

Auftraggeber

Stadt Luzern
Stab Umwelt- und Mobilitätsdirektion
Obergrundstrasse 1
6002 Luzern

Auftragsbezeichnung

Strategieprozess Carregime

Berichtstitel

Phase I: Partizipationsprozess Zielsetzungen



Verfasserin

Marianne Brunner

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 213'747'001

Datum

24. März 2021

Kontrollblatt

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

Änderungsgeschichte

Version	Änderung	Kürzel	Datum
1.0	Berichtsentwurf erstellt	BRMA	25.02.21
1.1	Entwurf kommentiert	RK/IK	08.03.21
1.2	Zusammenfassung und Kapitel Organisation ergänzt, Bericht finalisiert	BRMA	10.03.21
1.3	Letzte Anpassungen auf Wunsch der Projektsteuerung	BRMA	24.03.21

Status

Kapitel	Inhalt	Status
---------	--------	--------

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
moveIng	Marco Richner	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 ermittelt (Phase I Zielsetzungen). Diese dienen der nachfolgenden Bewertung von bekannten und allenfalls neuen Lösungsansätzen (Phase II Lösungen).

Im vorliegenden Bericht wird die Phase I Zielsetzungen beschrieben, welche drei Veranstaltungen mit ausgewählten Vertretern von verschiedenen Stakeholdergruppierungen umfasste:

- > An der ersten Veranstaltung wurden die Anliegen an ein künftiges Carregime formuliert.
- > An der zweiten Veranstaltung wurden die aus den Anliegen abgeleiteten Zielvorschläge vorgestellt und im Anschluss aufgrund der Rückmeldungen der Teilnehmenden überarbeitet.
- > An der dritten Veranstaltung wurden das überarbeitete Zielsystem sowie mögliche Kriterien erläutert und die Gewichtung der Ziele durch die Stakeholder abgeholt.

Pandemiebedingt konnte nur die erste Veranstaltung physisch vor Ort durchgeführt werden und der Prozess wurde zwischen der ersten und zweiten Veranstaltung vorübergehend unterbrochen. Dadurch verzögerte sich der ursprüngliche Terminplan um rund ein halbes Jahr.

Es wurden insgesamt 18 Ziele zu den Themen Erreichbarkeit, Verkehr, Verteilung der Gruppengäste, Car-Halteplätze, Car-Parkplätze, Stadtbild und Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit formuliert.

Zu Beginn der nun anstehenden Phase II Lösungen wird geprüft, ob das Zielsystem mit weiteren Zielen und Kriterien ergänzt werden muss, welche sich aus den übergeordneten Vorgaben und Zielen und der gewählten Bewertungsmethodik ergeben. Anschliessend werden alle bis dann vorliegende Lösungsvorschläge bewertet und aus fachtechnischer Sicht eine Empfehlung abgeleitet, welche Lösung(en) weiterverfolgt werden sollen.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Auftrag	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Aufgabenstellung	6
1.3 Organisation	6
2 Grundlagen	7
3 Partizipationsprozess Strategie Carregime	8
4 Anliegen an das Carregime	10
5 Zielsetzungen Carregime	12
5.1 Exkurs: Was sind Ziele und wozu dienen sie?	12
5.2 Vorgehen bei der Ableitung der Ziele	12
5.3 Bereinigung der Ziele	14
5.4 Gewichtung der Ziele	15
6 Fazit und Ausblick	20
6.1 Fazit Phase I Zielsetzungen	20
6.2 Ausblick Phase II Lösungen	20

Anhang

- A Anliegen an das Carregime (Veranstaltung 1 vom 5. Februar 2020)
- B Herleitung der Zielvorschläge aus den Anliegen
- C An den Strategieprozess Vision Tourismus delegierte Anliegen
- D Finales Ziel- und Kriteriensystem inkl. Gewichtung

Abbildungsverzeichnis

	Seite	
Abbildung 1	Zeitlicher Projektablauf	8
Abbildung 2	Inhalte der drei Veranstaltungen	9
Abbildung 3	Vorgehen beim Ableiten der Ziele aus den Anliegen	12
Abbildung 4	Ergänzung mit weiteren Zielen und Kriterien	20
Abbildung 5	Wichtige übergeordnete Vorgaben	21
Abbildung 6	Terminplan Phase II Lösungen	21
Abbildung 7	Iteration mit der Strategie Vision Tourismus	22

Tabellenverzeichnis

	Seite	
Tabelle 1	Anliegen nach am Workshop vorgegebenen Themen	11
Tabelle 2	Zielvorschläge aus Anliegen	13
Tabelle 3	Bereinigtes Ziel- und Kriteriensystem	15
Tabelle 4	Skala für die Bewertung der Ziele	15
Tabelle 5	Kommentierte Gewichtung der Ziele durch die Stakeholder	19

1 Auftrag

1.1 Ausgangslage

Luzern gehört zu den Städten, welche in den letzten Jahren eine stetige Zunahme an Touristen, insbesondere auch Gruppenreisenden, verzeichnen. 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, soll parallel und abgestimmt auf den Strategieprozess Tourismus ein Strategieprozess Carregime durchgeführt werden. 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, wird ein partizipativer Ansatz verfolgt um die Strategieziele für das Carregime zu ermitteln (Phase I Zielsetzungen). Diese dienen anschliessend der Ermittlung und Bewertung von bekannten und allenfalls neuen Lösungsansätzen (Phase II Lösungen). Das Vorgehen und die Ergebnisse des Partizipationsprozesses sind im nachfolgenden Kurzbericht erläutert.

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 erfolgt durch die Gruner AG inkl. Experten für Prozessbegleitung und Moderation sowie Bewertungsverfahren.

Die Projektsteuerung erfolgt durch die Vorsteherin der Finanzdirektion, Franziska Bitzi Staub und den 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

Folgende Grundlagen wurden in der Vorbereitung und während dem Partizipationsprozess verwendet:

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

Lösungen / Veranstaltung 1 mit Stakeholdern

- > Stadt Luzern, Tiefbauamt (Auftraggeber) / AKP (Verfasser) (2016): Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern, Analyse und Massnahmenvorschläge.

3 Partizipationsprozess Strategie Carregime

Für den Einbezug der Stakeholder im partizipativen Prozess sollten drei Veranstaltungen nach den Prinzipien der Grossgruppenmoderation durchgeführt werden (vgl. Abbildung 1) und folgende Aspekte abdecken:

- > Möglichst viele verschiedene Stakeholder an einen Tisch bringen;
- > einen Lernprozess initiieren;
- > gemeinsames Verständnis weg von festgefahrenen Positionen schaffen;
- > Teilnehmende zu Botschaftern und Meinungsbildern machen, Rückkoppelung in die Peergroups¹;
- > Stimmungsbilder hinsichtlich des Rückhalts für die Ziele zeigen.



Abbildung 1 Zeitlicher Projektablauf

Die erste Veranstaltung konnte am 5. Februar 2020 erfolgreich in der Messe Luzern durchgeführt werden. In Gruppen wurden zu vorgegeben Themen Anliegen an ein künftiges Carregime formuliert. Wegen COVID-19 und der damit verbundenen Pandemie-Situation wurde der Partizipationsprozess in der Folge unterbrochen, auch in der Hoffnung, dass die zweite und die dritte Veranstaltung wieder physisch vor Ort durchgeführt werden können. Leider war dies nicht der Fall und anstelle der zweiten Veranstaltung wurde Ende Oktober 2020 ein Webcast organisiert. Darin wurden die strategische Einbettung und die Ableitung der Zielvorschläge aus den Anliegen detailliert erläutert. Im Anschluss konnten die Stakeholder per Online-Fragebogen ihre Rückmeldungen zu den Vorschlägen einreichen. Diese wurden ebenfalls ausgewertet und die Ziele überarbeitet. Für den resultierenden Zielkatalog wurden Kriterien und mögliche Messgrössen formuliert. Die dritte und letzte Veranstaltung wurde am 26. Januar 2021 digital durchgeführt und diente dazu, die verbleibenden Ziele anhand der definierten Kriterien zu erläutern und die Gewichtung dieser Ziele durch die Stakeholder abzuholen (vgl. Abbildung 2).

¹ Eine Peergroup (von peer ‚Ebenbürtiger, Gleichgestellter oder -altriger‘) ist eine Gruppe mit großem Einfluss, der sich ein Individuum zugehörig fühlt.

