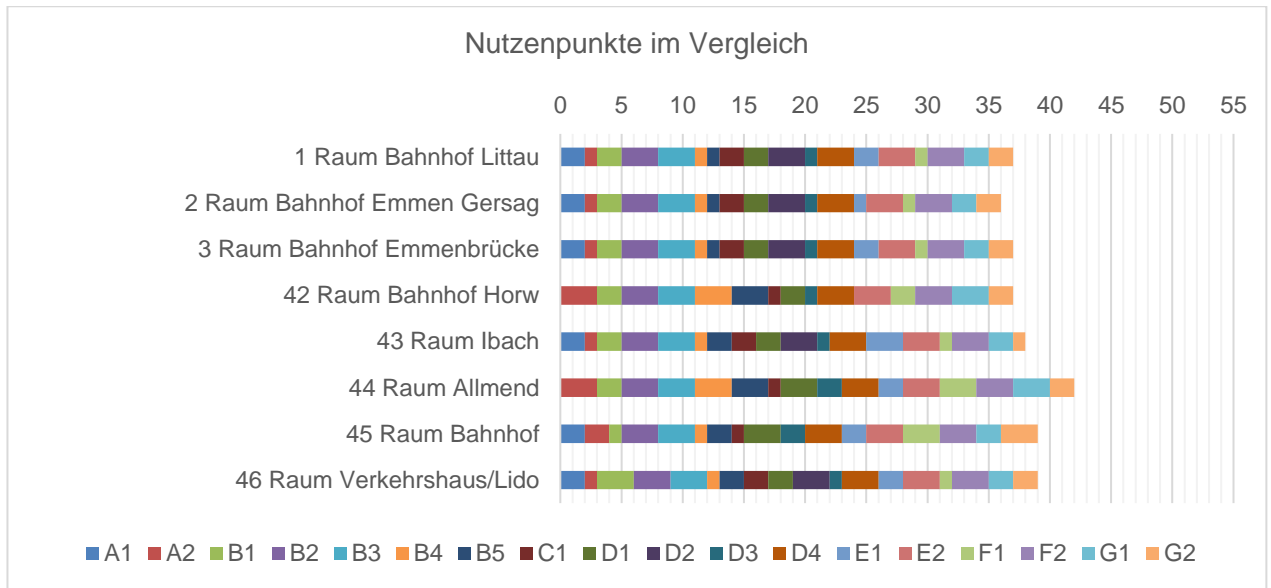


Abbildung 6 Nutzenpunkte im Vergleich für die Lösungsideen der Kategorie Raum

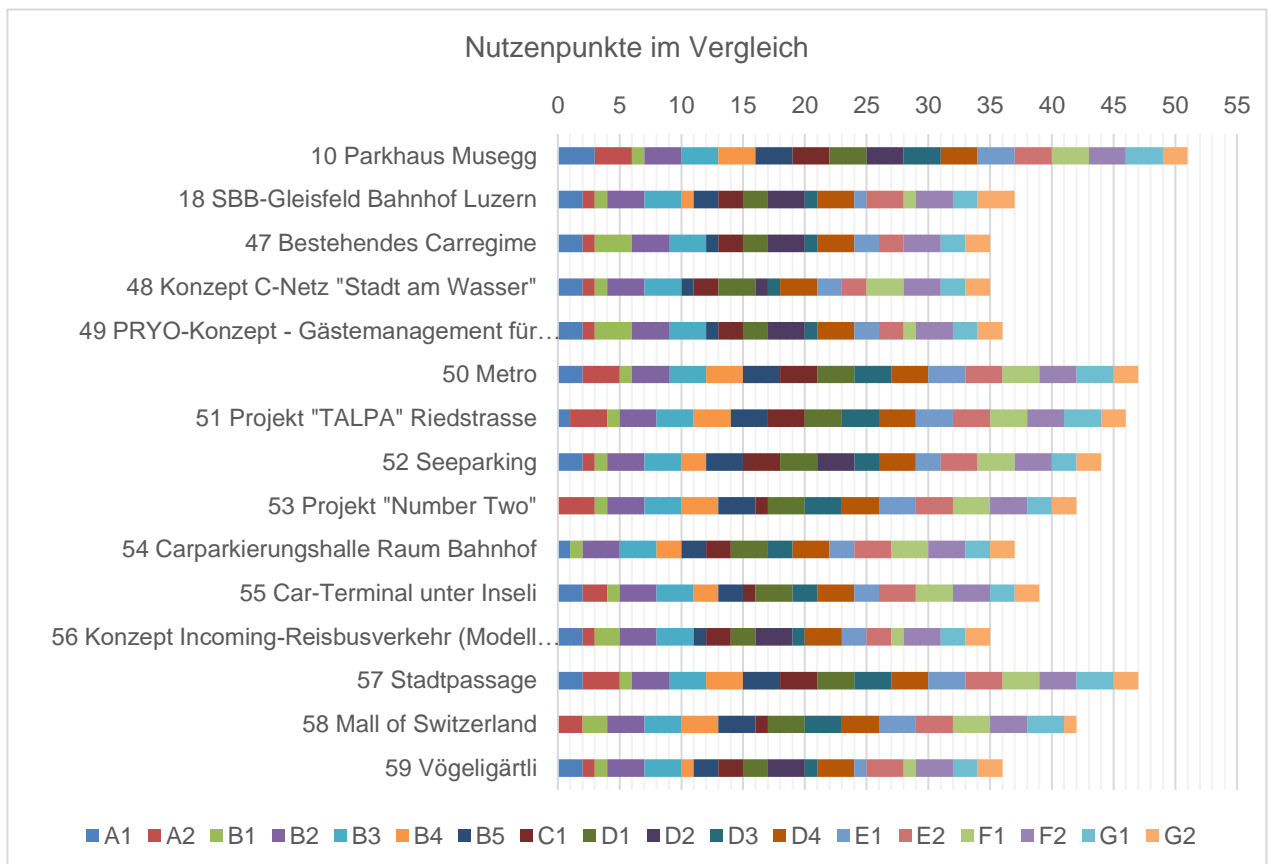


Abbildung 7 Nutzenpunkte im Vergleich für die Lösungsideen der Kategorie Gesamtlösung

Aufgrund der Nutzwertanalyse kann somit gefolgert werden, dass in den Kategorien Standort und Raum insbesondere Nr. 9 «Erweiterung des Parkhaus Altstadt», Nr. 13 «Löwenplatz» sowie Nr. 44 «Raum Allmend» und Nr. 6 «A2-Anschluss Lochhof» hohe Standortqualitäten aufweisen (alle erzielen 40 Nutzenpunkte oder mehr). Weitere Lösungsideen schneiden nur wenig schlechter ab. Wie im Kapitel 4 in Tabelle 2 gezeigt, unterscheiden sich die Standortideen jedoch stark hinsichtlich der möglichen Anzahl Stellplätze für Cars (Park- und/oder Halteplätze) bzw. diese sind noch abschliessend zu ermitteln. Sie vermögen für sich allein die künftige Nachfrage an Car-Halte- oder Parkplätzen nicht zu decken. Das Bewertungsergebnis in den Kategorien Standort und Raum bildet somit eine Grundlage für die Ermittlung oder Ergänzung von bereits bekannten oder neuen Gesamtlösungen.

