

Stellungnahme zur Dringlichen Motion 219

Dauerhafte Gesamtlösung statt Salomitaktik beim Carregime

Marco Baumann, Rieska Dommann und Mike Hauser namens der FDP-Fraktion, Peter Gmür und Mirjam Fries namens der Mitte-Fraktion sowie Thomas Gfeller und Patrick Zibung namens der SVP-Fraktion vom 21. November 2022

Antrag des Stadtrates: Entgegennahme als Postulat, StB 800 vom 16. Dezember 2022

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 22. Dezember 2022 entgegen dem Antrag des Stadtrates abgelehnt.

Ausgangslage

Der Stadtrat hat im Rahmen der Diskussion um die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» festgehalten, dass sich in unmittelbarer Nähe zum Inseli auch nach einer Umgestaltung des jetzigen Carparkplatzes bis zu sechs Halteplätze realisieren lassen würden. Die Motionärin und Motionäre fordern nun den Stadtrat auf, dem Grossen Stadtrat in einem Planungsbericht zum Inseli aufzuzeigen, wie die sechs Caranhalteplätze realisiert werden können, bevor Tatsachen geschaffen werden und die geplante Anordnung umgesetzt wird. Auslöser für die Motion war die Medienmitteilung vom 10. November 2022. In dieser hat die Stadt Luzern unter anderem mitgeteilt, dass an der Kante Y vor dem Bahnhof Luzern künftig auch Reiseautos anhalten können, um Gäste ein- und aussteigen zu lassen, da die Kurzzeitparkplätze für Autos an die Frohburgstrasse verschoben werden sollen. Da die Kommunikation zu weiteren geplanten Halteplätzen beim Inseliquai noch ausstehend war, entstand das Bild, dass in Zukunft lediglich die Haltekante Y als Ersatz für die Carhalteanten auf dem Inseli vorgesehen wäre.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass aus der bruchstückhaften Kommunikation zu einzelnen Teilelementen einer Gesamtlösung für die Carhalteplätze im Bereich Bahnhof/Inseli kein Gesamtkonzept ersichtlich war, und bedauert, dass dies zu Missverständnissen geführt hat. Der Stadtrat will deshalb die Chance nutzen und im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme zur Dringlichen Motion sowohl das Gesamtkonzept verständlich aufzeigen als auch darlegen, weshalb er mit der Umsetzung weiterer Schritte nicht zuwarten will.

Die nachfolgende Abbildung zeigt in einer Übersicht die Lage und Nutzungsmöglichkeiten der künftig geplanten Carhalteanten im Raum Bahnhof/Inseli. Untersuchungen und Erhebungen haben gezeigt, dass die Nachfrage an Haltemöglichkeiten für Cars grundsätzlich mit vier Halteplätzen befriedigt werden kann. Der Stadtrat ist deshalb überzeugt, dass mit den jeweils zwei geplanten Halteplätzen beim Inseliquai und bei der Kante Y sowie mit den bereits vorhandenen zwei Halteplätzen bei der Haltekante Z genügend Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können.



Abb. 1: Lage und Nutzungsmöglichkeiten der künftig geplanten Carhaltekanten im Raum Bahnhof/Inseli

Nachdem am 1. November 2022 der Carparkplatz Rösslimatt in Kriens eröffnet und damit die Carparkplätze auf dem Inseli aufgehoben werden konnten, ist es dem Stadtrat ein grosses Anliegen, auch die Ersatzstandorte für die Haltekanten möglichst bald in Betrieb zu nehmen. Dadurch könnte das Inseli ganz vom Carverkehr befreit und die freie Fläche wie geplant im Sommer 2023 einer Zwischennutzung zugeführt werden. Das Verfassen eines zusätzlichen Berichtes zuhanden des Grossen Stadtrates würde diese Absicht verunmöglichen. Die Realisierung der Haltekanten und somit auch die Zwischennutzung müssten um mindestens ein Jahr verschoben werden. Aus diesen Gründen hat der Stadtrat in der vorliegenden Stellungnahme zur Motion eine umfangreiche Darlegung und Ausführung der geprüften Optionen vorgenommen. Der Stadtrat anerkennt, dass zur Umsetzung des Gesamtkonzepts einzelne, vor allem betriebliche Aspekte noch vertieft geprüft werden müssen, und ist deshalb bereit, die Dringliche Motion als Postulat entgegenzunehmen.

1 Ausgangslage

1.1 Forderung der Motion

Die Motionärin und Motionäre beziehen sich auf die Pläne des Stadtrates, dass die Kurzzeitparkplätze vor dem Bahnhof Luzern in eine Carhaltekannte umgestaltet werden sollen. Ganz allgemein stören sie sich daran, dass ein Projekt für neue Carhalteplätze in Eigenregie umgesetzt werden solle, obwohl das Carregime aktuell politisch intensiv diskutiert werde. Es sei eine Mäas-Initiative hängig, die auch die Carhalteplätze thematisiert und bald zur Abstimmung gelangen werde. Zudem werde aktuell ein Bericht und Antrag zur Gestaltung des Inseli erarbeitet. Deshalb sei es für die Motionärin und Motionäre unverständlich, dass der Stadtrat nun in eigener Kompetenz mit einer unausgegorenen Idee neue Halteplätze für Cars schaffen wolle.

Die Motionärin und Motionäre fordern den Stadtrat darum auf, dem Grossen Stadtrat in einem Planungsbericht zum Inseli aufzuzeigen, wie die erforderlichen sechs Caranhalteplätze realisiert werden können, bevor Tatsachen geschaffen werden und die geplante Anordnung umgesetzt wird. Der Grosse Stadtrat soll im Rahmen der Beratung dieses Planungsberichtes über das Vorgehen diskutieren und es zustimmend, ablehnend oder ohne Stellungnahme zur Kenntnis nehmen können.

1.2 Auslöser der Motion

In der Medienmitteilung vom 10. November 2022 hat die Stadt Luzern mitgeteilt, dass durch die Verschiebung der Kurzzeitparkplätze und der Taxiumschiessplätze von der «Kante Y» am Bahnhofplatz auf den Parkplatz der ehemaligen Poststelle an der Frohburgstrasse die Kante Y für eine neue Nutzung frei wird. Die Kante Y soll weiterhin für den Bahnersatzbetrieb zur Verfügung stehen. Zudem sollen künftig auch Reisedcars anhalten können, um Gäste ein- und aussteigen zu lassen. Die Planungsarbeiten bezüglich der baulichen Massnahmen, so lautete es in der Medienmitteilung weiter, würden umgehend aufgenommen. Die erwähnte Medienmitteilung wurde als Auslöser für die Motion angegeben. In weiteren Medienauskünften teilte die Stadt Luzern mit, dass sie nach wie vor in Planung von zusätzlichen Haltekannten sei.