1. Veranstaltung (Workshop) 18 – 21 Uhr	Anliegen an das Carregime <ul style="list-style-type: none">– Ziele, Inhalte und Vorgehen Strategieprozesse Tourismus / Carregime– Hintergrundinformationen zum Cartourismus in Luzern– Gruppenarbeit zu Handlungsbedarf und Anliegen an das Carregime– Austausch zu den Anliegen im Plenum– Gewichtung der Anliegen im Plenum	<ul style="list-style-type: none">◀ Hintergrundwissen Cartourismus◀ Erkenntnisse aus der Analyse◀ Kurzfristige Massnahmen◀ Parallele Verkehrsprojekte◀ Strategieprozess Vision Tourismus
2. Veranstaltung (Webcast) 18 – 19 Uhr	Zielvorschläge für die Bewertung der Lösungen in Phase II <ul style="list-style-type: none">– Aktueller Projektstand Cartourismus und Vision Tourismus– Rückblick 1. Veranstaltung– Vorgehen bei der Herleitung der Ziele aus den Anliegen– Resultierende Zielvorschläge	<ul style="list-style-type: none">◀ Gewichtete Anliegen◀ Übergeordnete Ziele◀ Strategieprozess Vision Tourismus
3. Veranstaltung (Online-Workshop) 19 – 21 Uhr	Gewichtung der überarbeiteten Ziele <ul style="list-style-type: none">– Aktueller Projektstand Cartourismus und Vision Tourismus– Rückblick 2. Veranstaltung– Überarbeitetes Zielsystem inkl. Kriterien– Gruppendiskussion zur Gewichtung der Ziele	<ul style="list-style-type: none">◀ Rückmeldungen zu den Zielvorschlägen (Fragebogen)◀ Fachinput zu Kriterien und Messgrössen

Abbildung 2 Inhalte der drei Veranstaltungen

4 Anliegen an das Carregime

Die an der ersten Veranstaltung entgegengenommenen Anliegen sind im Anhang A detailliert dokumentiert (Fotoprotokoll). Die Teilnehmenden wurden zudem gebeten zu markieren, welche dieser Anliegen für sie persönlich besonders wichtig sind (grüne Punkte) bzw. im Konflikt zu den eigenen Anliegen stehen (rote Punkte), vgl. ebenfalls Anhang A. Die in den Gruppen erarbeiteten Anliegen und die individuelle Gewichtung sind in der nachfolgenden Tabelle 1 zusammengefasst.

Thema	Anliegen (Gruppen)	Bewertung (individuell)	
		Wichtig	In Konflikt mit eig. Anliegen
Erreichbarkeit	Zielkonflikt: carfreie Innenstadt (beste Plätze - Inseli) vs. Innenstadt-Erreichbarkeit (per Car? Andere letzte Meile?)	2	0
	Anzahl Cars in der Innenstadt begrenzen	4	27
	Luzern bleibt weiterhin attraktiv auch für Cartouristen!	2	0
	Zentrale Erreichbarkeit beibehalten	4	3
	(plus) Erreichbarkeit: zentral, bequem, sicher	31	3
	Zentrale Erreichbarkeit ist zwingend	0	4
	Direkte Erreichbarkeit der Innenstadt	0	16
	Zuverlässige Erreichbarkeit Stadtmitte	3	0
Car-Halte- und Parkplätze	Infrastruktur: aktuell und zukünftig	1	0
	Standplätze: Infrastruktur (WC, Waschen, Schatten, ...), wenig Belästigung Bevölkerung, wenig Verkehrserzeugung	7	0
	Infrastruktur für Gäste, Fahrer und Fahrzeuge	19	0
	Mehr, gut ausgerüstete, zentral gelegene Car-Halteplätze!	1	23
	Verbesserung Infrastruktur qualitativ/quantitativ	0	0
	Verbesserung der Infrastruktur, -Parkplatzanzahl, -Infrastruktur für Gäste + Chauffeure, -optische Aufwertung / Stadtbild	0	0
	Effiziente + qualitative Infrastruktur	4	0
	(fehlende) Infrastruktur: -> Barrierefreiheit; -> Slots, Steuerung (auch Nachfrage), Digitalisierung; -> f. Gäste, Fahrer, Cars; -> Sicherheitsinfrastruktur	6	0
	Car-Parkplätze: - bestehende am falschen Ort (zu nah zum Zentrum), - insgesamt zu wenig	0	0
	Ein- / Ausstiegsstellen: kundenfreundlich / attraktiv, nahe tourist. Zielorte, Infrastruktur -> mehrere in der Stadt, -> ev. ausserhalb -> Zubringer	1	0
	Carhalteplätze: System der Trennung von Caranhaltplätze und Parkplätze finden wir positiv. Wir stellen jedoch in Frage, dass die Anhalteplätze so zentral gelegen sein müssen.	4	14
	Anhalteplätze im Zentrum, Parkierung geregelt, - Attraktivität für Gäste, - Vereinbarkeit mit Quartier	0	0
	Standortfrage: Auslade- und Parkplätze	0	1

Thema	Anliegen (Gruppen)	Bewertung (individuell)	
		Wichtig	In Konflikt mit eig. Anliegen
Verkehr	regional denken	9	0
	zeitliche Spitzen glätten	10	1
	aufwärtskompatible Lösungen	11	2
Sicherheit	Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende erhöhen (Fuss-/Velotrassen freihalten) (Gäste informieren)	14	2
Verteilung der Gäste	Tourismusströme vs. Carregime -> Cartourismus darf nicht Touristen steuern, gemeint ist müssen Anhaltepunkte direkt bei Attraktionen sein? Durch Lage der Anhalteplätze ausgelöste Touristenströme mitdenken	1	8
Stadt- und Aufenthaltsqualität	Aufenthaltsqualität / Erscheinungsbild der zentralen Plätze muss optimiert werden. Parkplätze nicht auf Kosten von Freiraum!	15	0
	(minus) Lebensraum: - Aufenthaltsqualität, - Stadtbild	11	0
	PP schieben vs. Aufwertung? "städtebaulicher Mehrwert"	4	0
Weiteres	Carregime zur Stärkung der touristischen Attraktivität	0	1
	Nebeneinander Touristen / Einheimische: Wohlbefinden, Sicherheit, POLITISCHER WILLE ZUSAMMENARBEIT	0	0
	Strategie mit quick-wins	2	0
	Verständnis bei Bevölkerung schaffen, dass ein 2% Problem KEINES ist!	0	0
	Caraufkommen beeinflusst Stadt Luzern: Verkaufen wir uns unter Wert? Welches Image wollen wir? Sind wir mehr als Uhren, Löwendenkmal, und Wasserturm -> Nachfrage steuern	3	23
	Steuerzahler, KKL, Verkehrshaus, alle Geschäfte am Löwenplatz, "Profit für alle"	4	0
	Gastfreundschaft mit Swissness-Lösungen	3	0
	Gesamt-VISION für die Stadt, nicht "nur" Carparking ...Tourismus Leitbild...	1	0
	Positive Wahrnehmung in der Bevölkerung	0	0
	Stress: - Keine Gästeführung, - Infrastruktur, - Zeit -> Darauf hinwirken, dass Gäste weniger gestresst sind (eventuell auch falsch verstanden)	1	8
	Kommunikation / Sensibilisierung der Bevölkerung: -Fakten/Verkehrsaufkommen, AP, - Versachlichung "Wertschöpfung"	23	1
	Bessere Ausbildung der Car-Chauffeure + Städteführer. Der Zeiten der Abladungen + Verkehrsregeln	0	22
	Analoge und digitale Willkommenskultur	0	0

Tabelle 1 Anliegen nach am Workshop vorgegebenen Themen

5 Zielsetzungen Carregime

5.1 Exkurs: Was sind Ziele und wozu dienen sie?

"Ziele sind Aussagen darüber, was mit einer zu gestaltenden Lösung und was auf dem Weg zu dieser Lösung erreicht werden bzw. vermieden werden soll. Der Zielformulierung kommt eine grosse Bedeutung im Problemlösungsprozess zu" (vgl. Methodik Systems Engineering). Mittels einer Variantenbewertung wird geprüft, wie gut die einzelnen Ziele erfüllt werden (Zielerreichungsgrad). Es werden möglichst Ziele vorgeschlagen, welche in der Bewertung die Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten hervorheben.

5.2 Vorgehen bei der Ableitung der Ziele

Das Vorgehen für die Ableitung der ersten Zielvorschläge aus den entgegengenommenen Anliegen ist in Abbildung 3 dargestellt. In einem ersten Schritt wurden die Anliegen triagiert:

- > Handelt es sich um ein Anliegen, welches im Strategieprozess Vision Tourismus geklärt / beantwortet / berücksichtigt werden muss (vgl. Anhang B/C)?
- > Handelt es sich um einen Lösungshinweis für das Carregime, welcher in Phase II wieder aufgenommen wird (vgl. Anhang B)?
- > Handelt es sich um ein Anliegen, welches in ein Ziel für den Strategieprozess Carregime umformuliert werden kann (vgl. Anhang B)?