Bei der Kategorie Gesamtlösung weisen neben Nr. 10 «Parkhaus Musegg» auch die Lösungsideen Nr. 57 «Stadtpassage», Nr. 50 «Metro», Nr. 51 «Projekt "TALPA" Riedstrasse, Nr. 52 «Seeparking», Nr. 53 «Projekt "Number Two"» und Nr. 58 «Mall of Switzerland» mehr als 40 Nutzenpunkte auf.

Für die Kategorie Gesamtlösung wird nachfolgend eine Sensitivitätsbetrachtung vorgenommen.

5.5 Sensitivitäten Nutzwertanalyse (nur Kategorie Gesamtlösungen)

Bei der durchgeführten Bewertung wurden sämtliche Ziele, bzw. Kriterien gleich stark gewichtet. Um die Stabilität der Ergebnisse beurteilen zu können, ist aber auch von Interesse wie sich die Punktezahl bei unterschiedlicher Gewichtung verändert. Um zu erkennen ob und wie stark sich dies ändert, wird für die Gesamtlösungen eine so genannte Sensitivitätsbetrachtung durchgeführt. Hierfür wurden je nach Wichtigkeit unterschiedlicher Sichtweisen die einzelnen Ziele gewichtet (vgl. Tabelle 4), wobei man sich an den im Nachgang zum dritten Workshop der Phase I von den Stakeholdern eingeholten Rückmeldungen zur Gewichtung der Ziele orientiert hat.

Ziel	A1	A2	B1	B2	B3	B4	B5	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	F1	F2	G1	G2
Wichtig ist...	[Gewicht in %]																	
Basisbewertung	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5
Innenstadt bequem erreichen	35	15	1	1	1	5	5	5	1	15	5	1	5	1	1	1	1	1
Stadtbevölkerung wenig stören	15	5	1	1	1	5	5	15	1	15	15	1	15	1	1	1	1	1
Wenig Carverkehr in Innenstadt	10	5	1	1	1	20	5	5	1	5	20	1	20	1	1	1	1	1
Wenig Carverkehr auf städtischen Strassen	10	5	1	1	1	5	20	5	1	5	20	1	20	1	1	1	1	1
Alle Hauptkriterien ähnlich gewichtet	20	10	1	1	1	10	10	10	1	10	10	1	10	1	1	1	1	1
Gewichtung Stakeholder	7	7	2	3	9	5	9	2	5	9	5	6	2	3	5	10	4	7

Tabelle 4 Sensitivitätsgewichtung (für die 15 externen Lösungen)

Die Sensitivitätsbetrachtung gemäss Abbildung 8 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 Punktezahl in Abhängigkeit der Gewichtung, wobei gewisse Gesamtlösungen insbesondere bei einer Fokussierung auf den

Aspekt «Innenstadt bequem erreichen» gegenüber der Basisbewertung bis zu 50% ihrer Nutzenpunkte einbüßen. Besonders ausgeprägt ist dies bei den Gesamtlösungen bei welchen die Parkierungsanlage am Stadtrand zu liegen kommen würde (bspw. «Projekt Number Two» oder «Mall of Switzerland»). Aber auch z.B. die Gesamtlösung «Carparkierungsanlage Raum Bahnhof» büsst hier Punkte ein, da das Konzept ein Umsteigen auf einen Elektrobuss in die Innenstadt vorsieht.

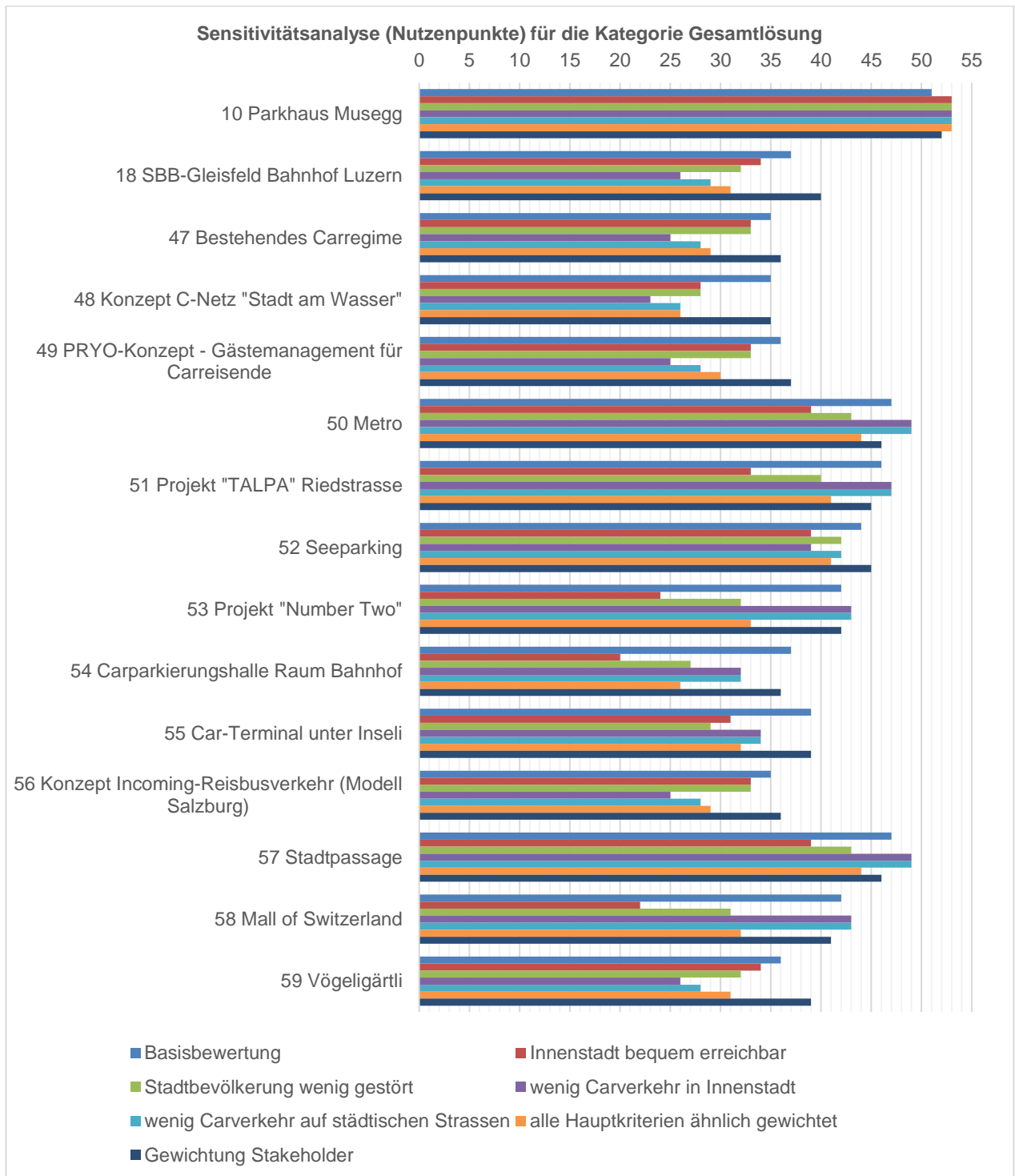


Abbildung 8 Veränderung der Nutzenpunkte in Abhängigkeit der Gewichtung (nur Gesamtlösungen)

5.6 Bewertungsergebnisse Kosten-Wirksamkeitsanalyse

In einem zweiten Bewertungsschritt werden die ermittelten Nutzenpunkte in Bezug zu den Investitionskosten gestellt und die Kosten-Wirksamkeit ermittelt (vgl. Methodik Kapitel 5.1). Die Lösungsideen weisen bei der Höhe und der Genauigkeit der geschätzten Investitionskosten eine sehr grosse Spannweite auf (vgl. Tabelle 2). Diese reicht von 0 Franken (bestehende Parkplätze welche neu für Cars (mit-) benutzt werden) über sehr teure Lösungen bis zu 400 Mio. Franken, welche den Bau unterirdischer Transportsysteme vorsehen.