1.3 Definition von Carparkplätzen und Carhalteplätzen in der Stadt Luzern

Im Bereich Carregime werden je nach Nutzergruppe unterschiedliche Anforderungen an die Parkierungsbzw. Haltemöglichkeit gestellt. Die Bandbreite geht von einfachen Halteplätzen zum Ein- und Ausstieg von Passagieren bis hin zu längeren Abstellmöglichkeiten für die Parkierung von Reisedcars während einigen Stunden oder über Nacht. Wenn von Haltekannten die Rede ist, sind damit Standorte gemeint, an welchen die Cars anhalten können. An einer Haltekannte sind mehrere Halteplätze möglich.

Bei den Standorten, die im Bereich Bahnhof/Inseli als Alternative zum wegfallenden Inseli durch die Stadt Luzern angeboten werden sollen, handelt es sich ausschliesslich um Halteplätze für den Ein- oder Ausstieg (**fett** in der nachfolgenden Tabelle und der unten stehenden Übersicht).

	Funktion	Nutzergruppe	Aktuelle Standorte
Halteplätze	Nur Ein- und Ausstieg Maximale Haltezeit 15 Minuten	Tagestouristen, Besuchende Innenstadt	Schwanenplatz, Löwenplatz und Kasernenplatz
		Reisen ab Luzern, Tagestouristen, Besuchende Raum Bahnhof	Inseli
	Ein- und Ausstieg inkl. Gepäckumschlag > 15 Minuten	Aufenthalt mit Übernachtung	Hotelnähe
Parkplätze	Zwischenparkierung Zum Abstellen über Nacht oder mehrere Tage	Tagestouristen Aufenthalt mit Übernachtung	Rösslimatt Kriens Brüelmoos Alpenquai/Landenberg
Fernbusterminal	Einstieg und Ausstieg inkl. Gepäckum- schlag Konzessionierte Reisen von und nach Luzern	Fernreisen von und nach Luzern	Inseli Raststätte Neuenkirch

Halteplätze für den Ein- und Ausstieg sind in erster Linie für den Personenumschlag vorgesehen. Im Gegensatz zu Übernachtungsgästen oder Fernreisenden ist hier der Gepäckumschlag untergeordnet. Ein Gepäckumschlag von beiden Seiten des Reisecars, wie dies z. B. bei Fernreisen notwendig sein kann, ist nicht vorgesehen. Die Suche nach einem entsprechenden Ersatz für die Fernbushalteplätze Inseli läuft derzeit unter der Federführung der zuständigen Dienststelle des Kantons (siehe Kapitel 2.4).

Folgende Nutzungen sind an den entsprechenden Haltekanten im Raum Bahnhof/Inseli anzubieten:

- Reisen ab Luzern (Vereinsausflüge, Tagesfahrten in Freizeitparks ...)
- Tagestouristinnen und -touristen mit Ziel in Bahnhofsnähe (wie z. B. SGV und KKL)

Für alle Car-Parkierungsvorgänge stehen die Carparkplätze Alpenquai/Landenberg, Brüelmoos, der neu erstellte Parkplatz Rösslimatt in Kriens und zeitweise Löwenplatz sowie Kasernenplatz zur Verfügung (blau markiert in der nachfolgenden Übersicht). Hotelgäste werden in der Regel in Hotelnähe ausgeladen, und für die klassischen Tagestouristen werden die Halteplätze Löwenplatz, Schwanenplatz und Kasernenplatz genutzt (grün in der nachfolgenden Übersicht).

