



Projekt

Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern Analyse und Massnahmenvorschläge



Auftraggeber **Stadt Luzern**
Tiefbauamt
Industriestrasse 6
CH-6005 Luzern

Bericht-N° 1606-05-100
Projekt-N° 1606.0

Datum 30. Dezember 2016
Version 1.2

AKP
Verkehrsingenieur AG

Habsburgerstrasse 26
CH-6003 Luzern

Eichstrasse 25
CH-8045 Zürich

Tel. 058 261 61 00
www.akpag.ch
info@akpag.ch

IMPRESSUM

Projektgruppe:

Steuergruppe	Adrian Borgula, Stadtrat Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit Marcel Perren, Direktor Luzern Tourismus Christoph Nick, Stabschef Finanzdirektion Stadt Luzern Daniel Meier, Leiter Tiefbauamt Stadt Luzern
Begleitgruppe	Josef Williner, Geschäftsführer Bucherer Luzern Raphael Gübelin, CEO Gübelin AG Roman Imboden, Geschäftsführer Gübelin Luzern André Bachmann, Cityvereinigung Pierre Rüegländer, Quartierverein Altstadt Mark Germann, Quartierverein Hochwacht Peter Bucher, Beauftragter für Wirtschaftsfragen Stadt Luzern Mario Lütolf, Leiter Stadtraum und Veranstaltungen Stadt Luzern Daniel Rudin, Bereichsleiter Mobilität Stadt Luzern
Projektleitung	Roland Koch, Verkehrsexperte Stadt Luzern
Verfasser	AKP Verkehrsingenieur AG Adrian Leuenberger (AL), Andreas Kaufmann (AK), Dominik Stamm (DS)
Dateiname	1606-05-100_Carkonzept Stadt Luzern.docx
Letzte Änderung	30. Dezember 2016

REVISIONSVERMERKE

Version	0.1
Datum	17. Juni 2016
Visum	AL, AK, DS
Art der Änderung	Vorabzug zuhänden Begleitgruppe
Version	0.2
Datum	07. September 2016
Visum	AL, DS
Art der Änderung	2. Vorabzug zuhänden Begleitgruppe
Version	1.0
Datum	30. September 2016
Visum	AL, AK
Art der Änderung	Erstausgabe
Version	1.1
Datum	12. Dezember 2016
Visum	AL
Art der Änderung	Ergänzung nach Prüfung Stadtrat
Version	1.2
Datum	30. Dezember 2016
Visum	AL
Art der Änderung	Ergänzung für Bericht Carparkierung Stadt Luzern

INHALTSVERZEICHNIS

0	Zusammenfassung	1
0.1	Ausgangslage und Zielsetzung	1
0.2	Bedarf an Halte- und Parkplätzen	1
0.3	Handlungsbedarf	1
0.4	Massnahmenpakete	2
0.4.1	Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)	2
0.4.2	Massnahmenpaket mittelfristig (2019 – 2022)	4
0.4.3	Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)	5
0.5	Würdigung und Wirkungsanalyse Massnahmen	5
1	Ausgangslage / Problemstellung	6
1.1	Problemstellung	6
1.2	Ziele und Abgrenzung	6
1.2.1	Zielsetzung	6
1.2.2	Abgrenzung	7
2	Grundlagen, Randbedingungen und Vorgehen	8
2.1	Grundlagen	8
2.2	Randbedingungen	8
2.3	Vorgehen	9
	TEIL 1: ANALYSE UND BESTEHENDE SITUATION	10
3	Problem- und Bedürfnisanalyse	11
3.1	Bedürfnisse und Problemwahrnehmung der Anspruchsgruppen	11
3.2	Typisierung Carreisende Stadt Luzern	13
3.2.1	Carreisende nach Luzern	13
3.2.2	Carreisen ab Luzern	14
3.2.3	Fernbusreisende	14
3.3	Anforderungen Car-Halte- und -Parkplätze	15
4	Bestehendes Halte- und Parkplatzangebot in Luzern	16
4.1	Übersicht	16
4.2	Pilotregime Schwanen- und Löwenplatz	17
5	Bestehende Nachfrage	18
5.1	Datengrundlagen	18
5.2	Car-Verkehrsaufkommen	18
5.2.1	Saisonales Caraufkommen	18
5.2.2	Tagesganglinie	20
5.2.3	Entwicklung Carreisen von und nach Luzern	21
5.2.4	Fazit Car-Verkehrsaufkommen	22
5.3	Nachfrage Car-Halteplätze in der Nähe der Altstadt	23
5.4	Nachfrage Car-Parkplätze Spitzenstunde	24

Projekt	Car-konzept Stadt Luzern / Analyse und Massnahmenvorschläge	III
6	Best Practice	26
7	Analyse Handlungsbedarf	27
7.1	Car-Verkehrsaufkommen	27
7.2	Halte- und Parkplatzkapazität	28
7.3	Zusammenfassung Handlungsbedarf	29
	TEIL 2: MASSNAHMEN	30
8	Gesamtkonzept Carverkehr Stadt Luzern	31
9	Halte- und Parkplatzkonzept	32
10	Infrastruktur	34
10.1	Mögliche Halte- und Parkplatzstandorte	34
10.2	Vertiefte Prüfung Halte- und Parkplatzstandorte	40
10.2.1	Geprüfte Standorte und Empfehlung	40
10.2.2	Definition Ausrüstungsstandard Halte- und Parkplätze	42
11	Kapazitätsmanagement	43
11.1	Geprüfte Massnahmen	43
11.1.1	Linksabbieger Schwanenplatz	43
11.1.2	Öffnung Busspuren für Cars	46
11.1.3	Schiff-Shuttle	46
11.1.4	Bewirtschaftung	46
11.1.5	Road Pricing	49
11.1.6	Parkfelder für Kleinbusnutzung optimieren	50
11.1.7	Berechtigungsgruppen	51
11.1.8	Generelles Carhalteverbot	51
11.1.9	Parkleitsystem	51
11.1.10	Halteplatz-Management	53
11.1.11	Überlaufkonzept	54
11.1.12	Anmeldepflicht /-möglichkeit	55
11.1.13	Routenführung	56
11.1.14	Konzession Fernreisebusse	57
11.2	Zusammenfassung und Empfehlung Massnahmen Kapazitätsmanagement	57
12	Informationskonzept	59
12.1	Ziel des Informationskonzeptes	59
12.2	Geprüfte Massnahmen	59
12.2.1	Informationsmaterial	59
12.2.2	Tagesaktuelle Informationen	59
12.2.3	Information vor Ort	60
12.2.4	Sprachtelefonnummer	60
12.3	Zusammenfassung und Empfehlung Informationskonzept	60

Projekt	Carkonzept Stadt Luzern / Analyse und Massnahmenvorschläge	IV
13	Monitoring und Controlling	61
13.1	Zweck des Monitorings und Controllings	61
13.2	Geprüfte Massnahmen	61
13.2.1	Tägliches Monitoring	61
13.2.2	Periodische Befragungen	62
13.2.3	Controlling	62
13.3	Zusammenfassung und Empfehlung Monitoring und Controlling	63
14	Zusammenfassung und zeitliche Zuordnung	64
14.1	Einfluss und Einschätzung Carparkplatz Inseli und Parkhaus Musegg	64
14.2	Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)	65
14.3	Massnahmenpaket mittelfristig (2019 – 2022)	67
14.4	Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)	68
	ANHANG	
Anhang 1	Massnahmenblätter	1
Anhang 2	Bestehende Halte- und Parkplatzinfrastruktur	1
Anhang 3	Best Practice-Beispiele	1
Anhang 4	Übersichtsplan mögliche Halte- und Parkplatzstandorte	1
Anhang 5	Übersichtsplan Entwicklung Anzahl Park- und Halteplätze	1

0 Zusammenfassung

0.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Luzern ist eine beliebte Tourismusdestination, insbesondere auch im Bereich des Cartourismus. Die heute stark frequentierten Carhalteplätze Schwanenplatz und Löwenplatz liegen im Zentrum der Stadt Luzern, an besonders verkehrsexponierten Lagen. Der grösste und beliebteste Car-Parkplatz Inseli wird mittelfristig nicht mehr zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund soll mit einem Konzept zur Car-Parkierung aufgezeigt werden, mit welchen Massnahmen der Carverkehr in der Stadt Luzern effizienter und siedlungsverträglicher abgewickelt werden kann, ohne dabei die touristische Wertschöpfung zu gefährden. Die einzelnen Massnahmen sollen zu Massnahmenpaketen für den kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont gebündelt werden.

0.2 Bedarf an Halte- und Parkplätzen

Aufgrund von verschiedenen Zähl- und Monitoring-Daten zum Carverkehr in der Stadt Luzern aus den vergangenen Jahren wurde basierend auf dem Rekordjahr 2015 eine Bemessungsverkehrsstärke von 550 Carbewegungen (1 Anfahrt + 1 Wegfahrt = 1 Bewegung) pro Tag am Schwanen- und Löwenplatz festgelegt. Diese 550 Carbewegungen wurden im Jahr 2015 nur an 11 Tagen (6% aller Tage) überschritten. Aufgrund des in den letzten Jahren konstant gebliebenen Spitzenstundenanteils von rund 12% ist in der abendlichen Spitzenstunde somit mit rund 66 Carbewegungen zu rechnen.

Unter der Annahme, dass sich die Verteilung der Cars mit Tagestouristen im Tagesverlauf nicht massgeblich verändert und sich die erforderlichen Zeiten zum Ein- und Aussteigenlassen von Gästen gegenüber den Erhebungen nicht verändern, konnte die folgende Nachfrage an Park- und Halteplätzen für Cars ermittelt werden:

- 11 Halteplätze zum Ein- Aussteigenlassen von Gästen in Altstadtnähe
- 120 Parkplätze primär zur Zwischenparkierung von ca. 2 Stunden

0.3 Handlungsbedarf

Die Analyse des bestehenden Zustandes, der erwarteten Nachfrage sowie der Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen ergab die folgenden Handlungsfelder:

- Die Datengrundlage zur bestehenden Nutzung der Halte- und Parkplätze (Auslastung, Belegungszeit) ist bezüglich Angaben zu Cars von Übernachtungsgästen und Carreisen ab Luzern lückenhaft und nicht zeitnah.
- Es fehlen kurz- / mittelfristig rund 50 Parkplätze zur Abwicklung der bestehenden Nachfrage. Zusätzlich muss mittelfristig der Carparkplatz Inseli kompensiert werden.

In der Spitzenstunde besteht eine Nachfrage nach 11 Halteplätzen in der Nähe der Altstadt. Mit dem bestehenden Regime am Schwanenplatz (kein Einladen von 17.00 - 20.00 von Mai - Oktober) fehlen in der Spitzenstunde theoretisch rund drei Halteplätze für das Zusteigen der Touristengruppen in der Nähe der Altstadt. Mit der temporären Schaffung von 3 zusätzlichen Carhalteplätzen am Löwenplatz durch den Verkehrsdienst, kann diesem Defizit begegnet werden.

Die Nutzung des Kasernenplatzes analog dem Löwenplatz eröffnet für Touristengruppen, die nicht auf den Schwanen- und Löwenplatz fixiert sind, neue Möglichkeiten.

- Die Attraktivität und Sicherheit an den bestehenden Halte- und Parkplätzen ist insbesondere bei einer Überlastung ungenügend. Bei überlasteten Park- und Halteplätzen werden neben den vorgesehenen Parkfeldern auch weitere Flächen wie Trottoirs sowie Geh- oder Fahrbereiche durch die Cars genutzt. Weiter werden alternative Zu- und Wegfahrtsrouten zu den Park- und Halteplätzen gewählt und teilweise rückwärts gefahren was die Verkehrssicherheit zusätzlich gefährdet.
- Der Anteil Carbewegungen am Gesamtverkehrsaufkommen ist verhältnismässig tief. Handlungsbedarf besteht jedoch beim Parksuchverkehr welcher insbesondere in sensiblen Gebieten und stark belasteten Bereichen des Strassennetzes zu minimieren ist.
- Die Reiseleiter und Chauffeure verfügen nur über wenige Angaben zu den Halte- und Parkplätzen. Angaben zur Auslastung, Kapazität, den Anfahrtsrouten sowie zur Ausrüstung sind nicht einfach verfügbar.
- Die Ausrüstung der Halte- und Parkplätze entspricht nicht den Bedürfnissen der Gäste und ist sehr heterogen.

0.4 Massnahmenpakete

Die aufgrund des Handlungsbedarfs und der Beurteilung weiter zu verfolgenden Massnahmen wurden in Massnahmenpakete zusammengefasst.

0.4.1 Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)

Überführen des Pilotprojektes 2015/2016 in ein Definitivum

Das Pilotprojekt 2015/2016 hat sich bewährt. Deshalb soll es für die nächsten Jahre Gültigkeit haben. Das Carhaltekonzept sieht vor:

- Schwanenplatz: Kann durch ReiseCars ganzjährig nur zum Ein- bzw. Aussteigenlassen von Fahrgästen angefahren werden. In der Zeit von Mai – Oktober dürfen abends zwischen 17.00 und 20.00 Uhr ReiseCars nur anhalten, um Fahrgäste aussteigen zu lassen.
- Löwenplatz: Dient ganzjährig als Carhalteplatz und Carparkplatz. Die Parkierungsdauer ist auf 1 Stunde beschränkt. In der Zeit von Mai – Oktober dürfen abends zwischen 16.00 und 20.00 Uhr ReiseCars nur anhalten, um Fahrgäste ein- bzw. aussteigen zu lassen.
- Kasernenplatz: Dient momentan ganzjährig als Carparkplatz, jedoch kaum als Carhalteplatz. Um den Schwanenplatz und den Löwenplatz zu entlasten, soll er künftig vermehrt als Carhalteplatz genutzt werden. ReiseCars dürfen neu von Mai – Oktober abends zwischen 16.00 und 20.00 Uhr nur noch anhalten, um Fahrgäste ein- bzw. aussteigen zu lassen. Diese zusätzlichen Car-Halteplätze dienen vor allem Reisegruppen, welche die Innenstadt besuchen, aber nicht die Shopping Angebote im Visier haben.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Erweiterung bestehende Car-Parkplätze Alpenquai und Brüelmoos

- Erweiterung Car-Parkplatz Alpenquai (Längsparkplätze entlang Alpenquai) zu Lasten der vorhandenen PW-Parkplätze. Es können 3 zusätzliche Car-Parkplätze geschaffen werden.
- Erweiterung Car-Parkplatz Brüelmoos zu Lasten vorhandener PW-Parkplätze. Es können ca. 20 zusätzliche Car-Parkplätze geschaffen werden. Zudem soll die vorhandene Waschanlage bzw. Fäkaltankentleerung erneuert und mit einer WC-Anlage ergänzt werden.
- Realisierung einiger Stellplätze für Wohnmobile sowohl am Alpenquai als auch auf dem Brüelmoos-Parkplatz. Dies entspricht einem bei Luzern Tourismus immer wieder deponierten Bedürfnis Wohnmobilreisender. Die beiden Plätze bieten sich aufgrund der für Reise-cars vorhandenen Fäkaltankentleerung an. Für die Standplätze soll eine maximale Parkzeit von 48 Stunden gelten und eine noch zu bestimmende Tagesgebühr erhoben werden.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Management / Information

- Realisieren eines webbasierten Car-Parkleitsystems (PLS), mit Anschluss aller Car-Halteplätze und Car-Parkplätze. Die entsprechenden Daten sollen systematisch erhoben werden (siehe Controlling-Stelle für Reise-car-Management) und den Nutzern auf einer webbasierten, Plattform grafisch aufbereitet zur Verfügung gestellt werden.
- Die Plattform des Car-Parkleitsystems soll zudem zur verbesserten Information der Carreisenden genutzt werden. Neben den Park- und Halteplätzen inkl. Kapazität, Infrastruktur, Nutzungsgebühr und Anfahrtsrouten soll auch über temporäre Sperrungen infolge Unterhaltsarbeiten oder Veranstaltungen (z.B. Mäas, Blueballs, etc.) informiert werden.
- Prüfung eines zweckgebundenen Einsatzes der Parkgebühren von Carparkfeldern: Es ist zu prüfen, ob die Gebühren der Car-Parkierung zweckgebunden zur Verbesserung der Sicherheit und der Infrastrukturen an den Car-Halteplätzen und Car-Parkplätzen eingesetzt werden kann. Dazu sind die betreffenden Reglemente der Stadt Luzern zu analysieren und die Zweckmässigkeit einer Anpassung zu beurteilen.
- Schaffung zentrale Stelle "Reise-car-Management" mit folgenden Aufgaben:
 - Aufbau systematisches Monitoring mit künftigen PLS-Daten und Securitas-Zähl-daten sowie deren systematische Auswertung und Datenaufbereitung für Reisegruppen einerseits, aber auch Entscheidungsträger von Luzern Tourismus und der Stadt Luzern.
 - Pflege der Informationsplattform für Reisebusse (aktuelle Sperrungen, Kapazitäten)

➔ *Zuständig für Realisierung Car-Parkleitsystem und die Prüfung einer Zweckbindung der Parkgebühren von Cars ist die Stadt Luzern.*

➔ *Der Lead für zentrale Stelle Reise-car-Management und die verbesserte Information liegt bei Luzern Tourismus.*

Carhalteplätze für Reisen ab Luzern

- Für Reisen ab Luzern sollen vermehrt die beiden Halteplätze an der Veranstaltungskante für Reisebusse beim Kreisel Allmend genutzt und dieses Angebot aktiv kommuniziert werden. Die Haltestelle Allmend-Messe gewährleistet einen S-Bahn-Anschluss. Die Halteplätze auf dem Inseli müssen aber weiterhin genutzt werden.
- Für konzessionierte Fernreisebusse steht kurzfristig keine Alternative zum Car-Parkplatz Inseli zur Verfügung.

➔ *Zuständig für die Umsetzung dieser Massnahmen ist die Stadt Luzern*

0.4.2 Massnahmenpaket mittelfristig (2019 – 2022)

Realisierung neue Infrastruktur Löwenplatz

- Der Car-Halteplatz und Car-Parkplatz Löwenplatz sowie dessen Umgebung (Kulturzone Löwenplatz) soll so umgestaltet werden, dass er den Bedürfnissen des Cartourismus aber auch der Bevölkerung der Stadt Luzern besser entspricht. Ein entsprechendes Projekt ist in den Projektplan der Stadt Luzern aufgenommen worden. Der Bericht und Antrag für den Projektierungskredit folgt.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Realisierung dezentraler Car-Halteplätze für Reisen ab Luzern

- Beim Verkehrshaus (Haldenstrasse) und Bahnhof Mattenhof sollen als Ersatz für die wegfallenden Halteplätze beim Inseli neue Car-Halteplätze für Reisen ab Luzern geschaffen werden. Die beiden Standorte bieten sich aufgrund der S-Bahnanschlüsse an.
- Gemeinsam mit dem Kanton Luzern soll zudem die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Planung eines Fernreisebus-Terminals aufgenommen und vorangetrieben werden. Das Fernreisebus-Terminal muss über einen S-Bahnanschluss verfügen, soll möglichst nahe an einem Autobahnanschluss liegen. Es sind auch Standorte ausserhalb der Stadt Luzern (z.B. Seetalplatz) zu prüfen. Der Standort soll im Hinblick auf den sich entwickelnden Markt der konzessionierten Fernreisen (insbesondere Städtereisen) einen möglichst einfachen Zugang zur Stadt Luzern gewährleisten.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern; für den Fernreisebus-Terminal soll die Stadt Luzern die Arbeiten der zuständigen Dienststelle des Kantons unterstützen. In die Planung einzubeziehen sind auch die Standortgemeinden.*

Realisierung neuer Car-Parkplätze

Aufgrund der sich abzeichnenden Schliessung des Car-Parkplatzes auf dem Inseli müssen zur Kompensation an anderen Standorten neue Car-Parkplätze geschaffen werden. Da nur ein relativ kleiner Anteil der heutigen Parkierung auf dem Inseli einen direkten Bezug zur Innenstadt hat, können die neu zu schaffenden Car-Parkplätze dezentral und ausserhalb des Stadtzentrums liegen. Als Standorte kommen aus heutiger Sicht in Frage:

- Allmend (Mattenhof und/oder Hinder Schlund)
- Ibach, Areal real
- Kriens, Areal Widenhof

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Management / Information

- Laufende Überprüfung der Entwicklung des Cartourismus und des Carverkehrs basierend auf den Erkenntnissen des Monitorings. In der Folge, falls notwendig, Justierung des Carkonzeptes und des Car-Regimes Schwanen- / Löwenplatz.
- Erarbeiten eines Konzeptes für ein Slotmanagement für die Car-Halteplätze und eines zentralen Anmeldesystems für Luzern-Tourismus, Luzerner Hotels und den Detailhandel (insbesondere Uhrengeschäfte am Schwanen- und Löwenplatz).

➔ *Der Lead für diese Massnahme liegt bei Luzern Tourismus*

0.4.3 Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)

Realisierung Parkhaus Musegg als Alternative zu Schwanen- und teilweise Löwenplatz

Als einzige langfristige, momentan bekannte, Alternative zu den bestehenden Car-Halteplätzen Schwanen- und Löwenplatz, erachtet die Projektgruppe das Parkhaus Musegg. Im Rahmen der Konzepterarbeitung konnte kein weiterer alternativer Standort für Car-Halteplätze in der Stadt Luzern gefunden werden, welcher die Bedingung der Zentralität und der Nähe zur Innenstadt erfüllt und nicht in Konflikt mit einer bestehenden Nutzung steht.

Da das Parkhaus Musegg aufgrund des Parlamentsentscheides vom Dezember 2016 als Massnahme entfällt, verbleiben für den Stadtrat als langfristige Massnahmen nur jene aus dem Bereich Management / Information. Der Stadtrat ist gerne bereit, sich später abzeichnende längerfristige Massnahmen ins Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern aufzunehmen.

Management / Information

- Laufende Überprüfung der Entwicklung des Cartourismus und des Carverkehrs sowie Justierung des Carkonzeptes basierend auf den Erkenntnissen des Monitorings.
- Schrittweise Realisierung eines Slot-Managements und/oder Einführung der Anmeldepflicht für Car-Halteplätze und Car-Parkplätze.

→ *Der Lead für die Umsetzung dieser Massnahme liegt bei Luzern Tourismus*

0.5 Würdigung und Wirkungsanalyse Massnahmen

Der ausgewiesene Bedarf an Halteplätzen in Altstadtnähe kann kurzfristig durch die zusätzliche Nutzung des Kasernenplatzes sowie die verbesserte Nutzung des Löwenplatzes gedeckt werden. Der Bedarf an 50 zusätzlichen Parkfeldern bzw. 75 Parkfeldern bei Wegfall des Parkplatzes Inseli kann mit der Realisierung der aufgezeigten Parkplätze und Erweiterungen gedeckt werden. Falls beispielsweise die Realisierung der Parkierungsanlage Hinter Schlund nicht möglich ist oder dieser Platz längerfristig nicht mehr zur Verfügung steht, müssen weitere Standorte gefunden oder vermehrt temporäre Überlaufparkplätze eingesetzt werden (z.B. Zirkusplatz Allmend). Eine weitere Entlastung der Parkplatzsituation ist durch das Parkhaus Musegg zu erwarten, welches den entfallenden Parkplatz Inseli kompensieren könnte (siehe auch Übersicht zur Entwicklung der Halte- und Parkplätze im Anhang 5).

Kann der Parkplatz Inseli nicht mehr genutzt werden, fallen auch die rund 6 Halteplätze weg welche aktuell mindestens für Reisende ab Luzern genutzt werden. Mit der Nutzung von zwei Halteplätzen an der Veranstaltungskante am Kreisel Allmend (Messe) sowie der Schaffung von zusätzlichen Halteplätzen entlang der Haldenstrasse beim Verkehrshaus kann ein zusätzliches Angebot geschaffen werden. Der längerfristige Bedarf kann so jedoch nicht gedeckt werden. Zusammen mit dem Kanton Luzern ist die rasche Planung und Realisierung eines Fernreisebus-Terminals voranzutreiben, wie es das Agglomerationsprogramm vorsieht.

Die Kapazitäten zur geordneten Bewältigung einer Nachfrage wie im Rekordjahr 2015 können voraussichtlich zur Verfügung gestellt werden. Dennoch hat die Ausnutzung und das Management der bestehenden Infrastruktur eine hohe Wichtigkeit. Die Realisierung eines Parkleitsystems für Cars stellt bezüglich Lenkung der Cars wie auch zur Gewinnung wichtiger Monitoring-Daten die wichtigste Massnahme dar. Damit das Informationsmanagement sowie das Monitoring zentral und effizient organisiert werden können, ist die Schaffung eines Reisecar-Managements zentral um einen konkurrenzfähigen von der Bevölkerung akzeptierten Cartourismus zu gewährleisten.

1 Ausgangslage / Problemstellung

1.1 Problemstellung

Die Stadt Luzern ist eine sehr beliebte Tourismusdestination, insbesondere auch im Bereich des Cartourismus. Zwei der wichtigsten Anziehungspunkte für die Cartouristen liegen im Zentrum der Stadt Luzern, an besonders verkehrsexponierten Lagen:

- Das Gebiet Schwanenplatz / Grendel, welches einer der grössten Uhren-Umschlags- und Uhren-Verkaufsplätze weltweit ist.
- Das Löwendenkmal, welches über den Löwenplatz angefahren wird.

Der Anteil der Reiseautos ist mit 2.6% des Verkehrsaufkommens im Bereich der Innenstadt vergleichsweise gering und liegt auch deutlich unter den Frequenzen der öffentlichen Linienbusse (siehe Kapitel 7.1). Seine Hauptverkehrszeit überlagert sich allerdings teilweise mit der abendlichen Verkehrsspitze. Vor allem im Sommerhalbjahr sind Touristencars deshalb öfters auch die Ursache für an sich lokale Verkehrsbeeinträchtigungen, welche sich aufgrund der zentralen Lage und des gesättigten Verkehrsaufkommens in diesem Gebiet aber sehr rasch über das ganze Gebiet der Innenstadt und insbesondere auf andere Verkehrsträger ausweiten. Da in der Stadt Luzern der öffentliche Verkehr weitgehend strassengebunden ist, kommt es zu den Hauptverkehrszeiten auf allen das Zentrum anfahren Buslinien oft zu teils massiven Verspätungen, auf welche sich die Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Touristencars zusätzlich negativ auswirken. In der Bevölkerung werden zudem im Zusammenhang mit den Touristencars Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit wahrgenommen.

Aufgrund der grossen, auch wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für die Stadt Luzern, werden im Stadtzentrum auch weiterhin Carparkplätze und vor allem Car-Halteplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Insbesondere die touristischen Einkaufsangebote im Bereich Schwanenplatz / Grendel und am Löwenplatz müssen in ihrer Attraktivität erhalten bleiben

1.2 Ziele und Abgrenzung

1.2.1 Zielsetzung

Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes sind Lösungsansätze aufzuzeigen wie der Carverkehr mit seiner wichtigen wirtschaftlichen Bedeutung langfristig erhalten und verträglich bewältigt werden kann.

Das Konzept Carparkierung soll in Übereinstimmung mit der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern kurz-, mittel- und langfristige verkehrliche Massnahmen zur Optimierung der Abwicklung des Carverkehrs aufzeigen. Das Konzept soll die folgenden Fragestellungen beantworten:

- Welche kurz- und mittelfristigen verkehrstechnischen Massnahmen sind geeignet, den Carverkehr in der Innenstadt zu reduzieren, ohne die touristische Wertschöpfung zu gefährden?
- Welche mittel- und langfristigen baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen sind erforderlich um einen verträglichen Zustand auf Dauer aufrecht zu erhalten?

Das Konzept soll die obengenannten konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Abwicklung des Carverkehrs in der Stadt Luzern in Berichtsform aufzeigen. Es basiert auf dem Reglement für eine nachhaltige städtischer Mobilität der Mobilitätsstrategie und dem Agglomerationsprogramm Luzern und steht im Einklang mit dem Grundkonzept Parkierung.

1.2.2 Abgrenzung

Das Konzept Carparkierung ist ein Teilbereich des Grundkonzeptes Parkierung und als solches eine Konkretisierung für die Verkehrsart Carverkehr.

Im Konzept Carparkierung wird primär die Parkierungs- oder Halteplatzsituation für alle Nutzungen, welche mit dem Verkehrsmittel „Car“, „Reisebus“ oder „Touristenbussen“ erfolgen behandelt. Es sollen aber auch Parkierungsmöglichkeiten für Kleinbusse oder Wohnmobile berücksichtigt werden, welche aufgrund ihrer Dimensionen nicht die übliche Parkierungsinfrastruktur nutzen können.