Die nachfolgende Abbildung 9 (vgl. auch Anhang D) zeigt die Kostenwirksamkeit innerhalb der Kategorie Gesamtlösung. Die Lösungsideen sind zu diesem Zweck als Punkte in einem Raster mit den zugehörigen Kosten auf der X-Achse und den Nutzenpunkten auf der Y-Achse dargestellt.

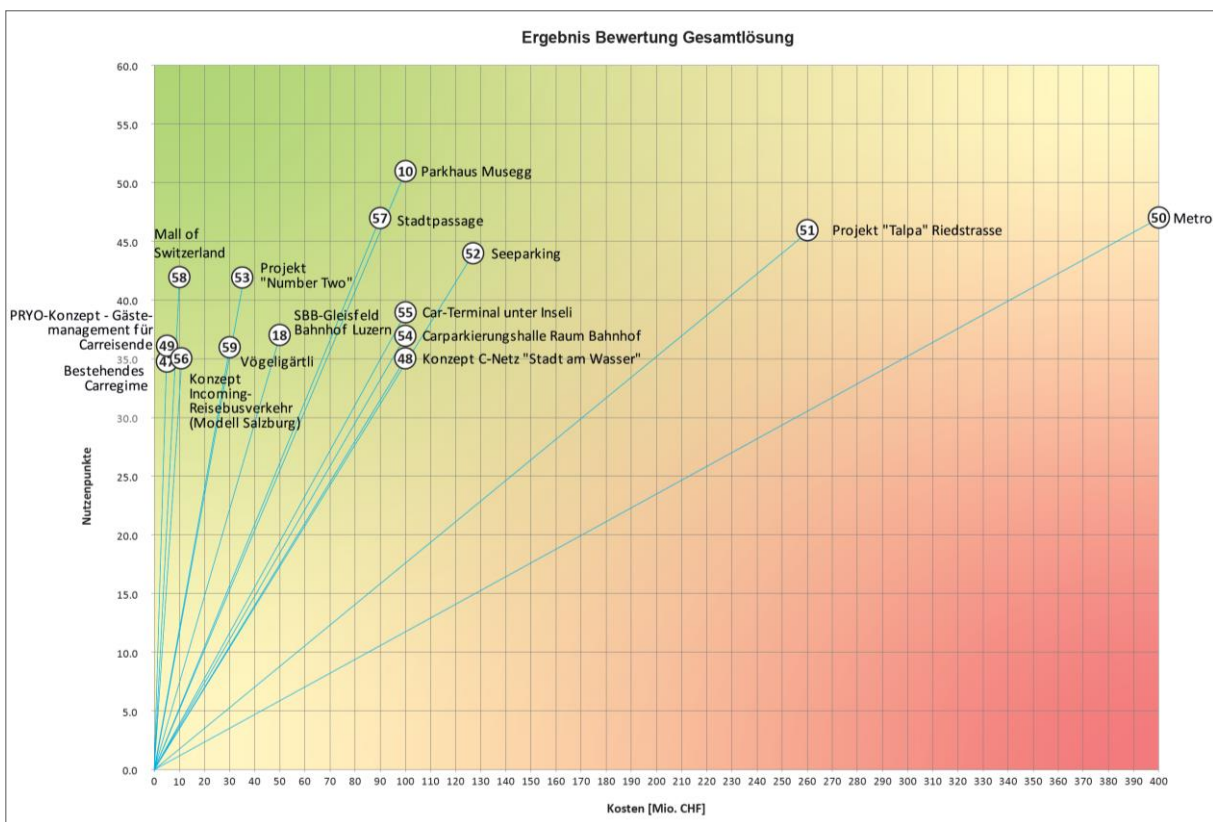


Abbildung 9 Kosten-Wirksamkeit der Lösungsideen in der Kategorie Gesamtlösung

Die Kosten-Wirksamkeitsanalyse zeigt folgendes Bild: Obwohl alle Lösungsideen über 50 % der maximalen Nutzenpunkte erreichen, sind bei einigen Lösungen die dafür notwendigen Investitionskosten überdurchschnittlich hoch (die teuersten Lösungen bedingen Investitionskosten von über 200 Mio. Franken). Oder anders formuliert: Die hohen bis sehr hohen Investitionskosten vermögen keine signifikante Steigerung der Nutzenpunkte zu erzielen. Das heisst: ein vergleichbarer Nutzen lässt sich unter Umständen mit bedeutend tieferen Investitionskosten erzielen.

Im Vergleich zur Nutzwertanalyse zeigt die Betrachtung der Kostenwirksamkeit, dass das «PRYO-Konzept» mit Investitionen von rund 140'000 Franken pro Nutzenpunkt, gefolgt von der «Mall of Switzerland» mit Investitionen von rund 240'000 Franken pro Nutzenpunkt am besten abschneiden (vgl. Tabelle 5)

Nr.	Bezeichnung	Summe Nutzenpunkte	Investitionskosten [CHF]	Investitionskosten pro Nutzenpunkt [CHF/Nutzenpunkt]
49	PRYO-Konzept - Gästemanagement für Carreisende	36	5'000'000	138'889
47	Bestehendes Carregime	35	5'000'000	142'857
58	Mall of Switzerland	42	10'000'000	238'095
56	Konzept Incoming-Reisebusverkehr (Modell Salzburg)	35	10'000'000	285'714
59	Vögeligärtli	36	30'000'000	833'333
53	Projekt "Number Two"	42	35'000'000	833'333
18	SBB-Gleisfeld Bahnhof Luzern	37	50'000'000	1'351'351
57	Stadtpassage	47	90'000'000	1'914'894
10	Parkhaus Musegg	51	100'000'000	1'960'784
55	Car-Terminal unter Inseli	39	100'000'000	2'564'103
54	Carparkierungshalle Raum Bahnhof	37	100'000'000	2'702'703
48	Konzept C-Netz "Stadt am Wasser"	35	100'000'000	2'857'143
52	Seeparking	44	127'000'000	2'886'364
51	Projekt "TALPA" Riedstrasse	46	260'000'000	5'652'174
50	Metro	47	400'000'000	8'510'638

Tabelle 5 Zu investierende Franken pro Nutzenpunkt in der Kategorie Gesamtlösungen

5.7 Erkenntnisse aus der Bewertung

Die Analyse der Bewertungsergebnisse erlaubt folgende Schlüsse:

- > Es gibt keine Lösungen, die sehr wenig Nutzenpunkte erzielen. Das heisst, die Lösungsideen sind, unter Berücksichtigung der zusätzlichen Grundannahmen, sehr zielgerichtet und vermögen einen grossen Teil der an eine Carregimelösung gestellten Ziele zu erfüllen.
- > Die Unterschiede in der Zielerreichung einzelner Ziele sind gross. Dies zeigt sich beispielsweise im Themenbereich Erreichbarkeit bei der Frage, ob die Cars weiterhin direkt im Zentrum ihre Gäste ausladen dürfen.
- > Die eher teureren Gesamtlösungen erzielen eine höhere Zielerreichung in Form von mehr Nutzenpunkten (Parkhaus Musegg 51 Punkte; Stadtpassage 47 Punkte; Metro 47 Punkte, Projekt "TALPA" Riedstrasse 46 Punkte und Seeparking 44 Punkte).
- > Das aktuelle Carregime (35 Punkte) sowie Lösungsideen, welche kostengünstige Erweiterungen dieses Regimes vorsehen (z.B. PYRO-Konzept 36 Punkte), erreichen im Vergleich mit den teureren Gesamtlösungen wesentlich weniger Nutzenpunkte. Bei Betrachtung der Kosten-Wirksamkeit stehen sie hingegen deutlich besser da.

6 Fazit und Vernehmlassung

Die in diesem Bericht dokumentierte fachliche Bewertung der Lösungsideen zeigt einerseits auf, welche Lösungsideen einen hohen Nutzen aufweisen, andererseits aber auch, welche Lösungsideen in Bezug auf den erreichten Nutzen eher teuer sind. Aus der Bewertung lässt sich aber nicht direkt eine Bestvariante ableiten.

Der partizipative Prozess mit den Stakeholdern wurde offiziell mit einer Informationsveranstaltung zur fachlichen Bewertung der Lösungsideen und den Resultaten abgeschlossen. In der Folge konnten sich die Stakeholder im Rahmen einer Vernehmlassung vom 22. September bis 31. Oktober 2021 zum Fachbericht äussern. Zusätzlich wurden den Projekt-Initiantinnen und Projekt-Initianten bilaterale Gespräche angeboten und von 6 Parteien wahrgenommen.

Im Rahmen der E-Mitwirkung gingen 96 Rückmeldungen von 21 Organisationen ein. Diese sind in einem separaten Vernehmlassungsbericht dokumentiert. Aufgrund der Rückmeldungen bleiben die Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Bewertung grundsätzlich unverändert. Im vorliegenden Bericht wurden folgende Anpassungen an der Bewertung und am Bericht vorgenommen:

- > Das «Projekt "TALPA" Riedstrasse» (Nr. 51) wurde in Bezug auf die Terminologie und die örtliche Beschreibung angepasst um Verwechslungen zu vermeiden.
- > Beim Projekt «Number Two» (Nr. 53) sowie beim «Konzept Incoming-Reisebusverkehr (Modell Salzburg)» (Nr. 56) wurden die Investitionskosten gemäss Angaben der Projekt-Initianten korrigiert, was eine kleine Verschiebung in der Kostenwirksamkeitsbetrachtung zur Folge hat.
- > Der im «Konzept Incoming-Reisebusverkehr (Modell Salzburg)» (Nr. 56) vorgesehene Car-Parkplatz auf der Allmend wurde räumlich weiter südlich dargestellt (vgl. Abbildung 1 auf Seite 13).
- > Bei der Sensitivitätsanalyse in Tabelle 4 wurde ein Tippfehler in der Zeile «Innenstadt bequem erreichen» korrigiert (Gewicht Kriterium B3: 1% statt 15%).
- > Weitere kleinere Korrekturen rein textlicher Art und ohne Auswirkung auf die Bewertung wurden in einer Abbildung und einzelnen Tabellen vorgenommen.

7 Ausblick

Mit der Vernehmlassung zum vorliegenden Bericht Phase II Lösungen ist der partizipative Prozess Carregime abgeschlossen. Der Stadtrat wird im nächsten Jahr dem Parlament seinen Vorschlag für das künftige Carregime unterbreiten. Dieser soll zum einen auf den Ergebnissen des Strategieprozesses Carregime aufbauen. Zum anderen sind im Rahmen des politischen Prozesses auch weitere Aspekte zu berücksichtigen.

Konkret werden neben dem Fachbericht Phase II Lösungen und dem Vernehmlassungsbericht weitere Aspekte der Lösungsideen wie Investitions- und Betriebskosten, Finanzierungs- und Machbarkeitsfragen, Synergiepotentiale und die politische Geschichte einfließen. Darüber hinaus ist der Vorschlag mit den strategischen Vorgaben aus der Vision Tourismus Luzern 2030, der Mobilitätsstrategie und der Klima- und Energiestrategie abzustimmen, die ihrerseits Anfang 2022 teilweise auch Gegenstand der politischen Diskussionen sein werden. Und nicht zuletzt sind auch die Entwicklungsperspektiven des Gruppentourismus und die städtische Finanzlage zu berücksichtigen.

Der Vorschlag für das künftige Carregime umfasst neben konkreten Standortlösungen auch Ausführungen und konkrete Umsetzungsvorschläge in betrieblicher Hinsicht. Dazu gehören in erster Linie Gebühren für das Anhalten und Parkieren sowie ein Slotmanagement. Diese Arbeiten sind im ersten Halbjahr 2022 vorgesehen.

Gruner AG / moveIng AG

Marianne Brunner

Projektleiterin Verkehrsplanung, Verkehrstechnik

Marco Richner

Stv. Projektleiter, moveIng AG (Subplaner Gruner AG)