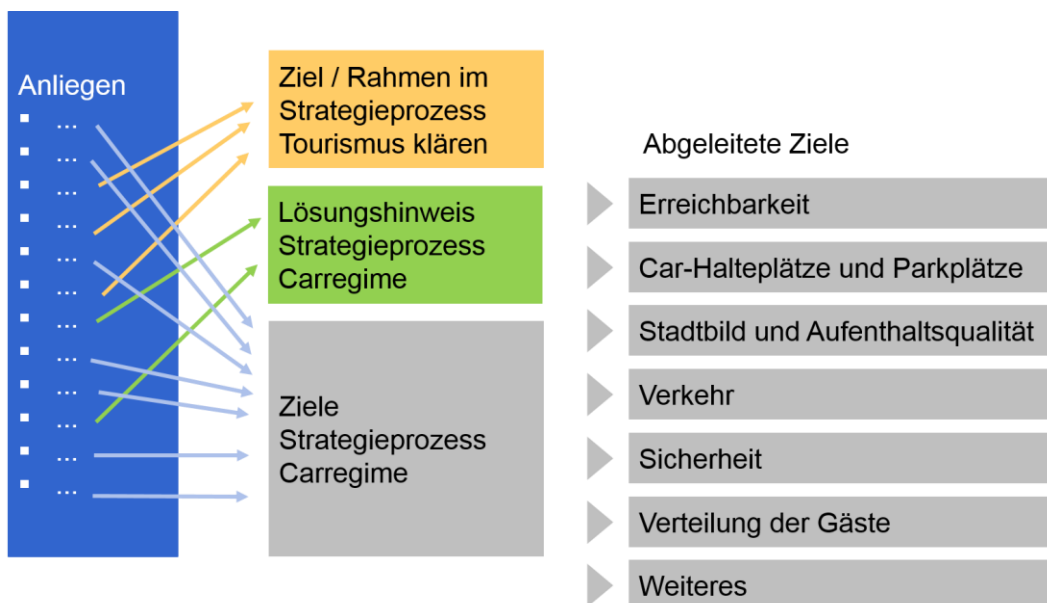


Abbildung 3 Vorgehen beim Ableiten der Ziele aus den Anliegen

In einem zweiten Schritt wurden mögliche Zielformulierungen für das Carregime abgeleitet (vgl. Tabelle 2 und Anhang B für die detaillierte Herleitung).

Thema	Ziele	
	Nr.	Vorschlag aus Anliegen
A Erreichbarkeit	A1	Die Innenstadt soll für Touristinnen und Touristen weiterhin sicher und bequem erreichbar sein.
	A2	Die Innenstadt soll zuverlässig erreichbar sein.
	A3	Die Innenstadt muss nicht unbedingt direkt erreichbar sein.
B Verkehr	B1	Lösungen sollen regional abgestimmt werden.
	B2	Lösungen sollen aufwärtskompatibel sein.
	B3	Zeitliche Spitzen beim Caraufkommen sollen geglättet werden.
	B4	Die Nachfrage nach Car-Halte- und Parkplätzen soll gesteuert werden.
	B5	Die Car-Halte- und Parkplätze sollen möglichst direkt vom übergeordneten Strassennetz erreichbar sein.
	B6	Die Nutzung der Car-Parkplätze soll wenig Fahrten erzeugen.
C Verteilung der Gäste	C1	Bei Standortanpassungen sollen die durch die Car-Halte- und Parkplätze ausgelösten Fussgängerströme mit den übrigen Nutzungen kompatibel sein.
D Car-Halte- und Parkplätze	D1	Die Infrastruktur bei den Car-Halte- und Parkplätzen soll den aktuellen und den zukünftigen Bedarf abdecken.
	D2	Die Infrastruktur bei den Car-Halte- und Parkplätzen soll für Gäste und Chauffeure inkl. Fahrzeuge (qualitativ) verbessert werden.
	D3	Die Infrastruktur bei den Car-Halte- und Parkplätzen soll barrierefrei sein.
E Car-Halteplätze	E1	Die Car-Halteplätze sollen kundenfreundlich und attraktiv sein.
	E2	Die Car-Halteplätze sollen nahe bei den touristischen Zielorten liegen.
	E3	Die Car-Halteplätze sollen mit dem Quartier vereinbar sein.
	E4	Das System der Trennung von Car-Halte- und Parkplätzen soll beibehalten werden.
	E5	Die Infrastruktur bei den Car-Halte- und Parkplätzen soll barrierefrei sein.
F Car-Parkplätze	F1	Die Nutzung der Car-Parkplätze soll wenig negative Auswirkungen auf die Bevölkerung haben.
	F2	Die Nutzung der Car-Parkplätze soll wenig Fahrten erzeugen.
	F3	Die Nutzung der Car-Parkplätze soll möglichst kurze Fahrten erzeugen.
	F4	Die Anzahl der Car-Parkplätze im Zentrum soll reduziert werden.
	F5	Die Infrastruktur bei den Car-Halte- und Parkplätzen soll für Gäste und Chauffeure inkl. Fahrzeuge (qualitativ) verbessert werden.
G Stadtbild und Aufenthaltsqualität	G1	Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild der von Cars mitgenutzten zentralen Plätze sollen erhöht werden.
	G2	Car-Parkplätze sollen nicht auf Kosten des bestehenden Freiraums geschaffen werden.
	G3	Die Car-Halte- und Parkplätze sollen sich gut ins Stadtbild einfügen bzw. die Standortwahl mit dem Stadtbild abgestimmt werden.
	G4	Das Stadtbild rund um die Car-Halte- und Parkplätze soll aufgewertet werden.
H Sicherheit	H1	Die Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende soll im Umfeld von Car-Halte- und Parkplätzen gewährleistet sein.
	H2	Die Touristinnen und Touristen sollen sich an den Car-Halte- und Parkplätzen sicher fühlen.
I Weiteres	H3	Die Akzeptanz des Carregimes soll kommunikativ gefördert werden.

Tabelle 2 Zielvorschläge aus Anliegen

5.3 Bereinigung der Ziele

Die im Anschluss an den Webcast vom 28. Oktober 2020 ausgewerteten Fragebogen führten zu folgenden Anpassungen:

- > Je nach Zustimmungsgrad und Argumente pro/contra wurden Ziele angepasst, zusammengelegt oder auch gestrichen.
- > Die Begrifflichkeiten wurden zwecks besseren und eindeutigen Verständnisses vereinheitlicht (z.B. Gruppengäste statt Touristen, Zielorte [der Gruppengäste] statt Innenstadt/Zentrum)
- > Die Anzahl Themen wurde reduziert.
- > Die Ziele wurden im Hinblick auf die Phase II Lösungen, aber auch zwecks besserer Verständlichkeit aus fachlicher Sicht mit Kriterien und Messgrössen für die Bewertung ergänzt.

Dies führte zum Zielsystem gemäss Tabelle 3.

Thema	Nr.	Ziele	Vorschlag Bewertungskriterien	Zielrichtung
A Erreichbarkeit	A1	Die Gruppengäste sollen ihre Zielorte bequem erreichen können.	Umsteigevorgänge auf gleiche(s) oder andere(s) Verkehrsmittel pro Besuch	Möglichst direkt bzw. wenig
			gesamte Gehdistanz vom Aussteige- zum Einsteigort via Zielort	Möglichst wenig
			Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum Zielort	Möglichst wenig
	A2	Die Reisezeit zu den Zielorten soll für Gruppengäste zuverlässig planbar sein.	Reisezeit gemäss A1 (Reisezeit) an verschiedenen Wochentagen und/oder zu verschiedenen Tageszeiten	Möglichst konstant
B Verkehr	B1	Lösungen dürfen zukünftige Entwicklungen des Carregimes nicht einschränken oder präjudizieren.	Flexibilität zur Erweiterung oder Umnutzung der Infrastruktur	Möglichst hoch
	B2	Das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus soll möglichst regelmässig über den Tag verteilt werden.	Verteilung des Caraufkommens über den Tag (Wochen- oder Monatsdurchschnitt)	Möglichst regelmässig
	B3	Das Carregime soll einen Steuermechanismus beinhalten.	Steuerungsmechanismus integrierbar	möglichst einfach
	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	Möglichst kurz
	B5	Das Car-Regime soll möglichst wenig Verkehr verursachen.	Pro Besuch mit dem Car zurückgelegte Kilometer ab Autobahnausfahrt und zurück	Möglichst wenig
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	Möglichst wenig

Thema	Nr.	Ziele	Vorschlag Bewertungskriterien	Zielrichtung
D Car-Halteplätze	D1	Die Ausstattung der Car-Halteplätze soll für die Gruppengäste kundenfreundlich und attraktiv sein	Erfüllungsgrad Standard	Möglichst hoch
	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	Möglichst hoch
	D3	Die Car-Halteplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.	Anzahl und Intensität der negativen Auswirkungen (z. B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen	Möglichst wenig und möglichst gering
	D4	Die Car-Halteplätze müssen den Anliegen von mobilitäts-behinderten Personen gerecht werden.	Ist ein behindertengerechter Ein- und Ausstieg möglich?	Ja, Nachrüsten möglich, Nein (Nachrüsten nicht möglich)
E Car-Parkplätze	E1	Die Car-Parkplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben	Anzahl und Intensität der negativen Auswirkungen (z. B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen	Möglichst wenig und möglichst gering
	E2	Die Ausstattung der Car-Parkplätze soll für das Fahrpersonal kundenfreundlich und attraktiv sein.	Erfüllungsgrad Standard	Möglichst hoch
F Stadtbild und Aufenthaltsqualität	F1	Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild sollen auf den von Cars mitgenutzten Plätzen erhöht werden.	Beurteilung der Aufenthaltsqualität und des Erscheinungsbilds	Möglichst hoch
	F2	Car-Parkplätze sollen nicht ohne Ersatzmassnahmen auf Kosten des bestehenden Freiraums geschaffen werden.	Umsetzung von gleichwertigen Ersatzmassnahmen möglich?	Ja/nein
G Sicherheit	G1	Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Halte- und Parkplätzen soll für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein.	Beurteilung der Verkehrssicherheit	Möglichst hoch
	G2	Einheimische und Gruppengäste sollen sich zu jeder Tageszeit an den Car-Halte- und Parkplätzen sicher fühlen.	Beurteilung der subjektiven Sicherheit	Möglichst hoch

Tabelle 3 Bereinigtes Ziel- und Kriteriensystem

5.4 Gewichtung der Ziele

Für die Gewichtung im Rahmen der 3. Veranstaltung wurde die Skala gemäss Tabelle 4 vorgegeben.