Das Carparkkonzept behandelt die Halteplätze und Parkplätze im öffentlichen Raum. Der spezifische Bedarf an Carparkplätzen bei zukünftigen Bauvorhaben oder Sehenswürdigkeiten wird im Rahmen der entsprechenden Bauprojekte und Nutzungskonzepte berücksichtigt und definiert.

Fernbusreisen treten aktuell in der Stadt Luzern primär in der Form von Reisen ab Luzern auf und werden in dieser Form im Konzept berücksichtigt. Die internationale Entwicklung des Marktes für Fernreisebusse legt nahe, dass sich dieser Markt auch in Luzern verändern wird. Die Bereitstellung eines Fernreisebusterminals wird im Rahmen dieses Konzeptes nur thematisiert, jedoch nicht weiter behandelt, da dies zusammen mit dem Kanton Luzern im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern 3. Generation (GV-3) vorgesehen ist. Allfällige Synergien sollen jedoch genutzt werden.

Das Konzept Carparkierung beschreibt die Handhabung des Carverkehrs im Zusammenhang mit der Stadt Luzern. Das Konzept ist so aufzubauen, dass eine veränderte Nachfrage erkannt und darauf reagiert werden kann. Die direkte Beeinflussung der touristischen Nachfrage ist jedoch nicht Bestandteil und/oder Ziel des Konzeptes.

Das Carparkkonzept behandelt die Verkehrsart Car als Teilmenge des Gesamtverkehrs. Entsprechend können nur Ursachen dieser Verkehrsart behandelt werden. Das Konzept ist im Einklang mit der städtischen Mobilitätspolitik.

2 Grundlagen, Randbedingungen und Vorgehen

2.1 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen zur Konzepterarbeitung zur Verfügung:

- [1] Luzern Tourismus AG und Kanton Luzern, Dienststelle Raum und Wirtschaft. Touristische Wertschöpfung im Kanton Luzern. Schlussbericht. BHP – Hanser und Partner AG. 24. Juni 2015
- [2] Luzern Tourismus. Studie zum Carverkehr in der Luzerner Innenstadt. PWC – Lodging & Tourism Clients Group. 12. Juni 2014
- [3] Stadt Luzern, Tiefbauamt. Monitoring Cartourismus Schwanenplatz, Ergebnisbericht Erhebungen und Befragungen. AKP Verkehrsingenieur AG. 10. Dezember 2014
- [4] Stadt Luzern, Arbeitsgruppe Cartourismus Luzern. Monitoring Cartourismus Schwanenplatz, Ergebnisbericht Befragung Reiseleitung. AKP Verkehrsingenieur AG. 23. Dezember 2014
- [5] Bucherer AG. Bedarfsanalyse Carparkfelder Luzern, Zusatzauswertung Monitoring Cartourismus. AKP Verkehrsingenieur AG. 09. Dezember 2014
- [6] Stadt Luzern, Tiefbauamt. Monitoring Carparkplatz Inseli Luzern, Ergebnisbericht. AKP Verkehrsingenieur AG. 29. September 2015
- [7] Stadt Luzern. Zählraten Securitas AG 2014 und 2015. 18. März 2016
- [8] Kanton Luzern. Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation. Fassung für die Mitwirkung. 16. Februar 2016 (insbesondere Massnahme ÖV-11, Fernbus (inkl. Terminal))

2.2 Randbedingungen

Die folgenden Randbedingungen waren bei der Konzepterarbeitung einzuhalten:

- Bei der Erarbeitung der Lösungsansätze ist davon auszugehen, dass der Cartourismus für die Stadt Luzern eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung hat, welche auch künftig erhalten bleiben muss.
- Die Musegg Parking AG plant die Realisierung eines Parkhauses mit Carparkplätzen im Musegghügel. Das Parking wird als mögliche Massnahmenvariante in die Konzepterarbeitung einbezogen. Aufgrund der Überweisung eines Postulates im Stadtparlament ist die Realisierung des Parkhauses Musegg in den nächsten Jahren allerdings unwahrscheinlich.
- Die Inseli-Initiative will das Inseli wieder als Naherholungsraum zurückgewinnen. Der Carparkplatz Inseli würde bei einer Annahme der Initiative mittelfristig aufgehoben oder zumindest stark verkleinert. Im Rahmen der Konzepterarbeitung wird mittelfristig, unabhängig von der Annahme der Initiative mit der Aufhebung des Carparkplatzes Inseli in der bestehenden Form gerechnet.
- Die Ansprüche aller relevanten Organisationen sollen in der Erarbeitung des Konzeptes berücksichtigt werden. Das Konzept soll breit abgestützt werden, um die zeitnahe Realisierung von Massnahmen zu ermöglichen.

2.3 Vorgehen

Teil 1: Analyse und bestehende Situation

Grundlagen

- Zusammenstellung und Aufarbeitung der vorhandenen Grundlagen
- Analyse bestehender Zustand
- Analyse Grundlagendaten zum Caraufkommen und der Carparkierung in der Stadt Luzern

Problem- und Bedürfnisanalyse

- Analyse der Bedürfnisse bezüglich Carverkehr und insbesondere Carparkierung
- Sammlung von Bedürfnissen und wahrgenommenen Problemen der unterschiedlichen Anspruchsgruppen im Rahmen von Begleitgruppensitzung und Workshop
- Analyse und Ermittlung Carverkehrsaufkommen
- Analyse und Ermittlung Nachfrage nach Car-Halte- und Parkplätzen
- Definition von Handlungsfeldern

Teil 2: Massnahmen

Massnahmenerarbeitung

- Erarbeitung übergeordnetes Konzept
- Zusammenstellung, Konkretisierung und Entwicklung von Massnahmen
- Beurteilung Zweckmässigkeit und Dringlichkeit der Massnahmen
- Ausarbeitung von Massnahmenempfehlungen inkl. Fristen

TEIL 1: ANALYSE UND BESTEHENDE SITUATION

3 Problem- und Bedürfnisanalyse

3.1 Bedürfnisse und Problemwahrnehmung der Anspruchsgruppen

Nachfolgend werden die Bedürfnisse und die Problemwahrnehmung der wichtigsten Anspruchsgruppen zusammengestellt. Verschiedene Bedürfnisse bestehen für mehrere der Anspruchsgruppen. Auch die Problemwahrnehmung im bestehenden Zustand teilen meist mehrere Anspruchsgruppen. In der nachfolgenden Tabelle wird dargestellt wie wichtig die jeweiligen Bedürfnisse für die Anspruchsgruppen sind und welche Probleme von welchen Anspruchsgruppen am stärksten wahrgenommen werden.

Bedürfnisse der Anspruchsgruppen						
	Bevölkerung	Detailhandel	Tourismus	Stadt / Infrastruktur	Reisegäste	Carunternehmer / Chauffeure
Sicherheit (an Halte- und Parkplätzen, Verkehrssicherheit)	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit
Hohe Aufenthaltsqualität (für Gäste und Bevölkerung)	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Attraktive Naherholungsräume	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Möglichkeit für Carreisen ab Luzern	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Gegenseitige Akzeptanz von Gästen und Bevölkerung	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Flexible Parkplatzinfrastruktur auch für alternative Nutzungen	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Ausreichend Halteplätze nahe an Verkaufsgeschäften	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit
Ausreichend Carparkplätze	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit
Gut gelegene und akzeptierte Car-Halte- und -Parkplätze	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit
Gute Erreichbarkeit Innenstadt für Carreisegruppen	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit
Kurze / attraktive Gehdistanzen für Gäste	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Adäquate Infrastruktur an Car-Halte- und -Parkplätzen	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit
Angemessene Parkierungsgebühren	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit

Tab. 1 Zusammenstellung Bedürfnisse der Anspruchsgruppen

Im bestehenden Zustand wahrgenommene Probleme						
	Bevölkerung	Anrainergeschäfte und Detailhandel	Luzern Tourismus	Stadt / Infrastruktur	Reisegäste	Carunternehmer / Chauffeure
Sicherheit (an Halte- und Parkplätzen, Verkehrssicherheit)	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit
Beeinträchtigte Aufenthaltsqualität (für Gäste und Bevölkerung)	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Reduktion Attraktivität Stadtbild durch ruhende Cars	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Beeinträchtigung Verkehrsfluss durch Carmanöver	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit
Such- und Schleichverkehr	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Negative Reputation bei Bevölkerung	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Steigende finanzielle Aufwendungen / Forderung	Geringe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit	Geringe Wichtigkeit
Mangelnde Infrastruktur an Car-Halte- und -Parkplätzen	Geringe Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Mittlere Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit	Hohe Wichtigkeit

Tab. 2 Zusammenstellung Problemwahrnehmung bestehender Zustand

Aus der Zusammenstellung der Bedürfnisse und der wahrgenommenen Probleme ist ersichtlich, dass übergeordnete Bedürfnisse wie Sicherheit oder Aufenthaltsqualität bei mehreren Anspruchsgruppen eine hohe Wichtigkeit haben und deren Optimierung somit ein gemeinsames Ziel darstellt. Der Ursprung der Bedürfnisse mag zwar unterschiedlich sein, die Bedürfnisse sind jedoch dieselben. So dient eine hohe Sicherheit an den Halte- und Parkplätzen dem Detailhandel, den Reisegästen und der lokalen Bevölkerung im gleichen Masse. Auch eine hohe Aufenthaltsqualität mit attraktiven Halteplätzen ist ein starkes Bedürfnis der lokalen Bevölkerung, wird aber auch von der Tourismusbranche und dem Detailhandel angestrebt.

Die Unterschiede zwischen den Anspruchsgruppen zeigen sich in den spezifischeren Bedürfnissen wie ausreichend Halteplätzen oder der Problemwahrnehmung von Such- und Schleichverkehr. Für die Bevölkerung ist eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen kein direktes Bedürfnis mit einer hohen Wichtigkeit. Die Konsequenzen von zu wenigen Parkplätzen resultiert jedoch in mehr Suchverkehr, dessen Minimierung wiederum eine hohe Wichtigkeit für die Bevölkerung hat.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung gilt es somit Massnahmen zu definieren welche sie Sicherheit an den Halte- und Parkplätzen verbessert und die Aufenthaltsqualität der Bevölkerung sowie der Gäste maximiert. Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass die Nachfrage an Carverkehr in einer hohen Qualität befriedigt werden kann.

3.2 Typisierung Carreisende Stadt Luzern

3.2.1 Carreisende nach Luzern

Tagesgäste Unter Tagesgästen werden im Rahmen dieser Untersuchung Reisegruppen verstanden, welche mit dem Car nach Luzern gelangen, Sehenswürdigkeiten oder Anlässe besuchen und am gleichen Tag wieder mit dem Car zu einem Ziel ausserhalb der Stadt Luzern und der Nachbargemeinden weiterreisen.

Das Ziel von Tagesgästen in der Stadt Luzern liegt grösstenteils im Dreieck Spreuerbrücke – KKL – Löwendenkmal.

Ein grosser Teil der Tagesgäste besteht aus Reisegruppen, für welche Luzern ein Halt auf ihrer Europareise darstellt. Dabei ist der Einkauf von Uhren und Souvenirs in den Geschäften am Schwanenplatz und Grendel ein wichtiger Bestandteil des Aufenthaltes in Luzern. Die Studie zur touristischen Wertschöpfung im Kanton Luzern [1] beschreibt diese Gruppe wie folgt:

„Nach einem Frühstück in der Umgebung von Mailand reist der Tagesbesucher im Car nach Luzern und bewundert als erstes die Aussicht vom Gipfel eines nahe Luzern liegenden Berges. Anschliessend besucht er die Uhren- und Souvenirgeschäfte, kauft sich eine Uhr für CHF 10'000.00 und flanirt am See. Nach einem Nachtessen in der Umgebung der Stadt Luzern fährt die Gruppe nach Deutschland, um in der Nähe der nächsten Attraktion zu übernachten“

Die Aufenthaltszeit der Tagesgäste in der Stadt Luzern beträgt typischerweise zwei Stunden. Die Gäste werden möglichst nahe an den Sehenswürdigkeiten oder den Einkaufsgeschäften aus- und eingeladen (vorzugsweise Schwanen- oder Löwenplatz). Der Car wird während des Aufenthalts der Gäste auf einem freien Parkfeld zwischenparkiert.

Erhebungen am Carparkplatz Inseli [6] zeigten, dass ein grosser Teil der Reisegruppen am Schwanen- oder Löwenplatz ein- und ausgeladen werden und der Car dabei ohne Passagiere einen Zwischenparkplatz aufsucht. Europäische Reisegäste wurden dabei öfters dabei beobachtet, dass sie zu Fuss zum Carparkplatz Inseli gelangten oder von diesem zu den Sehenswürdigkeiten liefen. Rund 70% der Cars parkierten jedoch ohne Gäste am Carparkplatz Inseli und holten diese später wieder am Schwanen- oder Löwenplatz ab.

Für die Tagesgäste sind somit Halteplätze in der Nähe der Altstadt zum Ein- und Ausladen von Reisegästen erforderlich. Weiter sind Parkplätze für rund 2 Stunden zur Zwischenparkierung der Cars erforderlich. Diese müssen jedoch nicht zwingend im Stadtzentrum liegen.

Neben der typischen Reisegruppe welche mit Chauffeur und Reiseführer unterwegs ist, gibt es auch Reisegruppen bei welchen der Carchauffeur auch die Rolle des Reiseführers übernimmt. Für diese, typischerweise weniger zeitsensiblen europäischen Reisegruppen, sind Parkplätze mit einer guten ÖV-Verbindung ins Zentrum bereitzustellen.

Eine weitere Untergruppe von Tages- aber auch Übernachtungstouristen sind Reisende mit einem Wohnmobil. Für diese vereinzelt Reisenden sind ebenfalls Parkplätze mit einer Fuss- oder ÖV-Verbindung ins Zentrum bereitzustellen. Weiter haben Reisende mit Wohnmobil analog zu den Carreisenden das Bedürfnis die Bordtoilette an einer entsprechenden Infrastruktur zu entleeren.

Übernachtungsgäste Unter Übernachtungsgästen werden Car-Reisegruppen verstanden, welche für mindestens eine Nacht in Luzern bleiben. Bei den Übernachtungsgästen wird davon ausgegangen, dass diese bei der Ankunft in Luzern als erstes das Hotel anfahren und Gepäck und Gäste ausladen. Der Car wird im Anschluss durch den Chauffeur über Nacht oder für mehrere Tage parkiert.

Für die Übernachtungsgäste sind somit Halteplätze in Hotelnähe sowie Langzeitparkplätze für die Cars erforderlich.

3.2.2 Carreisen ab Luzern

Carreisen ab Luzern betreffen meist Ausflugsreisende. Unter Ausflugsreisenden werden Gruppen verstanden welche ab Luzern eine organisierte Carreise antreten und in der gleichen Gruppe wieder zurückkehren (Ein- oder Mehrtagesausflüge, Ausflüge in Skigebiete, Einkaufsfahrten,...). Die Passagiere treffen dazu individuell mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder privaten Fahrzeugen am vereinbarten Treffpunkt ein. Am Ende der Reise werden die Gäste zu einem vereinbarten Zeitpunkt in der Regel wieder am Ausgangsort ausgeladen.

Für Carreisen ab Luzern sind Halteplätze mit einem ÖV-Anschluss erforderlich. Weiter sollten PW-Halteplätze zum Bringen und Abholen der Gäste zur Verfügung stehen.

3.2.3 Fernbusreisende

Fernbusse bieten eine alternative Reiseform zu Auto, Zug oder Flugzeug. Die Angebote können ähnlich wie Flüge online gebucht werden. Die Angebote sind gegenüber Zug oder Flugzeug preislich meist sehr attraktiv. Angeboten werden primär internationale Ziele. Basierend auf Erfahrungen aus dem Ausland ist damit zu rechnen, dass sich die Einschränkungen zu nationalen Fernbusverbindungen in den nächsten Jahren auch in der Schweiz verändern werden.

Die Anforderungen an eine Haltestelle für Fernbusse entsprechen denen für Ausflugsreisen. Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Personenwagen inkl. Abstellmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität des Fernbusangebotes. Für die Cars reichen Halteplätze, da eine rasche Weiterfahrt und keine lange Haltezeiten angestrebt werden. Um möglichst kurze Umwege bei Zwischenhalten zu haben, stellt die Distanz zur Autobahn ein weiteres Kriterium dar. Die Nähe zu Sehenswürdigkeiten sowie die Attraktivität der Haltestelle sind dabei von untergeordneter Bedeutung. Neben einem witterungsgeschützten Unterstand für die Passagiere ist keine weitere Infrastruktur für Passagiere oder Chauffeure erforderlich.

Vergleiche mit Städten in welchen die Fernreisebusse bereits einen hohen Stellenwert haben, zeigen dass auch die Bedürfnisse an die Infrastruktur steigen. So werden die Busse auf einem ausgebauten Fernreisebus-Terminal auch längere Zeit abgestellt und dieser stellt ähnlich einem Bahnhof oder Flughafen den Eintrittspunkt von individuell reisenden Gästen dar.

3.3 Anforderungen Car-Halte- und -Parkplätze

Die verschiedenen Segmente von Carreisenden nutzen die Halte- und Parkplätze unterschiedlich und stellen dabei unterschiedliche Ansprüche an die Halte- und Parkplatzinfrastuktur.

Basierend auf Erfahrungswerten in anderen Städte und Befragungen in Luzern wurden die nachfolgend aufgeführten Anforderungen an die Halte- und Parkplätze zusammengestellt. Es wird dabei unterschieden nach Anforderungen an die Infrastruktur und Anforderungen an die Lage. Weiter wird unterschieden ob das Angebot bzw. die Lage jeweils erforderlich oder lediglich wünschenswert ist.

	Parkplatz Tagestouristen	Halteplätze Tagestouristen	Parkplatz Übernächter	Halteplätze Übernächter	Halteplätze Ausflugsreisende	Halteplätze Fernbusreisende	Fernreisebusterminal
Anforderungen Infrastruktur							
Witterungsschützte Wartebereiche mit Sitzplätzen		erforderlich			erforderlich	erforderlich	
Beheizter Wartebereich		wünschenswert			wünschenswert	wünschenswert	
Toiletten	erforderlich	erforderlich	wünschenswert		wünschenswert	erforderlich	
WC-Entleerungsstation	wünschenswert		wünschenswert			wünschenswert	
Abfallcontainer zur Müllbeseitigung aus dem Car	erforderlich		erforderlich			wünschenswert	
Aufenthaltsraum Chauffeure	wünschenswert						
Transportmöglichkeit für Chauffeure ins Zentrum (Taxi, ÖV)	wünschenswert		erforderlich				
Car-Waschstelle	wünschenswert		wünschenswert				
Verpflegungsmöglichkeit / Kiosk	wünschenswert	wünschenswert	wünschenswert		wünschenswert	wünschenswert	
Abfalleimer / Aschenbecher	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	
Touristische Informationsmöglichkeiten		wünschenswert				wünschenswert	
Fahrplaninformationen / Fahrscheinverkauf						erforderlich	erforderlich
Anforderungen Lage							
Nähe zur Altstadt		erforderlich					
Nähe zu Hotels				erforderlich			
Öffentliche Personenwagenparkplätze					wünschenswert	wünschenswert	wünschenswert
Personenwagenhalteplätze					erforderlich	erforderlich	erforderlich
ÖV-Anschluss	wünschenswert		wünschenswert		erforderlich	erforderlich	erforderlich
Zeitnahe und planbare Erreichbarkeit der Halteplätze	erforderlich		wünschenswert				

Tab. 3 Zusammenstellung Anforderungen Halte- und Parkplätze

4 Bestehendes Halte- und Parkplatzangebot in Luzern

4.1 Übersicht

In der nachfolgenden Abbildung ist das bestehende Angebot an Car-Halte- und Parkplätzen in der Stadt Luzern dargestellt. Die Grösse der Kreise entspricht der Grösse der Halte- bzw. Parkplätze. Ebenfalls sind die Hotelhalteplätze auf öffentlichen Strassen dargestellt.

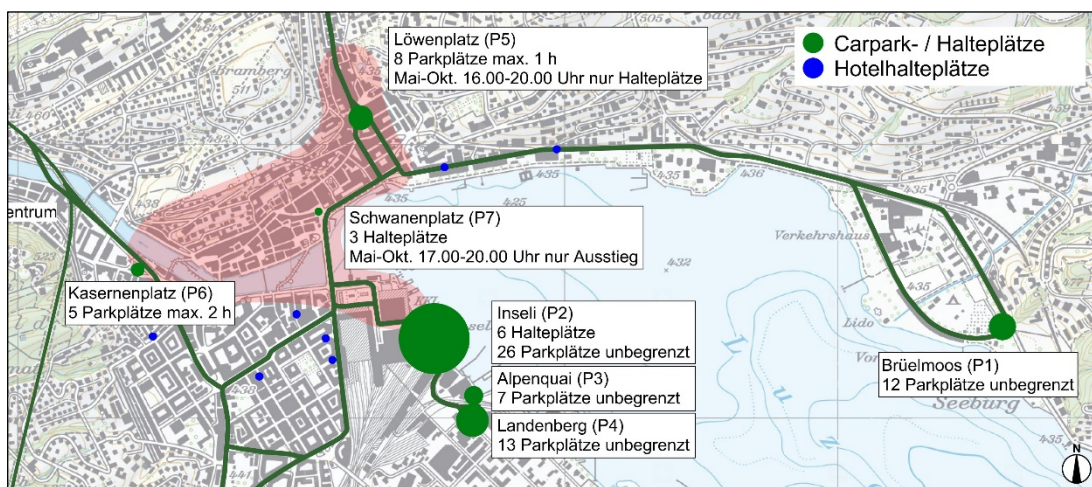


Abb. 1 Übersicht bestehende Car-Halte- und -Parkplätze

Im bestehenden Zustand stehen verschiedene Parkplätze mit unterschiedlichen Maximalparkzeiten und Kapazitäten zur Verfügung.

Das bestehende Gebührenmodell ist degressiv gestaltet, so dass eine zusätzliche Parkierungsstunde bei längerer Parkierungszeit günstiger wird. Zudem ist der Bezug von 24h-Parktickets möglich. Die Parkierungskosten sinken mit zunehmender Distanz zum Zentrum.

Bei verschiedenen Hotels welche nicht über eine eigene Zufahrt verfügen bestehen Halteplätze auf der Strasse. Aktuell besteht in der Stadt Luzern kein grundsätzliches Halteverbot für Cars. Dort wo in der Vergangenheit eine erhöhte Nachfrage entstand wurden jeweils spezielle Haltemöglichkeiten für Cars gekennzeichnet um Problemen vorzubeugen.

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht über die bestehenden Car-Halte- und – Parkplätze sowie deren Merkmale:

Bezeichnung	Kapazität	Erlaubte Parkdauer	Kosten [CHF]	Infrastruktur	Bemerkungen
Brüelmoos	12	unbegrenzt	1 Std. = 3.00 24 Std. = 30.00	WC-Entleerungs-Station (ÖV-Anschluss) (Imbiss)	
Inseli	6	nur Ein- / Ausstieg	Gratis	Toiletten Unterstand ÖV-Anschluss Verpflegungsmöglichkeit	
Inseli	26	unbegrenzt	1 Std. = 10.00 ab 2. Std. = 5.00/h 24 Std. = 50.00	Toiletten Unterstand ÖV-Anschluss Verpflegungsmöglichkeit	
Alpenquai	7	unbegrenzt	1 Std. = 3.00 24 Std. = 30.00		
Landenberg	13	unbegrenzt	1 Std. = 3.00 24 Std. = 30.00	Toiletten WC-Entleerungs-Station (Carwaschmöglichkeit)	1 Parkfeld im Winter als Kies- / Salzlager
Löwenplatz	8	1 Stunde	1 Std. = 10.00	Toiletten Unterstand Sitzgelegenheit	Mai – Okt: 16.00 – 20.00 nur Ein- / Ausstieg
Kasernenplatz	5	2 Stunden	1 Std. = 10.00	ÖV-Anschluss Sitzgelegenheit	
Schwanenplatz	3	nur Ein- / Ausstieg	gratis		Mai – Okt: 17.00 – 20.00 nur Ausstieg

Tab. 4 Zusammenstellung bestehendes Car- Halte- und Parkplatzangebot

4.2 Pilotregime Schwanen- und Löwenplatz

Für das Jahr 2015 und 2016 wurden, als Ergebnis der Arbeit der eingesetzten Arbeitsgruppe Cartourismus Luzern 2013, Sofortmassnahmen für den Schwanen- und Löwenplatz definiert. So ist in den Monaten Mai bis Oktober der Einstieg am Schwanenplatz zwischen 17.00 und 20.00 Uhr nicht erlaubt. Am Löwenplatz gilt zudem zwischen 16.00 und 20.00 Uhr ein Parkverbot. Ziel der Massnahmen war die Reduktion der Überlastung der bestehenden Carhalteplätze am Schwanenplatz in der Abendspitzenstunde und damit die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Erfahrungen während des Pilotbetriebes waren durchwegs positiv. So konnte der Schwanenplatz deutlich entlastet werden. Das neue Regime wurde von den Reisegruppen und den Carchauffeuren, unterstützt durch die Parkwächter am Schwanen- und Löwenplatz, weitgehend gut eingehalten.

Durch das neue Regime verstärkten sich entsprechend die Fussgängerfrequenzen vom Schwanen- zum Löwenplatz. Diese führen über die Hertensteinstrasse oder via Schweizerhofquai und Alpenstrasse und queren die Zürichstrasse über den Fussgängerstreifen zum Löwenplatz. Dadurch wurden die Platzverhältnisse auf dem Trottoir vor dem Fussgängerstreifen über die Zürichstrasse zu knapp. In Absprache mit dem Kanton Luzern hat die Stadt Luzern daher auf die Tourismussaison 2016 hin eine Trottoirverbreiterung umgesetzt.

5 Bestehende Nachfrage

5.1 Datengrundlagen

In den nachfolgenden Kapiteln wird das Caraufkommen und die Halte- und Parkplatznachfrage der Tagestouristen ermittelt. Die in der Stadt Luzern wahrgenommenen Probleme durch den Cartourismus werden primär durch diese Untergruppe verursacht. Die Analyse konzentriert sich somit auf die Tagestouristen am Schwanen- und Löwenplatz.

Zur Analyse des Caraufkommens sowie der Nachfrage nach Car-Halte- und -Parkplätzen sind die folgenden Grundlagen verfügbar:

- Studie zum Carverkehr in der Luzerner Innenstadt [2]
- Monitoring Cartourismus Schwanenplatz, Ergebnisbericht Erhebungen und Befragungen [3]
- Monitoring Cartourismus Schwanenplatz, Ergebnisbericht Befragung Reiseleitung [4]
- Monitoring Carparkplatz Inseli Luzern [6]
- Zählzeiten Securitas AG 2014 und 2015 [7]

5.2 Car-Verkehrsaufkommen

5.2.1 Saisonales Caraufkommen

Das Caraufkommen in der Stadt Luzern ist stark vom saisonalen Aufkommen der Tagestouristen am Schwanen- und Löwenplatz geprägt. In der nachfolgenden Abbildung sind die aktuellsten Zählzeiten am Schwanen- und Löwenplatz für das Jahr 2015 dargestellt.

Dargestellt werden die Anzahl Carbewegungen. Eine Bewegung ist eine Ankunft und eine Abfahrt eines Cars am jeweiligen Platz (1 Ankunft + 1 Abfahrt = 1 Bewegung).

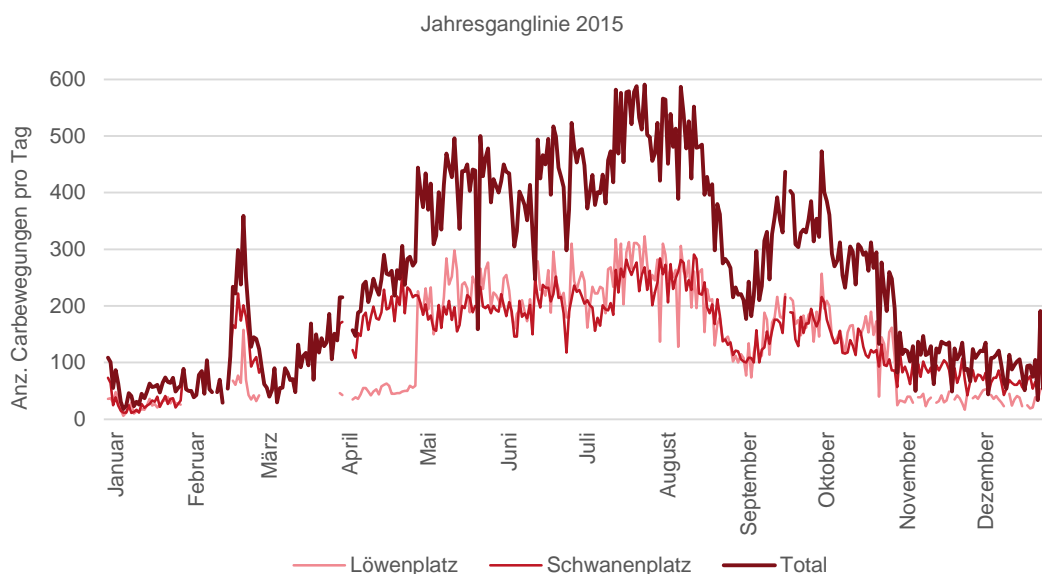


Abb. 2 Jahresganglinie Anz. täglicher Bewegungen am Schwanen- und Löwenplatz (Zählzeiten Securitas AG)

Die Hauptsaison für die Tagestouristen ist von Mai bis August. Ausserhalb dieser Saison ist das Caraufkommen rund um das Chinesische Neujahr (Neumond zwischen 21. Januar und 21. Februar) sowie um den Chinesischen Nationalfeiertag am 01. Oktober („golden week“) erhöht. Das Caraufkommen in diesen Wochen liegt jedoch noch unter dem Caraufkommen in der Hauptsaison. In den letzten Jahren wurde jeweils Ende Juli die höchsten Frequenzen gezählt.