Anhang A

Ziel- und Kriteriensystem Phase I inkl. Ergänzungen aus Pretest

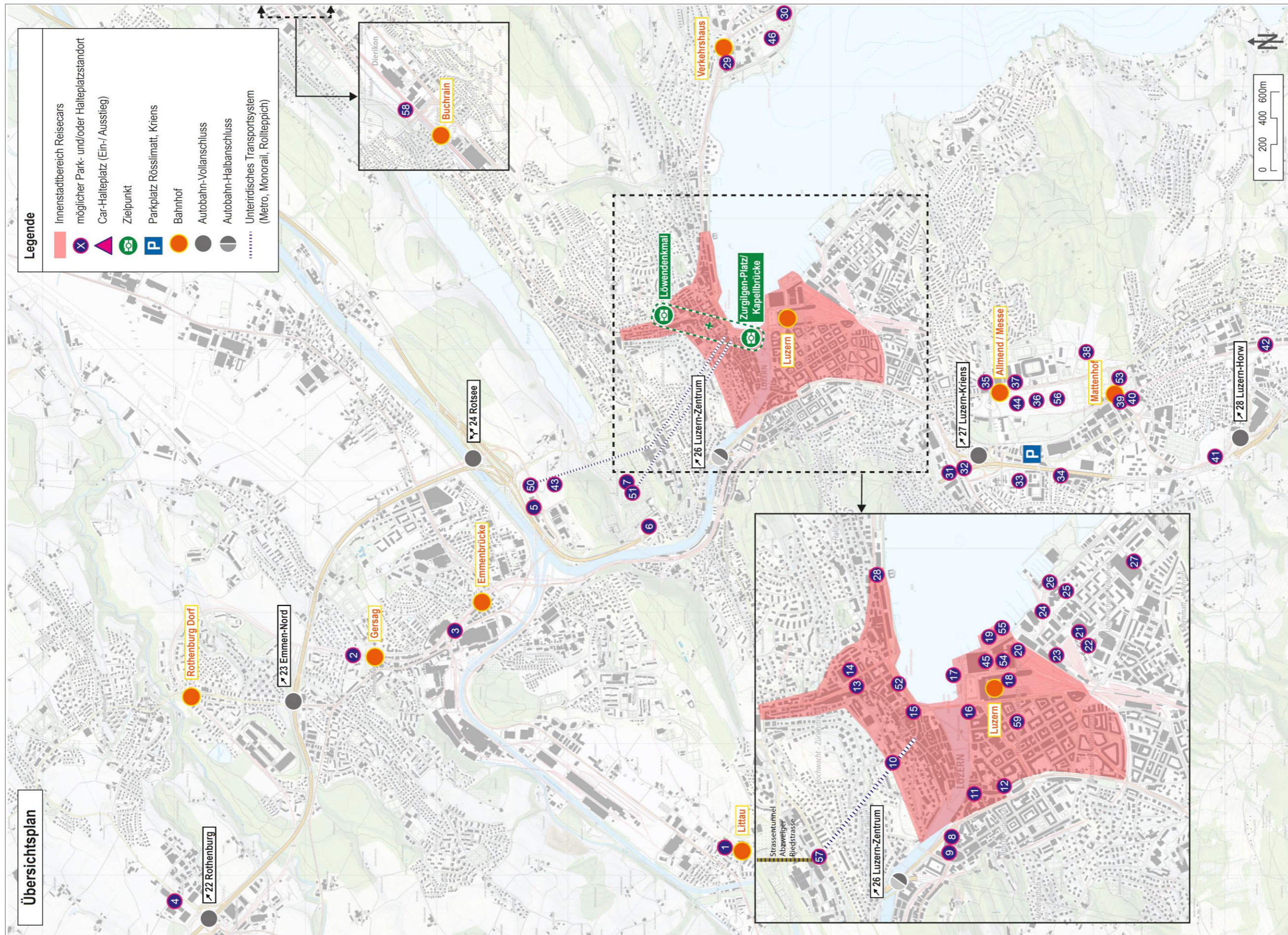
Thema	Nr.	Ziele	Bewertungskriterien	Zielrichtung	Messeinheit	Skalierung 0 - 3 Punkte
A Erreichbarkeit	A1	Die Gruppengäste sollen ihre Zielorte bequem erreichen können. Das Ziel A1 besitzt drei Unterziele, die gleich gewichtet die Bewertung des Gesamtziels ergeben.	Umsteigevorgänge auf andere Verkehrsmittel pro Weg (ohne Fusswege)	Möglichst direkt bzw. wenig	Anzahl pro Weg	0 Mal umsteigen: 3 Pkt. 1 Mal umsteigen: 1 Pkt. >1 Mal umsteigen: 0 Pkt.
			Gehdistanz vom Aussteigeort aus dem Car zum virtuellen Zielpunkt (Schwerpunkt zwischen Löwendenkmal und Zurgilgenplatz) und wieder zurück zum Aussteigeort Bei Umstieg auf ÖV zusätzlich Gehdistanz zum Einsteigeort in den ÖV und innerhalb des Bahnhofs Luzern (pauschal)	Möglichst kurz	Meter	500 m: 3 Pkt. 1'000 m: 2 Pkt. 1'500 m: 1 Pkt. >1'500 m: 0 Pkt.
			Mittlere Reisezeit der nördlichen und der südlichen Zufahrt von der Autobahn A2 ab der Autobahnausfahrt bis zum definitiven Aussteigeort (d.h. inkl. Wegzeit eines allfälligen Zubringers) zur Abendspitzenstunde (dienstags, 17.00 Uhr) Bei Nutzung ÖV zusätzlich die Fahrzeit mit dem ÖV inkl. einer pauschalen Umsteigezeit von 5 min und der mittleren Taktzeit des ÖV als Wartezeit	Möglichst kurz	Minuten	5 min (kürzeste Lösungsidee) bis 8 min: 3 Pkt. 9 min bis 14 min: 2 Pkt. 15 min bis 20 min: 1 Pkt. >20 min: 0 Pkt.
	A2	Die Reisezeit zu den Zielorten soll für Gruppengäste zuverlässig planbar sein.	Reisezeitdifferenz zwischen der Hauptverkehrszeit (dienstags, 17.00 Uhr, gemäss A1.3) und dem quasi unbelasteten Streckennetz (samstags, 23.00 Uhr, analoge Berechnung). Bei Lösungsideen, die einen Umstieg auf den ÖV vorsehen, wird zu beiden Zeitpunkten die gleiche theoretische Reisezeit angenommen.	Möglichst geringe Differenzen	Minuten (Differenz zu A1.3)	< 5 min: 3 Pkt. 5 - 10 min: 2 Pkt. 10 - 15 min: 1 Pkt. > 15 min: 0 Pkt.
B Verkehr	B1	Lösungen dürfen zukünftige Entwicklungen des Carregimes nicht einschränken oder präjudizieren.	Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur	Möglichst hoch	Qualitative Einstufung	Hoch: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Gering: 1 Pkt. Keine: 0 Pkt.
	B2	Das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus soll möglichst regelmässig über den Tag verteilt werden.	Verteilung des Caraufkommens über den Tag (Wochen- oder Monatsdurchschnitt)	Möglichst regelmässig		Da nicht beurteilbar, werden alle Lösungsvorschläge gleich bewertet und erhalten 3 Pkt.
	B3	Das Carregime soll einen Steuermechanismus beinhalten.	Steuerungsmechanismus integrierbar	Möglichst einfach	Qualitative Einstufung	Möglich: 3 Pkt. Nicht möglich: 0 Pkt.
	B4	Die Car-Halte- und Parkplätze sollen möglichst direkt von der Autobahn erreichbar sein.	Distanz von der Autobahnausfahrt bis zu den Car-Halte- oder -Parkplätzen (je nach Zufahrtsrichtung). Mittlere Fahrdistanz der nördlichen und der südlichen Zufahrt von der Autobahn A2 ab der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort, die durch den definierten Innenstadtkordon verläuft. Bei Lösungsideen, die einen unterschiedlichen Halte- und Parkplatz besitzen, wird zusätzlich die entsprechende Fahrdistanz zwischen den beiden Plätzen berücksichtigt.	Möglichst kurz im Kordon Innenstadt	Kilometer	0 km bis 0.5 km: 3 Pkt. 0.6 km bis 1.7 km: 2 Pkt. 1.8 km bis 2.8 km: 1 Pkt. 2.8 km: 0 Pkt.
	B5	Das Car-Regime soll möglichst wenig Verkehr verursachen.	Pro Besuch mit dem Car zurückgelegte Kilometer ab Autobahnausfahrt und zurück Mittlere Fahrdistanz der nördlichen und der südlichen Zufahrt von der Autobahn A2 ab der Autobahnausfahrt bis zum Aussteigeort und wieder zurück auf die Autobahn. Bei Lösungsideen, die einen unterschiedlichen Halte- und Parkplatz besitzen, wird zusätzlich die Fahrdistanz zwischen den beiden Plätzen zweimal berücksichtigt.	Möglichst wenig	Kilometer pro Tag	0 km bis 4.5 km: 3 Pkt. 5.0 km bis 12 km: 2 Pkt. 12.5 km bis 19.5 km: 1 Pkt. >19.5 km: 0 Pkt.
C Verteilung der Gruppengäste	C1	Das Carregime soll die Fusswege der Gruppengäste einbeziehen und Konflikte mit anderen Nutzungen entlang dieser Strecken minimieren.	Konflikte entlang der Fusswege der Gruppengäste Anzahl je Konfliktkategorie (Parkplatz/Aussteigeort, Bahnhof und Veränderung heutige Aussteigeorte)	Möglichst wenig	Qualitative Einstufung	Gering: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Hoch: 1 Pkt. Unverträglich: 0 Pkt.