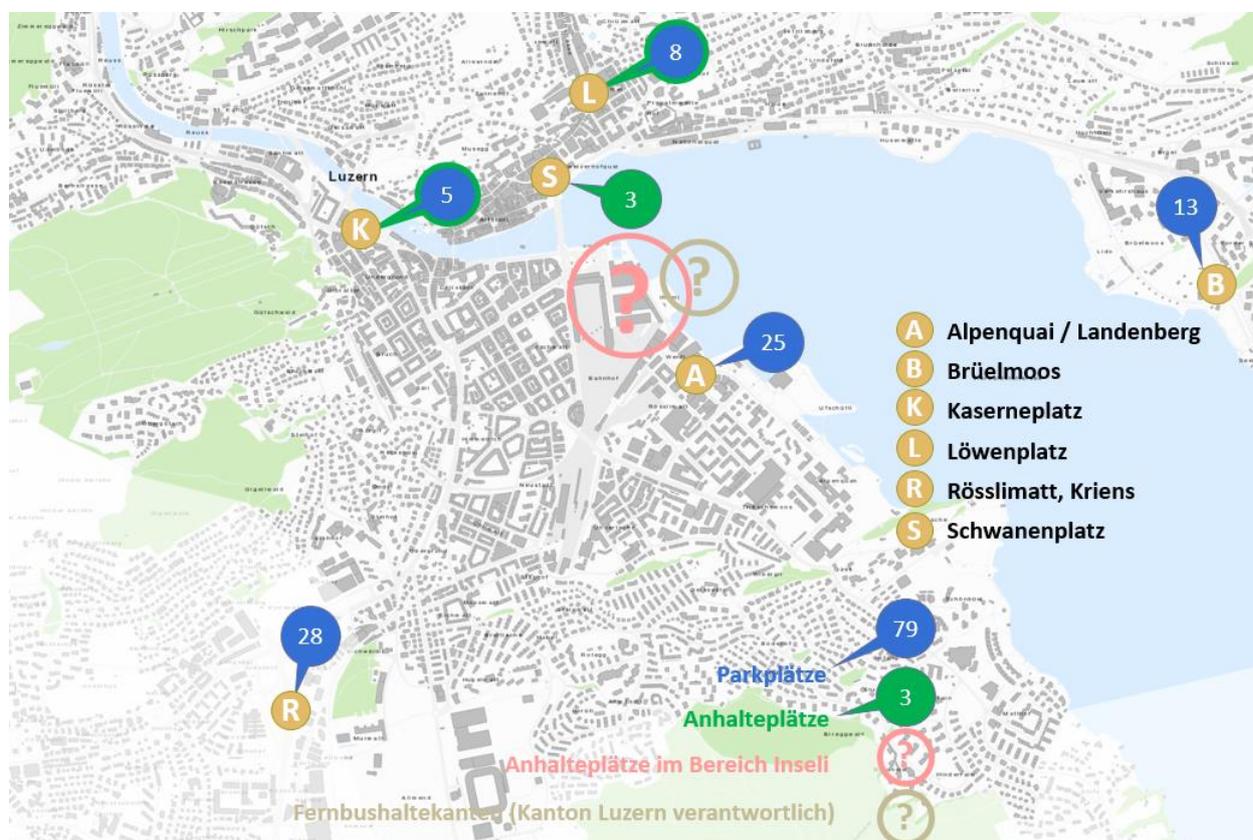


Abb. 2: Übersicht Carhalte- und Carparkplätze

1.4 Nachfrage und Bedarf an Halteplätzen

Im Rahmen eines Monitorings ([Link](#)) wurde im Sommer 2015 die Nutzung des Carparkplatzes Inseli untersucht. Als Ergebnis wurden umfassende Informationen und verlässliche Daten bezüglich der Anzahl Carparkierungen und des Zwecks der Parkierung auf dem Inseli in einem Bericht festgehalten. Neben den Carfrequenzen wurden auch die Anteile der Kategorien der Cars untersucht. Touristenbusse für Tagestouristen sind mit 94 Prozent die häufigsten Benutzer des Carparkplatzes Inseli. Der Anteil an Ausflugsbussen (5 Prozent) und Fernreisebussen (1 Prozent) war wesentlich kleiner. Zwei Drittel der Cars nutzten das Inseli zur Zwischenparkierung, bei einem Drittel der Carfahrten war das Inseli der Ausgangs- oder Endpunkt einer Reisegruppe. Diese 135 Carfahrten mit Start- oder Zielpunkt am Inseli sind die Referenzgrösse für die zu erwartenden Carbewegungen pro Tag im Raum Bahnhof/Inseli.

Alternative Halteplätze sollen somit genügend Kapazität für 135 Cars pro Tag bieten. Dabei wird von einer durchschnittlichen Aufenthaltszeit von 15 Minuten ausgegangen. Der Ein- oder Ausstieg kann je

nach Nutzergruppe auch länger dauern. Rechnerisch würden zwar drei Halteplätze über ein Zeitfenster von 7.00 bis 19.00 Uhr knapp ausreichen. Da sich die Zu- und Wegfahrten bekanntlich nicht gleichmässig über den Tag verteilen und die Aufenthaltsdauer zum Ein- und Aussteigen variiert, sind mindestens vier Halteplätze notwendig. Mit vier Halteplätzen können bis zu 16 Cars pro Stunde im Raum Bahnhof/Inseli anhalten.

1.5 Politische Ausgangslage

Der politische Prozess für eine neue Nutzung des Inselis wurde durch die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» angestossen. Diese Initiative verlangt eine Aufhebung des Carparkplatzes Inseli zugunsten einer Erweiterung der dort bestehenden Grünfläche (gemäss Zonenplan). Die Initiantinnen und Initianten begründeten diese Anregung mit folgenden Punkten:

1. Entlastung der Innenstadt vom Carverkehr
2. Förderung der Lebensqualität in Zentrumsnähe
3. Möglichkeit eines Ersatzparkplatzes (z. B. auf der Allmend)

Der Bericht und Antrag 4 vom 8. Februar 2017: «Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine»» ([Link](#)) bezieht sich bei der Beurteilung der Situation für die Cars auf den Bericht 2 vom 8. Februar 2017: «Carparkierung Stadt Luzern» ([Link](#)). Darin ist unter anderem aufgezeigt, dass Alternativen zur Carparkierung und Alternativen zu den Carhalteplätzen Inseli möglich sind. Zwei Protokollbemerkungen zu B+A 4/2017 thematisierten bereits zu diesem Zeitpunkt die Carhalteplätzen. Die Protokollbemerkung 1 beauftragte den Stadtrat, mit dem KKL eine Lösung für Carhalteplätze für Gäste des KKL zu suchen. Die Protokollbemerkung 3 gab vor, dass die Voraussetzung für den Start einer Zwischennutzung die Inbetriebnahme einer adäquaten Ersatzlösung für die Carparkierung und die Carhalteplätze ist.

In der Stellungnahme des Stadtrates zur Abstimmung schrieb der Stadtrat, dass Tourismus- und Eventanbieter, insbesondere die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees SGV und das KKL, auf eine gewisse Anzahl Carhalteplätze angewiesen seien. Weiter schrieb er, dass sich in unmittelbarer Nähe zum Inseli auch nach einer Umgestaltung des jetzigen Carparkplatzes bis zu sechs solcher Halteplätze realisieren lassen würden. Die städtische Stimmbevölkerung hat am 24. September 2017 die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» angenommen. Daraus folgten zahlreiche Berichte, die eine zukünftige Nutzung auf dem Inseli untersuchten und mögliche Lösungen für die wegfallenden Carhalteplätzen erarbeiteten.

In der Antwort auf die Interpellation 104, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion vom 12. Juni 2017: «Was bietet die Stadt der SGV und dem KKL, wenn die Carparkplätze auf dem Inseli wegfallen?» ([Link](#)), zeigte der Stadtrat auf, dass eine Protokollbemerkung anlässlich der Behandlung des Berichtes 2/2017: «Carparkierung Stadt Luzern» vom Parlament abgelehnt worden war. Diese hatte eine Umgestaltung des Gebiets Inseli/Inseliquai gefordert, mit welcher weiterhin rund sechs Halteplätze für Reisen ab Luzern zur Verfügung stehen würden. Der Stadtrat hat weiter ausgeführt, dass er maximal drei bis vier Halteplätze realisieren will.