Die Verteilung der Anzahl Carbewegungen auf den Schwanen- und Löwenplatz ist von Mai bis Oktober (Einstiegsverbot am Schwanenplatz ab 17.00 Uhr) etwa gleich. Ausserhalb dieser Zeit überwiegen die Carbewegungen am Schwanenplatz.

Im Jahr 2015 wurden am Schwanen und Löwenplatz maximal 591 Bewegungen gezählt. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl der Bewegungen pro Tag und deren Häufigkeit.

Anz. Bewegungen pro Tag	Tage mit mindestens so vielen Bewegungen pro Tag	
	absolut	relativ
300	144	40%
350	120	33%
400	91	25%
450	49	14%
500	25	6%
550	11	3%
600	0	0%

Tab. 5 Häufigkeitsverteilung Anzahl täglicher Carbewegungen am Schwane- und Löwenplatz 2015

Lesebeispiel: 550 oder mehr Carbewegungen pro Tag wurden am Schwanen- und Löwenplatz zusammen an 11 Tagen / 3% aller Tage gezählt

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wird als Bemessungsgrundlage mit einem täglichen Carverkehrsaufkommen von 550 Bewegungen am Schwanen- und Löwenplatz gerechnet.

5.2.2 Tagesganglinie

Die verschiedenen Untersuchungen seit 2013 ergaben, dass die Verteilung der Anzahl Carbewegungen über den Tag relativ konstant blieb. Da ein Grossteil der Tagestouristen den Besuch von Luzern mit einem Besuch eines nahegelegenen Berges verbindet, treffen diese vermehrt ab ca. 15.00 Uhr in Luzern ein. Nach Geschäftsschluss zwischen 18.30 und 19.00 Uhr werden die Gäste am Schwanen- und Löwenplatz wieder abgeholt wodurch in der Stunde zwischen 18.00 und 19.00 Uhr jeweils die meisten Bewegungen auftreten.

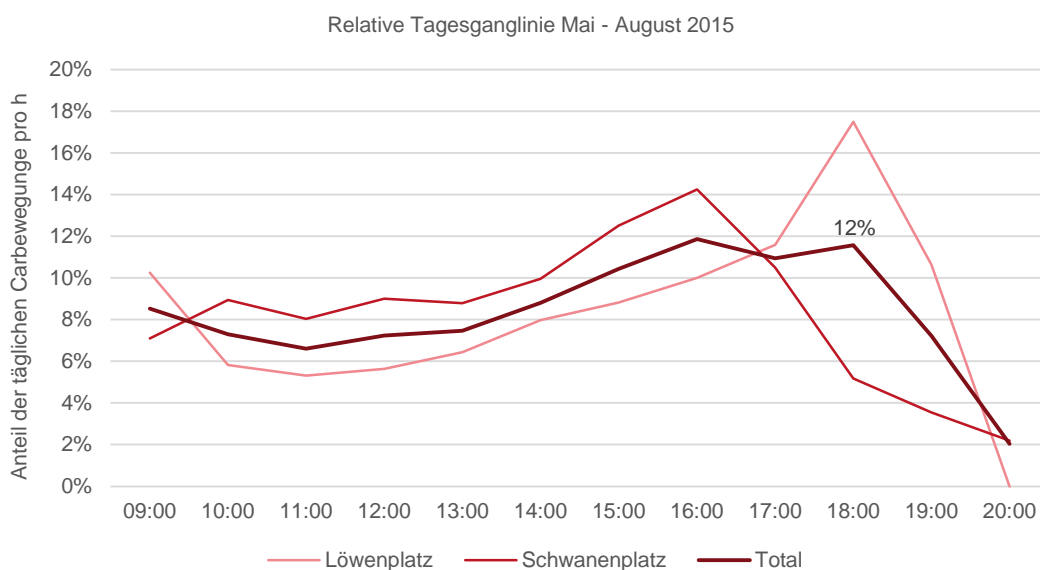


Abb. 3 Mittlere Tagesganglinie stündliche Bewegungen am Schwanen- und Löwenplatz, Hochsaison 2015 (Zählraten Securitas AG)

Die Anzahl Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz nehmen in Laufe des Tages stetig zu. Ab 16.00 Uhr ist der Einstieg von Gästen am Schwanenplatz verboten (Mai bis Oktober) und die Carbewegungen verlagern sich an den Löwenplatz. Die meisten Carbewegungen treten in der Stunde zwischen 18.00 und 19.00 Uhr auf. Insgesamt treten rund 55% aller Tagesbewegungen in den Stunden zwischen 15.00 und 20.00 Uhr auf. In der Spitzenstunde von 18.00 bis 19.00 Uhr treten rund 12% aller Tagesbewegungen auf.

In der Spitzenstunde wird somit mit 66 Bewegungen pro Stunde am Schwanen- und Löwenplatz gerechnet (12% von 550 täglichen Bewegungen).

5.2.3 Entwicklung Carreisen von und nach Luzern

Explizite Wachstumszahlen von Car-Gruppenreisen in der Stadt Luzern liegen nicht vor. Die nachfolgenden Erkenntnisse und Trends sind jedoch zu berücksichtigen:

- Basierend auf der Bevölkerungs- und Einkommensentwicklung in China kommen Experten zum Schluss, dass die Anzahl organisierter Gruppenreisen mit Cars und Kleingruppen aus China voraussichtlich auch in den nächsten 20 Jahren weiterhin stark wachsen wird [2].
- Gemäss Zählung der Securitas hat das maximale tägliche Caraufkommen am Schwanen- und Löwenplatz von 2014 (506) auf 2015 (591) um knapp 17% zugenommen.
- Das Jahr 2015 war ein absolutes Rekordjahr bezüglich Gruppentouristen im Raum Luzern. Mit einer analogen Zunahme wie in den Jahren vor 2015 wird nicht mehr gerechnet. Für das Jahr 2016 wird gemäss aktuellsten Zahlen mit einem deutlichen tieferen Touristenaufkommen gerechnet.
- Die Luzern Tourismus AG erwartet in der Schweiz auch vermehrt ein Wachstum im Bereich der Individualreisen, Monotouren und Kleingruppen aus China. Zudem wird die Anzahl der Touristen aus zwei der grössten Zielsegmente, den USA und China, in den nächsten Jahren weiterhin wachsen [2].
- Die Fernbusreisebranche entwickelt sich in Deutschland seit der Liberalisierung des Marktes sehr stark. In der Schweiz ist erst der internationale Fernbusmarkt liberalisiert. Da die Anbieter häufig im Euroraum produzieren ist weiterhin ein deutliches Wachstum zu erwarten. Luzern ist (noch) kein wichtiger Umsteigeknoten für Fernbuslinien. Bei einem weiteren Wachstum des internationalen und einer Liberalisierung des nationalen Fernbusmarktes könnte Luzern aufgrund seiner Lage an Bedeutung gewinnen.

Insgesamt wird mit einem weiteren Wachstum des Carverkehrs nach und von Luzern ausgegangen. In welchem Ausmass und in welchen Segmenten das Wachstum stattfindet hängt jedoch von verschiedenen Faktoren ab, welche nachfolgend ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufgelistet werden:

- Wirtschaftswachstum in den Herkunftsländern der Gäste
- Touristisches Angebot in Luzern
- Touristisches Angebot der Konkurrenzstädte
- Reisetrends generell
- Sicherheitslage in Europa (Anschläge)
- Handhabung der Visavergabe
- Währungsschwankungen
- Liberalisierung nationaler Fernbusmarkt

5.2.4 Fazit Car-Verkehrsaufkommen

- Die Hauptsaison für den Cartourismus in Luzern ist von Mai bis August.
- In dieser Zeit wurden 2015 am Löwen- und Schwanenplatz bis zu 591 Carbewegungen pro Tag gezählt.
- An 6% aller Tage im Jahr 2015 wurden 550 und mehr Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz gezählt.
- Die Tagesganglinie war in den letzten Jahren aufgrund der Reiseplanung eines Grossteils der Gäste konstant. Rund 55% aller Cars am Schwanen- und Löwenplatz treffen zwischen 15.00 und 19.00 Uhr ein.
- In der Spitzenstunde zwischen 18.00 und 19.00 Uhr treten rund 12% aller Tagesbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz auf.
- Mittel- und langfristig ist mit einem weiteren Wachstum des Carverkehrs von und nach Luzern zu rechnen.

! **Als Bemessungsgrundlage wird am Schwanen- und Löwenplatz, basierend auf den Zählraten des Spitzenjahres 2015, mit 550 Carbewegungen pro Tag bzw. 66 Carbewegungen pro Stunde zwischen 18.00 und 19.00 Uhr gerechnet. Für die ca. 11 Tage (3%) im Jahr an welchen ein höheres Carverkehrsaufkommen erwartet wird, müssen entsprechende Überlaufkapazitäten örtlich und quantitativ definiert werden.**

5.3 Nachfrage Car-Halteplätze in der Nähe der Altstadt

Die Nachfrage nach Car-Halteplätzen in der Nähe der Altstadt kann anhand des detaillierten Monitorings am Schwanenplatz vom Herbst 2014 [4] ermittelt werden. Während einer kompletten Woche wurden alle Carbewegungen am Schwanenplatz aufgenommen und die Carchauffeure befragt.

Aus diesen Daten ist bekannt zu welcher Zeit welche Nachfrage nach Halteplätzen besteht. Da auch in den nächsten Jahren mit einer unveränderten Tagesganglinie (Verteilung der Cars über den Tag) des Caraufkommens gerechnet werden kann und sich die Aufenthaltszeit der Cars für den Einsteige- und Ausladevorgang kaum verändert, kann der Bedarf an Halteplätzen ermittelt werden.

Die Halteplatzkapazität für das Bemessungsverkehrsaufkommen von 550 Carbewegungen pro Tag am Schwanen- und Löwenplatz wird somit basierend auf der Erhebung von 2014 [4] und 2015 am Schwanenplatz und der Annahme von gleichen Ein- und Ausstiegszeiten sowie einer gleichbleibenden Tagesganglinie hochgerechnet.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, die Nachfrage nach Halteplätzen in der Nähe der Altstadt um eine Nachfrage von 550 täglichen Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz (siehe Kapitel 5.2) abzuwickeln.

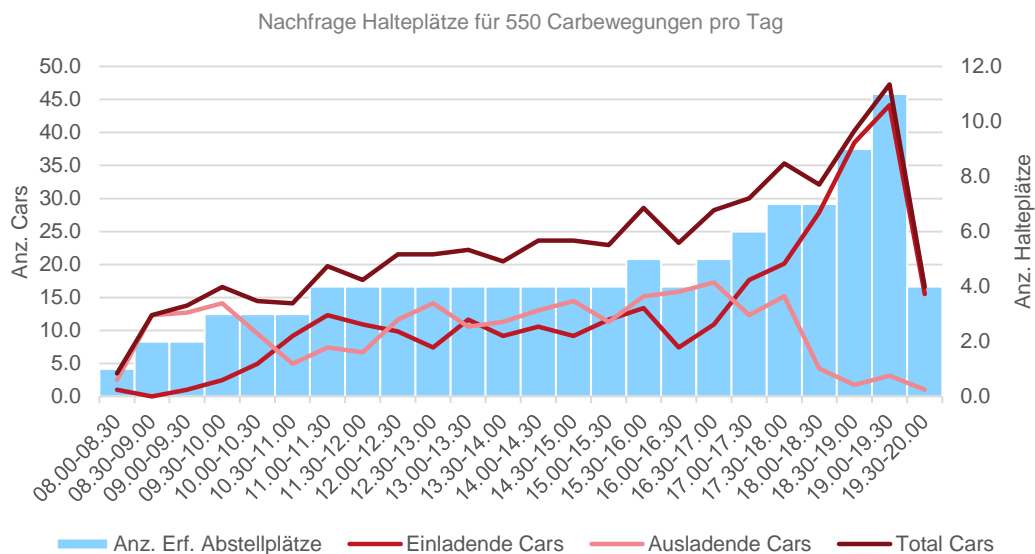


Abb. 4 Nachfrage an Car-Halteplätzen in der Nähe der Altstadt bei 550 Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz (Die gegenüber der in Abb. 3 auf Seite 20 veränderte Tagesganglinie liegt an den detaillierteren Halbstundendaten)

Die Abbildung oben zeigt, dass ab ca. 16.00 Uhr die Cars die Halteplätze zunehmend nur noch zum Einladen von Passagieren anfahren. Durch den längeren Zeitbedarf für das Einladen steigt die Nachfrage nach Halteplätzen zusätzlich. Zwischen 19.00 und 19.30 Uhr ergibt sich dadurch die höchste Nachfrage nach rund 11 Halteplätzen.

- ! **Um 550 Carbewegungen pro Tag am Schwanen- und Löwenplatz bewältigen zu können sind 11 Car-Halteplätze in der Nähe der Altstadt erforderlich. Für Spitzenstunden und Tage ist analog zu den Parkplätzen ein Überlaufkonzept zu definieren.**

5.4 Nachfrage Car-Parkplätze Spitzenstunde

Da im Rahmen der Erhebung am Schwanenplatz im Herbst 2014 [4] auch die Kennzeichen der Cars aufgenommen wurden, konnte ermittelt werden wie viele Car Gäste am Schwanenplatz ausgeladen haben, den Car zwischenparkierten und später die Gäste wieder einluden. Weiter konnte anhand der Befragung der Carchauffeure ermittelt werden welche Anzahl Cars die Gäste später am Löwenplatz einluden bzw. die Gäste am Löwenplatz ausgeladen hatten. So konnte berechnet werden, dass bei 290 Bewegungen am Schwanen- und Löwenplatz rund 55 Parkfelder zur Zwischenparkierung von Cars erforderlich sind.

Während der Erhebungswoche im Herbst 2014 waren alle verfügbaren Carparkplätze in der Stadt besetzt. Ohne die, während der Spitzenstunde als Halteplätze genutzten, Plätze am Schwanen- und Löwenplatz waren dies 69 Parkfelder. Basierend auf dem Monitoring am Carparkplatz Inseli [6] kann gefolgert werden, dass diese Parkfelder durch weitere 8 Cars von Tagesgästen, 4 Cars von Übernachtungsgästen und 2 Cars von Reisenden ab Luzern genutzt werden.

Anhand dieser Daten konnte die Nachfrage nach Carparkplätzen zur Bewältigung von 550 Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz hochgerechnet werden.

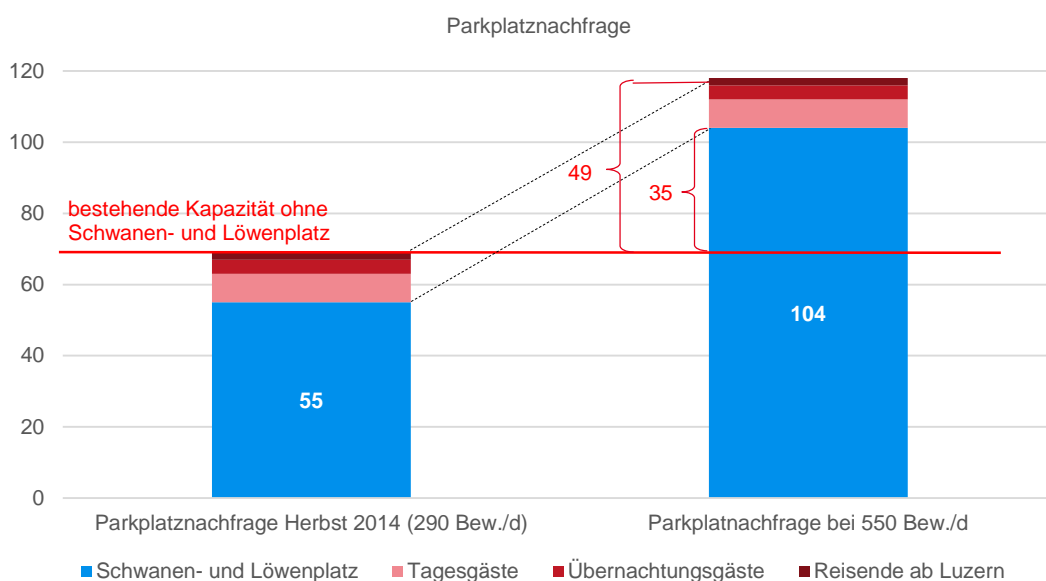


Abb. 5 Nachfrage nach Car-Parkplätzen in der Spitzenstunde bei 500 Carbewegungen pro Tag am Schwanen- und Löwenplatz

Aus obiger Abbildung ist ersichtlich, dass an einem Tag mit 550 Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz nur zur Bewältigung dieser Bewegungen 104 Parkfelder erforderlich sind. Da während dieser Zeit rund 14 weitere Parkplätze für Tagesgäste, Übernachtungsgäste und Carfahrten ab Luzern erforderlich sind, besteht total ein Bedarf an 118 Parkfeldern. Es fehlen somit gegenüber dem bestehenden Angebot rund 49 Parkfelder.

Zur Lage der Parkfelder ist aus der Bedürfnisanalyse bekannt, dass die Halteplätze möglichst nahe am Ziel (Altstadt oder Hotel) liegen sollen. Als solche werden der Schwanen- und der Löwenplatz sowie teilweise auch der Kasernenplatz genutzt da diese direkt an der Grenze zur Altstadt liegen, welche von dort zu Fuss gut erreichbar ist.

Weiter ergaben Erhebungen am Carparkplatz Inseli [6], dass von den 32 Halte- und Parkfelder in den Spitzenstunden rund 70% nur zur Zwischenparkierung ohne Passagiere genutzt werden. Diese Cars haben somit keinen direkten Bezug zum Standort Inseli und könnten auch am Alpenquai, Landenberg, Brüelmoos oder auf einem alternativen Parkplatz abgestellt werden. In den Spitzenstunden wurden kaum Carreisen ab Luzern auf dem Carparkplatz Inseli festgestellt. In den frühen Morgenstunden sowie abends besteht jedoch am Carparkplatz Inseli ein Bedarf an Halteplätzen in Bahnhofsnähe.

In der nachfolgenden Abbildung ist der Bezug der parkierten Cars auf den verschiedenen Parkplätzen zum Standort dargestellt. Es ist ersichtlich, dass der Grossteil der Parkfelder keinen Bezug zum jeweiligen Standort hat und diese Nachfrage entsprechend auch an alternativen Standorten befriedigt werden könnte.

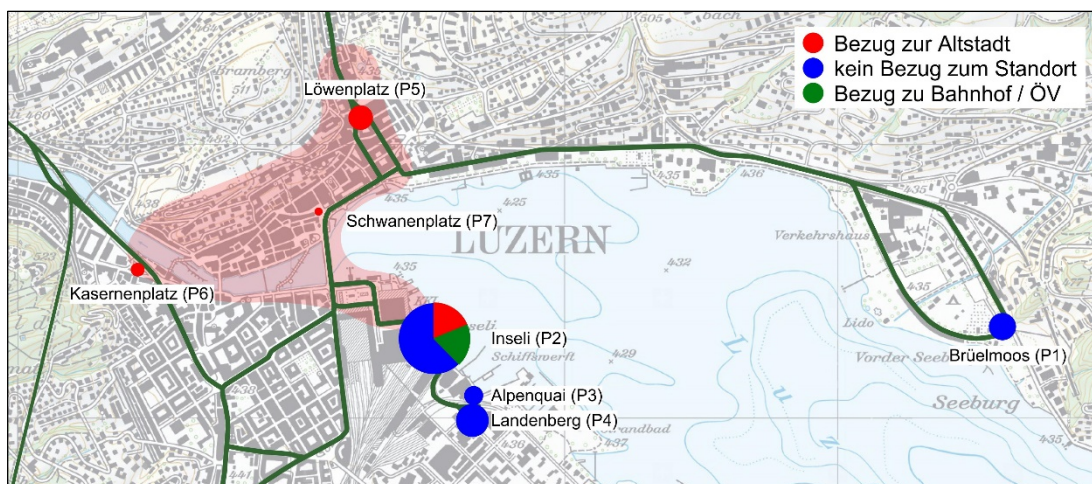


Abb. 6 Bestehende Halte- und Parkplatzkapazität, deren Lage und deren Bezug zum Standort

- ! An Tagen mit rund 550 Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz besteht eine Nachfrage von 118 Parkfeldern. Gegenüber dem bestehenden fehlen somit rund 49 Car Parkfelder. Ein Grossteil der Parkplatznachfrage ist dabei nicht an einen bestimmten Standort gebunden.

6 Best Practice

Der Carverkehr ist eine Thematik welche auch andere Städte im In- und Ausland beschäftigt. Die direkte Vergleichbarkeit mit der Stadt Luzern ist meist nicht gegeben, dennoch zeigen sich ähnliche Problemstellungen auch in anderen Städten.

Es wurde daher der Umgang mit dem Carverkehr in verschiedenen Städten im In- und Ausland analysiert um von Ideen und Erfahrungen in diesen Städten profitieren zu können. Die analysierten Best Practice-Beispiele können dem "Anhang 3: Best Practice-Beispiele" entnommen werden.

Nachfolgend werden die wesentlichsten Elemente aufgeführt, welche die meisten Carkonzepte der untersuchten Städte beinhalten:

- Umfassende und zeitnahe Information der Reisegruppen (Reiseführer, Chauffeure)
- Differenzierung unterschiedlicher Typen von Abstell- und Umschlagplätzen
- Lenkung und Steuerung des Carverkehrs (statische- / dynamische Leiteinrichtung)
- Bereitstellung einer ausreichenden Infrastruktur oder Begrenzung der Nachfrage

7 Analyse Handlungsbedarf

7.1 Car-Verkehrsaufkommen

Anteil am Gesamtverkehr Die Analysen der Zählraten am Schwanen- und Löwenplatz zeigten, dass mit rund 550 Bewegungen pro Tag gerechnet werden muss. Ab ca. 15.00 Uhr tritt ein zunehmendes Carverkehrsaufkommen auf und in der Spitzenstunde zwischen 18.00 und 19.00 Uhr ist mit rund 66 Carbewegungen vom Schwanen- und Löwenplatz zu rechnen (Kapitel 5.2).

Gemäss Daten der Dauerzählstelle auf der Seebrücke beträgt das Gesamtverkehrsaufkommen auf der Seebrücke pro Tag rund 40'000 Mfz (DTV). Ab 15.00 Uhr steigt das Gesamtverkehrsaufkommen über 2'500 Mfz/h und erreicht in der Spitzenstunde von 17.00 – 18.00 Uhr ein Verkehrsaufkommen von 2'700 Mfz/h.

Weiter halten an den beiden Bushaltestellen am Schwanenplatz pro Tag rund 1'800 VBL-Busse und Postautos.

Die höchsten Carfrequenzen treten somit gleichzeitig mit dem höchsten Gesamtverkehrsaufkommen auf. Der Anteil Cars ist jedoch mit ca. 2.6% (66 / 2'500) vergleichsweise gering und liegt auch deutlich unter den Frequenzen der öffentlichen Linienbusse.

Mehrfachfahrten Aufgrund der Lage der Halte- und Parkplätze sowie der Verkehrsführung entstehen für eine Carbewegung an einem der Halteplätze mehrere Fahrten durch sensible, stark belastete Bereiche des innerstädtischen Strassennetzes. Je nach Anfahrtsroute zum Schwanen- oder Löwenplatz und der Wahl des Zwischenparkplatzes muss beispielsweise die Seebrücke mehrfach befahren werden.

Weiter verfügen die Carchauffeure aktuell über keine Angaben zu Kapazität, Auslastung und allfälligen temporären Sperrungen von Carparkplätzen. Dies führt zu Suchverkehr, welcher sich durch die Lage der verschiedenen Parkplätze vom Kasernenplatz über das Bahnhofsgelände bis zum Verkehrshaus über einen Grossteil der Innenstadt verteilt.

Carmanöver Negativ auf das Verkehrssystem wirken sich die Carmanöver am Schwanen- und Löwenplatz aus. Aufgrund des stark gesättigten Verkehrssystems werden die Zufahrten auf die Plätze und die Einmündemanöver auf das Hauptstrassennetz besonders stark wahrgenommen und lokale Behinderungen können sich rasch auf das angrenzende Strassennetz ausweiten.

Durch die hohen Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs im Stadtzentrum sind Carmanöver am Schwanen- und Löwenplatz auch sicherheitstechnisch kritisch. Rückwärtsfahrten oder Manöver an überlasteten Halteplätzen führen zu einem erhöhten Gefahrenpotential für Reisegäste und die lokale Bevölkerung.

! **Der Anteil der Carbewegungen am Gesamtverkehrsaufkommen in der Luzerner Innenstadt ist sehr tief. Als störend wahrgenommen wird der Carverkehr aufgrund der Manöver an den Halteplätzen, dem Suchverkehr und der Mehrfachfahrten durch sensible und stark belastete Gebiete.**

7.2 Halte- und Parkplatzkapazität

Halteplätze Die Nachfrage nach Halteplätzen in der Nähe der Altstadt liegt an Tagen mit 550 Carbewegungen am Schwanen- und Löwenplatz bei 11 Halteplätzen. Aktuell bestehen mit dem Kasernen-, Löwen- und Schwanenplatz drei Halte- bzw. Parkplätze mit total 16 Halte- resp. Parkfeldern welche nahe zur Altstadt liegen. Die Nachfrage nach 11 Halteplätzen besteht zwischen 19.00 und 19.30 Uhr und wird grösstenteils zum Einstieg von Passagieren genutzt.

Mit dem aktuellen Pilotbetrieb welcher von Mai bis Oktober den Einstieg am Schwanenplatz zwischen 17.00 und 20.00 Uhr nicht mehr erlaubt, steht dieser entsprechend nicht zur Verfügung wodurch sich die Nachfrage auf den Löwenplatz konzentriert.

Zusätzlich zu den 8 Parkfeldern am Löwenplatz sind somit zwischen 19.00 und 19.30 Uhr mindestens noch drei weitere Halteplätze in der Nähe der Altstadt bereitzustellen.

Parkplätze Zur Bewältigung einer Nachfrage von 550 Carbewegungen pro Tag am Schwanen- und Löwenplatz sind rund 104 Parkfelder zur Zwischenparkierung erforderlich. Weiter wird mindestens mit einer gleichzeitigen Nachfrage von 14 Parkfeldern für weitere Tagesgäste, Übernachter und Reisen ab Luzern gerechnet. Total besteht somit eine Nachfrage nach rund 118 Parkfeldern. Ohne die zu dieser Zeit voraussichtlich als Halteplätze genutzten Plätze am Schwanen- und Löwenplatz stehen momentan 69 Parkplätze zur Verfügung wodurch rund 49 Parkfelder fehlen. Die Parkfelder sind dabei grösstenteils nicht standortgebunden und dienen zur Zwischenparkierung für durchschnittlich zwei Stunden.