<input type="checkbox"/> Nicht wichtig	<input type="checkbox"/> Wichtig	<input type="checkbox"/> Sehr wichtig	<input type="checkbox"/> Zwingend
--	----------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------

Tabelle 4 Skala für die Bewertung der Ziele

Die gewählte Skala begründet sich in der partizipativen Erarbeitungsweise. Es wird davon ausgegangen, dass die resultierenden Ziele für einen Teil oder eine Mehrheit der Stakeholder wichtig sind.

Mit der Ermittlung der Gewichtungsbreiten soll zuhanden der Politik und der Phase II gezeigt werden, bei welchen Zielen relativ klare Einigkeit hinsichtlich der Gewichtung besteht und bei welchen Zielen die Bandbreite gross bis sehr gross ist. Letzteres zeigt, wo die Interessen der Stakeholder stark auseinanderlaufen.

Für die qualitative Herleitung der Gewichtungsbreiten wurden, die im Nachgang zur 3. Veranstaltung ausgefüllten, individuellen Fragebogen sowie die in den Gruppenräumen ausgefüllten Gewichtungsformulare berücksichtigt. Die resultierenden Bandbreiten und wichtigsten Kommentare sind in Tabelle 5 ersichtlich. Ein Blick auf den während der Veranstaltung ausgefüllten Mentimeter zeigt ein ähnliches Stimmungsbild. Zusammengefasst zeigt sich folgende Gewichtung:

Relativ unbestritten und sehr wichtig bis zwingend sind die Themen A 'Erreichbarkeit' (A1 und A2) und G 'Sicherheit' (G1 und G2). Kontrovers diskutiert und eher nicht wichtig ist beim Thema B 'Verkehr' das Ziel, das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus möglichst regelmässig über den Tag zu verteilen (B2). Kontrovers diskutiert und sehr breit gewichtet wird im Thema F ' Stadtbild und Aufenthaltsqualität' das Ziel, Car-Parkplätze nicht ohne Ersatzmassnahmen auf Kosten des bestehenden Freiraums zu schaffen (F2). Breit von "wichtig" bis "zwingend" gewichtet werden beim Thema B 'Verkehr' die Ziele betreffend Steuermechanismus (B3) und möglichst wenig Verkehr (B5) sowie beim Thema D Car-Haltplätze das Ziel betreffend Gehdistanz zu den Zielorten (D2). Kontrovers diskutiert bzw. in zwei Lagern gewichtet wird das Thema Anliegen von mobilitätsbehinderten Personen (D4). Bei letzterem Ziel geben die Kommentare bspw. wichtige Hinweise, wie diese Gewichtung zu verstehen ist. Das Thema an sich wird nicht als "nur" wichtig erachtet, sondern ein Teil der Stakeholder geht davon aus, dass sowieso eine gesetzliche Pflicht diesbezüglich besteht.

Nr.	Ziel	Gewichtung				Kommentare / Hinweise (gekürzt und zusammengefasst)
		Nicht wichtig	Wichtig	Sehr wichtig	Zwingend	
A1	Die Gruppengäste sollen ihre Zielorte bequem erreichen können.			Sehr wichtig	Zwingend	Innenstadt muss direkt erreichbar bleiben, MUSS für attraktive Destination Luzern Hohes Gewicht auf Interessen der Stadtbevölkerung, Bequem aber nicht unbedingt schnell, Fussweg zumutbar Kundenfokus zentral für Tourismus
A2	Die Reisezeit zu den Zielorten soll für Gruppengäste zuverlässig planbar sein.			Sehr wichtig	Zwingend	Nicht allein durch Carregime beeinflussbar Planbarkeit wichtiger als möglichst kurze Zeitdauer, wichtig für Kalkulierbarkeit Gruppenreisen Touristen haben Zeit, es muss nicht möglichst schnell gehen
B1	Lösungen dürfen zukünftige Entwicklungen des Carregimes nicht einschränken oder präjudizieren.		Wichtig			Aufwärtskompatibilität wie auch Reaktion auf veränderte Bedürfnisse müssen möglich sein. Investitionen sollen auch weiterhin sinnvoll genutzt werden können

Nr.	Ziel	Gewichtung				Kommentare / Hinweise (gekürzt und zusammengefasst)
		Nicht wichtig	Wichtig	Sehr wichtig	Zwingend	
B2	Das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus soll möglichst regelmässig über den Tag verteilt werden.					<p>Ohne Steuerungsmechanismus (Anreizsysteme) keine Glättung der zeitlichen Spitzen</p> <p>Der Gast lässt sich nur bedingt steuern</p> <p>Gefahr einer permanenten Belastung für Bevölkerung - unter Umständen sind Peak-Situation z.B. am Nachmittag verträglicher</p> <p>Schwierig bis praktisch unmöglich zu realisieren</p> <p>Gruppentourismus soll nicht auch noch Verkehr verursachen, wenn alle anderen auf der Strasse sind</p> <p>Nicht wichtig, [verkehrliche] Häufungen müssen betrieblich abgewickelt werden können</p>
B3	Das Carregime soll einen Steuermechanismus beinhalten.					<p>Ist kein Ziel, sondern Massnahme</p> <p>Es braucht Regelungen bzw. Steuerungen</p>
B4	Die Car-Halte- und Parkplätze sollen möglichst direkt von der Autobahn erreichbar sein.					<p>Positiv, wenn Carreisende noch etwas von der Stadt sehen d.h. die Cars auch das städtische Basisnetz (aber sicher nicht das untergeordnete Netz) befahren können?</p>
B5	Das Car-Regime soll möglichst wenig Verkehr verursachen.					<p>Suchverkehr vermeiden</p> <p>Verkehr in der Innenstadt und Wohnquartieren reduzieren, Halteplätze möglichst direkt - ohne Querung von Wohn- oder Innenstadtgebieten - erreichen</p> <p>Halteplätze mitten im Stadtzentrum vermeiden</p> <p>Car ist schon ein effizientes Transportmittel, Anteil des Carverkehrs klein</p> <p>Platzverbrauch durch ruhenden Verkehr ist das Problem und nicht der rollende Verkehr</p> <p>Direkte Wege ohne Umwegfahrten und minimalen Leerfahrten zwischen Halte- und Parkplatz sind sehr wichtig</p>
C1	Das Carregime soll die Fusswege der Gruppengäste einbeziehen und Konflikte mit anderen Nutzungen entlang dieser Strecken minimieren.					<p>Optimieren statt minimieren</p> <p>Dadurch Akzeptanz des Cartourismus in der Bevölkerung steigern</p>
D1	Die Ausstattung der Car-Halteplätze soll für die Gruppengäste kundenfreundlich und attraktiv sein					<p>Visitenkarte für eine Destination, gehören zum Marketing</p> <p>Aufteilung in Halte- und Parkplätze setzt schon a priori voraus, dass Halteplätze ein Teil der Lösung sind</p> <p>Aufenthaltsqualität wegen kurzer Aufenthaltsdauer zweitrangig, dient nur dem Ein- und Ausstieg, Gäste sollen "normale" städtische Infrastruktur nutzen</p>