In der Folge wurden verschiedene Planungen und Studien durchgeführt, die zu weiteren Erkenntnissen und Entscheidungen hinsichtlich Carparkierung führten. Basierend auf der Testplanung zum linken Seeufer 2020 wurde dem Parlament 2021 der Bericht und Antrag 18 vom 2. Juni 2021: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen II» ([Link](#)) vorgelegt. Das darin enthaltene Umsetzungsprojekt C «Neugestaltung Inseli» enthält als ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie für das Inseli, welche die vielfältigen Anforderungen, die an den Raum Inseli gestellt werden, vertieft überprüft und den Spielraum aufzeigen soll. Basierend auf dieser Machbarkeitsstudie solle der Stadtrat über das weitere Vorgehen entscheiden. Im Rahmen der «Machbarkeitsstudie Neugestaltung Inseli» ([Link](#)) wurden dann von Mai bis Oktober 2021 mögliche Verkehrsführungen untersucht, um Halteplätzen auf dem Strassenabschnitt parallel zum Inseli anordnen zu können. Die möglichen Verkehrsvarianten zeigten, dass die verkehrlichen Ansprüche im zur Verfügung stehenden Raum ausserhalb der Grünzone nur mit Abstrichen realisierbar wären. Der Stadtrat teilte entsprechend in der Medienmitteilung vom 18. Januar 2022 mit,

dass die Frage der Carhaltekannten unabhängig von der Neugestaltung des Inselis gelöst werden soll. Die darauffolgenden Arbeiten zu den Carhaltekannten werden im Kapitel 2 aufgezeigt.

Wie im Entwicklungskonzept linkes Seeufer vorgesehen, soll bis zum Baustart für die Neugestaltung des Inselis eine «Zwischennutzung Inseli» ([Link](#)) auf dem Carparkplatz ermöglicht werden. Für den Betrieb der Zwischennutzung wurden verschiedene Projektideen bis Ende November 2022 eingegeben. Die Zwischennutzung soll im Sommer 2023 starten und bis zum Start der Neugestaltung Inseli (voraussichtlich ab 2027) dauern. Die Zwischennutzung ist abhängig von der Verschiebung der Carhaltekannten. Sie kann nur wie geplant gestartet werden, wenn bis zum Start der Zwischennutzung eine Lösung für die Carhaltekannten umgesetzt ist.

Zur Umsetzung der Inseli-Initiative und der darin geforderten Aufhebung des Carparkplatzes Inseli konnte auf dem Areal Rösslimatt, Kriens, für die Dauer von maximal zehn Jahren ein Carparkplatz errichtet werden. Der Grosse Stadtrat hat den dafür notwendigen Sonderkredit von 4,64 Mio. Franken im Herbst 2021 mit dem Bericht und Antrag 25 vom 18. August 2021: «Carparkplatz Rösslimatt Kriens. Ausführungskredit provisorischer Carparkplatz als temporärer Ersatz für den Carparkplatz Inseli» ([Link](#)) bewilligt. Der Carparkplatz Rösslimatt in Kriens ist seit dem 1. November 2022 für die Carparkierung in Betrieb. Durch die Inbetriebnahme des Carparkplatzes Rösslimatt wurde der Carparkplatz auf dem Inseli für die Carparkierung gesperrt. Die sechs Carhalteplätze auf dem Inseli dürfen jedoch bis Ende Mai 2023 für das Ein- und Aussteigen von Passagieren sowie für die Fernbusse genutzt werden.

Mit Blick auf eine langfristige Lösung für das Carregime wurde auf Basis des Berichtes und Antrages 22 vom 28. August 2019: «Tourismus und Carregime. Gemeinsame Analysephase; Ausblick auf Strategieprozesse» ([Link](#)) ein Strategieprozess Carregime durchgeführt. Basierend auf einem partizipativ ermittelten Zielsystem und einer fachlichen Bewertung wurde die Lösungsidee «Stadtpassage» mit einem Car-Parking unter dem Luzerner Kantonsspital und einer unterirdischen Verbindung zur Innenstadt für die Reisegäste zur weiteren Bearbeitung empfohlen. Die entsprechende Machbarkeitsstudie ist in Erarbeitung. Die Ergebnisse werden dem Parlament voraussichtlich Ende 2023 unterbreitet. Bis zu einer möglichen Realisierung dieses künftigen Carregimes werden einige Jahre vergehen. Mit einem Übergangssystem soll der Carverkehr in der Stadt Luzern bereits mittelfristig gelenkt werden. Die entsprechende Steuerung soll auf dem bereits bestehenden webbasierten Parkleitsystem für die Reiseautos «iParkiere Bus» erfolgen. Das System zur Steuerung des Carverkehrs soll in Zukunft im Sinne des sogenannten «Slot Managements» mit der Möglichkeit zur Reservation von Carhalteplätzen erweitert werden. Die dafür notwendigen Ausgaben werden dem Grossen Stadtrat gemeinsam mit den Anpassungen der Rechtsgrundlagen in einem Bericht und Antrag voraussichtlich 2024 zur Genehmigung unterbreitet. Als kurzfristige Massnahme wurde per Januar 2023 eine Gebührenanpassung infolge der Inbetriebnahme des Carparkplatzes Rösslimatt in Kriens beschlossen. Die Parkgebühren werden vor allem am Alpenquai/Landenberg und den Carparkplätzen Kasernenplatz und Löwenplatz massiv angehoben. Sie sollen eine gewisse Lenkungswirkung erzeugen und den Nutzungsdruck auf die Parkplätze in der Innenstadt und am Alpenquai/Landenberg entlasten.

Die im Mai 2022 eingereichte Volksinitiative «Die Mäas muss auf dem Inseli bleiben!» ([Link](#)) fordert neben dem eigentlichen Hauptanliegen zur Mäas im Kerntext unter anderem, dass auch in Zukunft das Ein- und Umsteigen in Cars und Busse beim attraktiven, begrünten Inseli weiterhin gewährleistet ist. Die Stellungnahme des Stadtrates zur Initiative ist aktuell in Erarbeitung.

2 Planungen zu den Haltekanten im Bereich Bahnhof/Inseli

2.1 Variantenevaluation 2021

Im Rahmen der Variantenevaluation 2021 wurden alle Flächen zwischen Bahnhof und Inseli hinsichtlich ihrer Eignung für Haltekanten überprüft. Der heutige Standort der Carparkplätze auf dem Inseli wurde aufgrund der politischen und zonenrechtlichen Vorgaben (Grünzone) als Variante ausgeschlossen. Ebenso nicht in Betracht gezogen wurde damals die Kante Y vor dem Bahnhof, da sich zum damaligen Zeitpunkt noch keine Alternative für eine Verschiebung der Kurzzeit-Halteplätze für Autos und Taxi abzeichnete.