- ! **Zur Bewältigung der Halte- und Parkplatznachfrage an einem Tag mit 550 Bewegungen am Schwanen- und Löwenplatz sind in der abendlichen Spitzenstunde rund 11 Halteplätze in der Nähe der Altstadt und 118, grösstenteils nicht standortgebundene, Parkplätze erforderlich. Gegenüber dem bestehenden Zustand sind somit theoretisch genügend Halteplätze in der Nähe der Altstadt vorhanden. Mit dem aktuellen Regime am Schwanen und –Löwenplatz sind zur Spitzenzeit neben dem Löwenplatz noch rund 3 weitere Halteplätze erforderlich. Bei den Parkplätzen fehlen jedoch rund 49 Plätze um die Nachfrage abdecken zu können.**

7.3 Zusammenfassung Handlungsbedarf

Aufgrund der bestehenden Analyse der Datengrundlagen, Bedürfnisse und des bestehenden Zustandes kann der Handlungsbedarf wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Datengrundlage zur bestehenden Nutzung der Halte- und Parkplätze (Auslastung, Belegungszeit) ist bezüglich Angaben zu Cars von Übernachtungsgästen und Carreisen ab Luzern lückenhaft und nicht zeitnah.
- Es fehlen kurz- / mittelfristig rund 50 Parkplätze zur Abwicklung der bestehenden Nachfrage. Zusätzlich muss mittelfristig der Carparkplatz Inseli mindestens teilweise kompensiert werden.
- In der Spitzenstunde besteht eine Nachfrage nach 11 Halteplätzen in der Nähe der Altstadt. Mit dem bestehenden Regime fehlen in der Spitzenstunde drei Halteplätze in der Nähe der Altstadt. Grundsätzlich liegen jedoch mit Kasernen-, Schwanen- und Löwenplatz 16 Halte- bzw. Parkfelder im entsprechenden Perimeter um die Altstadt.
- Die Attraktivität und Sicherheit an den bestehenden Halte- und Parkplätzen ist insbesondere bei einer Überlastung ungenügend. Bei überlasteten Park- und Halteplätzen werden neben den vorgesehenen Parkfeldern auch weitere Flächen wie Trottoirs, Geh- oder Fahrbereiche durch die Cars genutzt. Weiter werden alternative An- und Abfahrten zu den Park- und Halteplätzen gewählt und teilweise rückwärts gefahren was die Verkehrssicherheit zusätzlich gefährdet.
- Der Anteil Carbewegungen am Gesamtverkehrsaufkommen ist verhältnismässig tief. Handlungsbedarf besteht jedoch beim Parksuchverkehr welcher insbesondere in sensiblen Gebieten und stark belasteten Bereichen des Strassennetzes zu minimieren ist.
- Die Reiseleiter und Chauffeure verfügen nur über wenige Angaben zu den Halte- und Parkplätzen. Angaben zur Auslastung, Kapazität, den Anfahrtsrouten sowie zur Ausrüstung sind nicht einfach verfügbar.
- Die Ausrüstung der Halte- und Parkplätze entspricht nicht den Bedürfnissen der Gäste und ist sehr heterogen.

TEIL 2: MASSNAHMEN

8 Gesamtkonzept Carverkehr Stadt Luzern

Das Carkonzept baut auf fünf Elementen auf welche zu einem, für alle Beteiligten nachhaltig attraktiven, Carverkehr in der Stadt Luzern beitragen.

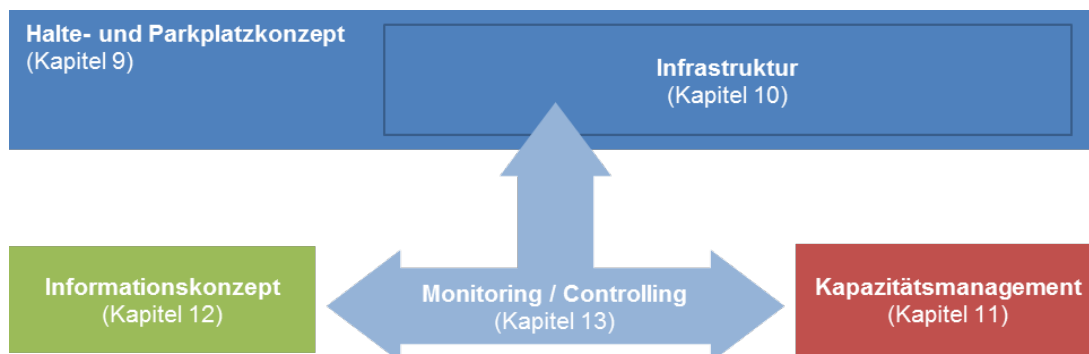


Abb. 7 Übersicht Konzeptaufbau

Halte- und Parkplatzkonzept	In einem Halte- und Parkplatzkonzept werden die Halte- und Parkplätze gemäss ihrem Hauptverwendungszweck typisiert und deren Anforderungen an die Lage festgelegt.
Infrastruktur	Die Infrastruktur definiert sich durch die effektive Lage und Kapazität der Halte- und Parkplätze sowie deren Ausrüstungsstandard. Es wird definiert wo die entsprechenden Halte- und Parkplätze kurz- mittel- und langfristig bereitgestellt werden. Weiter wird festgelegt welcher Ausrüstungsstandard die jeweiligen Halte- und Parkplätze aufweisen sollen.
Kapazitätsmanagement	Das Kapazitätsmanagement stellt sicher, dass die zur Verfügung stehende Infrastruktur gemäss ihrer Bestimmung optimal genutzt wird. Dazu gehört, dass diese optimal ausgelastet und nicht überstellt wird. Weiter werden die Wege zu den Halteplätzen und zwischen den Halte- und den Parkplätzen bezüglich Länge und Verträglichkeit optimiert bzw. der Carverkehr entsprechend gelenkt. Auch die Einhaltung der maximalen Halte- und Parkzeiten sowie die Sicherstellung der Bezahlung ist Bestandteil des Kapazitätsmanagements.
Informationskonzept	Mit dem Informationskonzept wird sichergestellt, dass alle Akteure Zugang zu den erforderlichen Informationen haben. Diese werden in einer auf die Zielgruppe ausgerichteten Form bereitgestellt und in den erforderlichen Zeitabständen aktualisiert.
Monitoring und Controlling	Mit einem Monitoring wird die Funktion des Carkonzepts beobachtet. Informationen zur Nutzung und Auslastung der Halte- und Parkplätze sowie zur Zufriedenheit der Anspruchsgruppen sollen in regelmässigen Abständen beschafft und ausgewertet werden. So werden Nachfrageentwicklungen oder sich ändernde Nutzungsansprüche erkannt und es kann darauf reagiert werden.

In den folgenden Kapiteln werden die Massnahmen erläutert, welche zur Umsetzung der jeweiligen Konzeptelemente eingesetzt werden können. Die Funktion und die Idee der Massnahmen werden beschrieben und bewertet. Massnahmen die für die Stadt Luzern als zweckmässig erachtet werden, sind in separaten Massnahmenblättern detaillierter beschrieben. Auf den Massnahmenblättern werden auch die Abhängigkeiten unter den einzelnen Massnahmen, Termine sowie der Kostenrahmen angegeben.

9 Halte- und Parkplatzkonzept

Die verschiedenen Halte- und Parkplätze werden in fünf Typen unterteilt. Dabei sind je nach Nutzung der Halte- und Parkplätze unterschiedliche Anforderungen an die Lage und den Ausrüstungsstandard zu berücksichtigen. Die Funktion bezeichnet die jeweilige Hauptfunktion auf welche der Ausrüstungsstandard auszurichten ist. Eine anderweitige Nutzung wird dadurch jedoch nicht ausgeschlossen.

Die Typisierung soll eine einfache Kommunikation für die Reiseleiter und Carchauffeure und einen nachfragegerechten Ausrüstungsstandard sicherstellen.

Unterschieden werden die folgenden Halte- und Parkplatztypen.

	Funktion	Nutzergruppe	Lage
Halteplätze	Nur Ein- und Ausstieg maximale Haltezeit 15 min	Tagestouristen	Altstadtnähe
		Reisen ab Luzern, Tagestouristen	ÖV-Nähe PW-Halteplätze
		Übernachter	Hotelnähe
Kurzzeitparkplätze (Parkplätze)	Zwischenparkierung bis zu 24 Stunden (in HVZ typischerweise kürzer)	Tagestouristen	Peripher, Fahrzeit ins Zentrum 10 – 20 min. (bei Verkehr)
Langzeitparkplätze (Abstellplätze)	Parkplätze zum Abstellen über Nacht oder mehrere Tage	Übernachter	Peripher / aus- serhalb
Überlaufparkplätze	Parkplatzkapazität zur temporären Abwicklung von Spitzentagen oder bei temporären Sperrungen von Park- oder Abstellplätzen	Tagestouristen Übernachter	Peripher
Fernreisebusterminal	Einstieg und Ausstieg Reisen nach und ab Luzern	Reisen ab Luzern; Fernreisegäste nach und ab Luzern	ÖV-Nähe PW-Halteplätze

Tab. 6 Halte- und Parkplatzkonzept

Halteplätze Die Halteplätze dienen dem Ein- und Ausstieg der Passagiere. Die Cars sollen hier maximal 15 Minuten halten. Durch die kurze Aufenthaltszeit der Cars an den Halteplätzen verfügen diese über eine hohe Kapazität. Halteplätze für Reisende nach Luzern sollen möglichst nahe am Ziel der Gäste liegen, dies ist entweder die Altstadt oder ein Hotel. Für Reisende ab Luzern sollen Halteplätze in der Nähe eines ÖV-Anschlusses verfügbar sein. Besteht an diesen Halteplätzen eine Bahnverbindung mit der Innenstadt können diese auch dem Transport von Tagesgästen dienen. Für Reisende ab Luzern sind Busverbindungen ausreichend, da diese Passagiere einzeln oder in kleineren Gruppen eintreffen. Für Reisende ab Luzern sind jedoch zusätzliche PW-Halteplätze zum Bringen und Abholen der Reisenden erforderlich.

- Park- und Abstellplätze Die Park- und Abstellplätze dienen dem Abstellen der Cars ohne Passagiere über mehrere Stunden bis mehrere Tage. Für Tagestouristen sollen die Cars von den Parkplätzen in etwa 10 – 20 Minuten zu den Halteplätzen gelangen können. Damit die Abholung der Gäste an den Halteplätzen planbar ist sollte die Zufahrt auch zur Hauptverkehrszeit nicht massgeblich länger dauern. Für Langzeitparkplätze (Abstellplätze) ist die planbare Erreichbarkeit bzw. die Distanz weniger entscheidend, für die Chauffeure sollte jedoch eine Möglichkeit bestehen vom Parkplatz zu einer Unterkunft zu gelangen (Bahn- / Busverbindung, Shuttlebus, Taxi). Zusätzliche Parkplätze sind auch für Cars, Kleinbusse oder Wohnmobile zu schaffen, welche nicht mit Chauffeur unterwegs sind und deren Fahrzeug nicht auf normalen Parkplätzen oder in normalen Parkhäusern Platz findet.
- Überlaufparkplätze Für Spitzentage oder temporäre Sperrungen sind Überlaufparkplätze zu definieren. Diese dienen primär der Zwischenparkierung von Cars von Tagestouristen da bei diesen mit den grössten Schwankungen zu rechnen ist. Bei Überlaufparkplätze können bezüglich Lage und Ausrüstungsstandard Abstriche gemacht werden. Eine minimale Infrastruktur ist jedoch bereitzustellen.
- Fernreisebusterminal Ein Fernreisebusterminal dient der Abwicklung des Carreisebusverkehrs. An diesem soll sowohl der Ein- oder Zustieg von Gästen ab Luzern, als auch der Ausstieg von Reisegästen nach Luzern möglich sein. Für die Reisegäste müssen öffentliche Verkehrsmittel vom/zum Stadtzentrum sowie PW-Halteplätze zum Bringen und Abholen der Gäste zur Verfügung stehen.

10 Infrastruktur

Im Rahmen der Arbeiten zum Konzept Carparkierung sind alle der Projektgruppe bekannten möglichen Standorte für Car-Halteplätze und Car-Parkplätze aufgelistet und bewertet worden. Sie sind Bestandteil des „Car-Halteplatz- und Car-Parkplatz-Konzeptes“. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die untersuchten Standorte.

10.1 Mögliche Halte- und Parkplatzstandorte

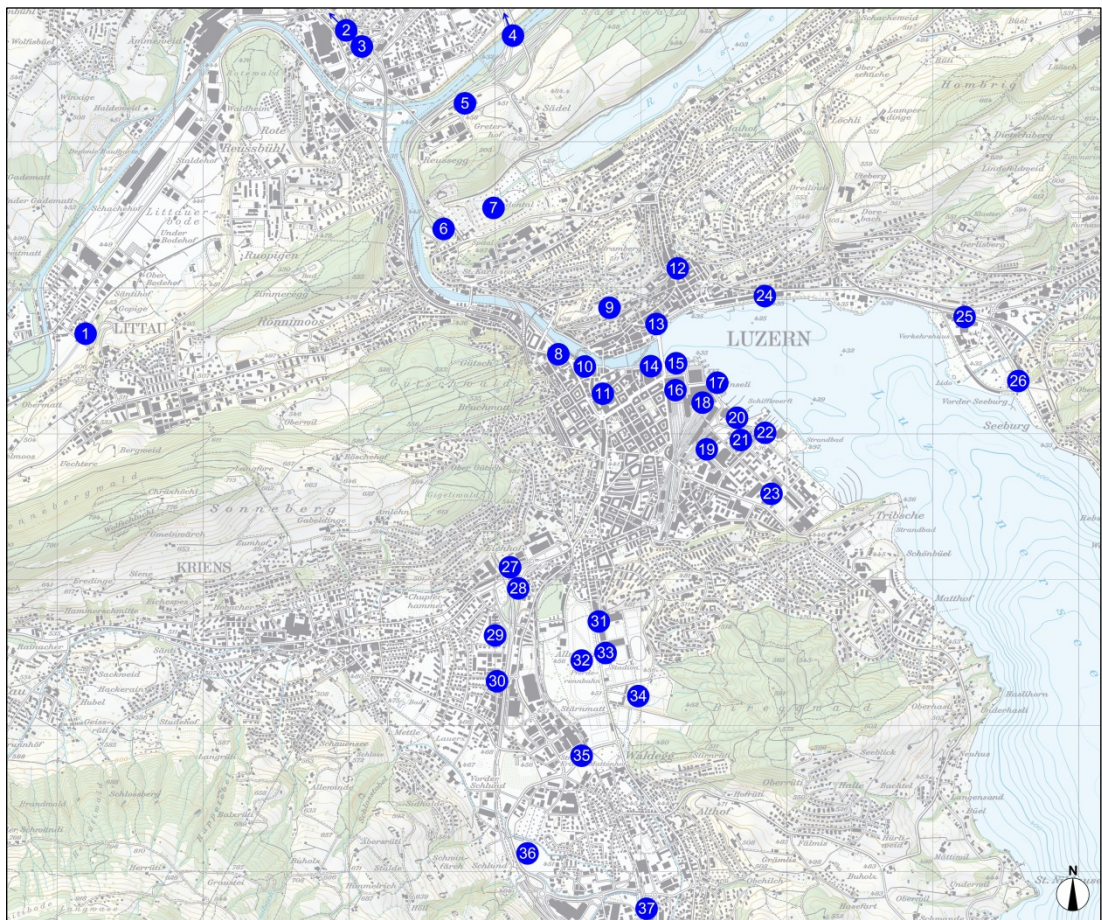


Abb. 8 Übersichtplan Mögliche Halte- und Parkplatzstandorte (für bessere Standortgenauigkeit bitte Anhang 4 beachten)

Nr.	Standort	Beschreibung	Beurteilung / Massnahme
01	Raum Bahnhof Littau	S-Bahnhaltele	Standort aufgrund der Lage abseits der Haupttrouten kaum attraktiv. Distanz von Autobahn und zum Stadtzentrum zu weit.
02	Raum Bahnhof Emmen Gersag	S-Bahnhaltestelle vorhanden. Erreichbarkeit von Autobahn ist gut.	Als Parkplatz mit einer Distanz von über 6 km und einer Fahrtzeit von gut 15 min ohne Verkehr nicht optimal. Allenfalls als Standort für Reisen ab Luzern prüfen (Platzverhältnisse kritisch).

Nr.	Standort	Beschreibung	Beurteilung / Massnahme
03	Raum Bahnhof Emmenbrücke	Standort wird bei Fernbusportalen als Halteplatz genannt. ÖV-Anbindung vorhanden. Erreichbarkeit von Autobahn ist gut.	Als Parkplatz mit einer Distanz von rund 6 km und einer Fahrzeit von >15 min nicht optimal. Allenfalls als Standort für Reisen ab Luzern prüfen (Platzverhältnisse kritisch).
04	Hallen Auto AG Rothenburg	Nutzung des Depots während den Betriebszeiten, wenn die Busse mehrheitlich im Verkehr sind und die Hallen leer stehen.	Möglichkeit müsste noch abgeklärt werden. Die Distanz zur Luzerner Altstadt wird jedoch mit 10 km und einer Fahrzeit von >17 min als zu lange beurteilt
05	Ibach / REAL	Platz für grössere Parkierungsanlage. Verbindung zu Löwen- und Schwanenplatz via Sedel - Zürichstrasse oder Autobahn - Pilatusstrasse möglich Nutzung als Parkplatz oder Abstellplatz denkbar	Machbarkeit und Kapazität prüfen. Ausbau mit Infrastruktur für Chauffeure inkl. Transportmöglichkeit bei Nutzung für Übernächter. (Siehe auch M1.3 im Anhang 1)
06	A2 Anschluss Lochhof	Aktuell als Installations- und Lagerplatz genutzt; Lage im Astra-Perimeter; Anschluss Lochhof aktuell nur als Dienstanschluss; Inbetriebnahme Anschluss mit Projekt Bypass / Spange Nord	Mögliche Nutzung als Überlaufparkplatz oder für Zwischenparkierung wurde mit ASTRA abgeklärt. Dieses spricht sich klar gegen eine Nutzung als Carparkplatz aus. (Siehe auch M1.7 im Anhang 1)
07	Morental, Ried, Friedental	Das Morental liegt in der Verlängerung des Rotsees zwischen Sedel- und Friedentalstrasse. Grossteil des Gebiets liegt in der Zone für Sport- und Freizeitanlagen und wird durch Familiengärten genutzt. Weiter bestehen zwei Bereiche in der Zone für öffentliche Zwecke.	Aufgrund der Lage ev. mittelfristig als Zwischenparkplatz oder Abstellplatz für Übernächter prüfen. Für Chauffeure fehlt aber jegliche verkehrliche Anbindung und Infrastruktur. Die Erreichbarkeit des Löwenplatzes mit dem Car ist gut. Synergien mit Parkierungsanlage mit Kantonsspital möglich. Möglicher Konflikt mit Landschaftspark Friedental
08.1	Kasernenplatz	Parkplätze in der Nähe der Altstadt	Beibehalten und Nutzung als Halteplatz prüfen um Kleinstadt zu fördern und bestehende Halteplätze zu entlasten. Weiter können Fussgängerströme in der Hertensteinstrasse und der Löwenplatz entlastet werden. Parallele Prüfung einer städtebaulichen Aufwertung des Bereichs Kasernenplatz
08.2	Erweiterung Parkhaus Altstadt	Schaffung von Parkfeldern für Cars im Parkhaus Altstadt	Als vollwertige Alternativen zum Schwanenplatz ist das Parkhaus zu schlecht gelegen. In Kombination mit dem Kasernenplatz als Halteplatz könnte jedoch das Strassennetz von Fahrten zwischen Halte- und Parkplatz entlastet werden. Aufgrund der geringen Grundfläche liessen sich jedoch nur 5 bis 7 Carparkfelder realisieren. Der Aufwand zum Umbau wird auf rund Fr. 10 Mio. geschätzt und zwei komplette Geschosse zur Parkierung für Personenwagen würden entfallen. Auch mit einem Neubau (Kosten von rund Fr. 40.00 Mio.) könnten nur unwesentlich mehr Parkfelder realisiert werden. (Siehe auch M1.14 im Anhang 1)
09	Museggparking	Parkhaus mit Halte- und Parkplätzen in der Nähe der Altstadt	Ersatz für Halteplätze am Schwanenplatz und teilweise am Löwenplatz. Teilkompensation Parkplätze Inseli, Alpenquai und Landenberg.

Nr.	Standort	Beschreibung	Beurteilung / Massnahme
10	Pfistergasse	Die Pfistergasse wird aufgrund der neuen Geschäfte vermehrt von Cars befahren um Gäste auszuladen. Ausgewiesene Halteplätze könnten den Ausladevorgang vereinfachen.	Aufgrund der Nähe zum Kasernenplatz sollten keine zusätzlichen Halteplätze in der Pfistergasse erstellt werden.
11	Bushaltestelle Hirschengraben	Halteplatz an der heutigen Bushaltestelle für Überlandbusse	Aufgrund der grossen Gehdistanz, der beschränkten Infrastruktur nicht zweckmässig
12.1	Löwenplatz	Dient aktuell als Halte- und Parkplatz. Mai – Okt. ab 16.00 Uhr nur Halteplatz	Bestehendes Regime beibehalten, beobachten und Zeitfenster als reine Halteplätze bei veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Infrastruktur sollte optimiert werden (Unterstände, Toiletten). Aufhebung Parkplätze ist aufgrund des Bedarfs zur Kurzparkierung für Gäste welche in Luzern nur das Löwendenkmal besuchen mittelfristig nicht möglich.
12.2	Carparkplätze Weyquartier	Schaffung von Carparkplätzen an der Wey-, Hof-, und Friedenstrasse.	Die Kulturzone Löwenplatz soll zur Steigerung der Attraktivität für Besucher und Bewohner optimiert werden. Die Realisierung von Carparkplätzen oder Carhalteplätzen in den Quartierstrassen würde unweigerlich zu Suchverkehr in diesen Strassen führen und die Attraktivität des Quartiers als Wohn- Lebens und Aufenthaltsraum reduzieren. Weiter müssten verschiedene Velo- und Autoparkfelder entfernt werden was die Erreichbarkeit des Quartiers für Bewohner, Beschäftigte und Kunden reduziert. (Siehe auch M1.13 im Anhang 1)
13	Schwanenplatz	Dient aktuell als Halteplatz. Mai – Okt. ab 17.00 Uhr nur zum Auslad	Bestehendes Regime vorerst beibehalten. Linksabbiegen / -einmünden zum/vom Schwanenplatz prüfen.
14	Halteplatz obere Bahnhofstrasse	Halteplatz vor dem Post- / Swisscom Gebäude.	Aufgrund der geringen Platzverhältnisse sowie des Volksentscheides zu einer attraktiveren Bahnhofstrasse nicht zweckmässig und umsetzbar.
15	Halteplatz Bahnhofquai	Halteplatz entlang Bahnhofquai analog zum Baustellenregime während Baustelle Schwanenplatz	Aufgrund der Verkehrsüberlastung am Bahnhofplatz und dem fehlenden Warteplatz nicht geeignet.
16	Terminal über Gleisfeld	Carterminal über Gleisfeld Bahnhof Luzern	Abklärung im Rahmen der Planung des Tiefbahnhofs und der Suche nach alternativen zum bestehenden Busbahnhof ergaben, dass Busdeck über dem Gleisfeld eine prüfungswerte Option ist. Aufgrund der zu erwartenden städtebaulichen und betrieblichen Schwierigkeiten sowie der Erstellungskosten kam die Projektgruppe jedoch zum Schluss, dass auf eine solche Varianten zu verzichten ist
17	Inseli / Inseliquai	Halte- und Parkplatz Mittelfristig aufgrund von Initiative nicht mehr oder nur noch teilweise verfügbar	Kurzfristige Weiternutzung. Mittelfristig allenfalls gewisse Anzahl Halteplätze in Bahnhofsnähe für Reisen ab Luzern bzw. zum KKL z.B. entlang Inseliquai sicherstellen.

Nr.	Standort	Beschreibung	Beurteilung / Massnahme
18	Ehemaliger Postbahnhof	Gleisfeld ehemaliger Postbahnhof. Vorschlag Konzept C-Netz (hiss+heggli architekten ag 13.09.2014) mit 10 – 13 Halteplätzen Vorabklärung SBB zu Realisierbarkeit ausstehend	Machbarkeit unklar. Lage für Reisen ab Luzern gut. Problematik Carverkehr im Raum Bahnhof würde sich verschärfen.
19.1	Rösslimatt (Strassenprojekt Ausbau Quartier Rösslimattstrasse Stadt Luzern)	Im Rahmen eines Strassenprojektes wurden 2007 verschiedene Varianten zum Ausbau des Quartiers Rösslimattstrasse untersucht. Dabei wurden auch Carparkplätze entlang der nordwestlichen Fassade des SUVA-Gebäudes und auf der Rösslimattstrasse zwischen Landenberg- und Bürgenstrasse untersucht	Lage für Reisen ab Luzern möglich sofern eine gute Fusswegverbindung zum Bahnhof gewährleistet werden kann. Zur Zwischenparkierung der Cars ist die Zu- und Wegfahrt durch Quartierstrasse und über die stark befahrene Zentralstrasse und/oder Bahnhofplatz nicht optimal. Problematik Carverkehr im Raum Bahnhof würde sich verschärfen. Carverkehr in dicht bebautem, attraktiven Wohn- und Geschäftsquartier ist nicht optimal. Aufgrund der künftigen Nutzung dieses Gebietes für die höherwertigen Wohn- und Arbeitsplatznutzungen soll aus Sicht ESP Bahnhof auf eine Realisierung verzichtet werden. (Siehe auch M1.10 im Anhang 1)
19.2	Rösslimatt (Vorschlag C-Netz)	Vorschlag Konzept C-Netz (hiss+heggli architekten ag 13.09.2014) mit 20 neuen Car-PP vgl. „Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof und Umgebung“ Stadt und Kanton Luzern, SBB-Immobilien, Post-Immobilien, Mai 2009 Nutzung Rösslimatt (Bereich entlang der nordwestlichen Fassade des SUVA Gebäudes an der Werkhofstrasse 18) zur Realisierung von 20 Carparkfeldern. Die Machbarkeitsabklärung ausstehend	Siehe 19.1
19.3	Rösslimatt (Güterschuppen)	Zwischennutzung des Vorplatzes entlang des Güterschuppens zur Carparkierung bis zur Realisierung des Bauprojektes der SBB.	Aufgrund der bestehenden Nutzungen sowie der Befahrbarkeit / Geometrie ist die Nutzung des Vorplatzes des Güterschuppens für Cars nicht möglich.
20	Raum Alpenquai	Bestehende Parkierung entlang Strasse	Kurzfristig erweiterbar zulasten PW-Parkplätzen. Erweiterbar mit Parkplätzen für Wohnmobile aufgrund der Nähe zum PP Landenberg mit WC-Entleerungsmöglichkeit Mittelfristig weaternutzen. Längerfristig gefährdet da unattraktiv und Bewirtschaftung schwierig (Siehe auch M1.9 im Anhang 1)
21	Landenberg	Bestehende Parkierung mit WC und Car-Waschmöglichkeit	Mittelfristig weaternutzen. Längerfristig gefährdet da Grundstück für höherwertige Nutzung verwendet werden könnte.
22	Kiesparkplatz Alpenquai	Kiesparkplatz, 500 m vom Bahnhof entfernt welcher heute als Veranstaltungssplatz genutzt wird.	Kurzfristig als Überlaufparkplatz zur Zwischenparkierung denkbar.