Nr.	Ziel	Gewichtung				Kommentare / Hinweise (gekürzt und zusammengefasst)
		Nicht wichtig	Wichtig	Sehr wichtig	Zwingend	
D2	Die Car-Halteplätze sollen in Gehdistanz zu den Zielorten der Gruppengäste in der Stadt Luzern liegen.					Widerspruch zu einer attraktiven Ortsbildgestaltung (z.B. am Schwanen- oder Löwenplatz) und zu Interessen der Ortsbevölkerung. Gehören zum Marketing und sind absolut zwingend, Visitenkarten und das erste Bild der Stadt Luzern. Attraktionen in Gehdistanz als grosses Plus im Wettbewerb, Gäste wollen schnell am Ziel sein
D3	Die Car- Halteplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.					Halte finden tagsüber statt, daher können gewisse Beeinträchtigungen in Kauf genommen werden, sollten tolerierbar sein
D4	Die Car-Halteplätze müssen den Anliegen von mobilitätsbehinderten Personen gerecht werden.					BehiG sowieso zwingend / kann nicht umgangen werden. BehiG zählt im vorliegenden Themenbereich (privater Verkehr) nicht absolut wie im öffentlichen Verkehr; neue Busperrens auf dem Schwanen- und Löwenplatz wären städtebaulich problematisch Behindertengerechtigkeit muss vor allem fahrzeugseitig bereitgestellt werden.
E1	Die Car-Parkplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben					Akzeptanz bei der lokalen Bevölkerung erhöhen Je nach Lage (peripher/zentral)
E2	Die Ausstattung der Car-Parkplätze soll für das Fahrpersonal kundenfreundlich und attraktiv sein.					Längere Aufenthaltszeit, für die Hygienesituation vor Ort sehr wichtig. Verbesserte Infrastruktur könnte die Tours/Cars zu einer längeren Aufenthaltsdauer motivieren.
F1	Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild sollen auf den von Cars mitgenutzten Plätzen erhöht werden.					Sowohl für Gäste als auch für Einheimische von hoher Bedeutung, vor allem in zentraler Lage Mehrere Cars können unmöglich das Erscheinungsbild verbessern.
F2	Car-Parkplätze sollen nicht ohne Ersatzmassnahmen auf Kosten des bestehenden Frei- raums geschaffen werden.					Die Umgestaltung der Car-Parkplätze auf dem Inseli in Freiraum sollte als "Kredit" in die Beurteilung der Ersatzmassnahmen einbezogen werden. Bei Standort Bahnhofareal sind keine Ersatzmassnahmen erforderlich Keine zusätzliche Versiegelung oder diese muss kompensiert werden Parkplätze nur dort wo sie nicht im Konflikt mit dem Freiraum stehen

Nr.	Ziel	Gewichtung				Kommentare / Hinweise (gekürzt und zusammengefasst)
		Nicht wichtig	Wichtig	Sehr wichtig	Zwingend	
G1	Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Halte- und Parkplätzen soll für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein.					Sowohl die Personensicherheit wie die Verkehrssicherheit sind zwingend für den Tourismus. Die objektive und subjektive Sicherheit ist ein wichtiger Faktor für die Touristen und Einheimischen.
G2	Einheimische und Gruppengäste sollen sich zu jeder Tageszeit an den Car-Halte- und Parkplätzen sicher fühlen.					Sollte für die ganze Stadt gelten, unabhängig ob da Cars halten und sich Touristen aufhalten Sicherfühlen nicht im Sinne von gut gestalteten öffentliche Plätzen, keine totalitäre Überwachung.

Tabelle 5 Kommentierte Gewichtung der Ziele durch die Stakeholder

6 Fazit und Ausblick

6.1 Fazit Phase I Zielsetzungen

Trotz der erschwerten Rahmenbedingungen aufgrund der Pandemie konnte der Partizipationsprozess erfolgreich abgeschlossen werden, wenn auch zeitlich etwas später als ursprünglich geplant. Zu den Themen Erreichbarkeit, Verkehr, Verteilung der Gruppengäste, Car-Halteplätze, Car-Parkplätze, Stadtbild und Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit wurden insgesamt 18 Ziele formuliert und aus fachlicher Sicht mit möglichen Kriterien ergänzt. Zum Abschluss der Phase I wurde bei den Stakeholdern abgeholt, wie sie das Ergebnis gewichten. Das komplette Zielsystem inkl. Kriterien, Zielrichtung, Messgrössen, Datenquellen und Gewichtung ist im Anhang D zusammengefasst. Es bildet eine gute Grundlage für die nun anstehenden Arbeiten in der Phase II Lösungen.

Der persönliche Austausch zwischen den Stakeholdern kam an der zweiten und dritten Veranstaltung entgegen dem ursprünglich angedachten Ablauf zu kurz. Das ursprünglich geplante Vorgehen wurde jedoch soweit möglich in die digitale Durchführung wegen der Pandemie-Situation übernommen. Eine weitere Zeitverzögerung konnte so vermieden werden.

6.2 Ausblick Phase II Lösungen

Die Phase II umfasst die Bewertung der vorhandenen Lösungsideen mit dem Ziel eine Empfehlung für das künftige Carregime abzuleiten. Zu Beginn wird geprüft, ob das Zielsystem mit weiteren Zielen und Kriterien ergänzt werden muss (vgl. Abbildung 4).

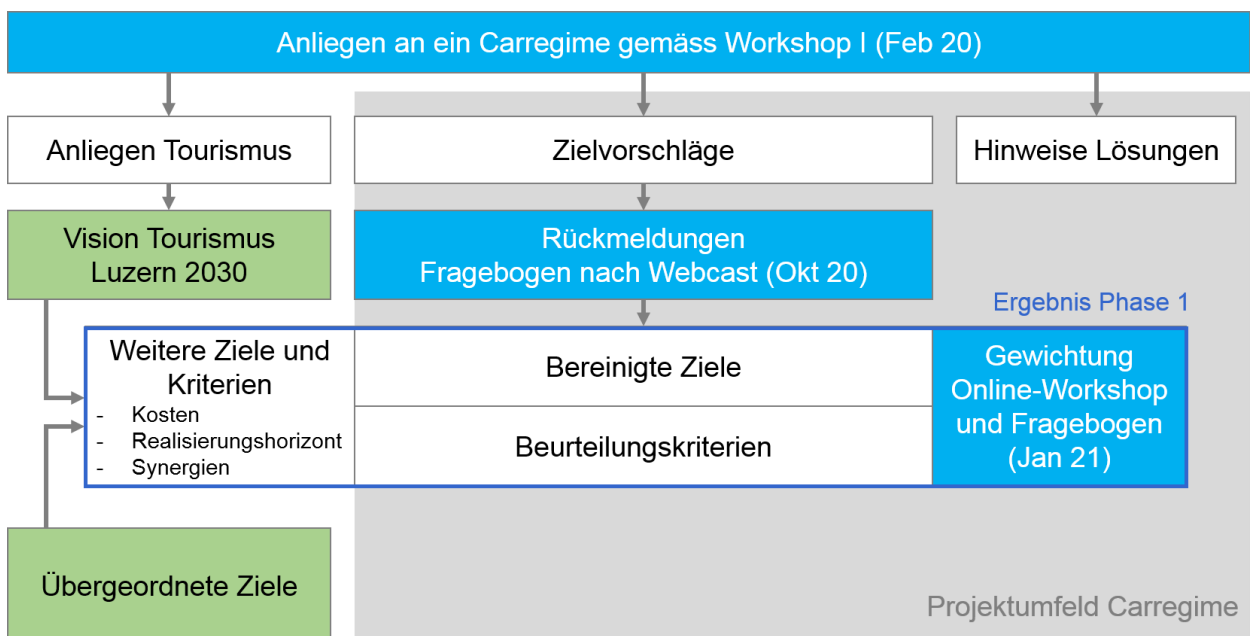


Abbildung 4 Ergänzung mit weiteren Zielen und Kriterien

Bedarf für weitere Ziele und Kriterien könnte sich einerseits aus der Abstimmung mit den übergeordneten Strategien und Vorgaben ergeben. Neben der bereits erwähnten Vision Tourismus sind hier insbesondere die Gemeindestrategie und die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern zu erwähnen. (vgl. Abbildung 5).



Abbildung 5 Wichtige übergeordnete Vorgaben

Andererseits kann sich auch aus der Bewertungsmethodik noch Ergänzungsbedarf ergeben. Gemäss Vorschlag steht eine Kostenwirksamkeitsanalyse im Vordergrund, d.h. der Nutzen der verschiedenen Lösungen bzw. Varianten und Konzepte wird den Kosten gegenübergestellt.

Basierend auf den definierten Zielen und Bewertungskriterien werden die vorhandenen und allfällige weitere Lösungsvorschläge bewertet. Es wird aus fachtechnischer Sicht eine Empfehlung abgeleitet, welche Lösung(en) weiterverfolgt werden sollen. Der politische Prozess erfolgt separat bzw. nachgelagert. Der Fahrplan sieht einen Abschluss der Phase II bis Ende 2021 vor (vgl. Abbildung 6).

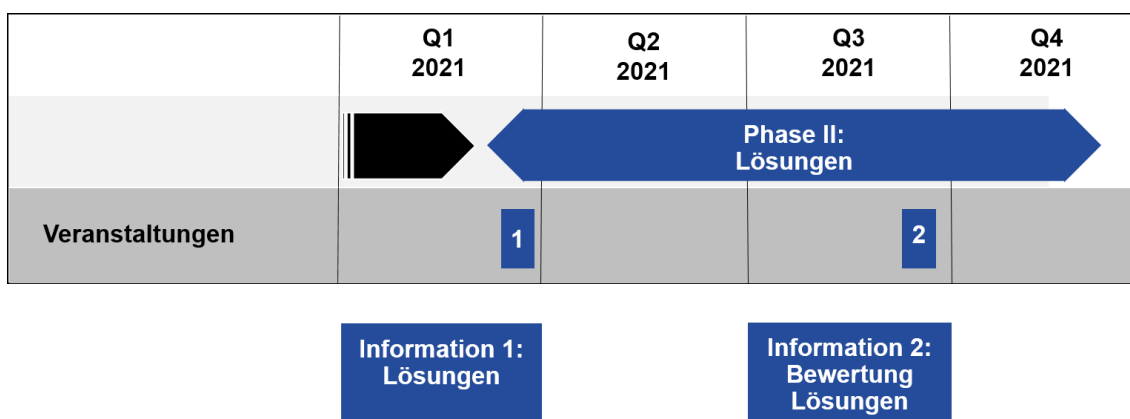


Abbildung 6 Terminplan Phase II Lösungen

Auf Wunsch einer Gruppe von Stakeholdern wurde zu Beginn der Phase II Lösungen nochmals die Gelegenheit geboten, bereits bekannte oder neue Lösungsvorschläge im Rahmen des Partizipationsprozesses vorzustellen.