Thema	Nr.	Ziele	Bewertungskriterien	Zielrichtung	Messeinheit	Skalierung 0 - 3 Punkte
D Car-Halteplätze	D1	Die Ausstattung der Car- Halte plätze soll für die Gruppengäste kunden-freundlich und attraktiv sein	Standard gemäss Carkonzept Luzern: Gedeckter Wartebereich mit Sitzgelegenheit, Toiletten, Witterungsschutz, Abfalleimer/Aschenbecher, touristische Informationsmöglichkeiten, Fahrplaninformationen/Ticketverkauf, möglichst nah beim Halteplatz; Zusätzlich ergänzt: Attraktive Gestaltung, hohe Aufenthaltsqualität Beurteilt wird der Erfüllungsgrad des Standards gemäss Carkonzept Luzern inkl. Ergänzungen oben	Möglichst hoch	Qualitative Einstufung	Hoch: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Gering: 1 Pkt. Nicht umsetzbar: 0 Pkt.
	D2	Die Car- Halte plätze sollen in Gehdistanz zu den Zielorten der Gruppengäste in der Stadt Luzern liegen.	Anteil der Car-Halteplätze innerhalb von 500 Metern Gehdistanz zum Zielort (=Mittelpunkt zwischen Löwendenkmal und Zurgilgenplatz an der Hertensteinstrasse)	Möglichst hoch	Anteil	Vollständig (100%): 3 Pkt. Mehrheitlich (>50%): 2 Pkt. Teilweise (<50%): 1 Pkt. Zu weit weg (100%): 0 Pkt.
	D3	Die Car- Halte plätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.	Negative Auswirkungen (z. B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen	Möglichst tief	Qualitative Einstufung	Tief: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Hoch: 1 Pkt. Kaum vertretbar: 0 Pkt.
	D4	Die Car- Halte plätze müssen den Anliegen von mobilitätseingeschränkten Personen gerecht werden.	Angebot und Qualität der Infrastruktur für mobilitätseingeschränkten Personen Annahmen: Grundsätzlich erfüllen alle neuen Car-Halteplätze die Kriterien. Bei den bestehenden Halteplätzen wird beurteilt, ob erhöhte Haltekanten oder überbreite Halteplätze nachgerüstet werden können bzw. bereits Platz neben den Halteplätzen vorhanden ist (damit ein fahrzeugeigener Lift ausgefahren werden kann)	Möglichst hoch	Qualitative Einstufung	Ja 3 Pkt. Nein 0 Pkt.
E Car-Parkplätze	E1	Die Car- Park plätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben	Negative Auswirkungen (z.B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen	Möglichst tief	Qualitative Einstufung	Tief: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Hoch: 1 Pkt. Kaum vertretbar: 0 Pkt.
	E2	Die Ausstattung der Car- Park plätze soll für das Fahrpersonal kundenfreundlich und attraktiv sein.	Erfüllungsgrad Standard	Möglichst hoch	Qualitative Einstufung	Hoch: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Gering: 1 Pkt. Nicht vorhanden: 0 Pkt.
F Stadtbild und Aufenthaltsqualität	F1	Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild sollen auf den von Cars mitgenutzten Plätzen erhöht werden.	Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild der bisherigen und neuen Infrastrukturen Annahmen: Aufwertung der heute genutzten Plätze nur bei Reduktion von Carhalte- und/oder -parkplätzen möglich; Umnutzung der heute genutzten Plätze nur bei Aufhebung von Carhalte- und/oder -parkplätzen möglich, neue Anlagen müssen die Anforderungen an die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild erfüllen	Möglichst hoch / attraktiv	Qualitative Einstufung	Hoch: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Gering: 1 Pkt. Keine Veränderung: 0 Pkt.
	F2	Car-Parkplätze sollen nicht ohne Ersatzmassnahmen auf Kosten des bestehenden Freiraums geschaffen werden.	Umsetzung von gleichwertigen Ersatzmassnahmen möglich? Annahme: Durch Neubau Ersatzmassnahmen an bisherigen Standorten möglich, keine Veränderung der Flächen wird ebenfalls mit 3 Punkten bewertet	Möglichst gleichwertig	Qualitative Einstufung	Ja 3 Pkt. Teilweise 2 Pkt. Kaum 1 Pkt. Nein 0 Pkt.

Thema	Nr.	Ziele	Bewertungskriterien	Zielrichtung	Messeinheit	Skalierung 0 - 3 Punkte
G Sicherheit	G1	Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Halte- und Parkplätzen soll für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein.	Beurteilung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten für den Standort des Parkplatzes sowie dem Halteplatz.	Möglichst hoch	Qualitative Einstufung	Hoch: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Gering: 1 Pkt. Kaum gegeben: 0 Pkt.
	G2	Einheimische und Gruppengäste sollen sich zu jeder Tageszeit an den Car-Halte- und Parkplätzen sicher fühlen.	Beurteilung der subjektiven Sicherheit	Möglichst hoch	Qualitative Einstufung	Hoch: 3 Pkt. Mittel: 2 Pkt. Gering: 1 Pkt. Kaum gegeben: 0 Pkt.