Nr.	Standort	Beschreibung	Beurteilung / Massnahme
23	Hallen vbl	Nutzung des vbl-Depots während den vbl-Betriebszeiten, wenn die Busse mehrheitlich im Verkehr sind und die Hallen leer stehen.	Gemäss vbl treffen 2016 viele neue Busse ein wodurch der Platz gebraucht wird. Ab Ende 2017 wäre dies jedoch eine Möglichkeit, die mit gewissen baulichen Anpassungen der Hallen geprüft werden könnte. Im Rahmen der Erarbeitung eines Überlaufkonzeptes ist diese Möglichkeit zu berücksichtigen.
24	Carparkplätze zwischen Hotel Casino und Palace	Zwischen den Hotels Casino und Palace liegen südlich der Haldenstrasse drei Carparkplätze. Parkplätze aus statischen Gründen nicht für längere Parkierung geeignet da sie auf dem Parkhaus liegen.	Prüfen wie diese Parkplätze genutzt werden und ob diese z.B. für Ein- und Ausstieg von Hotelgästen besser genutzt werden können.
25	Verkehrshaus (Haldenstrasse)	Halteplätze nahe S-Bahnanschluss. Entlang Haldenstrasse, Fahrtrichtung Meggen (bestehende PW-Parkplätze) oder Lidostrasse.	Lage attraktiv für Reisen ab Luzern aufgrund guter Erreichbarkeit mit Bus, Bahn und PW-Parkplätzen. Machbarkeit prüfen. (Siehe auch M1.4 im Anhang 1)
26	Brüelmoos	Bestehender Parkplatz; Potential zur Erweiterung Nutzung als Park- und Abstellplatz Teilnutzung PW-Parkplätze Lido / Verkehrshaus Ergänzung mit Parkplätzen für Wohnmobile	Erweiterung prüfen (Siehe auch M1.1 im Anhang 1)
27	Eichhof / Konsumhof (zwischen Portal Sonnenbergtunnel und Langsägestrasse)	Aktuell freistehender Platz mit bestehender Schranke. Mittelfristig für Überbauung Eichhof West (aktuell durch Einsprachen blockiert). Gute Erreichbarkeit der Halteplätze in der Nähe zur Altstadt über A2. „Aufenthaltsbereich und Verpflegungsmöglichkeit“ für Chauffeure im Tankstellenshop	Kurzfristig Nutzung als Überlaufparkplatz prüfen (Siehe auch M1,5 im Anhang 1)
28	Eichhof zwischen Langsägestrasse und Luzernerstrasse	aktuell ungenutzt, später Umnutzung bzw. Umgestaltung durch Überbauung Eichhof West geplant. Erreichbarkeit über geplante Busspur möglich.	Kurzfristig Nutzung als Überlaufparkplatz prüfen. (Siehe auch M1.5 im Anhang 1)
29	Widehof (hinter Gefängnis Grosshof)	Freie Fläche Gut erreichbar von Autobahn. Bushaltestelle in 500 m Entfernung; Zone für öffentliche Nutzungen	Nutzung als Parkplatz prüfen (Siehe auch M1.6 im Anhang 1)
30	Werkstrasse Kriens	Parzellen Nr. 2098 und 2788 in Kriens Ende Werkstrasse südlich Arsenalstrasse (Brücke).	Erschliessung aufgrund enger Bebauung sehr schwierig und ungünstig. Platzverhältnisse zur Parkierung eng.
31	Allmend Messe	Haltekannte bei Kreisel Allmend welche bei Veranstaltungen genutzt wird könnte für Reisen ab Luzern genutzt werden.	Platz steht ohne baulichen Massnahmen zur Verfügung und sollte entsprechend genutzt werden. Der Platz reicht für ca. 2 Cars
32	Allmend Zirkusplatz	Befestigter Platz welcher für Veranstaltungen oder zur Parkierung genutzt wird. S-Bahn Anschluss in Gehdistanz	Der Zirkusplatz soll gemäss Nutzungsplanung möglichst wenig belegt werden und deshalb nicht zusätzlich intensiv mit Cars belegt werden. Als Eventparkplatz dient der Zirkusplatz jedoch bereits heute auch der Parkierung von Cars

Nr.	Standort	Beschreibung	Beurteilung / Massnahme
33	Allmend P2	Realisierung von Carparkplätzen auf der Allmend zu Lasten von PW-Parkfeldern.	Intensive zusätzliche Parkierungsnutzungen auf der Allmend werden als nicht realisierbar beurteilt. Von den bestehenden Parkplätzen könnte aufgrund der heutigen Nutzung am ehesten der P2 zur Nutzung als Carparkplatz umgebaut werden. (Siehe auch M1.12 im Anhang 1)
34	Allmend P4	Ehemaliger Eventparkplatz, wurde mit Ausbau Allmend Zirkusplatz aufgehoben	Intensive Nutzungen auf der Allmend werden als nicht realisierbar beurteilt Fläche wird im Gegenzug zur Vergrösserung des Zirkusparkplatzes renaturiert (Parkierungskonzept Allmend)
35.1	Bahnhof Mattenhof	S-Bahnverbindung zum Bahnhof Luzern. Möglicher Standort für Halteplätze in Bahnhofsnähe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste. Gebiet wird in den nächsten Jahren stark entwickelt.	Attraktiver Standort aufgrund S-Bahnanschlusses und aktuell bestehender Freifläche. Wahrscheinlichkeit für grösseres Terminal auf Gemeindegebiet Kriens gering. Halteplätze in Bahnhofsnähe sollten jedoch geprüft werden. (Siehe auch M1.8 im Anhang 1)
35.2	Mattenhof II	Nutzung des aktuell noch unbebauten Grundstücks Mattenhof II (Parzelle Nr. 2988) bis zur Realisierung der Pilatus-Arena zur Carparkierung.	Die Platzverhältnisse würden, die Realisierung von bis zu rund 50 Carparkfeldern zulassen. Der Untergrund wäre jedoch entsprechend anzupassen. Aufgrund der Lage eignet sich das Gebiet zur Zwischenparkierung von Cars, zur Übernachtung von Cars oder für Reisen ab Luzern. Mit den Initianten der Pilatus Arena wurde ein Kaufrechtsvertrag abgeschlossen zur Planung und Realisierung der Pilatus Arena. Der Baustart ist 2019 geplant. Verläuft die Realisierung des Pilatus Arena nach Plan wäre höchstens noch eine kurzfristige provisorische Nutzung realisierbar. Eine Realisierung des Carparkplatzes bis zum Baustart der Pilatus Arena wird als nicht zweckmässig beurteilt. (Siehe auch M1.11 im Anhang 1)
36	Hinder Schlund	Freie befestigte Fläche. Bei Veranstaltungen als Parkplatz genutzt (bei trockenen Bedingungen) Könnte von Lage her als Überlauf-Park- oder -Abstellplatz genutzt werden. Zusammen mit Halteplätzen Mattenhof, Allmend oder Horw optimal. Längerfristig ev. Synergien bei einer allfälligen Verlängerung der Pilatusbahn.	Nutzung / Verfügbarkeit prüfen. Kurz- und mittelfristig mit Ergänzung einer minimalen Infrastruktur für die Chauffeure als Parkplatz nutzbar. Langfristig als strategische Entwicklungsreserve der Stadt Luzern für Gewerbebetriebe gedacht. (Siehe auch M1.2 im Anhang 1)
37	Raum Bahnhof Horw	S-Bahnverbindung zum Bahnhof Luzern. Möglicher Standort für Halteplätze in Bahnhofsnähe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste. Gebiet verändert sich in den nächsten Jahren durch Entwicklung „Horw Mitte“ massgeblich	Mögliche Standorte für Halteplätze in Bahnhofsnähe prüfen. Die Realisierbarkeit eines grösseren Terminals wird als nicht realistisch beurteilt.

Tab. 7 Zusammenstellung möglicher Standorte für Halte- Parkplätze

10.2 Vertiefte Prüfung Halte- und Parkplatzstandorte

10.2.1 Geprüfte Standorte und Empfehlung

Alle im vorgehenden Kapitel aufgeführten Standorte wurden bezüglich Ihrer Machbarkeit und ihrer Kompatibilität mit dem Gesamtkonzept in der Projektgruppe besprochen und geprüft. Die nachfolgende Tabelle zeigt, welche Halte- und Parkplätze im Rahmen der Konzepterarbeitung genauer geprüft wurden.

Nr.	Standort	Massnahme	Empfehlung
05	Ibach / REAL	Prüfung Erstellung peripherer Parkplätze (M 1.3, Anhang 1)	Weiterverfolgen
06	A2 Anschluss Lochhof	Prüfung Standort als peripherer Parkplatz (M 1.7, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Realisierung unwahrscheinlich
08.1	Kasernenplatz	Der Kasernenplatz soll aufgrund seiner attraktiven Lage nahe der Kleinstadt zu den Spitzenzeiten auch als Halteplatz genutzt werden. Dadurch soll die Kleinstadt touristisch gefördert, die Touristenströme entflochten und die Hertensteinstrasse und der Löwenplatz entlastet werden. Parallele Prüfung einer städtebaulichen Aufwertung des Bereichs Kasernenplatz	Umsetzen
08.2	Erweiterung Parkhaus Altstadt	Nutzung des Parkhauses Altstadt zur Carparkierung (M 1.14, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Kosten- / Nutzen Verhältnis sehr schlecht
12.1	Löwenplatz	Verlängerung und laufende Überprüfung des bestehenden provisorischen Regimes. Umgestaltung Carparkplatz Löwenplatz damit dieser besser den Bedürfnissen der Bevölkerung und Reisegästen entspricht.	Weiterverfolgen
12.2	Carparkplätze Weyquartier	Schaffung von Carparkplätzen an der Wey-, Hof-, und Friedenstrasse. (M1.13 im Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Negative Auswirkungen auf Quartier als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsraum zu stark
13	Schwanenplatz	Verlängerung und laufende Überprüfung des bestehenden provisorischen Regimes	Umsetzen
19	Rösslimatt	Realisierung von Carparkplätzen im Rösslimattquartier (M 1.10, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Gebiet soll für höherwertige Wohn- und Arbeitsplatznutzungen genutzt werden.
20	Raum Alpenquai	Kurzfristige Erweiterung der Carparkplätze, Ergänzung von Parkplätzen für Wohnmobile und Sanierung WC-Entleerungsstelle Landenberg (M 1.9, Anhang 1)	Umsetzen
25	Verkehrshaus Haldenstrasse	Realisierung von zusätzlichen Halteplätzen für Reisen ab Luzern (M 1.4, Anhang 1)	Weiterverfolgen
26	Brüelmoos	Erweiterung Parkplatz Brüelmoos (M 1.1, Anhang 1)	Weiterverfolgen
27/28	Eichhof / Konsumhof	Prüfung als kurzfristige Parkplätze (M 1.5, Anhang 1)	Weiterverfolgen
29	Widenhof / Grosshof Kriens	Prüfung Standort als peripherer Parkplatz (M 1.6, Anhang 1)	Weiterverfolgen
31	Allmend Messe	Nutzung der Haltekante beim Kreisel Allmend für Reisende ab Luzern.	Umsetzen

Nr.	Standort	Massnahme	Empfehlung
33	Allmend P2	Nutzung bestehender Parkplatz P2 zur Carparkierung (M 1.12, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen. Realisierung unwahrscheinlich
35.1	Bahnhof Mattenhof	Halteplätze in Nähe S-Bahnhof Mattenhof prüfen (M 1.8, Anhang 1)	Weiterverfolgen
35.2	Mattenhof II	Zwischennutzung Areal Mattenhof II bis zur Realisierung der Pilatus Arena zur Carparkierung (M 1.11, Anhang 1)	Nicht weiterverfolgen solange Projekt Pilatus Arena vorgesehen ist.
36	Hinder Schlund	Nutzung und Ausbau Areal zu peripherem Parkplatz (M 1.2, Anhang 1)	Weiterverfolgen

Tab. 8 Zusammenstellung geprüfter Standorte für Halte- Parkplätze

10.2.2 Definition Ausrüstungsstandard Halte- und Parkplätze

Für die verschiedenen Halte- und Parkplatztypen soll die erforderliche Infrastruktur definiert und entsprechend ergänzt werden.

	Halteplätze in Altstadtnähe	Halteplätze in ÖV-Nähe	Kurzzeitparkplätze	Langzeitparkplätze	Fernreisebusterminal	Überlaufparkplätze
Anforderungen Infrastruktur						
Gedeckter Wartebereich mit Sitzgelegenheit	erforderlich	erforderlich	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erwünscht
Geheizter Wartebereich mit Sitzgelegenheiten	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erwünscht
Toiletten	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erwünscht
WC-Entleerungsstation	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erforderlich	erwünscht
Aufenthaltsmöglichkeit Chauffeure	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erwünscht
Transportmöglichkeit für Chauffeure ins Zentrum (Taxi, ÖV)	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erwünscht	erwünscht
Car-Waschstelle	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erwünscht	erwünscht
Verpflegungsmöglichkeit / Kiosk	erwünscht	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erforderlich	erwünscht
Abfalleimer / Aschenbecher	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erforderlich	erwünscht
Touristische Informationsmöglichkeiten	erforderlich	erforderlich	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erwünscht
Fahrplaninformationen / Fahrscheinverkauf	erwünscht	erforderlich	erwünscht	erwünscht	erforderlich	erwünscht

Tab. 9 Zusammenstellung Anforderungen Halte- und Parkplätze

11 Kapazitätsmanagement

Das Kapazitätsmanagement stellt sicher, dass die bestehende Strassen- und Parkplatzinfrastruktur optimal ausgelastet und genutzt wird.

11.1 Geprüfte Massnahmen

11.1.1 Linksabbieger Schwanenplatz

Zur Anfahrt des Schwanenplatzes von den Autobahnanschlüssen A2 Luzern-Zentrum oder A2 Luzern-Kriens müssen Cars momentan beim Luzernerhof wenden. Die gleiche Strecke muss gefahren werden, wenn der Car im Raum Inseli zwischenparkiert war um die Gäste am Schwanenplatz wieder abholen.

Die Wegfahrt vom Schwanenplatz ist nur in Richtung Seebrücke möglich. Für Fahrten in Richtung Löwenplatz oder Haldenstrasse wenden die Cars über den Bahnhofplatz.

Durch die fehlende Möglichkeit direkt aus Richtung Seebrücke nach links auf den Schwanenplatz bzw. vom Schwanenplatz nach links in Richtung Luzernerhof zu fahren, entstehen somit Umwegfahrten auf dem stark beanspruchte Strassennetz.

Um solche Umwegfahrten zu vermeiden wurde die Möglichkeit geprüft ein Linksabbiegen vom Schweizerhofquai in Fahrtrichtung Luzernerhof direkt auf den Schwanenplatz und ein Links-einmünden vom Schwanenplatz auf den Schweizerhofquai in Richtung Luzernerhof zur ermöglichen.

Der Platzbedarf für diese Manöver ist in den folgenden Abbildungen dargestellt.

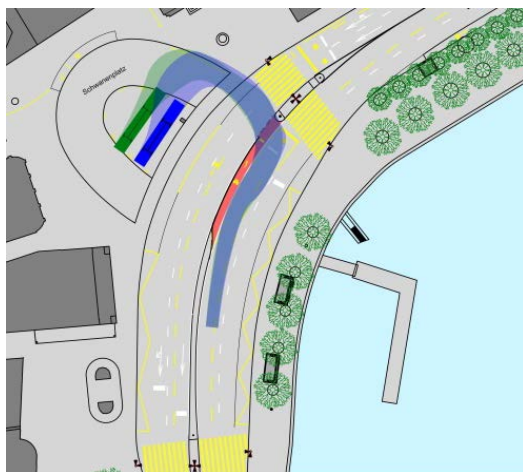
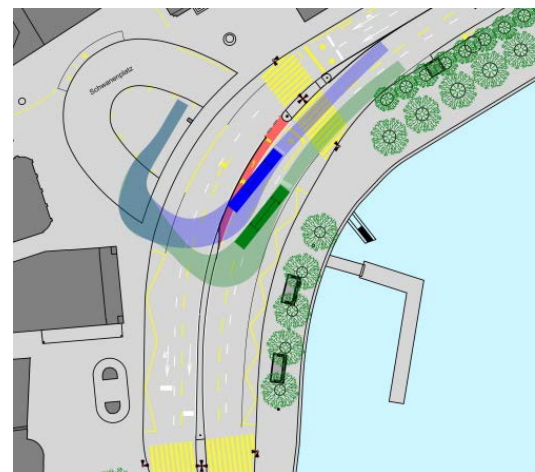


Abb. 9, 10 Einfahrt Car mit den max. Massen von 15.00 x 2.55 m



Ausfahrt Car mit den max. Massen von 15.00 x 2.55 m

In folgender Tabelle wird aufgezeigt welche Voraussetzungen gegeben sein müssen und welche Massnahmen allenfalls erforderlich sind um das jeweilige Manöver zulassen zu können.

Linkseinmünder Schwanenplatz → Schweizerhofquai	
Voraussetzung	Massnahme
Die Ausfahrt darf nicht durch einen Bus verstellt sein	Dies kann nicht verhindert werden, da der Linienbus Priorität hat. Manöver könnten entsprechend nur durchgeführt werden, wenn die Busspur nicht durch einen Bus genutzt wird.
Ausfahrt darf nicht durch Personwagen verstellt sein.	Mit einer entsprechenden LSA-Steuerung könnte dieser Bereich geräumt werden. Anpassungen am LSA-System gingen jedoch zu Lasten der Leistungsfähigkeit bzw. des Komforts (grüne Welle). Alternativ könnte der Verkehr in Richtung Seebrücke vom Lotsen solange angehalten werden, bis der Car die Spuren gequert hat. Dies erfolgt bereits im bestehenden Betrieb teilweise, wenn ein Car auf die linke Spur in Richtung Seebrücke einmünden muss.
Befahrbarkeit muss sichergestellt sein	Befahrbarkeit ist gegeben. Der Bus muss jedoch entsprechend ausholen (siehe Abbildungen oben). Die bestehende bauliche Mittelinsel muss in diesem Bereich entfernt werden.
Wartebereich vor Fussgängerübergang auf Höhe Gübelin in Fahrtrichtung Luzernerhof muss frei sein.	Mit einer entsprechenden LSA-Steuerung kann dieser Bereich geräumt werden. Anpassungen am LSA-System gehen jedoch zu Lasten der Leistungsfähigkeit bzw. des Komforts (grüne Welle) Alternativ könnte auch die Fahrtrichtung Luzernerhof durch einen Lotsen angehalten werden bis der Car eingemündet ist.
Keine wartenden Velos in Fahrlinie. Die Grünphase der linksabbiegenden Velos ist versetzt zur Grünphase des MIV bzw. parallel zu den Fussgängern. Daher können diese nicht zusammen mit dem MIV geräumt werden.	Der Lotse muss sicherstellen, dass keine wartenden Velos auf der Fahrlinie des Cars stehen. Wird der Car auf die rechte Spur in Richtung Luzernerhof geführt sollte dies gemäss der Schleppkurvenprüfung gut möglich sein.
Manöver muss unter kontrollierten Bedingungen stattfinden und muss ausserhalb dieser Zeiten verhindert werden.	Manöver können nur stattfinden, wenn ein Lotse im Einsatz ist. Dieser entscheidet ob die Voraussetzungen gegeben sind. Entsprechend muss die Einmündemöglichkeit ausserhalb dieser Zeiten baulich oder signaltechnisch verhindert werden. Auch Wendemanöver von Personwagen müssen deutlich unterbunden werden. Weiter muss der Lotse in Erfahrung bringen ob der Carchauffeur in Richtung Luzernerhof abbiegen will.
Linksabbieger Schweizerhofquai → Schwanenplatz	
Voraussetzung	Massnahme
Der Car muss über die Fahrbahn in Fahrtrichtung Seebrücke geführt werden ohne dass dieser lange auf der Fahrbahn Richtung Luzernerhof warten muss, den Verkehr behindert und so Überholmanöver bzw. Spurwechsel provoziert.	<i>Während Grünphase für Fahrbahn Richtung Luzernerhof:</i> Ein Lotse muss erkennen, dass ein nahender Car zum Schwanenplatz will und prüfen ob keine abbiegenden Velos warten. Ist beides gegeben muss er beide Fahrspuren in Richtung Seebrücke anhalten und den Car sicher zum Schwanenplatz führen <i>Während Rotphase für Fahrbahn Richtung Luzernerhof:</i> Während der Rotphase könnte das Linksabbiegemanöver nur durchgeführt werden, wenn der Car gerade an der richtigen Stelle halten muss bzw. nicht durch andere haltenden Fahrzeuge behindert wird. Der Lotse muss dann erst erkennen, dass der Car zum Schwanenplatz will und ihn dann sicher über die Strasse führen. Gleichzeitig haben jedoch die Fussgänger und die Abbiegenden Velos grün.

Nachfolgend wird aufgezeigt, welche Vorteile und Chancen bzw. Nachteile und Risiken durch das jeweilige Manöver entstehen.

	Vorteile / Chancen	Nachteile / Risiken
Linksabbieger Schweizerhofquai → Schwanenplatz	+ Entlastung Schweizerhofquai zwischen Schwanenplatz und Luzernerhof	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Aufgabe bzw. zusätzlicher Personalbedarf für Lotsen - Schwierige Kommunikation für Carchauffeure und Lotsen wann dieses Manöver befahrbar ist und gleichzeitig Bedarf dazu besteht - Massgebliche Behinderungen des Verkehrs auf dem Schweizerhofquai - Schaffung zusätzlicher Gefahrenstellen (Auf-fahrnfälle, gefährliche Überholmanöver)
Linkseinmünder Schwanenplatz → Schweizerhofquai	<ul style="list-style-type: none"> + Entlastung Seebrücke und Bahnhofplatz + Mögliche Verlagerung von Cars via Zürichstrasse in Richtung Autobahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Aufgabe bzw. zusätzlicher Personalbedarf für Lotsen - Schwierige Kommunikation für Carchauffeure wann diese Beziehungen befahrbar sind und gleichzeitig Bedarf dazu besteht - Beeinträchtigung Leistungsfähigkeit Schweizerhofquai durch Anpassungen an Lichtsignalsteuerung

Durch das aktuelle Regime werden die Carbewegungen am Schwanenplatz von Mai bis Oktober ab 17.00 Uhr stark reduziert und zum Löwenplatz verlagert. Die potentielle Nachfrage nach den zusätzlichen Manövern würde daher ausserhalb der Hauptverkehrszeit bestehen. Ausgehend von maximal 66 Carbewegungen pro Stunde am Löwen- und Schwanenplatz zusammen wird die potentielle Nachfrage an Spitzentagen auf ≤ 20 Cars pro Stunde geschätzt.

Fazit Linksabbieger Schweizerhofquai → Schwanenplatz

Die Machbarkeit der Linksabbieger vom Schweizerhofquai in Fahrtrichtung Luzernerhof direkt auf den Schwanenplatz wird als sehr gering eingeschätzt. Die Aufwendungen zur Realisierung dieser Abbiegemöglichkeit und die potentiellen neuen Gefahren und Verkehrsbehinderungen stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen. Das Manöver würde kaum zu einer massgeblichen Entlastung durch Cars im Raum Seebrücke führen sondern eine zusätzliche Unruhe in den Verkehr bringen.

→ Es wird daher davon abgeraten diese Möglichkeit weiter zu verfolgen.

Fazit Linkseinmünder Schwanenplatz → Schweizerhofquai

Die Machbarkeit eines Linkseimündemanövers für Cars ab dem Schwanenplatz wird grundsätzlich als realistisch eingestuft. Allerdings werden die erforderlichen Aufwendungen für Personal und Sicherheit sowie die Behinderungen der restlichen Verkehrsteilnehmer im Verhältnis zum potentiellen Nutzen als zu hoch beurteilt. Das Manöver erfordert zusätzlichen Personaleinsatz, verkompliziert und verlängert somit den Haltevorgang am Schwanenplatz und würde zusätzliche Unruhe in den Verkehr bringen. Die Entlastung der Seebrücke wird dabei als nur marginal eingeschätzt. Weiter besteht die Gefahr, dass diese Massnahme von der Bevölkerung als Schikane der Autofahrer zugunsten der Cars wahrgenommen wird.

→ Es wird daher auch davon abgeraten diese Möglichkeit weiter zu verfolgen.

11.1.2 Öffnung Busspuren für Cars

Im bestehenden Zustand steht die Busspur auf der Haldenstrasse auch den Cars zur Verfügung. Die Busspur auf der Pilatusstrasse könnte einer weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit der Halteplätze dienen. Eine Behinderung der Linienbusse müsste dabei jedoch ausgeschlossen bzw. minimiert werden können.

Die Pilatusstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof wird aktuell von den Cars bei der Fahrt vom A2 Anschluss Luzern-Zentrum in Richtung Altstadt genutzt. Der Zeitbedarf der Cars auf dieser Strecke bzw. die Behinderung der anderen Verkehrsteilnehmer durch Cars wird als sehr gering eingeschätzt. Weiter ist diese Strecke weniger sensibel, da sie primär die erste Anfahrt zum Halteplatz betrifft und nicht die Abholfahrt vom Park- zum Halteplatz. Der Bedarf zur Mitbenutzung der Busspur Pilatusstrasse wird daher aktuell als nicht gegeben und die Auswirkungen auf den öffentlichen Busverkehr als relevant beurteilt.

Im Zusammenhang mit der Lage der Parkplätze und der entsprechenden Anfahrtsroute zu den Halteplätzen sollte diese Option jedoch laufend geprüft werden. Bei der Erstellung von zukünftigen Busspuren ist die Nutzungserlaubnis für Cars jeweils individuell zu prüfen. Eine generelle Öffnung von Busspuren für Cars wird jedoch als nicht zweckmässig beurteilt.

11.1.3 Schiff-Shuttle

Die Idee eines Schiff-Shuttles vom Parkplatz Lido / Brüelmoos zum Schwanenplatz / Schweizerhofquai wurde durch die Arbeitsgruppe Cartourismus Luzern 2013 geprüft. Grundsätzlich wurde die Idee wohlwollend aufgenommen.

Erste Informationen bezüglich der zu erwartenden Betriebskosten zeigten jedoch, dass ein Schiff-Shuttle nicht allein dem Zwecke der Umleitung der Touristenströme resp. der Reduktion der Verkehrsbelastungen dienen kann. Vielmehr müsste sich diese Option als eigenständiges Business-Projekt resp. als besonderes touristisches Angebot realisieren lassen. Ein Schiff-Shuttle kann für einzelne Gruppen attraktiv sein, wird jedoch insgesamt nur einen beschränkten Beitrag zur Entlastung der Carsituation Schwanenplatz beitragen können.

Ein wirtschaftlicher Betrieb eines Schiffshuttles erwies sich im Rahmen der Überprüfungen durch die Arbeitsgruppe Cartourismus Luzern 2013 als nicht machbar.

11.1.4 Bewirtschaftung

In der Stadt Luzern werden die städtischen Carparkplätze bewirtschaftet. Die Gebühren variieren je nach Parkdauer und Standort des Carparkplatzes. Ab Mai 2016 wurden die Gebühren vereinheitlicht und erhöht. Die Gebühren der jeweiligen Parkplätze können dem Kapitel 4 entnommen werden. Das Bewirtschaftungssystem sollte die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Lenkung der Nachfrage
- Transparenz und Komfort für Carchauffeure und Reiseleiter
- Sicherstellung der Bezahldisziplin
- Sicherstellung der Einhaltung der Maximalparkzeiten
- Möglichkeit für Monitoring / Auswertungen

Nachfolgend werden die geprüften Massnahmen zur Sicherstellung dieser Anforderungen aufgeführt, kurz beschrieben und beurteilt.

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung
Erhöhung der Gebühren	Die Parkplatzgebühren für Cars wurden ab Mai 2016 deutlich erhöht und befinden sich nun auf einem vergleichbaren Niveau wie z.B. in Interlaken. Im europäischen Vergleich sind die Gebühren eher tief.	Eine weitere Erhöhung der Parkgebühren innerhalb kurzer Zeit wird als nicht zweckmässig und zielführend beurteilt und daher nicht weiterverfolgt. Mittel- / längerfristig kann die Massnahme wieder in Erwägung gezogen werden.
Gebühren abhängig von Schadstoffklassen	Die Gebühren könnten differenziert nach Schadstoffklassen gemäss EU-Vorgaben definiert werden.	Massnahme wird für Luzern als nicht zweckmässig, nicht notwendig und nicht umsetzbar beurteilt und daher nicht weiterverfolgt (rechtliche Rahmenbedingungen wären zu prüfen).
Gebührenabstufung nach Lageklassen	Differenzierung der Gebühren nach Lageklassen sodass die zentralen Parkplätze teurer sind als periphere	System wird bereits heute angewendet und soll laufend geprüft und bei Bedarf justiert werden.
Gebührenabstufung nach Saison und/oder Tageszeit	Differenzierung der Gebühren nach Saison oder Tageszeit	Dies könnte ein Beitrag zu einer besseren Verteilung der Touristen über das Jahr darstellen. Da der Tagesablauf durch das Reiseprogramm mit Anreise und Besuch der Bergbahnen oft vorgegeben ist, wird diese Massnahme als nicht zweckmässig erachtet. Aufgrund der aktuell tiefen Gebühren würde auch kaum mit einer grossen Anpassung der Reisezeiten im Jahr gerechnet.
Kombiangebote	Für Reisegruppen welche die Cars ausserhalb der Stadt bzw. peripher parkieren und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Zentrum reisen sollen entsprechend attraktive Kombiangebote bereitgestellt werden. So kann der Anreiz gestärkt werden, die Cars ausserhalb des Stadtzentrums abzustellen.	Das Angebot macht bei Gruppenreisen aufgrund der Gruppengrösse nur an einem Standort mit S-Bahnanschluss Sinn. Eine direkte Kopplung von ÖV-Angeboten und Parktarifen ist zusammen mit den ÖV-Anbietern zu prüfen. Aktuell wird dazu noch keine entsprechende Nachfrage erkannt.
Pauschalgebühren	Anbieten ein Pauschal-Parkgebühren welche über eine gewisse Zeitdauer die mehrfache Nutzung von Parkplätzen erlaubt. Umgesetzt könnte dies beispielsweise durch übers Internet ausdruckbare Parkkarten.	In Luzern wo aufgrund der räumlichen Nähe die Sehenswürdigkeiten zu Fuss erreicht werden können, wird aktuell bei Tagesgästen keine Nachfrage für Pauschal-Parkgebühren gesehen. Meist werden die Cars in Luzern nur einmal parkiert. Bei Mehrtagesgästen welche allenfalls mehrere Ausflüge mit dem Car unternehmen während ihrem Aufenthalt in Luzern ist die Nachfrage zu prüfen. Dies sollte im Zusammenhang mit der Anmeldeöglichkeit für Reisegruppen zusammen mit den Hotels geprüft werden.