Die bereits bekannten Standortvarianten und Lösungsideen sind in einer Liste zusammengestellt. Diese basiert auf dem Konzept Car-Parkierung der Stadt Luzern aus dem Jahr 2017 und umfasst neben dem

bestehenden Carregime auch bekannte Gesamtlösungen wie Metro, Seeparking, Standort Musegg sowie weitere Ideen für einzelne Standorte oder für ganze Räume. Insgesamt sind es rund 50 Einträge. Bis Mitte März werden noch weitere Ideen entgegengenommen.

Das Resultat der Phase II soll den Stakeholdern im dritten Quartal 2021 vorgestellt werden. Sie erhalten im Anschluss die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Da die beiden Strategieprozesse Vision Tourismus und Carregime zeitlich parallel laufen, bedarf es in der Phase II Lösungen des Strategieprozesses Carregime einer Iteration (vgl. Abbildung 7). Wenn die Ergebnisse des Bewertungsprozesses mit Hilfe des in Phase I festgelegten Zielsystems vorliegen, gilt es diese mit dem Ergebnis des Strategieprozesses Vision Tourismus abzustimmen und die Bewertung allenfalls nochmals zu ergänzen oder anzupassen. Erst nach dieser Abstimmung kann/können die Bestvariante(n) für das künftige Carregime abschliessend empfohlen werden.

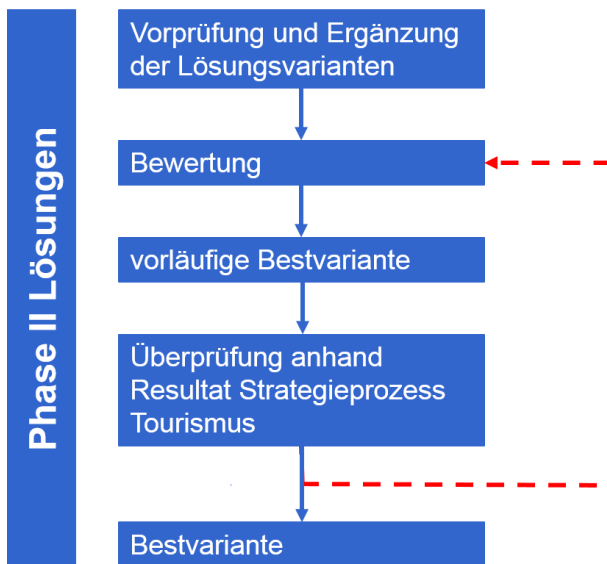


Abbildung 7 Iteration mit der Strategie Vision Tourismus

Gruner AG

Marianne Brunner

Projektleiterin Verkehrsplanung, Verkehrstechnik

Marco Richner

Stv. Projektleiter, moving AG (Subplaner Gruner AG)

Anhang A

Anliegen an das Carregime (Veranstaltung 1 vom 5. Februar 2020)

Erreichbarkeit

- wichtig
- steht in Konflikt mit eigenen Anliegen

Zielkonflikt:
carfree Innenstadt
(beste Plätze - Inseli)
VS
Innenstadt-Erreichbarkeit
(per Car? Andere beste Teile?)



LUZERN BLEIBT WEITERHIN
ATTRAKTIV AUCH
FÜR CAR-TOURISTEN!



2



11

Ein-/Ausgangsknoten
Kommunikationsknoten / attraktiv
Naher Tourist Ziele
Infrastruktur

→ mehrere in Stadt
→ zu ausschluss → Zubringer

13

Zentrale Erreich-
barkeit beibehalten



10

Zentrale Erreich-
barkeit ist
ZWINGEND

5



3

carregime
System der Trennung von
Caranhalteplätze und Parkplätze
finden wir positiv. Wir stellen
jedoch in Frage, dass die Anhalte-
plätze so zentral gelegen sein
müssen

7

Anhalteplätze im
Zentrum, Parkierung
~~reguliert~~ geregelt

- Attraktivität f. Gäste
- Vereinbarkeit m. Quartier

6

⊗
Zuverlässige
Erreichbarkeit
Stadtmitte

Car-Halte- und Parkplätze

● wichtig
● steht in Konflikt mit eigenen Anliegen

Infrastruktur
aktuell + zukünftig

1

Standplätze
Infrastruktur (WC, Wäsen, Schatten...)
wenig Belästigung Bevölkerung
wenig Verkehrserregung

13

8
Infrastruktur
für Gäste, Fahrer + Fahrzeuge

2

MEHR, GUT AUSGESTÜBT,
ZENTRAL GELAGERT
CAR-HALTEPLÄTZE!

2

Verbesserung Infrastruktur
qualitativ / quantitativ

10

(fehlende) Infrastruktur:
→ Barrierefreiheit
→ Slots, Steuerung (auch Nachfrage)
Digitalisierung
→ f. Gäste, Fahrer, Cars
→ Sicherheitsinfrastruktur

11

Verbesserung d. Infrastruktur

- Parkplatzanzahl
- Infrastruktur f. Gäste + Chouffeur
- optische Aufwertung / Stadtbild

6

Effiziente +
Qualitative
Infrastruktur

5

Car-Parkplätze:
• bestehende am falschen Ort
(entfernt vom Zentrum)
• insgesamt zu wenige

3

Verkehr

● wichtig
● steht in Konflikt mit eigenen Anliegen

regional
denken

12

Zeitliche Spitzen
glätten

10

aufwärtskompatible
"Lösungen"

12

Sicherheit

Sicherheit
für schwächere Verkehrs-
teilnehmende erhöhen
(Fuß-/Velotrasse freigehalten)
(Gäste informieren)

9

Weiteres

● wichtig
● steht in Konflikt mit eigenen Anliegen

Carregime zur
Stärkung der
touristischen
Attraktivität

3

Nebeneinander
Touristen/Einheimische

Wohlbefinden
Sicherheit

Politisches Wille Zusammenarbeit

13

8
Strategie
mit
quick-wins

8

VERSTÄNDNIS ZWI. BEVÖLKERUNG
SCHAFEN, DASS EIN 2%
PROBLEM KEINES IST

2

araufkommen beeinflusst
Stadt Luzern:
kaufen wir uns unter Wert?
welches Image wollen wir?
sind wir mehr als Uhren, Löwe,
Festspiel und Wasserdenkmal?

→ Nachfrage steuern!

14

«Profit für ALLE»

3

Gastfreundschaft mit
Swissness-
Lösungen

12

gesamt-VISION für die
Stadt; nicht „nur“ Carparking»
...Tourismus Leitbild...

4

Kommunikation/
Sensibilisierung d.
Bevölkerung

- Fakten (Verkehrsaufkommen, AP,
- Versachlichung "Wertschöpfung"

6

Positive
Wahrnehmung in
der Bevölkerung

5

⊖ Stress

- keine Gästeführung
- Infrastruktur
- Zeit

11

Analoge und
digitale
Willkommenskultur

3

Bessere Ausbildung der Car-
Chauffeure + Stätteführer.
Der Zeiten der Abklinggen +
Verkehrsregeln.