Anhang B

Übersichtsplan Lösungsideen



Anhang C

Ergebnisse der Nutzwertanalyse

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung	Kategorie	A1a	A1b	A1c	A1	A2	B1	B2	B3	B4	B5	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	F1	F2	G1	G2	Summe
1	Raum Bahnhof Littau	Gebiet im Littauer Boden in der Nähe der S-Bahn-Haltestelle Littau	Raum	3	3	1	2	1	2	3	3	1	1	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	2	37
2	Raum Bahnhof Emmen Gersag	Gebiet in der Nähe der S-Bahn-Haltestelle Emmen Gersag und Autobahn-Anschluss Emmen Süd.	Raum	3	3	1	2	1	2	3	3	1	1	2	2	3	1	3	1	3	1	3	2	2	36
3	Raum Bahnhof Emmenbrücke	Gebiet in der Nähe der S-Bahn-Haltestelle Emmenbrücke und Autobahn-Anschluss Emmen Süd.	Raum	3	3	1	2	1	2	3	3	1	1	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	2	37
4	Hallen Auto AG Rothenburg	Nutzung des Depots während den Betriebszeiten, wenn die Busse mehrheitlich im Verkehr sind und die Hallen leer stehen.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	1	0	2	2	3	1	3	3	3	1	3	2	2	38
5	Ibach REAL	Grundstücke REAL im Gebiet Ibach	Standort	3	3	1	2	1	2	3	3	1	2	2	2	3	1	3	3	3	1	3	2	2	39
6	A2-Anschluss Lochhof	Standort bei der Autobahn-Ausfahrt Lochhof (nur Dienstanschluss), der aktuell als Installations- und Lagerplatz genutzt wird.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	1	2	2	2	3	1	3	3	3	1	3	2	2	40
7	Car-Parkplatz Ried (Morental, Ried, Friedental)	Das Morental liegt in der Verlängerung des Rotsees zwischen Sedel- und Friedentalstrasse.	Standort	3	3	1	2	1	2	3	3	1	2	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	2	38
8	Kasernenplatz	Standort bei Autobahn-Ausfahrt Luzern Zentrum (5 Plätze), der heute saisonal und tageszeitlich unterschiedlich als Anhalteplatz und Parkplatz genutzt wird.	Standort	3	0	3	2	3	3	3	3	3	3	1	1	0	3	3	3	2	0	3	2	1	39
9	Erweiterung Parkhaus Altstadt	Schaffung von Parkfeldern für Cars im Parkhaus Altstadt	Standort	3	0	3	2	3	1	3	3	3	3	1	3	0	3	3	3	3	1	3	3	2	43
10	Parkhaus Musegg	Parkhaus im Musegg Hügel mit direkter Zufahrt ab Autobahn-Ausfahrt Luzern-Zentrum via Geissmattbrücke und Fussgängerangang in die Altstadt. Projektdokumentation: https://www.museggparking.ch/de/home/	Gesamtlösung	3	2	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	51
11	Pfistergasse	Halteplätze entlang Pfistergasse	Standort	3	0	2	2	2	3	3	3	3	2	1	1	0	1	0	2	3	0	3	2	2	33
12	Bushaltestelle Hirschengraben	Halteplatz an der heutigen Bushaltestelle Franziskanerplatz	Standort	3	0	3	2	3	3	3	3	3	2	1	2	0	1	0	2	3	0	3	2	2	35
13	Löwenplatz	Architektonische Lösungsidee Löwenplatz	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	3	2	3	43
14	Weyquartier	Park-Möglichkeiten an der Wey-, Hof-, und Friedenstrasse und damit in der Innenstadt und unmittelbarer Nähe zum Löwenplatz.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	2	2	2	1	3	1	0	1	1	0	3	1	3	32
15	Schwanenplatz	Zentraler Halteplatz - unverändert zu aktuellem Regime	Standort	3	3	2	3	2	3	3	3	1	2	2	1	3	1	0	2	3	0	3	1	2	35
16	Bahnhofstrasse	Halteplatz vor dem Post- / Swisscom Gebäude.	Standort	3	1	2	2	2	3	3	3	1	2	1	1	0	1	0	2	3	0	3	2	2	31
17	Bahnhofplatz, Kante Z	Halteplatz entlang Bahnhofquai analog zum Baustellenregime während Baustelle Schwanenplatz (heutige Kante Z)	Standort	3	1	2	2	2	3	3	3	1	2	1	1	0	0	0	2	3	0	3	2	2	30
18	SBB-Gleisfeld Bahnhof Luzern	Carterminal über Gleisfeld Bahnhof Luzern	Gesamtlösung	3	3	1	2	1	1	3	3	1	2	2	2	3	1	3	1	3	1	3	2	3	37
19	Inseli/Inseliquai	Reiner Anhalteplatz mit dezentraler Zwischenparkierung	Standort	3	0	2	2	2	3	3	3	2	2	1	2	0	1	3	2	3	0	3	2	2	36
20	Ehemaliger Post-Bahnhof	Gleisfeld beim ehemaligen Postbahnhof Bereich Inseliquai/Radisson	Standort	3	3	1	2	1	2	3	3	1	2	2	2	3	1	3	1	3	1	3	2	3	38
21	Rösslimatt, Strassenprojekt	Carparkplätze entlang der nordwestlichen Fassade des SUVA-Gebäudes und auf der Rösslimattstrasse zwischen Landenberg- und Bürgenstrasse	Standort	3	3	1	2	1	2	3	3	0	2	2	2	3	1	3	1	3	1	3	2	2	36

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung	Kategorie	A1a	A1b	A1c	A1	A2	B1	B2	B3	B4	B5	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	F1	F2	G1	G2	Summe
22	Rösslimatt, Vorschlag Architekten C-Netz	Vorschlag aus Konzept Car-Parkierung 2017 mit 20 neuen Car-PP im Bereich entlang der nordwestlichen Fassade des SUVA Gebäudes an der Werkhofstrasse 18	Standort	3	3	1	2	1	2	3	3	0	2	2	2	3	1	3	1	3	1	3	2	2	36
23	Rösslimatt, Güterschuppen	Zwischennutzung des Vorplatzes entlang des Güterschuppens zur Carparkierung bis zur Realisierung des Bauprojektes der SBB.	Standort	3	3	1	2	1	2	3	3	0	2	2	2	3	1	3	1	3	1	3	2	2	36
24	Raum Alpenquai	Bestehende Parkierung entlang Strasse	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	2	2	2	3	1	3	1	1	0	3	2	2	34
25	Landenberg	Bestehende Parkierung mit WC und Car-Waschmöglichkeit	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	2	2	2	3	1	3	1	2	0	3	2	2	35
26	Alpenquai, Kiesplatz	Kiesparkplatz, 500 m vom Bahnhof entfernt welcher heute als Veranstaltungsplatz und im Zusammenhang mit der Boots-nutzung des angrenzenden Hafens genutzt wird.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	2	2	2	3	1	3	1	2	1	3	2	2	36
27	Hallen vbl	Nutzung des vbl-Depots während den vbl-Betriebszeiten, wenn die Busse mehrheitlich im Verkehr sind und die Hallen leer stehen.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	2	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	2	38
28	PP Casino-Palace	Zwischen den Hotels Casino und Palace liegen südlich der Haldenstrasse drei Carparkplätze.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	1	2	2	2	3	1	3	2	1	0	3	2	2	36
29	Verkehrshaus, Haldenstrasse	Halteplätze nahe S-Bahnanschluss. Entlang Haldenstrasse, Fahrtrichtung Meggen (bestehende PW-Parkplätze)	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	1	2	2	2	3	1	3	2	2	0	3	2	2	37
30	Brüelmoos	Bestehender Standort an Lidostrasse mit Infrastruktur für Carunterhalt (neu inkl. WC-Anlage und Dump-Station)	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	1	2	2	2	3	1	3	2	2	1	3	2	2	38
31	Eichhof, Konsumhof	Aktuell freistehender Platz mit bestehender Schranke in der Nähe der Tankstelle unterhalb A2.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	1	36
32	Eichhof, Langsägestrasse	Aktuell wenig genutzter Platz entlang des Grundstücks "Konsumhof".	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	1	36
33	Widehof, Kriens	Freie Fläche neben der Strafanstalt Grosshof in Kriens	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	2	37
34	Werkstrasse Kriens	Parzellen Nr. 2098 und 2788 in Kriens Ende Werkstrasse südlich Arsenalstrasse (Brücke).	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	1	36
35	Allmend Messe	Haltekannte bei Kreisel Allmend, direkt neben S-Bahn-Haltestelle	Standort	1	0	0	0	3	3	3	3	3	2	1	3	0	2	3	2	3	2	3	3	2	41
36	Allmend, Zirkusplatz	Befestigter Platz welcher für Veranstaltungen oder zur Parkierung genutzt wird. S-Bahn Anschluss in Gehdistanz	Standort	1	0	0	0	3	3	3	3	3	3	1	1	0	2	0	2	1	2	3	3	2	35
37	Allmend, P2	Realisierung von Carhalteplätzen auf der Allmend zu Lasten von PW-Parkfeldern.	Standort	1	0	0	0	3	3	3	3	3	2	1	2	0	2	3	2	3	2	3	3	2	40
38	Allmend, P4	Ehemaliger Eventparkplatz, wurde mit Ausbau Allmend Zirkusplatz aufgehoben	Standort	1	0	0	0	3	3	3	3	3	3	1	1	0	0	0	0	1	2	3	2	2	30
39	Bahnhof Mattenhof	ÖV-Haltestelle direkt vor dem S-Bahnhof Mattenhof	Standort	1	0	0	0	3	3	3	3	3	2	1	2	0	1	3	2	3	2	3	3	2	39
40	Mattenhof II	Aktuell noch unbebauten Grundstücks Mattenhof II (Parzelle Nr. 2988)	Standort	1	0	0	0	3	3	3	3	3	2	1	3	0	2	3	1	3	2	3	2	1	38
41	Hinterschlund	Freie, befestigte Fläche im Raum Luzern Süd auf einem Grundstück der Stadt Luzern.	Standort	3	3	1	2	1	3	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	1	36
42	Raum Bahnhof Horw	Raum im Gebiet der S-Bahn-Haltestelle Horw (Haltestelle der Zentralbahn)	Raum	1	0	0	0	3	2	3	3	3	3	1	2	0	1	3	0	3	2	3	3	2	37
43	Raum Ibach	Car-Parkierung im Raum Ibach	Raum	3	3	1	2	1	2	3	3	1	2	2	2	3	1	3	3	3	1	3	2	1	38