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung
Automatische Kontrolle maximale Haltezeit	In Interlaken wird das französische Kontrollsystem „Statos“ zur Sicherstellung der Einhaltung der maximalen Haltezeit von 15 min eingesetzt. Das System registriert wann ein Parkfeld besetzt ist und zeigt mit einem Ampelsystem (grün, gelb, rot) an, wann die erlaubte Zeit abgelaufen ist. Das System kann direkt mit der Kontrollbehörde gekoppelt werden und eine entsprechende Nachricht absetzen. Durch die Einhaltung der maximalen Haltezeit kann die Kapazität ohne den Einsatz von Personal sichergestellt werden. Durch die optische Anzeige wird sprachunabhängig angezeigt, dass die Parkzeit abgelaufen ist wodurch eine hohe Akzeptanz erwartet wird.	In Luzern werden die bestehenden Halteplätze aktuell zu Spitzenzeiten durch einen Verkehrsdienst betreut. Die Durchsetzung der maximalen Parkzeit neben der Gewährleistung der Sicherheit auf dem Löwenplatz stellt dabei eine anspruchsvolle Aufgabe dar. Ein automatisches System könnte eine Entlastung des Verkehrsdienstes am Löwenplatz bieten. Allerdings setzt dies voraus, dass die einzelnen Halteplätze definiert sind und nicht weitere Flächen zur Parkierung genutzt werden können. Das System analog Interlaken könnte auch für Luzern an bestimmten Halteplätzen die Kapazität sicherstellen. Die Umsetzbarkeit ist jedoch individuell zu prüfen.
Bewirtschaftung mit Parktickets	Dieses System wird aktuell angewendet. Auf den Carparkplätzen befinden sich zentrale Parkuhren, an welchen der Carchauffeur die gewünschte Parkdauer wählen und die entsprechende Gebühr bezahlen kann. Der ausgedruckte Parkschein wird im Anschluss hinter der Windschutzscheibe befestigt.	Der Nachteil am bestehenden System ist die mangelnde Kontrollmöglichkeit. Da die Ankunftszeit der Cars nicht kontrolliert werden kann und die Kontrolle der Parkscheine nur bei den Cars erfolgen kann ist der Anreiz zur sofortigen Bezahlung klein. Weiter ist unklar wie die Bezahlung bei der Mehrfachnutzung eines Carparkfeldes durch Kleinbusse geregelt ist.
Bewirtschaftung mit nummerierten Parkfeldern	Mit nummerierten Parkfeldern entfällt für die Carchauffeure der Ausdruck eines Tickets. Der Chauffeur kann an der Parkuhr seine Parkplatznummer eingeben, für die gewünschte Zeit bezahlen und bestätigen.	Die Kontrollen vor Ort entfallen auch bei diesem System nicht. Allerdings reicht ein Blick auf die Parkuhr und den Parkplatz um zu kontrollieren ob alle anwesenden Cars bezahlt haben. Der Anreiz direkt nach Ankunft zu bezahlen wird dadurch erhöht. Im Hinblick auf eine allfällige Möglichkeit zum Bezahlen und ausdrucken von Parktickets via Internet ist jedoch eine Bewirtschaftung mit Parktickets zu bevorzugen. Auch hier ist zu klären wie die Bezahlung bei der Mehrfachnutzung eines Carparkfeldes durch Kleinbusse geregelt wird.
Bewirtschaftung mit Schranke	Der Parkplatz wird mit einer Schranke an der Ein- und einer Schranke an der Ausfahrt gesichert.	An Parkplätzen mit Schranke ist die Bezahldisziplin durch die Ausfahrtsschranke hoch. Es ist jedoch eine entsprechende Infrastruktur inkl. Kasse erforderlich. Weiter müssen bestimmte geometrische Bedingungen gegeben sein (z.B. darf durch die Einfahrtsschranke kein Stau auf das übergeordnete Strassennetz erzeugt werden).
Bewirtschaftung Halteplätze	Einführung eines Bezahlsystems für die Halteplätze. Prüfung eines Konzeptes bei welchem z.B. eine Bezahlung ab 15 Minuten fällig wird bzw. direkt von der Kreditkarte abgebucht wird	Aktuell besteht keine akuter Handlungsbedarf zur Gebührenerhebung an den Halteplätzen. Weiter ist die Realisierung schwierig. Die Option jedoch im Auge behalten.

Tab. 10 Geprüfte Massnahmen zur Bewirtschaftung der Carhalte- und Parkplätze

Für das bestehende Bewirtschaftungssystem wird aktuell kein zwingender Handlungsbedarf gesehen. Die Erweiterung der Bewirtschaftung durch die Möglichkeit von E-Tickets, die Einführung von Kombiangeboten sowie Pauschalparkgebühren ist jedoch im Auge zu behalten. Im Rahmen des Monitorings ist die Nachfrage nach solchen Angeboten laufend zu beobachten.

Die Möglichkeit von automatischen Systemen zur Kontrolle der maximalen Haltezeit ist vor allem bei der Neuerstellung oder -gestaltung von Halteplätzen zu prüfen.

Die Anpassung von Parkgebühren aber auch maximalen Parkzeiten soll laufend aufgrund der Monitoringdaten geprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Weiter ist zu prüfen ob die Gebühren der Carparkierung zweckgebunden zur Verbesserung der Sicherheit und Infrastruktur an den Carhalte- und Parkplätzen eingesetzt werden kann. Dazu sind die bestehenden Reglemente der Stadt Luzern zu analysieren und die Zweckmässigkeit einer Anpassung zu beurteilen.

11.1.5 Road Pricing

Durch die Erhebung von Gebühren für die Einfahrt von Cars in die Stadt Luzern könnte die Nachfrage gesteuert und Anreize zur Parkierung ausserhalb dieses Korridors geschaffen werden. Der Nutzen von Road Pricing für Cars steht jedoch in keinem Verhältnis zum potentiellen Verlust an Gästen, welche damit abgeschreckt werden könnten. Weiter ist die rechtliche und technische Machbarkeit noch unklar. Die Möglichkeit von Road Pricing für Cars wird daher als nicht zweckmässig beurteilt und nicht weiterverfolgt.

11.1.6 Parkfelder für Kleinbusnutzung optimieren

Die Carparkplätze werden bereits oft auch durch Kleinbusse genutzt. Auf dem Platz für einen Carparkplatz reichen die Platzverhältnisse jedoch oft aus um zwei Kleinbusse zu parkieren. Durch eine geeignete Anordnung der Parkfelder, Markierung und/oder Signalisation könnte dies gewährleistet werden. So könnten die bestehenden Kapazitäten besser genutzt und auf zukünftige Trends zur vermehrten Nutzung von Kleinbussen reagiert werden.

Damit so gestaltete Parkieranlagen auch bewirtschaftet werden können, bietet sich ein System an welches sich nicht direkt auf ein Parkfeld bezieht. Möglich sind beispielsweise Schrankensysteme oder das bestehende System bei welchem ein Ticket hinter der Windschutzscheibe hinterlegt wird.

Bei der Erstellung von neuen Parkieranlagen oder dem Umbau von bestehenden Anlagen soll die Möglichkeit der Parkierung von Kleinbussen berücksichtigt werden. Eine mögliche Anordnung ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

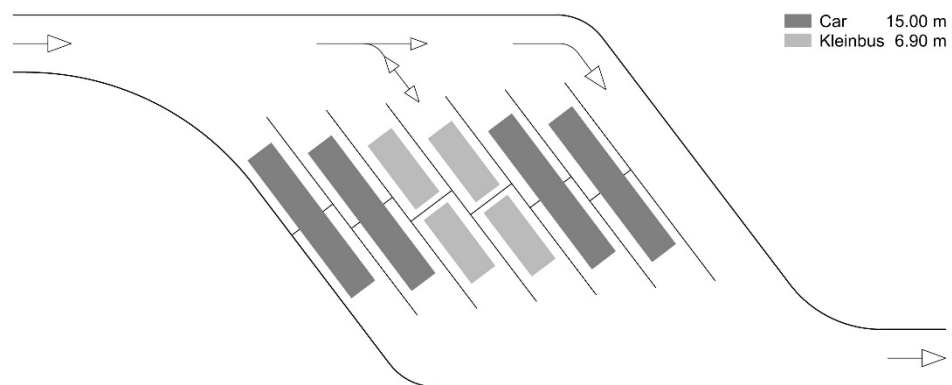


Abb. 11 Mögliche Parkfeldanordnung welche sowohl von Cars wie auch von Kleinbussen flexibel genutzt kann

11.1.7 Berechtigungsgruppen

Durch die Zulassung von Halte- und Parkplätzen nur für definierte Benutzergruppen lassen sich einzelne Gruppen bevorzugen bzw. bestimmte Anreize können geschaffen werden. Weiter besteht die Möglichkeit die Fahrdistanzen zu minimieren indem nicht allen Cars alle Parkplätze zur Verfügung stehen. Mögliche Anwendungsmöglichkeiten in Luzern wären:

- Reservation von Parkfeldern für Besucher des Löwendenkmals, des KKL, ...
- Vorbehalt von Parkplätzen für Gäste welche auch eine Schiffstour buchen
- Spezifische Parkplätze für Gäste mit Anmeldung zum Einkauf bei den Anrainergeschäften
- Parkplätze für Gäste mit einer gebuchte Übernachtung in einem Hotel in der Stadt
- Parkplätze für Gäste welche Besuch angemeldet, Parkticket online bezogen/bezahlt haben
- Parkplätze für Gäste welche vor einer bestimmten Uhrzeit anreisen
- Nur Einlad- oder Auslad (bestehendes Regime Schwanenplatz)

Durch die Unterteilung der Park- und Halteplatzinfrastruktur wird die Kapazität reduziert, da eine schlechtere Auslastung erzielt wird. Da im bestehenden Zustand keine Kapazitätsreserven bestehen wird eine zusätzliche Beschränkung kurzfristig als nicht zielführend erachtet. Nach der Realisierung von zusätzlichen Kapazitäten und / oder ausserhalb der Spitzenzeiten sind spezielle Berechtigungsgruppen zu prüfen.

Aufgrund von speziellen Gegebenheiten (Anlässe wie z.B. Mäas oder Blueballs) kann es jedoch Sinn machen die Parkplatznutzungen zu priorisieren bzw. einzuschränken. Dies ist jedoch spezifisch mit temporärer Signalisation und einem entsprechenden Informationskonzept umzusetzen.

Nach der Einführung und Etablierung eines überarbeiteten Informationskonzeptes und einem Leitsystem kann basierend auf einer, durch das Monitoring verbesserten Datengrundlage, geprüft werden ob zu bestimmten Zeiten eine Priorisierung oder Einschränkung der Parkplatznutzung Sinn macht.

11.1.8 Generelles Carhalteverbot

Ein generelles Carhalteverbot ausserhalb von speziell gekennzeichneten Halteplätzen besteht in der Stadt Luzern nicht. Ergeben sich Probleme mit vermehrt haltenden Cars werden für diese jeweils spezifische Lösungsmöglichkeiten gesucht. Ein Bedarf nach einem generellen Halteverbot für Cars besteht daher aktuell nicht.

11.1.9 Parkleitsystem

Zur Vermeidung von Suchverkehr ist die aktuelle Auslastung der Parkfelder zu erfassen. Mit der Integration der Carparkfelder in ein Parkleitsystem soll die aktuelle Auslastung der Carparkplätze erkenn- und verfügbar gemacht werden. Die Information zur Anzahl der freien Parkfelder auf den jeweiligen Parkplätzen ist dabei laufend aktuell zu halten.

Die Information zur Lage und Verfügbarkeit der Parkfelder soll die Cars nach dem Ausstieg der Passagiere direkt zu einem freien Parkplatz führen. Dies kann über verschiedene Wege erreicht werden, die Voraussetzung ist jedoch immer die Kenntnis über die Verfügbarkeit der Parkfelder. Nachfolgend werden verschiedene Ansätze aufgeführt und erläutert:

	Ermittlung Auslastung Parkplätze	Information an Carchauffeur	Beurteilung Zweckmässigkeit
1	Manuelle Aufnahme vor Ort durch entsprechendes Personal	Mitteilung aktuelle Auslastung über Funk oder Mobiltelefonie an Personal an Halteplätzen und Weiterleitung der Information an die Carchauffeure am Halteplatz (mündliche Info, Aushändigung von Handzetteln, Signalisation am Halteplatz mit Angabe der Verfügbaren Parkplätze (frei / besetzt))	Kurzfristig umsetzbar jedoch mit hohen Personalkosten verbunden. Durch das zusätzliche Personal wird diese Variante als nicht zweckmässig und nicht umsetzbar beurteilt.
2	Überwachung der Auslastung der Parkplätze mittels Video (Webcam)	Regelmässige Konsultation der Webcams durch Personal an Halteplätzen und Weiterleitung der Information an die Carchauffeure am Halteplatz (mündliche Info, Aushändigung von Handzetteln, Signalisation am Halteplatz mit Angabe der Verfügbaren Parkplätze (frei / besetzt))	Kurzfristig umsetzbar, erfordert nach wie vor Personal und entsprechende Instruktionen an den Halteplätzen. Aufschaltung der Videos könnte auf dem Videoportal des Kantons oder Luzern Tourismus erfolgen. Das Aufrufen der Websites ist über Mobiltelefone oder Tablets möglich. Zweckmässig als Vorstufe zur Automatisierung oder während bestimmten Spitzentagen bzw. Spitzenstunden.
3	Erfassung der Auslastung via PLS (Schranken oder Einzelsensoren)	Konsultation PLS-Website oder einer Mobile-Applikation durch Carchauffeur / Reiseleiter oder durch Personal an Halteplätzen und Weiterleitung der Information an die Carchauffeure am Halteplatz (mündliche Info, Aushändigung von Handzetteln, Signalisation am Halteplatz mit Angabe der Verfügbaren Parkplätze (frei / besetzt))	Realisierung mittelfristig realistisch. Beurteilung „frei/besetzt“ einfach durch genaue Angabe zur Anzahl verfügbarer Parkfelder. Zielzustand wäre die selbständige Information der Carchauffeure oder Reiseleiter. Die Haltezeiten oder der Verkehrsfluss sollen jedoch nicht „durch "Parkplatzanalysen" der Chauffeure verzögert werden.
4	Erfassung der Auslastung via PLS (Schranken oder Einzelsensoren)	Installation von festen Anzeigetafeln mit der Anzahl verfügbarer Parkfelder an den Halteplätzen	Realisierung mittelfristig realistisch. Wirkung aufgrund der Ähnlichkeit von PW-Parkleitsystemen am grössten. Geeignete Signalstandorte in dicht genutzter Innenstadt bedingt verfügbar.
5		Aktive Zuweisung der Parkplätze durch Verkehrsleitzentrale nach Anmeldung der Cars über Mobile-Applikation bei der Ankunft in Luzern.	Im Zusammenhang mit der Möglichkeit zur Anmeldung der Carchauffeure oder Reiseleiter und nach Realisierung des PLS zu prüfen.

Tab. 11 Umsetzungsvarianten Parkleitsystem

Die Realisierung eines Parkleitsystems für Cars wird zur Umsetzung empfohlen. Dabei wird die Erfassung der Belegung der Parkplätze mit Einzelsensoren und eine Anzeige der Verfügbarkeit über eine Mobile-Applikation als am zweckmässigsten beurteilt. Zur umfassenden Erfassung von Monitoringdaten zu Belegung und Frequenzen ist auch die Integration der Halteplätze anzustreben.

11.1.10 Halteplatz-Management

Die Halteplätze in der Nähe zur Altstadt sind insbesondere von 18.00 – 19.30 Uhr stark aus- und teilweise überlastet. Mit dem aktuellen Regime welches von Mai bis Oktober am Schwanenplatz nur noch Halte zum Ausstieg von Gästen erlaubt, konzentriert sich die Nachfrage auf den Löwenplatz. An diesem werden zu dieser Zeit Gäste nach ihrem Souvenireinkauf oder Besuch des Löwendenkmals wieder durch den Car abgeholt. Die Reisegruppen vereinbaren meist vorgängig den Abholzeitpunkt mit dem Carchauffeur.

Da die Abholzeitpunkte unabhängig von der zur Verfügung stehenden Kapazität am Halteplatz definiert werden ist dieser regelmässig überlastet. Ist der Halteplatz durch Lotsen betreut weisen diese die Cars wieder weg wodurch diese entweder eine Extrarunde fahren oder die Gästen am Strassenrand einladen. Ist der Halteplatz nicht betreut werden die Cars auch neben den markierten Halteplätzen aufgestellt und teilweise rückwärts angefahren.

Durch ein Halteplatzmanagement sind die Abholvorgänge so zu organisieren, dass die Cars nur dann den Halteplatz anfahren, wenn:

1. Die Reisegruppen vollständig bereit ist
2. Freie Kapazität am Halteplatz vorhanden ist
3. Die Halteplätze folglich möglichst kurz belegt sind und so die Kapazität maximiert wird

In der folgenden Tabelle werden mögliche Massnahmenansätze beschrieben und beurteilt.

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung
Bereitstellung von ausreichend Warteflächen	Es soll vermeiden werden, dass die Cars lange auf dem Halteplatz warten bis die ganze Reisegruppe angekommen und eingestiegen ist. Dazu muss sichergestellt werden, dass ausreichend Warteflächen für die Passagiere vorhanden sind.	Bei der Planung / Umgestaltung von Halteplätzen (z.B. Löwenplatz) ist zu berücksichtigen, dass pro Halteplatz auch eine entsprechende Wartefläche für die Passagiere eingeplant wird. Bei 8 Halteplätzen können das bis zu 300 Passagiere sein.
Abruf Car durch Lotsen	Der Lotse vor Ort bestellt den Car sobald der Reiseleiter die komplette Gruppe meldet. Ein weiterer Lotse am Parkplatz schickt den entsprechenden Car dann los. Das gleiche Prinzip wurde während der Bauphase am Schwanenplatz eingesetzt.	Verfahren ist aufwendig, da die Cars beim Auslad der Passagiere bereits informiert werden müssen. Es muss sichergestellt werden, dass auch klar ist wo der Car parkiert und an jedem Parkplatz muss entsprechend Personal eingesetzt werden. Das Verfahren wird für eine längere Zeit aufgrund des hohen Personalaufwandes für nicht praxistauglich beurteilt.
Slot-Management für Halteplätze	Das Anfahren der Halteplätze ist nur während zugewiesenen Zeitfenstern erlaubt, für welche sich die Reisegruppen vorgängig anmelden müssen. Denkbar während 15 min Zeitfenster. Zugelassen werden in diesem Zeitfenster nur so viele Cars bzw. Reisegruppen wie Kapazität vorhanden ist.	Diese Massnahme schränkt die Flexibilität der Reisegruppen zugunsten der Verkehrssicherheit und des Komforts ein. Denkbar wäre eine stufenweise Einführung bzw. ein Pilotversuch. Voraussetzung ist die Anmeldung der Reisegruppen. In einer ersten Phase könnten diese Reisegruppen bei der Anmeldung zu den geplanten Haltezeiten befragt werden. Weiter bestünde die Möglichkeit zur Information über bessere, alternative Halteplätze oder Haltezeiten. Erst in einem letzten Schritt wäre dann die restriktive Durchsetzung eine Anmeldepflicht zu prüfen.

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung
Bereitstellung Kommunikationsplattform Reiseleiter ↔ Carchauffeur	Bereitstellung einer Kommunikationsplattform damit die Reiseleiter und die Carchauffeure sich besser und aktueller absprechen können bezüglich Abholzeitpunkt (z.B. Mobile-Applikation und WLAN an Halte- und Parkplätzen). Eine Option bestünde darin, dass der Reiseleiter bei der Abmeldung im Geschäft am Schwanenplatz den Car vom dortigen Büro aus den Car bestellt und dann direkt zum Löwenplatz läuft mit der Gruppe.	Es ist davon auszugehen, dass internetfähige Mobiltelefone auch unter den Reiseleitern und Chauffeuren weit verbreitet sind. Bereits mit der Einrichtung von WLAN und einer entsprechenden Kommunikation sowie der Durchsetzung von minimalen Haltezeiten werden Entlastungen der Halteplätze insbesondere des Löwenplatzes erwartet.
Intensivierung bestehendes Regime	Bereits im bestehenden Regime werden die Carchauffeure nach einer bestimmten Zeit weggeschickt. Deutliche Veränderungen bzw. Verbesserungen konnten dadurch bisher nicht erkannt werden. Durch eine Kommunikation mit den Reiseleitern und Carchauffeuren sowie ein noch restriktiveres Umsetzen der Haltezeiten stellt sich allenfalls ein verbessertes Planungsverhalten der Reisegruppen ein.	Kurzfristig können damit allenfalls Fortschritte gemacht werden. Es wird jedoch nicht erwartet, dass sich so langfristig nachhaltige Verbesserungen einstellen werden. Die entsprechenden Investitionen in mehr Personal werden daher als nicht nachhaltig beurteilt.

Tab. 12 Massnahmenansätze Halteplatzmanagement

Es wird empfohlen die Möglichkeit zu einer verbesserten Kommunikation zwischen Reiseleiter und Carchauffeur mittels Mobile-Applikation und / oder Bereitstellung von WLAN weiter zu verfolgen. Parallel sind diese Massnahmen und die Vorteile entsprechend zu kommunizieren sowie die Einhaltung der maximalen Haltezeit konsequent durchzusetzen. Die Möglichkeit das Halteplatzmanagement in Richtung Slot-Management auszubauen ist basierend auf den gemachten Erfahrungen laufend zu beurteilen.

11.1.11 Überlaufkonzept

Die Halte- und Parkplatzinfrastruktur kann nicht auf die absoluten Spitzentage bzw. Spitzenstunden im Jahr ausgerichtet werden. Weiter kann es immer wieder durch spezielle Ereignisse zu kurzzeitigen Überlastungen kommen. In solchen Situationen suchen die Carchauffeure in der Regel selbständig eine Lösung. Das geschieht meist durch das Überstellen der Parkierungsanlage (z.B. Nutzung der Fahrgassen und der Halteplätze auf dem Carparkplatz Inseli, wildes Parkieren entlang dem Alpenquai, Längsparkieren am Löwenplatz, etc.). Dies führt oft zu Konflikten da Strassen verstellt oder z.B. auf dem Inseli Cars den Parkplatz nicht mehr verlassen können ohne dass mehrere andere Cars manövrieren.

In einem ersten Schritt sind solche Situationen mit einem Leitsystem soweit zu minimieren, dass die bestehende Kapazität optimal ausgenutzt wird. Sind alle bestehenden Parkplätze besetzt sollte jedoch ein definiertes Vorgehen bestehen was mit den überzähligen Cars geschieht und wie dies koordiniert wird.

Die nachfolgend beschriebenen Massnahmen sind dabei denkbar.

Signalisation für Carchauffeur am Parkplatz	Hinweisschilder zur Erläuterung des Überlaufkonzeptes. z.B. Brüelmoos: Aufstellen von Cars entlang Lidostrasse. Parkfelder z.B. orange markieren und Lücken zwischen Cars ausweisen um Ausweichen von Personewagen zu gewährleisten. Hinweistafel zur Erläuterung („Bitte laufend freiwerdende Parkplätze nutzen, Fahrzeuge nicht verlassen“, „keine Wendemanöver“, ...)
	Hinweisschilder (abdeckbar / dynamisch) mit Hinweis auf Ausweichparkplatz (z.B. Hinter Schlund)
	Hinweisschilder mit der Angabe von alternativen Parkplätzen
Hinweis auf Überlaufmanagement in Informationsmaterial auf Internet	Beim Beschrieb der einzelnen Parkplätze im Informationsmaterial sollte auch auf das Überlaufmanagement hingewiesen werden. Wo befinden sich die Überlaufparkplätze? Wann sind diese Verfügbar? Wie wird dies mitgeteilt?
Lotsen vor Ort	Regelung des Verkehrs durch Lotsen vor Ort. Dies ersetzt nicht die Definition eines Überlaufkonzeptes. Lotsen können zusätzlich informieren oder eingreifen.

Tab. 13 Mögliche Umsetzungsmassnahmen Überlaufkonzept

Durch die Integration der Carparkplätze in ein Parkleitsystem kann sichergestellt werden, dass die Parkplätze optimal ausgelastet werden. Dazu ist sicherzustellen, dass die Carchauffeure das Parkleitsystem kennen und auf die Informationen zugreifen können. Weiter ist durch Kontrollen sicherzustellen, dass nicht trotzdem einzelne bevorzugte Parkplätze überstellt werden. An Spitzentagen oder wenn z.B. während Veranstaltungen nicht alle Parkplätze zur Verfügung stehen ist sicherzustellen, dass allfällige Überlaufkapazitäten z.B. Allmend oder Hinter Schlund zur Verfügung gestellt werden und entsprechend informiert wird.

Durch das Monitoring und eine allfällige zukünftige Anmeldung der Reisegruppen ist davon auszugehen, dass die Informationen über die zu erwartende Auslastung der Parkplatzinfrasturktur laufend verbessert werden kann und so frühzeitig Massnahmen definiert werden können.

An den Halteplätzen ist zu Spitzenzeiten primär durch den Einsatz von Lotsen sicherzustellen, dass die Sicherheit gewährleistet wird. Überlastungen sind durch die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten und einer entsprechenden Kommunikation mit den Reiseleitern und Chauffeuren zu minimieren (Nutzung Kasernenplatz, Einplanung von Abholzeiten ausserhalb der Spitzenzeiten, Sicherstellung von kurzen Haltezeiten). Eine effektive Verhinderung von punktuellen Überlastungen an den Halteplätzen lässt sich jedoch voraussichtlich nur durch ein Slot Management verhindern.

11.1.12 Anmeldepflicht /-möglichkeit

Durch eine Anmeldepflicht / -möglichkeit für Cars können folgende Zwecke erfüllt werden:

- Vorzeitige Information zum erwarteten Carverkehrsaufkommen um entsprechend darauf reagieren zu können
- Angaben zur Aufenthaltszeit in Luzern und der erforderlichen Park- und Halteplatzkapazitäten (Überlaufkapazitäten)
- Kontakt mit Gästen zur Zustellung aktueller Informationen (z.B. Sperrungen aufgrund von Strassenbauten oder Veranstaltungen)
- Möglichkeit zur vorgängigen Gebührenbezahlung (ausdruckbare Parktickets)
- Zuweisung von Halte- und Parkplatz (Slotmanagement)
- Möglichkeit zur Zustellung bzw. Information zu spezifischen touristischen Angeboten.

Zur erfolgreichen Umsetzung / Einführung der Anmeldungen sollte eine solche mit Vorteilen für die Reisegruppe verbunden sein. Zum Beispiel eine Reduktion der Parkierungskosten oder attraktivere Lage der Parkplätze, die Möglichkeit die Parkierungskosten direkt über Internet zu bezahlen oder eine Parkkarte für mehrere Tage zu beziehen. Über die Vorteile sowie das Vorgehen müssen die Reisegruppen bzw. die Reiseorganisationen zudem informiert werden.

Die Anmeldung ist an einer zentralen Stelle zu organisieren und kann mit den bestehenden, bis anhin parallel laufenden, Anmeldevorgängen bei den verschiedenen Anrainer-Geschäften und Hotel koordiniert werden. Für die Gäste ergibt sich so ein Komfortgewinn, da die Reiseleiter sich nicht mehrfach anmelden müssen.

In einem ersten Schritt dient die Vorinformation dazu, während der Hauptsaison rechtzeitig entsprechende Kapazitäten bereitzustellen und die Reiseleiter über entsprechende Sperrungen zu Informieren. Weiter können interessante Zusatzinformationen gewonnen werden auf deren Basis entschieden werden ob und in welcher Form die Anmeldeöglichkeit / -pflicht ausgebaut oder eingestellt werden soll.

11.1.13 Routenführung

Durch die Definition von An- und Abfahrtsrouten der Halte- und Parkplätze kann der Carverkehr auf vorgegebenen Routen geführt werden, auf welchen die negativen Auswirkungen des Carverkehrs minimiert werden. Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Möglichkeiten zur Führung des Carverkehrs bestehen.