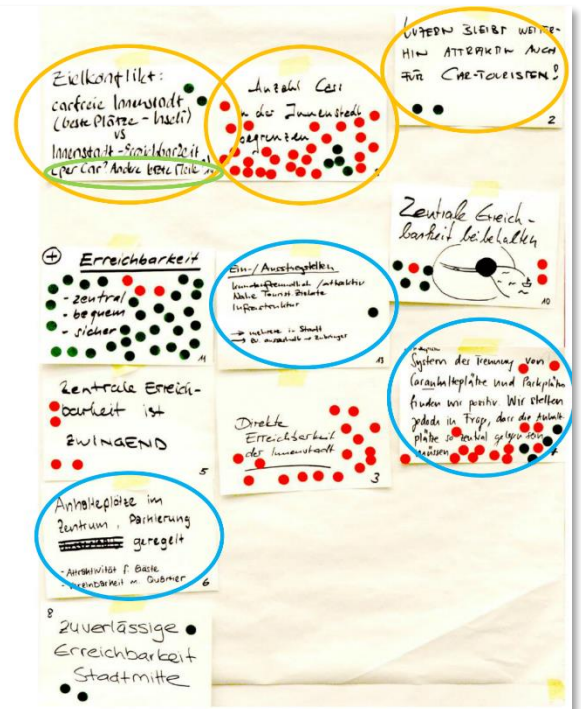
7

Anhang B

Herleitung der Zielvorschläge aus den Anliegen

Erreichbarkeit: Anliegen

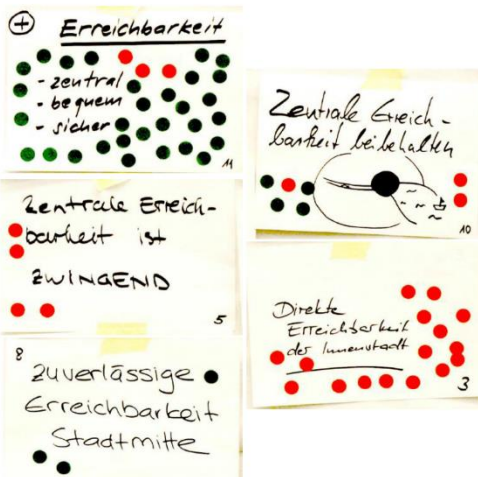
- Strategieprozess Tourismus
- Lösungshinweis Carregime
- Zu anderem Thema



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

Erreichbarkeit: Ziele

Anliegen



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

Vorschlag Zielformulierung

- Die Innenstadt soll für Touristinnen und Touristen weiterhin sicher und bequem erreichbar sein.
- Die Innenstadt soll zuverlässig erreichbar sein.
- Die Innenstadt muss nicht unbedingt direkt erreichbar sein.

22

Verkehr: Anliegen

- Strategieprozess Tourismus
- Lösungshinweis Carregime
- Zu anderem Thema

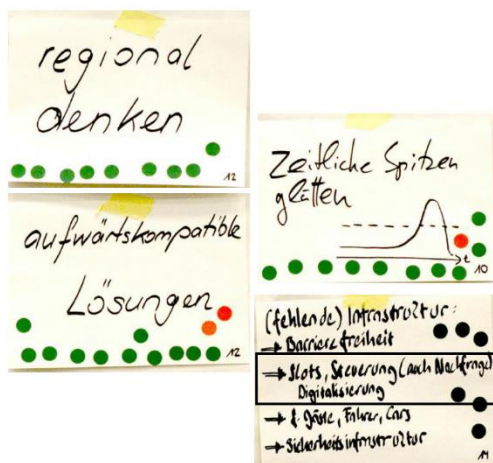


Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

25

Verkehr: Ziele

Anliegen



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

26

Vorschlag Zielformulierung

- Lösungen sollen regional abgestimmt werden.
- Lösungen sollen aufwärtskompatibel sein.
- Zeitliche Spitzen beim Caraufkommen sollen geglättet werden.
- Die Nachfrage nach Car-Halte- und Parkplätzen soll gesteuert werden.
- Die Car-Halte- und Parkplätze sollen möglichst direkt vom übergeordneten Strassennetz erreichbar sein.

Verteilung der Gäste: Anliegen

- Strategieprozess Tourismus
- Lösungshinweis Carregime
- Zu anderem Thema



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

29

Verteilung der Gäste: Ziele

Anliegen



Vorschlag Zielformulierung

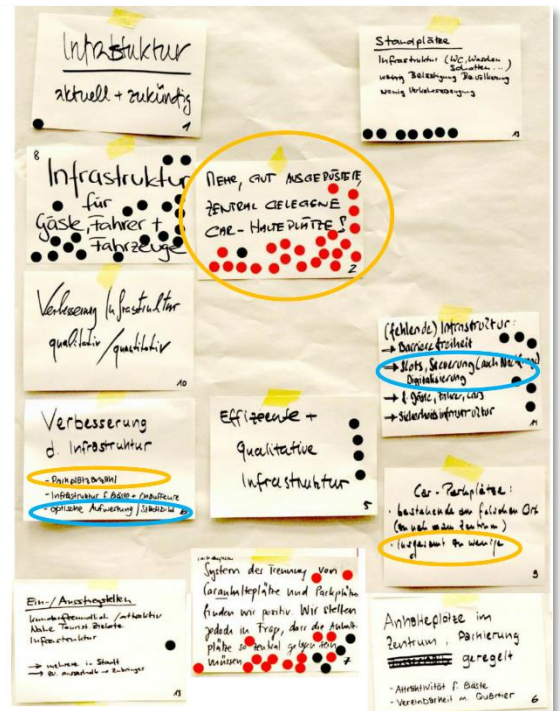
- Bei Standortanpassungen sollen die durch die Car-Halte- und Parkplätze ausgelösten Fussgängerströme mit den übrigen Nutzungen kompatibel sein.

Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

30

Car-Halte- und Parkplätze: Anliegen

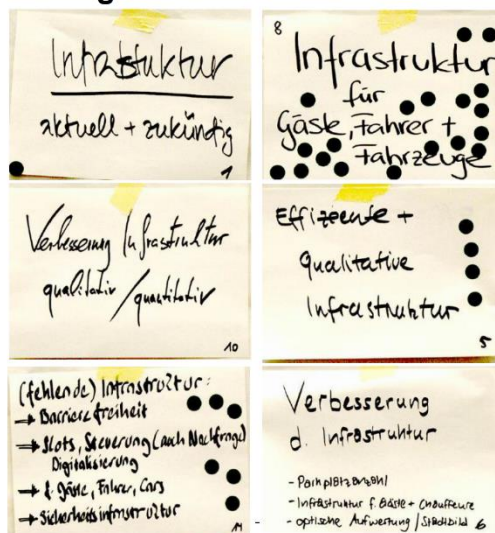
- Strategieprozess Tourismus
- Lösungshinweis Carregime
- Zu anderem Thema



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

Car-Halte- und Parkplätze: Ziele

Anliegen



Vorschlag Zielformulierung

- Die Infrastruktur bei den Car-Halte- und Parkplätzen soll
 - den aktuellen und den zukünftigen Bedarf abdecken.
 - für Gäste und Chauffeure inkl. Fahrzeuge (qualitativ) verbessert werden.
 - barrierefrei sein.

34

Car-Halteplätze: Ziele

Anliegen



Vorschlag Zielformulierung

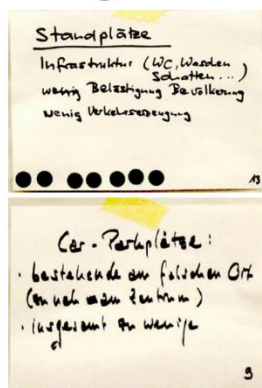
- Die Car-Halteplätze sollen
 - kundenfreundlich und attraktiv sein.
 - nahe bei den touristischen Zielorten liegen.
 - mit dem Quartier vereinbar sein.
- Das System der Trennung von Car-Halte- und Parkplätzen soll beibehalten werden.

Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

36

Car-Parkplätze: Ziele

Anliegen



Vorschlag Zielformulierung

- Die Nutzung der Car-Parkplätze soll
 - wenig negative Auswirkungen auf die Bevölkerung haben.
 - wenig Fahrten erzeugen.
 - **möglichst kurze Fahrten erzeugen.**
- Die Anzahl der Car-Parkplätze im Zentrum soll reduziert werden.

Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

38

Stadtbild und Aufenthaltsqualität: Anliegen

- Strategieprozess Tourismus
- Lösungshinweis Carregime
- Zu anderem Thema



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

41

Stadtbild und Aufenthaltsqualität: Ziele

Achtung
Animation

Anliegen



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

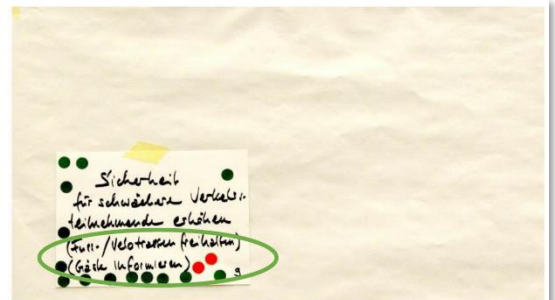
Vorschlag Zielformulierung

- Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild der von Cars mitgenutzten zentralen Plätze sollen erhöht werden.
- Car-Parkplätze sollen nicht auf Kosten des bestehenden Freiraums geschaffen werden.
- Die Car-Halte- und Parkplätze sollen sich gut ins Stadtbild einfügen bzw. die Standortwahl mit dem Stadtbild abgestimmt werden.
- Das Stadtbild rund um die Car-Halte- und Parkplätze soll aufgewertet werden.

42

Sicherheit: Anliegen

- Strategieprozess Tourismus
- Lösungshinweis Carregime
- Zu anderem Thema

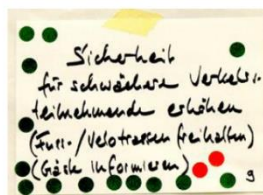


Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

45

Sicherheit: Ziele

Anliegen



Vorschlag Zielformulierung

- Die Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende soll im Umfeld von Car-Halte- und Parkplätzen gewährleistet sein.
- Die Touristinnen und Touristen sollen sich an den Car-Halte- und Parkplätzen sicher fühlen.

Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

46

Weiteres: Anliegen

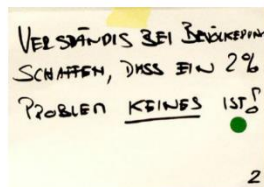
- Strategieprozess Tourismus
- Lösungshinweis Carregime
- Zu anderem Thema



Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

Weiteres: Ziele

Anliegen



Vorschlag Zielformulierung

- Die Akzeptanz des Carregimes soll kommunikativ gefördert werden.

Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

50

Anhang C

An den Strategieprozess Vision Tourismus delegierte Anliegen

Zusammenfassung: Welche Anliegen werden in den Strategieprozess Tourismus übernommen?

The sticky notes contain the following content:

- Note 1:** Zielkonflikt: carfreie Innenstadt (beste Plätze - Inseli) vs Innenstadt - Sitzbarkeit (per Car? Andere beste Stelle?)
- Note 2:** Carregime zur Stärkung des touristischen Attraktivität
- Note 3:** Nebenamtliche Touristen/Entwickler, Wohlfühlenden Sicherheit, Politisches Wille zusammenfasst
- Note 4:** ankommen beeinflusst, kann loben, wie kaufen wir uns um? Wer? welches lange wohnen wir? sind unruhig als Urban, Löwe, tourist und wasser... Nachfrage steuern
- Note 5:** Positive Wahrnehmung in der Bevölkerung
- Note 6:** Anzahl Cars in der Innenstadt begrenzen
- Note 7:** Car-Parplätze: bestehende an falschen Ort (zu nah zum Zentrum), kapazität zu wenig
- Note 8:** gesamt - vision für die Stadt, nicht nur Carparking, immer vor uns stehen, «Profit für ALLE»
- Note 9:** Gastfreundschaft mit Swisness-Lösungen
- Note 10:** Kommunikation / Sensibilisierung d. Bevölkerung, Fächer (Verkehrsmitteln, AP, Versicherung, "Hörkloppfing")
- Note 11:** WIEVIEL BLEIBT WEITERHIN ATTRAKTIV AUCH FÜR CHE-TOURISTEN?
- Note 12:** NEHM, GUT AUSGEWÄHRT, ZENTRAL GEEGENE CAR-HAUTEPLÄTZE!
- Note 13:** Analoge und digitale Willkommenskultur
- Note 14:** Stress: keine Gästeführung, Infrastruktur, Zeit

Carregime Luzern | Workshop 2 - 28.10.2020

Anhang D

Finales Ziel- und Kriteriensystem inkl. Gewichtung

Thema	Nr.	Ziele	Vorschlag Bewertungskriterien	Zielrichtung	Vorschlag Messeinheit	Datenquellen / Benötigte Angaben (Arbeitsstand)	Gewichtung			
							Nicht wichtig	Wichtig	Sehr wichtig	Zwingend
A Erreichbarkeit	A1	Die Gruppengäste sollen ihre Zielorte bequem erreichen können.	Umsteigevorgänge auf gleiche(s) oder andere(s) Verkehrsmittel pro Besuch	Möglichst direkt bzw. wenig	Anzahl pro Zu- und Wegfahrt	> Häufigste Anreiserouten und Verkehrsmittel z.B. ab Autobahnausfahrt				
			gesamte Gehdistanz vom Aussteigort zum Einsteigort via Zielort	Möglichst wenig	Meter	> Zu berücksichtigende Zielorte > Routenplaner / GIS				
Reisezeit ab Autobahnausfahrt bis zum Zielort			Möglichst wenig	Minuten	> Routenplaner					
	A2	Die Reisezeit zu den Zielorten soll für Gruppengäste zuverlässig planbar sein.	Reisezeit gemäss A1 (Reisezeit) an verschiedenen Wochentagen und/oder zu verschiedenen Tageszeiten	Möglichst konstant	Minuten	> Routen gemäss Ziel A1 > Häufigste/beliebteste Anreisezeiten Gruppengäste > Routenplaner / Verkehrsmodell				
B Verkehr	B1	Lösungen dürfen zukünftige Entwicklungen des Carregimes nicht einschränken oder präjudizieren.	Flexibilität zur Erweiterung oder Nutzung der Infrastruktur	Möglichst hoch	gering, mittel, hoch	> Qualitative Abschätzung				
	B2	Das Verkehrsaufkommen des Gruppentourismus soll möglichst regelmässig über den Tag verteilt werden.	Verteilung des Caraufkommens über den Tag (Wochen- oder Monatsdurchschnitt)	Möglichst regelmässig	Anzahl Car-Zu- und Wegfahrten pro Car-Halte oder Parkplatz pro Stunde	> Zählungen/Tagesganglinien (soweit vorhanden) > Qualitative Abschätzung der quantitativen Auswirkungen von Massnahmen/Lösungen				
	B3	Das Carregime soll einen Steuermechanismus beinhalten.	Steuerungsmechanismus integrierbar	möglichst einfach	einfach, mittel schwierig	> Qualitative Abschätzung				
	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	Möglichst kurz	Kilometer	> Routenplaner				
	B5	Das Car-Regime soll möglichst wenig Verkehr verursachen.	Pro Besuch mit dem Car zurückgelegte Kilometer ab Autobahnausfahrt und zurück	Möglichst wenig	Kilometer	> Routenplaner > Qualitative Abschätzung der quantitativen Auswirkungen von Massnahmen/Lösungen				
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	Möglichst wenig	Anzahl je Konfliktkategorie	> Zonenplan > Häufig von Gruppengästen gewählte Fusswege > Kategorisierung von möglichen Konflikten > evtl. Begehung / Befragung > evtl. GIS-Analyse				

Thema	Nr.	Ziele	Vorschlag Bewertungskriterien	Zielrichtung	Vorschlag Messeinheit	Datenquellen / Benötigte Angaben (Arbeitsstand)	Gewichtung			
							Nicht wichtig	Wichtig	Sehr wichtig	Zwingend
D Car-Halteplätze	D1	Die Ausstattung der Car-Halteplätze soll für die Gruppengäste kundenfreundlich und attraktiv sein	Erfüllungsgrad Standard	Möglichst hoch	Prozent oder qualitative Einstufung (z.B. hoch, mittel, tief)	> Standards für Car-Halteplätze (noch zu definieren)				
	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	Möglichst hoch	Anzahl	> Zu betrachtende Zielorte				
	D3	Die Car-Halteplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben.	Anzahl und Intensität der negativen Auswirkungen (z. B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen	Möglichst wenig und möglichst gering	Tief, mittel, hoch	> Zählungen (soweit vorhanden) > Qualitative Abschätzung der quantitativen Auswirkungen von Massnahmen/Lösungen				
	D4	Die Car-Halteplätze müssen den Anliegen von mobilitäts-behinderten Personen gerecht werden.	Ist ein behindertengerechter Ein- und Ausstieg möglich?	Ja, Nachrüsten möglich, Nein (Nachrüsten nicht möglich)	-	> Mindestanforderungen gemäss BehiG bzw. Standards für die Car-Halteplätze > Ausstattung der Car-Halteplätze				
E Car-Parkplätze	E1	Die Car-Parkplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben	Anzahl und Intensität der negativen Auswirkungen (z. B. Lärm, Luft) durch Car-Bewegungen	Möglichst wenig und möglichst gering	Tief, mittel, hoch	> Zählungen (soweit vorhanden) > Qualitative Abschätzung der quantitativen Auswirkungen von Massnahmen/Lösungen				
	E2	Die Ausstattung der Car-Parkplätze soll für das Fahrpersonal kundenfreundlich und attraktiv sein.	Erfüllungsgrad Standard	Möglichst hoch	Prozent oder qualitative Einstufung (z.B. hoch, mittel, tief)	> Standards für Car-Parkplätze				
F Stadtbild und Aufenthaltsqualität	F1	Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild sollen auf den von Cars mitgenutzten Plätzen erhöht werden.	Beurteilung der Aufenthaltsqualität und des Erscheinungsbilds	Möglichst hoch	Qualitative Einschätzung	> Qualitative Einschätzung pro Platz hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild				
	F2	Car-Parkplätze sollen nicht ohne Ersatzmassnahmen auf Kosten des bestehenden Freiraums geschaffen werden.	Umsetzung von gleichwertigen Ersatzmassnahmen möglich?	Ja/nein	Qualitative Einschätzung	> Betrachtungsperimeter > Präzisierung was Ersatzmassnahmen sein können				
G Sicherheit	G1	Die Verkehrssicherheit im Umfeld von Car-Halte- und Parkplätzen soll für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein.	Beurteilung der Verkehrssicherheit	Möglichst hoch	Qualitative Einschätzung auf Basis RSA	> Schwachstellen aus Sicht Verkehrssicherheit pro Car-Halte- und Parkplatz > RSA				
	G2	Einheimische und Gruppengäste sollen sich zu jeder Tageszeit an den Car-Halte- und Parkplätzen sicher fühlen.	Beurteilung der subjektiven Sicherheit	Möglichst hoch	Qualitative Einschätzung	> Polizeistatistik > Befragungen > Zu behebende Schwachstellen / Probleme aus Sicht der sozialen Sicherheit				