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung	Kategorie	A1a	A1b	A1c	A1	A2	B1	B2	B3	B4	B5	C1	D1	D2	D3	D4	E1	E2	F1	F2	G1	G2	Summe
44	Raum Allmend	Car-Parkierung im Raum Allmend mit öffentlich zugänglicher Verkehrsverbindung zur Innenstadt	Raum	1	0	0	0	3	2	3	3	3	3	1	3	0	2	3	2	3	3	3	3	2	42
45	Raum Bahnhof	Car-Parkierung im Raum Bahnhof in Abstimmung mit Realisierung DBL	Raum	3	1	2	2	2	1	3	3	1	2	1	3	0	2	3	2	3	3	3	2	3	39
46	Raum Verkehrshaus/Lido	Car-Parkierung im Raum Lidostrasse und heutiger Veranstaltungsparkplatz für PW für Verkehrshaus und Lido	Raum	3	3	1	2	1	3	3	3	1	2	2	2	3	1	3	2	3	1	3	2	2	39
47	Bestehendes Carregime	Zentrale Halteplätze in der Innenstadt (Schwanen-/Löwen-/Kasernenplatz) plus dezentrale Standorte zur Zwischenparkierung (Brüelmoos, evtl. Landenberg/Alpenquai, Ersatz-PP Inseli)	Gesamtlösung	3	3	1	2	1	3	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	2	0	3	2	2	35
48	Konzept C-Netz "Stadt am Wasser"	Erweitertes Konzept 2020, aufbauend auf heutigem System. Projektdokumentation: https://www.stadtamwasser.info/	Gesamtlösung	3	3	1	2	1	1	3	3	0	1	2	3	1	1	3	2	2	3	3	2	2	35
49	PRYO-Konzept - Gästemanagement für Carreisende	Konzept der IG Weltoffenes Luzern für die Weiterentwicklung des heutigen Carregimes inkl. Vorschlag für die Bewirtschaftung	Gesamtlösung	3	3	1	2	1	3	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	2	1	3	2	2	36
50	Metro	Parkhaus im Gebiet Ibach mit unterirdischer Personentransportverbindung in die Innenstadt. Projektdokumentation: https://www.luzern-metro.ch/	Gesamtlösung	1	3	1	2	3	1	3	3	3	3	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	2	47
51	Projekt "TALPA" Riedstrasse	Private Projektidee mit Carparkierung in der Riedstrasse und unterirdischer Personentransportverbindung in die Innenstadt	Gesamtlösung	1	2	0	1	3	1	3	3	3	3	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	2	46
52	Seeparking	Unterirdisches Parkhaus im Gebiet Schweizerhofquai. Projektdokumentation: http://www.seeparking.ch/	Gesamtlösung	3	3	1	2	1	1	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	2	44
53	Projekt "Number Two"	Unterirdische Car-Parkierung unter Sportanlage Allmend Süd mit Verbindungstunnel zur S-Bahn-Haltestelle Mattenhof	Gesamtlösung	1	0	0	0	3	1	3	3	3	3	1	3	0	3	3	3	3	3	3	2	2	42
54	Carparkierungshalle Raum Bahnhof	Unterirdische Carparkierungshalle im Raum Bahnhof mit autonom fahrenden Elektrobussen zu den Zielorten der Gruppengäste	Gesamtlösung	1	3	0	1	0	1	3	3	2	2	2	3	0	2	3	2	3	3	3	2	2	37
55	Car-Terminal unter Inseli	Private Projektidee mit Carparking unter Inseli und KKL	Gesamtlösung	3	0	2	2	2	1	3	3	2	2	1	3	0	2	3	2	3	3	3	2	2	39
56	Konzept Incoming-Reisbusverkehr (Modell Salzburg)	Car-Parkplatz Allmend Süd in Verbindung mit den bestehenden Halteplätzen in der Innenstadt inkl. Vorschlag zur Bewirtschaftung und Konzept für Linien- und Gelegenheitsverkehr	Gesamtlösung	3	3	1	2	1	2	3	3	0	1	2	2	3	1	3	2	2	1	3	2	2	35
57	Stadtpassage	Erstellung einer unterirdischen Reisebusparkierung unter dem Kantonsspital mit Fussgängerpassage zur Altstadt und neuer strassenseitiger Erschliessung ab dem Friedental	Gesamtlösung	3	1	3	2	3	1	3	3	3	3	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	2	47
58	Mall of Switzerland	Halte- und Parkplatz bei der Mall of Switzerland in Ebikon Fahrt zur Innenstadt Luzern mit "S-Bahn" ab Bahnhofstabelle Buchrain	Gesamtlösung	1	0	0	0	2	2	3	3	3	3	1	3	0	3	3	3	3	3	3	3	1	42
59	Vögeligärtli	Car-PP unter Vögeligärtli	Gesamtlösung	3	3	1	2	1	1	3	3	1	2	2	2	3	1	3	1	3	1	3	2	2	36

Anhang D

Ergebnisse der Kostenwirksamkeitsanalyse

Ergebnis Bewertung Gesamtlösung