	Beurteilung Zweckmässigkeit
1 Information über optimale An- und Abfahrtsrouten von und zu den Halte- und Parkplätzen über Informationsplattform (Übersichtskarte auf Website)	Einfach und kurzfristig umsetzbar. Erleichtert die Orientierung für Carchauffeure und Reiseleiter und reduziert reines Fahren nach Navigationsgeräten.
2 Signalisation der Halte- und Parkplätze mit statischen Signalen und Bodenmarkierungen	Erleichtert den Carchauffeuren die Navigation zu neuen Parkplätzen welche sie allenfalls nicht eingeplant haben anzufahren. Z.B. bei besetzten Parkfeldern und / oder entsprechender Instruktion durch Securitas am Halteplatz. Zusätzliche Signale und Markierungen in der bereits stark signalisierten Innenstadt sind jedoch sparsam einzusetzen um die Übersichtlichkeit für alle Fahrzeuglenkenden zu gewähren.
3 Signalisation der Parkplätze mit Parkleitsystem und dynamischer Angabe der verfügbaren Parkfelder	Gibt den Carchauffeuren einen weiteren Zusatznutzen durch die Angabe der verfügbaren Parkfelder. Allerdings sind dynamische PLS-Signale aus Platz- und Kostengründen nur punktuell zweckmässig und umsetzbar.
4 Signalisation von Fahrverboten für Cars ausserhalb der vorgesehenen Hauptrouten zu den Halte- und Parkplätzen	Fahrverbote sollten nur dort eingesetzt werden wo effektiv vermehrt Probleme auftreten. Für spezielle Zonen in welchen Personenwagen erlaubt, Carverkehr jedoch verboten werden soll wird aktuell kein Bedarf gesehen.

Tab. 14 Umsetzungsvarianten Routenführung Carverkehr

Zur Unterstützung der Routenführung und Vermeidung von Suchverkehr wird empfohlen die Route zu den Halteplätzen und Parkplätzen auf der entsprechenden Website auf einem Übersichtsplan zu ergänzen. Carfahrten aus Richtung Norden könnten so beispielsweise auch über die A2-Ausfahrt Emmen-Süd und die Sedelstrasse zum Löwenplatz geführt werden. Eine Optimierung der bestehenden punktuellen Signalisation und Markierung ist zu prüfen. Die Ergänzung von dynamischen Wegweisern mit der Angabe der verfügbaren Parkfelder ist im Rahmen der Integration der Carparkplätze in ein PLS zu prüfen, wird aufgrund der hohen Signaldichte in Luzern jedoch als schwierig umsetzbar beurteilt.

11.1.14 Konzession Fernreisebusse

Konzessionen von Fernreisebussen sind bezüglich Kapazitäten und Zeiten mit den touristischen Carverkehrsaufkommen in der Stadt Luzern abzustimmen.

Bei einem zunehmenden Angebot an Fernreisebussen ab Luzern steigt auch das Konfliktpotential mit dem Carverkehrsaufkommen von Tages- oder Übernachtungsgästen.

Anbieter von Fernreisebus-Verbindungen benötigen eine Konzession des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Die Konzession beinhaltet die Haltestandorte und einen Fahrplan. Zur Vernehmlassung wird die Konzession auch den Kantonen zugestellt.

Zur Vermeidung von Konflikten mit den Fernreisebusse sollten basierend auf den bestehenden Informationen und einem laufenden Monitoring festgelegt werden, zu welchen Zeiten die Kapazitäten für Fernreisebus-Verbindungen bestehen.

Zur Sicherstellung dieser Koordination sind die entsprechenden Kontakte und Informationsflüsse mit dem Kanton sicherzustellen.

11.2 Zusammenfassung und Empfehlung Massnahmen Kapazitätsmanagement

Nachfolgend werden die zum Kapazitätsmanagement geprüften Massnahmen sowie deren Beurteilung zusammengefasst. In den referenzierten Massnahmenblättern werden die entsprechenden Massnahmen konkretisiert.

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Linksabbieger Schwanenplatz	Entlastung Seebrücke und Schweizerhofquai durch die Möglichkeit von Linksabbiege- und Einmünde-Manövern am Schwanenplatz	Nicht zweckmässig. Wird nicht weiterverfolgt.	-
Öffnung Busspur für Cars	Generelle Öffnung der Busspuren für Cars	Wird situativ unter Berücksichtigung der Lage der Halte- und Parkplätze evaluiert.	-
Schiff-Shuttle	Schiff-Shuttle zwischen Lido und Schwanenplatz	Wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich	-
Bewirtschaftung	Weiterführung bestehendes System und allfällige Erweiterung um E-Tickets, Kombiangebote oder Pauschalparkgebühren sobald Nachfrage gegeben ist. Prüfung einer Zweckbindung der Parkgebühren von Carparkplätzen.	Bestehende Gebühren und Parkzeitbeschränkungen sind laufend basierend auf den Monitoringdaten zu prüfen. Eine Anpassung der Reglemente der Stadt Luzern zur Bewirtschaftung von Parkplätzen soll geprüft werden.	-
Road Pricing	Erhebung von Gebühren zur Einfahrt mit Cars in die Innenstadt	Nicht zweckmässig / umsetzbar. Wird nicht weiterverfolgt	-
Parkfelder für Kleinbusnutzung optimieren	Sicherstellen, dass die Nutzung der Carparkfelder auch für zwei Kleinbusse möglich ist	Berücksichtigung bei Wahl der Bewirtschaftungssysteme sowie bei Erstellung neuer Parkplätze	-
Berechtigungsgruppen	Parkfelder nur für bestimmte Benutzergruppen freigeben	aktuell nicht erforderlich bzw. kann punktuell mit temporärer Signalisation vor Ort sichergestellt werden.	-

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Generelles Carhalteverbot	Generelles Halteverbot für Cars ausserhalb von speziell gekennzeichneten Halte- oder Parkplätzen	Aktuell nicht erforderlich, wird jedoch laufend, allenfalls für bestimmte Stadtteile oder zu bestimmten Zeiten geprüft	-
Manuelles Leitsystem	Bis die Integration der Carparkfelder in das PLS Luzern erfolgt ist sollen die Cars manuell zu den verfügbaren Parkfeldern gelenkt werden.	Nicht zweckmässig, da eine kurzfristige Realisierung eines Parkleitsystems für Carpark- und -halteplätze anzustreben ist.	
Integration Carparkplätze in Parkleitsystem (PLS-Luzern)	Integration der Carparkfelder in das PLS Luzern	Die Integration der Carparkfelder soll baldmöglichst umgesetzt werden.	M 1.15
Halteplatz- Slot-Management	Minimierung von punktuellen Überlastungen der Halteplätze	Laufende Sensibilisierung der Reiseleiter und Chauffeure auf die knappen Kapazitäten an den Halteplätzen, Durchsetzung von kurzen Halteplätzen und Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen zur Einführung eines Slot Managements	M 1.16
Überlaufkonzept	Definition des Vorgehens und Massnahmen für Spitzentage oder bei punktuellen Sperrungen von Parkplätzen	Bereitstellung von zusätzlichen, temporären Kapazitäten. Optimierung Auslastung bestehende Kapazitäten durch Parkleitsystem. Frühzeitige Erkennung von Spitzentagen durch Monitoring und Anmeldeinformationen	M 1.16
Anmeldepflicht / -möglichkeit für Cars	Anmeldepflicht / -möglichkeit für Cars in der Stadt Luzern unter Angabe der Ankunfts- und Aufenthaltszeit	Eine vorzeitige Information über die zu erwartende Anzahl Cars brächte viele Vorteile zur Abwicklung des Carverkehrs in Spitzzeiten und Erkenntnisgewinn über die Nutzung der Carinfrastruktur. Eine gemeinsame Erfassung der Anmeldeinformationen mit den Anrainergeschäften und Hotels ist anzustreben.	M 1.16
Routenführung	Definition und Kommunikation der Routen zu den Carhalte- und Carparkplätzen. Die Angabe der Routen kann zur Vermeidung von Schleich- und Suchverkehr beitragen und den Chauffeuren eine bessere Orientierung geben	Kurzfristig sollen die optimalen Routen auf einer Übersichtskarte auf Website (z.B. von Luzern Tourismus) bereitgestellt werden. Weiter ist die Wegweisung zur den Parkplätzen entsprechen den neuen Parkplätzen anzupassen und gegebenenfalls zu optimieren	M 1.16
Koordination Entwicklung Fernreisebusse	Bei zunehmendem Fernreisebusverkehr verschärfen sich die Konflikte zwischen diesen und den Cars von Tages oder Übernachtungsgästen.	Bei der Vergabe von Konzessionen sind die Abfahrtszeiten und Standorte mit den freien Kapazitäten abzugleichen.	

Tab. 15 Zusammenfassung Massnahmen Kapazitätsmanagement

12 Informationskonzept

12.1 Ziel des Informationskonzeptes

Das Informationskonzept hat zum Ziel, dass alle Akteure die erforderlichen Informationen erhalten und so die Fahrt nach und der Aufenthalt in Luzern für die Gäste angenehm und entsprechend dem vorgesehenen Konzept erfolgt.

12.2 Geprüfte Massnahmen

12.2.1 Informationsmaterial

Gutes Informationsmaterial dient den Carchauffeuren und Reiseleitern dazu, sich vorzeitig über das Carkonzept in der Stadt Luzern zu informieren und ihren Aufenthalt entsprechend zu planen. Aktuell werden auf der Homepage von Luzern Tourismus (Luzern.com) die Carhalteplätze und Carparkplätze mit GPS-Koordinaten angegeben und auf einem Übersichtsplan dargestellt. Weiter wird auf das neue Carregime am Schwanen- und Löwenplatz vom Mai bis Oktober hingewiesen und öffentliche WC-Anlagen auf dem Plan dargestellt. Die Angaben sind jedoch unvollständig und teilweise veraltet.

Damit sich die Carchauffeure und Reiseleiter umfassend informieren können ist das Informationsmaterial so zu ergänzen, dass die nachfolgenden Informationen verfügbar sind:

- Nutzungskonzept der Carhalte- und Carparkplätze
- Lage, Kapazität und erlaubte Parkzeit
- Parkierungskosten
- Ausrüstungsstandard Parkplätze (WC-Entleerung, Carwaschmöglichkeit, WC-Anlagen,...)
- An- und Abfahrtsrouten (allenfalls auch Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln)

12.2.2 Tagesaktuelle Informationen

Neben Karten oder Informationsmaterial welches auch zum Ausrucken geeignet ist, sollen auch tagesaktuelle Informationen bereitgestellt werden. Für diese bietet sich die Information über die Website von Luzern Tourismus, eine Informationstelefon oder eine Mobile-Applikation an. Informationen welche so kommuniziert werden sollten sind:

- Temporäre Sperrungen von Parkplätzen (z.B. Mäas, Blueballs, etc.)
- Verfügbarkeit von Überlaufparkplätzen
- Strassensperrungen inkl. Umleitungsrouten
- Saisonale Regimeänderungen

12.2.3 Information vor Ort

An den Halte- und Parkplätzen können Informationstafeln den Gästen vor Ort Informationen zur Verfügung stellen. An den Halteplätzen kann so beispielsweise die Lage der Parkplätze aufgezeigt werden. An den Parkplätzen können Informationen zum Carparkkonzept und den Anfahrtsrouten zu den Halteplätzen aufgezeigt werden.

Zur Verbesserung des Carverkehrs oder der Carparkierung werden Informationen an den Halteplätzen und Parkplätzen aktuell als nicht zwingend erforderlich beurteilt. An den Halteplätzen könnten Informationen zum Carparkkonzept allenfalls zusammen mit touristischen Informationen angeboten werden.

12.2.4 Sprachtelefonnummer

Nach dem Beispiel von Paris können anhand einer Sprachtelefonnummer den Reiseleitern und Chauffeuren aktuelle Informationen zur Verfügbarkeit der Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Da in Luzern meist nur ein Halteplatz und ein Parkplatz angefahren werden, wird eine solche Massnahme als nicht zweckmässig beurteilt und nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.

12.3 Zusammenfassung und Empfehlung Informationskonzept

Nachfolgend werden die geprüften Massnahmen zusammengefasst und beurteilt. Massnahmen welche zur Weiterverfolgung empfohlen werden, sind auf dem entsprechenden Massnahmenblatt im Anhang detaillierter beschrieben.

	Aktualisierungsfrequenz	Plattform	Beurteilung	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Informationsmaterial zu Halte- und Parkplatzkonzept, Lage, Kapazität, Preis und Ausrüstung der Parkplätze	Aktualisieren bei Anpassungen	Flyer, Internetdownload	Eine Überarbeitung und Ergänzung des Informationsmaterials ist kurzfristig möglich und bietet einen wichtigen Nutzen für die Gäste	M 1.16
		Infotafeln Halte- / Parkplätze	Bedarf wird aktuell für nicht gegeben beurteilt	
Aktuelle Verfügbarkeit und Nutzung der Strassen und Carparkplätze	Tagesaktuell	Website, Mobile-Applikation	Die Bereitstellung tagesaktueller Daten kann den Suchverkehr massgeblich einschränken und sollte daher umgesetzt werden	M 1.16
Sprachtelefon	Live	Telefon	Wird für Luzern als nicht zweckmässig beurteilt	

Tab. 16 Zusammenfassung Informationskonzept Carparkierung

13 Monitoring und Controlling

13.1 Zweck des Monitorings und Controllings

Mit dem Monitoring und Controlling sollen bestehende Informationslücken gefüllt und Nachfrageentwicklungen rechtzeitig erkannt werden, so dass erforderliche Massnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können.

13.2 Geprüfte Massnahmen

13.2.1 Tägliches Monitoring

Informationen zur Frequentierung und Auslastung der Halte- und Parkplätze sind so vollständig wie möglich zu erfassen. Anzustreben ist ein Monitoring über 24 Stunden welches jeweils die An- und die Abfahrten pro Parkfeld registriert. Anhand dieser Daten können die folgenden Fragen geklärt und entsprechend reagiert werden:

- Wie lange werden die Parkplätze jeweils belegt? → Aufenthaltsdauer der Gäste
- Welches Verkehrsaufkommen geht von den jeweiligen Halte- oder Parkplätzen aus?
→ Verkehrsbelastung für das jeweilige Gebiet / Quartier.
- Wie verändern sich das Aufkommen und die Parkierungsdauer über den Tag?
→ ev. Synergien zwischen Parkplätzen. Optimierungspotential Regime Halte- / Parkplätze.
- Wie ist die saisonale Verteilung des Caraufkommens, wann sind die Spitzentage?
→ Planung von Überlaufkapazitäten oder Sanierungen. Saisonale Regimeanpassungen.
- Wie verändern sich das Verkehrsaufkommen und die Parkierungsdauer über die Jahre?
→ Trends, Verlagerungen

Die Erhebung dieser Daten soll automatisch erfolgen wozu folgende Möglichkeiten bestehen:

System	Beurteilung
Über Parkleitsystem	Bei der Realisierung eines Parkleitsystems sollte auf jeden Fall darauf geachtet werden, dass die erfassten Daten ausgelesen und ausgewertet werden können.
Videobasiertes Zählsystem	Durch ein videobasierte Zählsysteme können Frequenzen und Aufenthaltsdauer weitgehend ohne baulichen Massnahmen (Einbau von Sensoren) ermittelt werden. Vorausgesetzt sind jedoch geeignete Videostandort (Sicht auf die Cars nicht durch Gebäude, Bäume oder andere Cars verdeckt). Anhand von Videosystemen welchen die Kennzeichen erfassen könnten die Frequenzen und Aufenthaltsdauern durch je eine Kamera bei Ein- und Ausfahrt ermittelt werden. Welche Systeme zu welchen Kosten verfügbar sind ist zu prüfen.
Schrankensystem	Anhand von Schrankendaten können Frequenzen und indirekt auch die Auslastung jedoch keine Aufenthaltsdauern ermittelt werden.
Zählschlaufen	Zählschlaufen können ähnliche Daten wie die Schranken bereitstellen. Je nach Ausführung und Standort / Lage ist zusätzlich auch die Unterscheidung von Fahrzeugkategorien möglich (Car oder Kleinbus).
Angaben Detailhandel	Zur Beurteilung der Frequenzen und der Entwicklung des Carverkehrsaufkommens aus dem Segment der Tagedtouristen könnten die Anmelde Daten des Detailhandels bzw. aus einer zu schaffenden zentralen Anmeldestelle dienen.
Angaben Hotels	Die Anzahl und die Entwicklung der in Luzern übernachtenden Reisegruppen kann anhand der Angaben der entsprechenden Hotels bzw. aus einer zu schaffenden zentralen Anmeldestelle ermittelt werden.

Tab. 17 Zusammenstellung möglicher Systeme zum permanenten Monitoring der Halte- und Parkplätze

13.2.2 Periodische Befragungen

Mit periodischen Befragungen sollen qualitative Daten zu Reiseabläufen, Bedürfnissen und zur Zufriedenheit ermittelt werden. Dazu dienen primär Informationen von Chauffeuren und Reiseleitern. Die Informationen könnten dabei wie folgt beschafft werden:

System	Beurteilung
Feedbackmöglichkeit „Briefkasten“ für Chauffeure bei Parkplätzen	Der Aufwand zur Einrichtung ist gering. Der zu erwartende Rücklauf wird jedoch als sehr gering eingeschätzt wodurch zusammen mit der schwierigen Interpretation allfälliger Hinweise der Nutzen als gering eingeschätzt wird
Zusammenarbeit mit Anrainergeschäften zur Befragung der Reiseleiter bei Anmeldung der Gruppe bzw. Abholung der Provision	Die Befragung der Reiseleiter in den Büros der Anrainergeschäften mittels Fragebogen wurden bereits erfolgreich durchgeführt und könnte bei Zustimmung der entsprechenden Geschäfte regelmässig wiederholt werden. Dadurch könnten gute Informationen zum Reiseverhalten und zur Zufriedenheit von einem Grossteil der Tagestouristen erfasst werden.
Zusammenarbeit mit Hotels zur Befragung der Reiseleiter bei Ankunft im Hotel	Durch eine Zusammenarbeit mit den Hotels können die bisher unbekannt Frequenzen der in Luzern übernachtenden Carreisegruppen erfasst und ausgewertet werden. Eine regelmässige Befragung der Reiseleiter ergäbe ein besseres Bild zu den Bedürfnissen und zur Zufriedenheit der Übernachtungsgäste
Befragungen der Chauffeure vor Ort an den Halte- und Parkplätzen	Mit punktuellen Befragungen vor Ort können spezifisch die Bedürfnisse und das Verhalten der Gäste am jeweiligen Halte- oder Parkplatz ermittelt werden. Durch den Personal- und Vorbereitungsaufwand sind Erhebungen vor Ort aufwendig und können leicht beeinflusst werden (Witterung, Zeitraum, Baustellen / Unfälle).

Tab. 18 Zusammenstellung möglicher Systeme zur periodischen Erfassung von qualitativen und quantitativen Daten

13.2.3 Controlling

Basierend auf den erfassten und ausgewerteten Daten ist zu entscheiden ob und welche Korrekturmassnahmen erforderlich sind. Dazu sind die erhobenen Daten an zentraler Stellen zusammenzutragen und aufzubereiten.

Um den Aufwand gering zu halten empfiehlt sich eine Art Cockpit zu definieren. In diesem werden die wesentlichsten Kennzahlen laufend aufgeführt und definierte Grafiken nachgetragen. So können die quantitativen Daten mit minimalstem Aufwand und weitgehend automatisiert nachgetragen und Trends erkannt werden.

Das Cockpit kann in einem definierten Kreis zugänglich gemacht werden. Ein allfälliger Bedarf an ergänzenden Massnahmen oder Anpassungen kann so rasch erkannt und nach Bedarf initiiert werden.

13.3 Zusammenfassung und Empfehlung Monitoring und Controlling

Massnahme	Beschrieb	Massnahmenblatt (Anhang 1)
Quantitative Daten Halteplätze	Kurzfristig sind die Erhebungen der Securitas weiterzuführen. Langfristig ist eine automatische Erhebung der Frequenzen und Aufenthaltsdauer anzustreben. Dies soll anhand der Integration der Halteplätze in ein Parkleitsystem (PLS) erfolgen.	
Quantitative Daten Parkplätze	Das Monitoring der Parkplätze ist mittelfristig anhand der Daten des PLS durchzuführen. Die vorgängige Durchführung von manuellen Erhebungen wird aufgrund des hohen Aufwandes zur Aufnahme von qualitativ aussagekräftigen Daten als nicht zweckmässig beurteilt. Je nach Zeitdauer bis zur Inbetriebnahme des PLS bzw. der Integration der Carparkplätze ist zu prüfen ob ein videobasiertes Monitoring realisierbar ist.	
Quantitative Daten Tagestouristen	Zentrale Erfassung, Ablage und Auswertung der Daten zur Anzahl angemeldeter Reisegruppen und der Anzahl und Dauer der übernachtenden Reisegruppen.	M 1.16
Quantitative Daten Übernachtungsgäste		
Qualitativen Gästezufriedenheit	Qualitative Daten zum Nutzungsverhalten und der Zufriedenheit sind mindestens alle 2 Jahre durchzuführen. Dabei sind je nach Fragestellung die Reiseleiter in den Anrainergeschäften oder den Hotels oder die Carchauffeure bei den Parkplätzen mittels Fragebögen zu befragen. Die Befragungen haben das Ziel die Zufriedenheit der Reisegruppen zu erfassen und Hintergründe zum Nutzungsverhalten der Parkierungsinfrastruktur zu erhalten.	
Zentrales Controlling	Alle Daten sollen an einer zentralen Stelle zusammengetragen, ausgewertet und aufbereitet werden. Aufgrund von definierten Kriterien und standardisierten Auswertungen können so Massnahmen wie die Aktivierung eines Überlaufkonzeptes initiiert werden und Trends frühzeitig erkannt werden.	

Tab. 19 Zusammenstellung und Empfehlung Monitoringkonzept

14 Zusammenfassung und zeitliche Zuordnung

14.1 Einfluss und Einschätzung Carparkplatz Inseli und Parkhaus Musegg

Carparkplatz Inseli

Aufgrund der Inseli-Initiative und zu Beginn der Konzepterarbeitung auch aufgrund diverser Nutzungsansprüche im Zusammenhang mit dem Inseli ist mittelfristig mit einer Aufhebung oder deutlichen Einschränkung des Carparkplatzes Inseli zu rechnen. Neben den Carparkfeldern müssen dann auch die Halteplätze für Reisende ab Luzern kompensiert werden.

Parkhaus Musegg

Dem Parkhaus Musegg, welches auf private Initiative der Musegg Parking AG hin dereinst erstellt werden könnte, liegt die Idee zugrunde, den Schwanenplatz in der Stadt Luzern vom Carverkehr zu befreien, ohne damit den Cartourismus und oder die von ihm ausgehende wirtschaftliche Wertschöpfung zu gefährden.

Im Parkhaus Musegg sind 36 Car-Parkplätze und 7 Car-Halteplätze vorgesehen. Um diese quersubventionieren zu können, plant die Musegg Parking AG im Parkhaus zusätzlich rund 670 Personenwagen-Parkfelder. Die ganze Anlage soll in einer Kaverne im Musegghügel realisiert werden.

Die Ein- und Ausfahrt des Parkhauses Musegg ist im Bereich des Nöllitürms vorgesehen, und kann damit direkt über den Autobahnanschluss Luzern-Zentrum erfolgen. Der geplante Fussgängerangang aus dem Parkhaus führt auf die Hertensteinstrasse und liegt somit in Fussdistanz zum Schwanen- und zum Löwenplatz. Die Inbetriebnahme des Parkhauses Musegg könnte erst nach 2022 erfolgen. Im Zusammenhang mit dem Konzept Car-Parkierung ist es also ein langfristiges Projekt.

Das politisch aufgrund der hohen Anzahl neuer Parkplätze für Personenwagen umstrittene Projekt zeichnet sich dadurch aus, dass es die Cartouristen ins Herz der Altstadt führt, ohne dass die Reisecars dazu das stark belastete Strassennetz der Innenstadt befahren müssen.

Das Parkhaus Musegg stellt somit die einzige derzeit bekannte Alternative zu den Carhalteplätzen am Schwanenplatz dar, welche zu einer starken Entlastung der Innenstadt vom Reise-car-Verkehr führen würde.

Der Stadtrat von Luzern hat mit der Musegg Parking AG eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterzeichnet. Im Rahmen dieser Vereinbarung sollte geprüft werden, ob das Parkhaus Musegg dereinst realisiert werden kann. Die Voraussetzung dafür ist unter anderem der Nachweis, dass das Parkhaus keinen Mehrverkehr generiert. Dazu müssten im Raum Innenstadt über 300 oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, was wiederum zu einer weiteren Attraktivierung des öffentlichen Raumes und der Innenstadt genutzt werden kann.

Politisch ist die Weiterverfolgung der Planung oder die Realisierung des Parkhauses Musegg aufgrund der Überweisung des dringlichen Postulates 28 „Auf Umzonung und Baurecht für das Parkhaus Musegg verzichten“ durch den Grossen Stadtrat am 15. Dezember 2016 in den nächsten Jahren allerdings unrealistisch.

14.2 Massnahmenpaket kurzfristig (2017/2018)

Überführen des Pilotprojektes 2015/2016 in ein Definitivum

Das Pilotprojekt 2015/2016 hat sich bewährt. Deshalb soll es für die nächsten Jahre Gültigkeit haben. Das Carhaltekonzept sieht vor:

- Schwanenplatz: Kann durch ReiseCars ganzjährig nur zum Ein- bzw. Aussteigenlassen von Fahrgästen angefahren werden. In der Zeit von Mai – Oktober dürfen abends zwischen 17.00 und 20.00 Uhr ReiseCars nur anhalten, um Fahrgäste aussteigen zu lassen.
- Löwenplatz: Dient ganzjährig als Carhalteplatz und Carparkplatz. Die Parkierungsdauer ist auf 1 Stunde beschränkt. In der Zeit von Mai – Oktober dürfen abends zwischen 16.00 und 20.00 Uhr ReiseCars nur anhalten, um Fahrgäste ein- bzw. aussteigen zu lassen.
- Kasernenplatz: Dient momentan ganzjährig als Carparkplatz, jedoch kaum als Carhalteplatz. Um den Schwanenplatz und den Löwenplatz zu entlasten, soll er künftig vermehrt als Carhalteplatz genutzt werden. ReiseCars dürfen neu von Mai – Oktober abends zwischen 16.00 und 20.00 Uhr nur noch anhalten, um Fahrgäste ein- bzw. aussteigen zu lassen. Diese zusätzlichen Car-Halteplätze dienen vor allem Reisegruppen, welche die Innenstadt besuchen, aber nicht die Shopping Angebote im Visier haben.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Erweiterung bestehende Car-Parkplätze Alpenquai und Brüelmoos

- Erweiterung Car-Parkplatz Alpenquai (Längsparkplätze entlang Alpenquai) zu Lasten der vorhandenen PW-Parkplätze. Es können 3 zusätzliche Car-Parkplätze geschaffen werden.
- Erweiterung Car-Parkplatz Brüelmoos zu Lasten vorhandener PW-Parkplätze. Es können ca. 20 zusätzliche Car-Parkplätze geschaffen werden. Zudem soll die vorhandene Waschanlage bzw. Fäkaltankentleerung erneuert und mit einer WC-Anlage ergänzt werden.
- Realisierung einiger Stellplätze für Wohnmobile sowohl am Alpenquai als auch auf dem Brüelmoos-Parkplatz. Dies entspricht einem bei Luzern Tourismus immer wieder deponierten Bedürfnis Wohnmobilreisender. Die beiden Plätze bieten sich aufgrund der für ReiseCars vorhandenen Fäkaltankentleerung an. Für die Standplätze soll eine maximale Parkzeit von 48 Stunden gelten und eine noch zu bestimmende Tagesgebühr erhoben werden.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Management / Information

- Realisieren eines webbasierten Car-Parkleitsystems (PLS), mit Anschluss aller Car-Halteplätze und Car-Parkplätze. Die entsprechenden Daten sollen systematisch erhoben werden (siehe Controlling-Stelle für ReiseCar-Management) und den Nutzern auf einer webbasierten, Plattform grafisch aufbereitet zur Verfügung gestellt werden.
 - Die Plattform des Car-Parkleitsystems soll zudem zur verbesserten Information der Carreisenden genutzt werden. Neben den Park- und Halteplätzen inkl. Kapazität, Infrastruktur, Nutzungsgebühr und Anfahrtsrouten soll auch über temporäre Sperrungen infolge Unterhaltsarbeiten oder Veranstaltungen (z.B. Mäas, Blueballs, etc.) informiert werden.
 - Prüfung eines zweckgebundenen Einsatzes der Parkgebühren von Carparkfeldern: Es ist zu prüfen, ob die Gebühren der Car-Parkierung zweckgebunden zur Verbesserung der Sicherheit und der Infrastrukturen an den Car-Halteplätzen und Car-Parkplätzen eingesetzt werden kann. Dazu sind die betreffenden Reglemente der Stadt Luzern zu analysieren und die Zweckmässigkeit einer Anpassung zu beurteilen.
 - Schaffung zentrale Stelle "ReiseCar-Management" mit folgenden Aufgaben:
 - Aufbau systematisches Monitoring mit künftigen PLS-Daten und Securitas-Zählraten sowie deren systematische Auswertung und Datenaufbereitung für Reisegruppen einerseits, aber auch Entscheidungsträger von Luzern Tourismus und der Stadt Luzern.
 - Pflege der Informationsplattform für Reisebusse (aktuelle Sperrungen, Kapazitäten)
- ➔ *Zuständig für Realisierung Car-Parkleitsystem und die Prüfung einer Zweckbindung der Parkgebühren von Cars ist die Stadt Luzern.*
- ➔ *Der Lead für zentrale Stelle ReiseCar-Management und die verbesserte Information liegt bei Luzern Tourismus.*

Carhalteplätze für Reisen ab Luzern

- Für Reisen ab Luzern sollen vermehrt die beiden Halteplätze an der Veranstaltungskante für Reisebusse beim Kreisel Allmend genutzt und dieses Angebot aktiv kommuniziert werden. Die Haltestelle Allmend-Messe gewährleistet einen S-Bahn-Anschluss. Die Halteplätze auf dem Inseli müssen aber weiterhin genutzt werden.
 - Für konzessionierte Fernreisebusse steht kurzfristig keine Alternative zum Car-Parkplatz Inseli zur Verfügung.
- ➔ *Zuständig für die Umsetzung dieser Massnahmen ist die Stadt Luzern*

14.3 Massnahmenpaket mittelfristig (2019 – 2022)

Realisierung neue Infrastruktur Löwenplatz

- Der Car-Halteplatz und Car-Parkplatz Löwenplatz sowie dessen Umgebung (Kulturzone Löwenplatz) soll so umgestaltet werden, dass er den Bedürfnissen des Cartourismus aber auch der Bevölkerung der Stadt Luzern besser entspricht. Ein entsprechendes Projekt ist in den Projektplan der Stadt Luzern aufgenommen worden. Der Bericht und Antrag für den Projektierungskredit folgt.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Realisierung dezentraler Car-Halteplätze für Reisen ab Luzern

- Beim Verkehrshaus (Haldenstrasse) und Bahnhof Mattenhof sollen als Ersatz für die wegfallenden Halteplätze beim Inseli neue Car-Halteplätze für Reisen ab Luzern geschaffen werden. Die beiden Standorte bieten sich aufgrund der S-Bahnanschlüsse an.
- Gemeinsam mit dem Kanton Luzern soll zudem die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Planung eines Fernreisebus-Terminals aufgenommen und vorangetrieben werden. Das Fernreisebus-Terminal muss über einen S-Bahnanschluss verfügen, soll möglichst nahe an einem Autobahnanschluss liegen. Es sind auch Standorte ausserhalb der Stadt Luzern (z.B. Seetalplatz) zu prüfen. Der Standort soll im Hinblick auf den sich entwickelnden Markt der konzessionierten Fernreisen (insbesondere Städtereisen) einen möglichst einfachen Zugang zur Stadt Luzern gewährleisten.