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen eine Übersicht der untersuchten Standorte:



Abb. 3: Varianten Vorplatz Anlieferung KKL

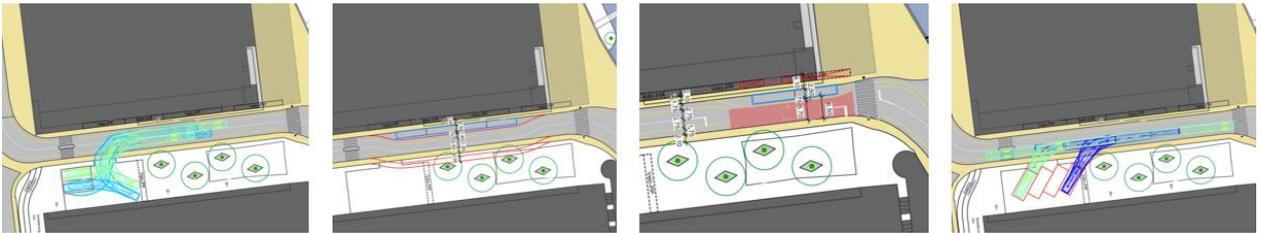


Abb. 4: Varianten Frohburgstrasse und Parkfläche der ehemaligen Poststelle



Abb. 5: Parkplätze südlich des Inselis und Haltekante Z

Auf Basis dieser Variantenevaluation konnten zwei Standorte einer genaueren betrieblichen und baulichen Untersuchung (Vorstudie) unterzogen werden. Es handelt sich um den Standort «südlich des Inselis» und um den Standort der «Haltekante Z», wie sie in Abbildung 5 dargestellt sind. Alle anderen Varianten wiesen grosse Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit, der betrieblichen Gestaltung und/oder der Umsetzbarkeit auf.

2.2 Vorstudie Carhaltekanten

Die Vorstudie für die weitere Planung der Carhaltekanten wurde zwischen April und Juli 2022 ausgearbeitet. Sie beinhaltet die betriebliche Gestaltung und die benötigten baulichen Massnahmen sowie eine Empfehlung für die zukünftige Nutzung der möglichen Haltekanten.

Haltekante Inseliquai

Entlang des Inseliquais (südlich des Inselis) bestehen aktuell 15 Senkrechtparkplätze für Autos, welche zwischen der Bahnhofpasserelle und der Ausfahrt der SGV-Werft angeordnet sind. Die Parkplätze sind durch eine Grünrabatte vom Gehweg abgetrennt. Durch das Aufheben der Parkplätze können auf einer Länge von rund 40 Metern zwei Carhalteplätze parallel zur Strasse angeboten werden, um das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zu ermöglichen. Gegenüber dem Velostreifen ist ein Abstand von 0,5 Metern eingerechnet. Die Ausfahrt aus dem Werftareal der SGV bleibt gewährleistet. Die Kosten für die bauliche Umsetzung belaufen sich auf zirka Fr. 250'000.–.

Die Zufahrt erfolgt zwingend aus südlicher Richtung, da sonst ein Queren der Gegenfahrbahn und ein Manövrieren im Bereich des Velostreifens erforderlich wird. Für Fahrzeuge, die vom Bahnhofplatz aus nördlicher Richtung zufahren, besteht eine Wendemöglichkeit über den Carparkplatz Landenberg. Damit ankommende Fahrzeuge von hinten einfahren können (ohne Rückwärtsmanöver), müssen die Cars bei frei werdender Haltekante nach vorne aufschliessen. Die Wegfahrt erfolgt in nördlicher Richtung über den Bahnhofplatz. Durch das Angebot von zwei Halteplätzen können die Cars unabhängig voneinander weiterfahren. Obschon bei der Zu- und Wegfahrt der Velostreifen durch die Cars gequert wird, kann von einer verbesserten Verkehrssicherheit im Vergleich zur heutigen Situation ausgegangen werden. Die aktuell bestehenden 15 Parkplätze müssen für die Ausfahrt den Velostreifen rückwärts queren, was bezüglich Verkehrssicherheit weniger optimal ist.



Abb. 6: Haltekante Inseliquai

Haltekante Z

Seit Herbst 2019 kann die Haltekante Z am nördlichen Bahnhofplatz, nach baulichen Anpassungen, als Haltekante verwendet werden. Das bestehende Betriebs- und Nutzungskonzept für die Haltekante Z regelt die verschiedenen Nutzungsansprüche und deren Priorisierung. Die für Cars relevanten Aspekte sind im Folgenden kurz zusammengefasst.

Für die Nutzung der Haltekante Z gelten die nachfolgend aufgelisteten Prioritäten. Untergeordnete Anliegen müssen jeweils ausweichen.

1. Priorität hat der geplante und notfallmässige Bahnersatzverkehr;
2. Priorität haben Eventverkehre;
3. Priorität haben weitere Anliegen zur Nutzung des öffentlichen Grundes (z. B. Taxi, Car).

Während der zeitlich beschränkten Nutzung der Haltekante Z durch Bahnersatz-, Shuttle- und weitere Eventverkehre dürfen daher Cars oder Logistikfahrzeuge die Haltekante Z für ihre Kurzhalte nicht anfahren. Aufgrund der zentralen Lage ist die Haltekante Z für Cars für den Ein-/Ausstieg von Fahrgästen geeignet. Die Länge der Haltekante erlaubt das kurzzeitige Halten von bis zu zwei Cars. Im Falle von Bahnersatz oder Eventverkehr ist die Haltekante Z für Cars gesperrt.



Abb. 7: Haltekante Z (aus Vorstudie)

Abwägung auf Basis der Vorstudien

Um den Chauffeuren und Reisegruppen ein klar definiertes Angebot an Haltekanten zur Verfügung zu stellen, befürwortet der Stadtrat die Umsetzung der Haltekante am Inseliquai. Diese Haltekante liegt nur unweit von den aktuellen Haltekanten auf dem Inseli entfernt. Die Fussdistanz beispielsweise zum KKL liegt mit 300 Metern im vertretbaren Rahmen. Die Carhaltekante kann jederzeit von Cars für den Ein- und Ausstieg von Passagieren genutzt werden. Es ist eine maximale Umschlagszeit von 15 Minuten vorgesehen. Weiter wird geprüft, ob die Haltekanten in der für die Lenkung des Carverkehrs verwendeten App «iParkiere Bus» aufgenommen werden könnten, damit die Chauffeure jederzeit wissen, wo sie ihre Passagiere aus- oder einladen können. Da die Zufahrt der Cars meist über den Bahnhofplatz erfolgt, können die Chauffeure bereits bei der Vorbeifahrt in Richtung Wendepplatz Landenberg sehen, ob die Carhaltekante belegt ist und entsprechend auf dem Carparkplatz Landenberg gewartet werden muss, bis die Haltekante für den Personenumschlag frei wird. Das Projekt für die Umsetzung der Haltekante befindet sich bereits auf Stufe Auflageprojekt und kann, unter Vorbehalt von Einsprachen, bis Ende Mai 2023 in Betrieb genommen werden.

Die Haltekante Z soll gemäss dem aktuellen Betriebskonzept weitergeführt werden. Entsprechend kann die Haltekante Z wie bisher auch von Cars angefahren werden. Das Angebot der Haltekante Z ist insbesondere für Cars mit Kundschaft von SGV und KKL interessant. Die Haltekante Z soll nicht in die für die Lenkung des Carverkehrs verwendete App «iParkiere Bus» aufgenommen werden, da Cars auf der Haltekante Z einen geringeren Nutzungsanspruch haben und jederzeit unplanmässige Bahnersatzbetriebe auftreten können. Der Nutzungsdruck auf die Haltekante Z soll entsprechend nicht weiter erhöht werden.

2.3 Bahnhofplatz: Haltekante Y

Durch die Schliessung der Poststelle Mitte Februar 2022 an der Frohburgstrasse 3 verloren die für die Nutzung der Postkundschaft vorgesehenen Parkplätze ihre Bewilligung. Entsprechend war die Grundstückseigentümerin (Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern) verpflichtet, die Parkflächen abzusperren. Durch die vorgängige Kommunikation der Schliessung konnte die Fläche vor der Post als mögliche Carhaltekannte bereits in der Variantenevaluation geprüft werden. Eine Anordnung für Cars kommt jedoch bezüglich Verkehrssicherheit und vor allem aus betrieblichen Gründen (Zufahrt für die Anlieferung hinter der Uni muss jederzeit gewährleistet sein) nicht infrage. Die Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern war interessiert, dass die ehemaligen Postparkplätze wieder genutzt werden. Der Stadtrat sah mit der Nutzungsoption und der Öffentlichkeitserklärung der Parkflächen eine Möglichkeit, den Nachfrageüberhang an Motoabstellplätzen im Raum Bahnhof zu senken, im bahnhofsnahe Umfeld zusätzliche Parkplätze für Behinderte zu ermöglichen und mit der Verschiebung der Kurzzeitparkplätze sowie der Taxihalteplätze die Haltekante Y vor dem Bahnhofseingang für eine neue Nutzung freizuspielen. Durch die Verschiebung der Kurzzeitparkplätze und Taxihalteplätze konnte die Kante Y für neue Nutzungen geprüft werden. Eine erste Machbarkeitsskizze zeigte auf, dass die Kante Y sich als mögliche Carhaltekannte eignen könnte. Es sind jedoch vertiefte Machbarkeitsstudien nötig. Mit der Kommunikation am 10. November 2022 konnte jedoch die Voraussetzung geschaffen werden, dass mit Mietbeginn per 1. Januar 2023 die ehemaligen Postparkplätze öffentlich erklärt und zeitnah genutzt werden können.

Im Rahmen der nun folgenden Machbarkeitsstudie für die Haltekante Y soll geklärt werden, welche baulichen Massnahmen nötig werden, um diese Kante Y mit Cars optimal anfahren zu können. Weiter wird die Verbreiterung des bestehenden Trottoirs von heute rund 1 auf 2,5 Meter geprüft. Damit können die Konflikte zwischen den Carpassagieren und den Fussbeziehungen deutlich verringert werden. Zum Vergleich: Die Busperrons auf dem Bahnhofplatz sind 1,7 bis 2 Meter breit.

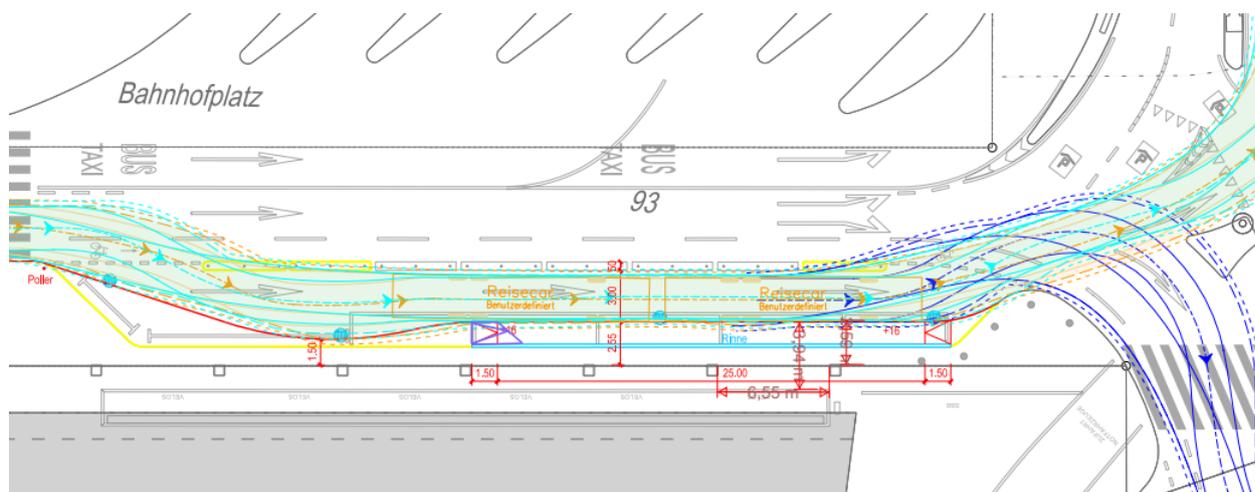


Abb. 8: Haltekante Y (aus Machbarkeitsskizze)

Die Kante Y ist weiterhin im Bahnersatzkonzept der SBB als Kante für den Personenumschlag bei geplanten Bahnersatzbetrieben vorgesehen. Die geplanten Bahnersatzbetriebe sind bewilligungspflichtig und werden durch die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen bewilligt. Der geplante Bahnersatz wird pro Jahr zirka fünf Mal eingesetzt.

2.4 Fernbusse

Durch die Aufhebung des Carparkplatzes Inseli sucht der Kanton Luzern nach einer neuen Lösung für die konzessionierte Fernbusverbindung ab Luzern. Da die Nutzung der Fernbuskanten bei der Raststätte Neuenkirch beschränkt ist, plant der Kanton Luzern neben einer kurzfristigen auch eine langfristige Lösung für Fernbushaltekanten. Die Stadt Luzern bietet Hand und unterstützt den Kanton Luzern, um auch in Zukunft Fernbusverbindungen in die Stadt Luzern ermöglichen zu können. Für die Umsetzung und die Projektierung ist jedoch der Kanton Luzern in der Verantwortung. Ein konkreter Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Fernbushaltestelle als Inseli-Ersatz ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

2.5 Betriebskonzept der geplanten Carhalteanten

Wie vorangehend ausgeführt wird, sollen im Bereich Bahnhof/Inseli vier Halteplätze zur Verfügung stehen. Da insbesondere die Haltekannte Z auch für andere Nutzungen zur Verfügung steht und die Haltekannte Y rund fünf Mal pro Jahr ebenfalls für den Bahnersatz verwendet wird, wird ein Betriebskonzept für die verschiedenen Halteanten erarbeitet. Dabei wird zwischen bereits absehbaren Anforderungen und möglichen weiteren Vorgaben unterschieden.

Haltekannte Inseliquali

Die beiden Halteplätze stehen den Carchauffeuren jederzeit zur Verfügung zum Ein- und Ausstieg von Personen. Der rückwärtige Raum bietet genügend Platz, damit sich Reisegruppen versammeln können. Es wird geprüft, ob die Halteplätze mit Belegungssensoren ausgestattet und so über die App «iParkiere Bus» angewählt und effizient angefahren werden können. Würden beide Halteplätze als belegt angezeigt, könnte der Chauffeur auf dem Carparkplatz Landenberg warten, bis die Halteplätze wieder frei sind.

Haltekannte Y

Die beiden Halteplätze können bis auf rund fünf Mal pro Jahr (Bahnersatz) das gesamte Jahr für Carpassagiere zum Ein- und Aussteigen genutzt werden. Bei optimalem Aufschliessen durch die Chauffeure kann sich bei einer Belegung der Halteplätze ein weiterer Car im Wartebereich aufstellen, ohne den Verkehr zu behindern. Durch die Verbreiterung des Trottoirs kann für die ein- und aussteigenden Passagiere genügend Platz geschaffen werden. Dabei sind auch die Veloabstellplätze jederzeit zugänglich. Es wird geprüft, ob die Halteplätze mit Belegungssensoren ausgestattet und so über die App «iParkiere Bus» angewählt und effizient angefahren werden können. Während eines geplanten Bahnersatzes könnten in der App die Parkplätze als gesperrt hinterlegt werden. Um einen effizienten Carhaltebetrieb zu gewährleisten, ist kein Gepäckumschlag an der Kannte Y vorgesehen. Als optionale Zusatzvorgabe bei hoher Nachfrage ist zu prüfen, ob nur noch das Aussteigen erlaubt werden soll, wie dies beispielsweise am Schwanenplatz der Fall ist.

Eine Messung der Anzahl Ausfahrten aus der Kannte Y bzw. den heutigen Kurzzeitparkplätzen und Personenumschlagplätzen hat gezeigt, dass zwischen 7.00 und 19.00 Uhr 383 Fahrzeuge, d. h. rund 32 Fahrzeuge pro Stunde, die Ein- und Ausfahrt zur Kannte Y passieren und dabei jeweils den Velostreifen queren. Bei einer erwarteten Haltekapazität von acht Cars pro Stunde (zwei Halteplätze je 15 Minuten) wird die Anzahl Querungen des Velostreifens deutlich tiefer liegen, womit die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden erhöht wird.

Haltekannte Z

Die Nutzung der Haltekannte Z bleibt, wie bisher, im Betriebskonzept geregelt. Durch die tiefe Priorisierung von Cars im Betriebskonzept soll die Haltekannte Z nicht als offizielle Haltekannte über die App «iParkiere Bus» angefahren werden können. Insbesondere unplanmässiger Bahnersatzbetrieb wird über die Haltekannte Z abgewickelt. Da dieser ohne Bewilligung umgesetzt wird, soll die Verfügbarkeit dieser Halteplätze in der App nicht angezeigt werden. Die Halteplätze sollen jedoch, wie bereits seit 2019, für touristische und kulturelle Angebote im bahnhofsnahen Umfeld zur Verfügung stehen, die Halteanten in unmittelbarer Nähe wünschen.

Betriebskonzept: offene Fragen

Die Situation der dezentralen Carhalteanten ist neu. Durch das getrennte Angebot der Carhaltevorgänge und der Parkierung verändert sich die Situation für die Chauffeure, da eine Zwischenparkierung nicht mehr am selben Ort möglich ist, wie das auf dem Inseli der Fall war.

In Bezug auf die betrieblichen Aspekte stellen sich aktuell noch einige Fragen. Mit einem entsprechenden Betriebskonzept, welches auf die verschiedenen Halteanten abgestimmt ist, sollen insbesondere auch die in der Motion erwähnten Nutzungskonflikte an den Halteanten verhindert werden. Das Konzept wird aufgrund von Erfahrungswerten, welche Halteanten wie stark angefahren werden, auch laufend verfeinert werden. Als mögliche Massnahme könnte ein Einstiegsverbot an der Haltekannte Y erlassen werden. Am Inseliquali und an der Haltekannte Z wäre der Ein- und Ausstieg weiterhin möglich. Die Durchsetzung

solcher Massnahmen wäre jedoch aufwendig und kostenintensiv. Für die Kontrolle müsste ein Sicherheitsdienst beauftragt werden. Dieses Halteregime soll entsprechend nur wenn nötig und nicht auf Vorrat eingeführt werden. Es zeigt aber exemplarisch das Potenzial zur Weiterentwicklung auf.

3 Kommunikation

Am 23. Mai 2022 wurde die Volksinitiative «Die Mäas muss auf dem Inseli bleiben!» mit rund 5'000 gültigen Unterschriften eingereicht. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat einen neuen Terminplan erarbeitet. Der Stadtrat wird seine Haltung zur Initiative im Rahmen seines B+A im ersten Halbjahr 2023 veröffentlichen. In der Zwischenzeit werden in zwei separaten Projekten mögliche Ersatzstandorte für die Mäas und neue Standorte für die weiterhin benötigten Haltekanten für ReiseCars gesucht.

Der Ersatz der Haltekanten auf dem Inseli ist die Voraussetzung, dass die durch die Aufhebung des Carparkplatzes frei werdende Fläche einer Zwischennutzung zugeführt werden kann. Die Zwischennutzung wurde am 9. September 2022 mit einer Medienmitteilung ausgeschrieben und soll im Sommer 2023 starten.

Seit Oktober 2022 bestand eine Einigung mit der Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern, dass die ehemaligen Postparkplätze durch die Stadt Luzern gemietet werden können. Dadurch eröffnete sich mit dem Freiwerden der Kante Y die Möglichkeit, Haltekanten für ReiseCars zu prüfen. Damit die freien Flächen vor dem Postgebäude ab 1. Januar 2023 genutzt werden können, mussten die Pläne dazu im November öffentlich aufgelegt werden. Das Vorhaben der Stadt wurde am 10. November 2022 mit einer Medienmitteilung bekannt gemacht.

Zu diesem Zeitpunkt konnte die geplante Haltekante Inseliquai noch nicht kommuniziert werden, da die nötigen Entscheide bezüglich der Planaufgabe dazu noch fehlten. Geplant war, die Planaufgabe Ende 2022 zu starten und diese sowie das Betriebskonzept mit einer Medienmitteilung im Dezember öffentlich zu machen. Damit wären die Voraussetzungen geschaffen gewesen, um die Carhaltekante bis Frühling 2023 zu realisieren, diejenige auf dem Carparkplatz Inseli aufzuheben und mit der Zwischennutzung zu starten. Damit die Zwischennutzung realisiert werden kann, will der Stadtrat an diesem Fahrplan festhalten. Sollte die Dringliche Motion gemäss Antrag des Stadtrates als Postulat überwiesen oder sogar ganz abgelehnt werden, kann am 4. Januar 2023 die Planaufgabe publiziert werden. Der Stadtrat hat die dazu nötigen Schritte bereits eingeleitet.

4 Fazit

Der Stadtrat hat im Rahmen der Diskussion um die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» festgehalten, dass sich in unmittelbarer Nähe zum Inseli auch nach einer Umgestaltung des jetzigen Carparkplatzes bis zu sechs Halteplätze realisieren lassen würden. Untersuchungen und Erhebungen zeigen, dass vier Halteplätze im Raum Bahnhof die Nachfrage befriedigen können. Der Stadtrat ist deshalb überzeugt, dass mit den insgesamt vier geplanten Halteplätzen beim Inseli quai und bei der Kante Y sowie den bereits vorhandenen zwei Halteplätzen bei der Haltekante Z genügend Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können. Dies ist in Anbetracht der engen Raumverhältnisse im Bereich Bahnhof/Inseli eine gute Lösung.

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Halteplätze bei den beiden Haltekanten Y und Z nicht das ganze Jahr verfügbar sind, da sie bei Bedarf unter anderem für den Bahnersatz zur Verfügung stehen müssen. Das ist aber bereits heute an den Carhaltekannten auf dem Inseli so. Zudem stehen die Plätze während der rund vier Wochen, die für den Aufbau, die Durchführung und den Abbau der Mäas benötigt werden, heute nicht zur Verfügung. Hinzu kommt, dass durch die Planung eines «Slot-Managements» im Rahmen der Umsetzung der mittelfristigen Massnahmen aus dem Bericht und Antrag 20 vom 6. Juli 2022: «Zukünftiges Carregime» ([Link](#)) in Zukunft der Carverkehr effizienter gesteuert und dadurch eine Überlastung der geplanten und bereits zur Verfügung stehenden Haltekanten verhindert werden kann.

Der Stadtrat bedauert, dass die Kommunikation zu den Haltekanten zu Missverständnissen geführt hat. Im Nachhinein wäre es angezeigt gewesen, die Pläne zur Haltekante Y und diejenigen zur Kante am Inseli quai gemeinsam und als Gesamtkonzept zu kommunizieren. Da bisher nur über die Pläne zur Haltekante Y informiert wurde, entstand das Bild, dass in Zukunft lediglich diese als Ersatz für die Carhaltekannten auf dem Inseli vorgesehen wäre. Der Stadtrat wollte jedoch möglichst schnell die Nutzung der gemieteten Parkfläche an der Frohburgstrasse ermöglichen.

Nachdem am 1. November 2022 der Carparkplatz Rösslimatt in Kriens eröffnet und damit die Carparkplätze auf dem Inseli aufgehoben werden konnten, ist es dem Stadtrat ein grosses Anliegen, auch die Ersatzstandorte für die Haltekanten möglichst bald in Betrieb zu nehmen. Dadurch könnte das Inseli ganz vom Carverkehr befreit und die freie Fläche wie geplant im Sommer 2023 einer Zwischennutzung zugeführt werden. Das Verfassen eines zusätzlichen Berichtes zuhanden des Grossen Stadtrates würde diese Absicht verunmöglichen. Die Realisierung der Haltekanten und somit auch der Zwischennutzung müssten um mindestens ein Jahr verschoben werden. Die Situation einer Teilbrache, wie sie aktuell auf dem Inseli besteht, würde um mindestens ein Jahr verlängert werden.

Dem Stadtrat ist bewusst, dass die Räume im Bahnhofsumfeld sehr begrenzt sind und ein hoher Nutzungsdruck auf die zur Verfügung stehenden Flächen besteht. Er anerkennt die Sorge über allfällige Nutzungskonflikte an der Kante Y. Diese sollen durch ein Betriebskonzept entschärft werden.

Aus diesen Gründen hat der Stadtrat in der vorliegenden Stellungnahme zur Motion eine umfangreiche Darlegung und Ausführung der geprüften Optionen vorgenommen. Mit der Überweisung der Motion wären zwar keine nennenswerten Kosten verbunden. In dem durch die Motion geforderten Bericht könnten jedoch keine weiteren Erkenntnisse aufgezeigt werden. Der Stadtrat nimmt aber die von der Motionärin und den Motionären befürchteten Nutzungskonflikte sowie die Bedenken betreffend Verkehrssicherheit ernst und entschärft diese in einem noch zu erstellenden und aufgrund der Erfahrungen laufend zu verfeinernden Betriebskonzept. Er beantragt daher dem Parlament, die Motion in diesem Sinn als Postulat zu überweisen, und nimmt diese Ausführungen als Anregung zur Umsetzung der weiteren Arbeiten auf.