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern; für den Fernreisebus-Terminal soll die Stadt Luzern die Arbeiten der zuständigen Dienststelle des Kantons unterstützen. In die Planung einzubeziehen sind auch die Standortgemeinden.*

Realisierung neuer Car-Parkplätze

Aufgrund der sich abzeichnenden Schliessung des Car-Parkplatzes auf dem Inseli müssen zur Kompensation an anderen Standorten neue Car-Parkplätze geschaffen werden. Da nur ein relativ kleiner Anteil der heutigen Parkierung auf dem Inseli einen direkten Bezug zur Innenstadt hat, können die neu zu schaffenden Car-Parkplätze dezentral und ausserhalb des Stadtzentrums liegen. Als Standorte kommen aus heutiger Sicht in Frage:

- Allmend (Mattenhof und/oder Hinder Schlund)
- Ibach, Areal real
- Kriens, Areal Widenhof

➔ *Zuständig für diese Massnahmen ist die Stadt Luzern*

Management / Information

- Laufende Überprüfung der Entwicklung des Cartourismus und des Carverkehrs basierend auf den Erkenntnissen des Monitorings. In der Folge, falls notwendig, Justierung des Carkonzeptes und des Car-Regimes Schwanen- / Löwenplatz.
- Erarbeiten eines Konzeptes für ein Slotmanagement für die Car-Halteplätze und eines zentralen Anmeldesystems für Luzern-Tourismus, Luzerner Hotels und den Detailhandel (insbesondere Uhrengeschäfte am Schwanen- und Löwenplatz).

➔ *Der Lead für diese Massnahme liegt bei Luzern Tourismus*

14.4 Massnahmenpaket langfristig (ab 2023)

Realisierung Parkhaus Musegg als Alternative zu Schwanen- und teilweise Löwenplatz

Als einzige langfristige, momentan bekannte, Alternative zu den bestehenden Car-Halteplätzen Schwanen- und Löwenplatz, erachtet die Projektgruppe das Parkhaus Musegg. Im Rahmen der Konzepterarbeitung konnte kein weiterer alternativer Standort für Car-Halteplätze in der Stadt Luzern gefunden werden, welcher die Bedingung der Zentralität und der Nähe zur Innenstadt erfüllt und nicht in Konflikt mit einer bestehenden Nutzung steht.

Da das Parkhaus Musegg aufgrund des Parlamentsentscheides vom Dezember 2016 als Massnahme entfällt, verbleiben für den Stadtrat als langfristige Massnahmen nur jene aus dem Bereich Management / Information. Der Stadtrat ist gerne bereit, sich später abzeichnende längerfristige Massnahmen ins Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern aufzunehmen.

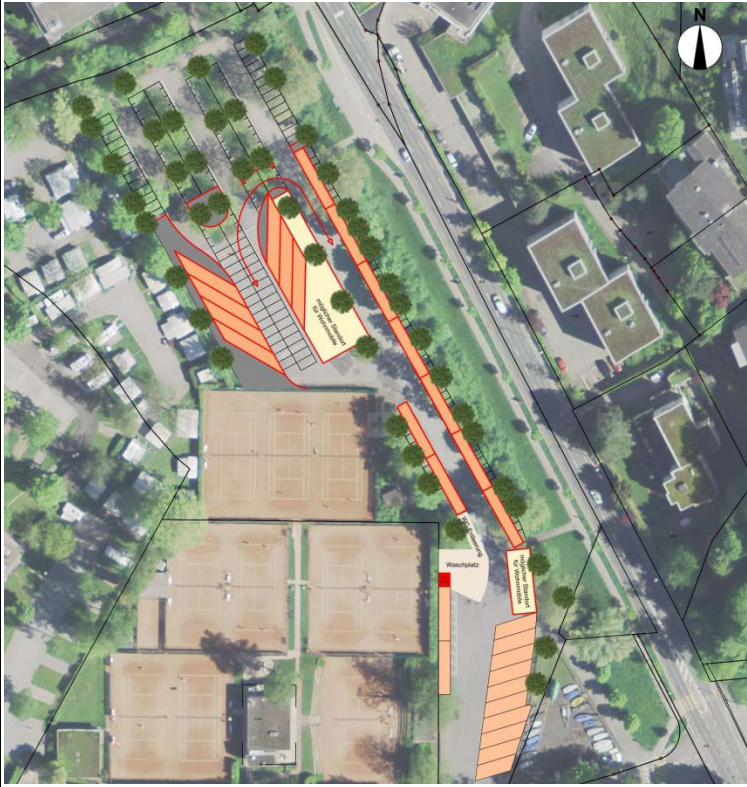
Management / Information

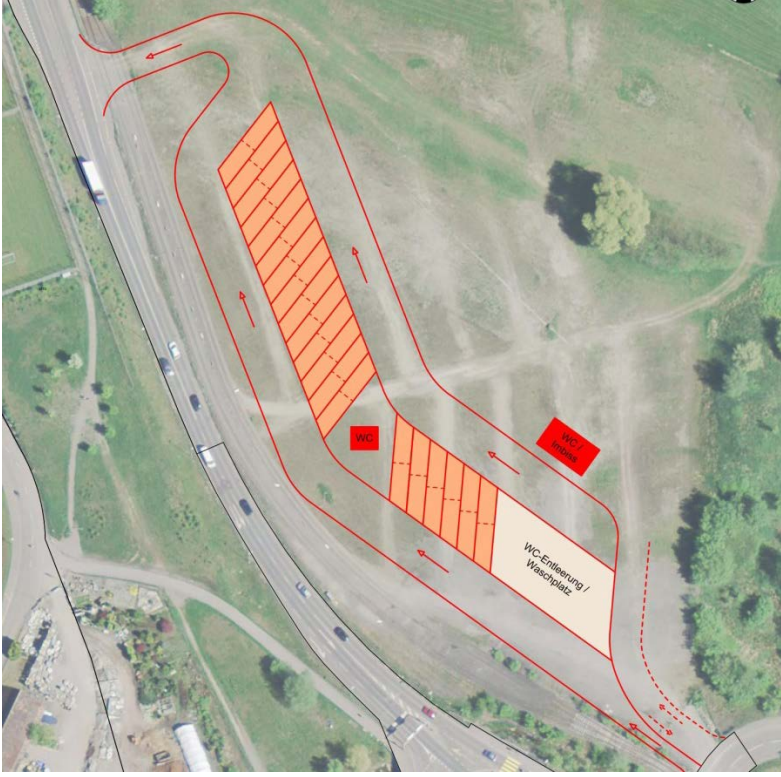
- Laufende Überprüfung der Entwicklung des Cartourismus und des Carverkehrs sowie Justierung des Car-konzeptes basierend auf den Erkenntnissen des Monitorings.
- Schrittweise Realisierung eines Slot-Managements und/oder Einführung der Anmeldepflicht für Car-Halteplätze und Car-Parkplätze.

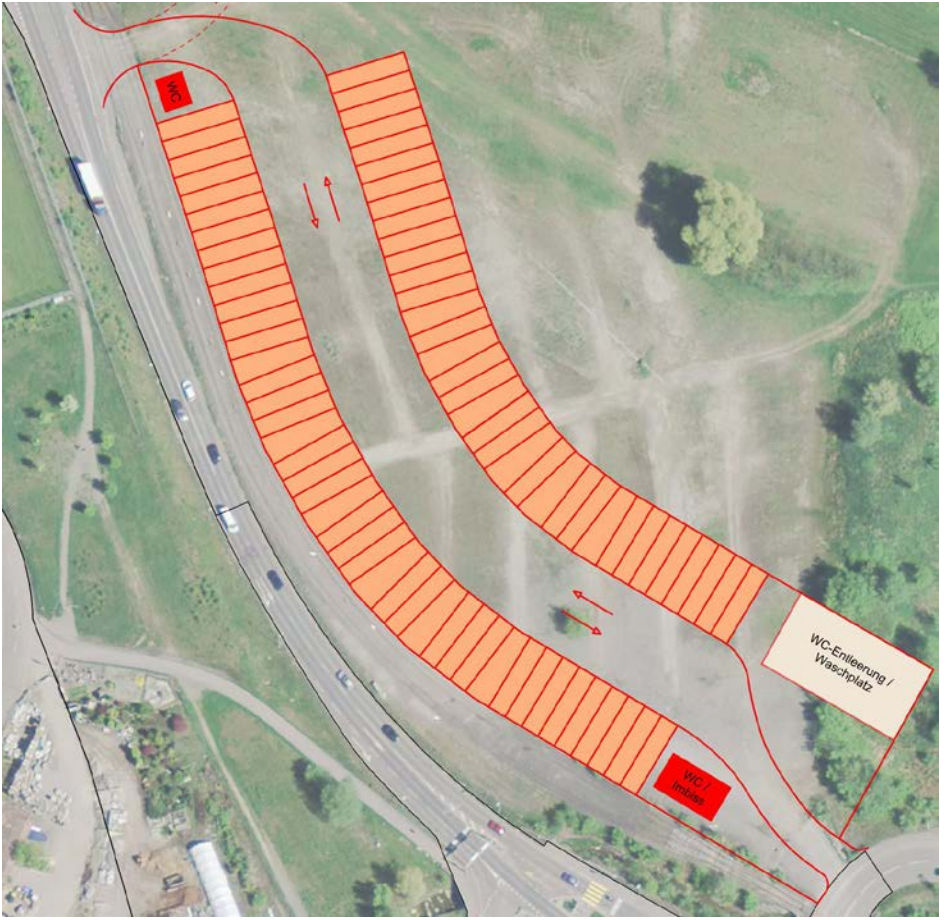
➔ *Der Lead für die Umsetzung dieser Massnahme liegt bei Luzern Tourismus*

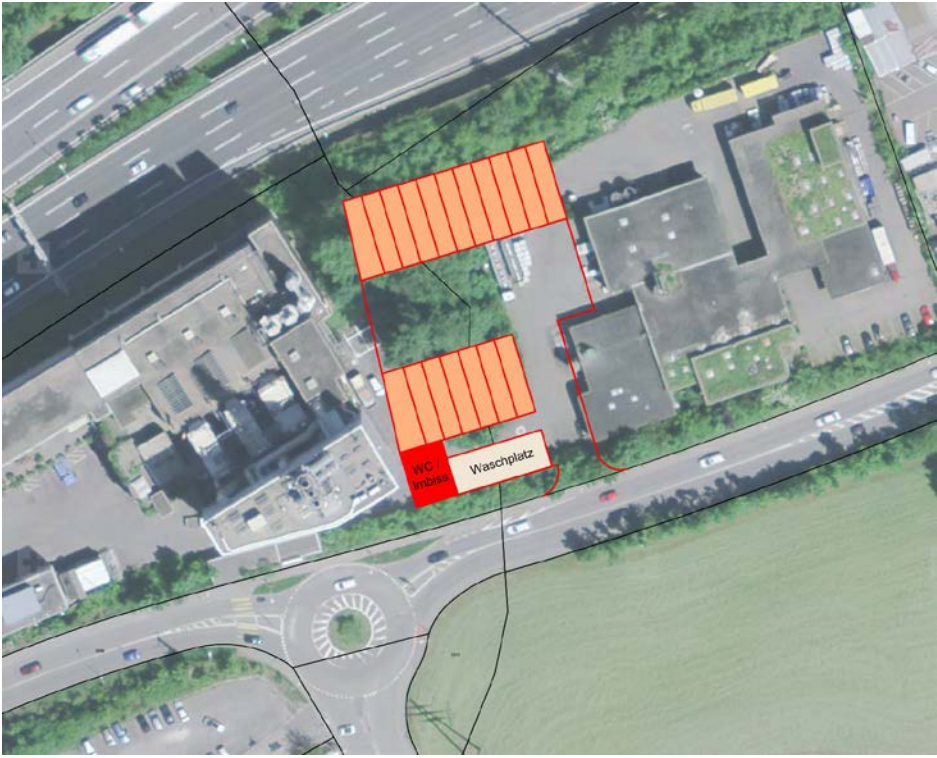
Anhang 1: Massnahmenblätter

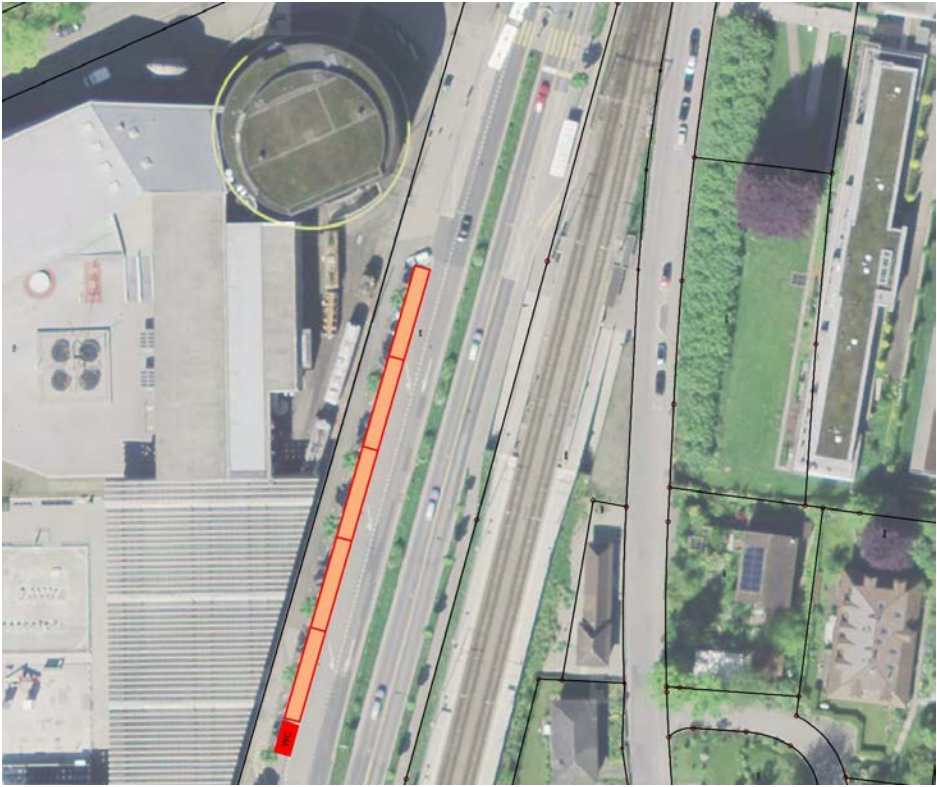
Infrastruktur	
M 1.1	Erweiterung Brüelmoos
M 1.2A	Hinder Schlund, Variante A
M 1.2B	Hinder Schlund, Variante B
M 1.3	Ibach / REAL
M 1.4	Verkehrshaus (Haldenstrasse)
M 1.5A	Eichhof / Konsumhof
M 1.5B	Bereich zwischen Langsäge- und Luzernerstrasse
M 1.6A	Widehof, Variante A
M 1.6B	Widehof, Variante B
M 1.7	Lochhof
M 1.8	Bahnhof Mattenhof
M 1.9	Raum Alpenquai
M 1.10	Rösslimatt (Ausbau Quartier Rösslimattstrasse)
M 1.11A	Mattenhof II, Variante A
M 1.11B	Mattenhof II, Variante B
M 1.12A	Allmend P2, Variante A
M 1.12B	Allmend P2, Variante B
M 1.12C	Allmend P2, Variante C
M 1.13	Weyquartier
M 1.14	Umbau Parkhaus Altstadt
Kapazitätsmanagement	
M 1.15	Integration Carparkplätze in Parkleitsystem
Informationskonzept / Monitoring und Controlling	
M 1.16	Stelle Reiseum Management


M 1.1	Erweiterung Brüelmoos
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen und Übernachter
Kapazität	16 neue Parkfelder, somit insgesamt 28 Carparkfelder
Infrastruktur	Ergänzung Toiletten; für Verpflegung stehen in unmittelbarer Nähe die Restaurants „Davis“ (TC Luzern Lido), jenes bei der Minigolfanlage und im Verkehrshaus zur Verfügung
Bewirtschaftung	Kann nicht über Schranke erfolgen, da der MIV die gleichen Fahrspuren benutzt. Somit wird die Bewirtschaftung voraussichtlich weiterhin über ein Ticketsystem gelöst.
Zu- / Weg-fahrt	Über die Lidostrasse (Tempo 30-Zone) oder die Seeburgstrasse möglich. Für die Fahrt ins Stadtzentrum können die Cars auf der Haldenstrasse die Busspur benutzen.
Konflikt-punkte	<ul style="list-style-type: none"> - ca. 150 bestehende PF für MIV müssen aufgehoben werden, somit noch ca. 70 PF für MIV - Konflikt mit MIV und Cars auf derselben Fahrbahn - Sicherheit Fuss- und Veloverkehr Bereich Haldenstrasse
Bemerkun-gen	<ul style="list-style-type: none"> - Anordnung der Carparkfelder so, dass keine Bäume tangiert werden (Flexibilität und Anzahl realisierbarer Parkfelder deutlich eingeschränkt) - Beibehaltung WC-Entleerung und Waschplatz (bestehende WC-Entleerung ist nicht hygienisch gelöst, hier ist eine Verbesserung zu prüfen) - Zusätzlich zu den Carparkplätzen können Plätze für Wohnmobile erstellt werden - Unterteilung von MIV- und Carparkplatz möglich - Mit der Realisierung der Kapazitätserweiterung ist die Kommunikation zur erlaubten Mitbenutzung der Busspur zu verbessern
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Kurzfristig
Kosten	Fr. 200'000 (Schätzung)

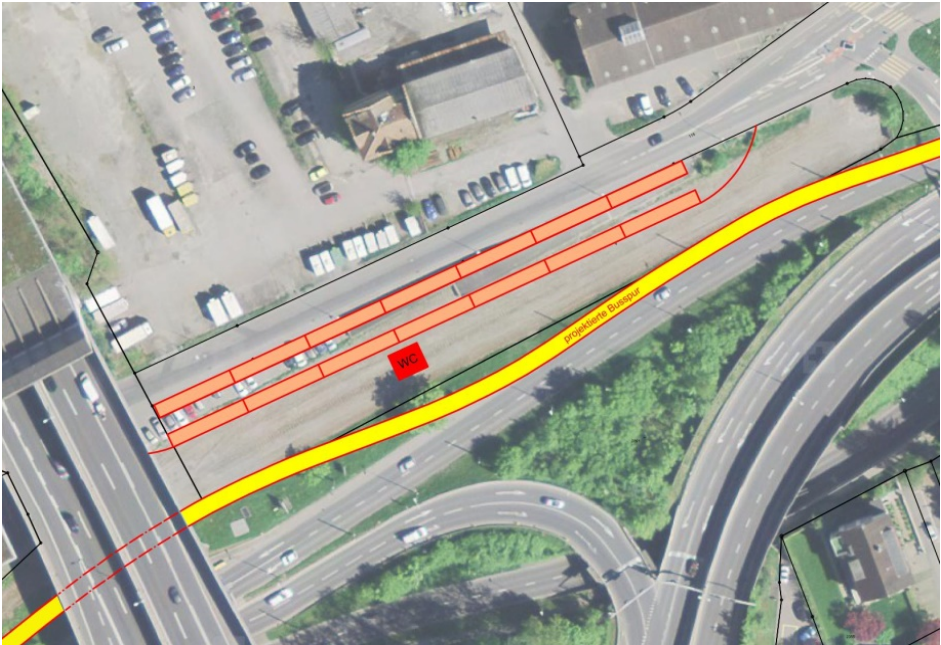
M 1.2A	Hinder Schlund, Variante A
Varianten	Das gesamte Areal Hinder Schlund bietet verschiedene Möglichkeiten zur Anordnung eines Carparkplatzes. Es wird im Folgenden auf zwei Varianten eingegangen. Bei beiden Varianten wird Rücksicht darauf genommen, dass möglichst wenig Fläche verbraucht wird. Bei der Variante A wird zudem eine Unterteilung der Parkfelder für Cars und Kleinbusse aufgezeigt.
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernächter und Überlaufparkplatz
Kapazität	Unterteilung der PF für Cars und Kleinbusse: 20 Carparkfelder oder 40 Kleinbusparkfelder
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss - Erstellung von Waschplätzen und WC-Entleerungsstelle
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Weg-fahrt	<ul style="list-style-type: none"> - Einfahrt / Ausfahrt des Parkplatzes im Osten oder Westen möglich - Verbindung zu Schwanen- und Löwenplatz via A2 oder Horwerstrasse – Obergrundstrasse – Bundesstrasse – Zentralstrasse
Konfliktpunkte	- Fläche langfristig als strategische Entwicklungsreserve der Stadt Luzern vorgesehen
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - In Kombination mit allfälligen Halteplätzen Mattenhof, Allmend und Horw optimal - Fläche im bestehenden Zustand teilweise befestigt und zur Parkierung genutzt - weitere Nutzungen auf restlichem Areal möglich (z.B. temporärer MIV-Parkplatz)
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung: Fr. 100'000 bis 1'000'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	- evtl. Verlängerung Pilatusbahn von Kriens


M 1.2B	Hinder Schlund, Variante B
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernächter und Überlaufparkplatz
Kapazität	77 Carparkfelder
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss - Erstellung von Waschplätzen und WC-Entleerungsstelle
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Weg-fahrt	<ul style="list-style-type: none"> - Über die Ringstrasse und den Autobahnanschluss der A2 „Luzern-Horw“ - Einfahrt / Ausfahrt des Parkplatzes im Osten oder Westen möglich
Konfliktpunkte	Fläche langfristig als strategische Entwicklungsreserve der Stadt Luzern
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - In Kombination mit allfälligen Halteplätzen Mattenhof, Allmend und Horw optimal - Fläche im bestehenden Zustand teilweise befestigt und zur Parkierung genutzt - weitere Nutzungen auf restlichem Areal möglich (z.B. temporärer MIV-Parkplatz)
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung: Fr. 100'000 bis 3'000'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - strategische Entwicklungsreserve der Stadt Luzern - evtl. Verlängerung Pilatusbahn von Kriens


M 1.3	Ibach / REAL
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernachtler und Überlaufparkplatz
Kapazität	ca. 18 Carparkfelder
Infrastruktur	Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss - Erstellung von Waschplätzen
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Wegfahrt	- Über die Reusseggstrasse und den Autobahnanschluss der A2 „Emmen-Süd“ - Für die Ein- / Ausfahrt in die Stadt kann über den Sedel gefahren werden
Konfliktpunkte	- Wie kommen die Carchauffeure in die Stadt (bei Übernachtler)? - Geplante Nutzung der Fläche? Besitzverhältnisse?
Bemerkungen	- Lage der genauen Erschliessung ist zu klären
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung ca. Fr. 100'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	allenfalls geplante andere Nutzung der Fläche → Abklärungen mit REAL ausstehend

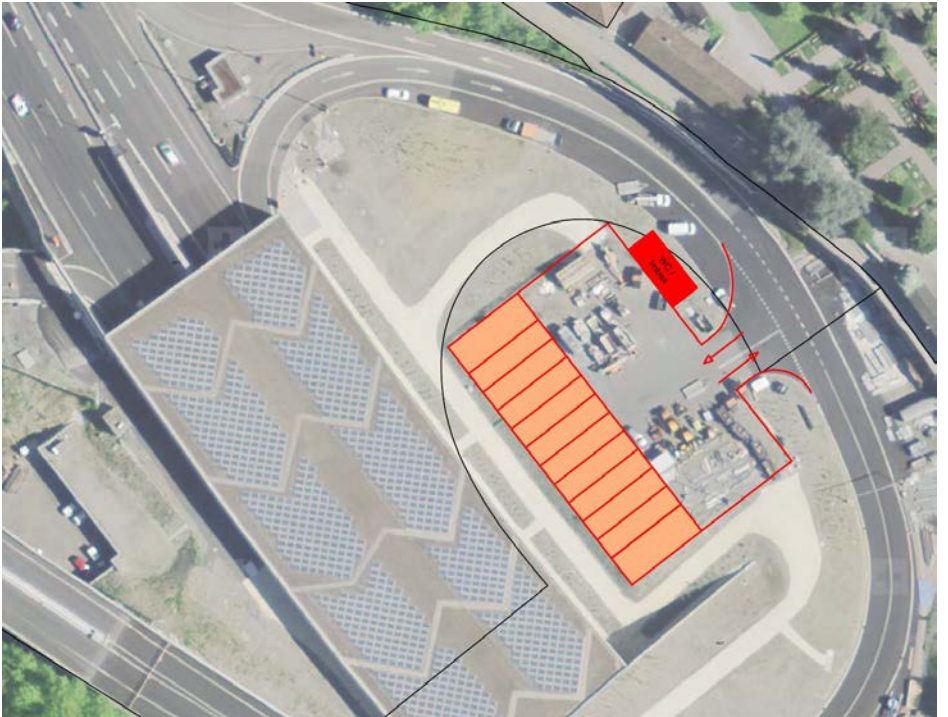
M 1.4	Verkehrshaus (Haldenstrasse)
Situation	
Nutzung	Halteplätze für Reisende ab Luzern
Kapazität	5 Carparkfelder
Infrastruktur	ev. Neubau Toiletten und Unterstand
Bewirtschaftung	-
Zu- / Weg-fahrt	Über die Haldenstrasse und den Kreisler Verkehrshaus
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung von ca. 30 MIV-Parkfeldern - Erreichbarkeit Autobahn nicht optimal - Sicherheit Fuss- und Veloverkehr Haldenstrasse
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Lage wäre, wegen der guten Erreichbarkeit mit Bus, Bahn (S-Bahnanschluss) und PW-Parkplatz, attraktiv für Reisen ab Luzern - Allfällige zukünftige Synergien am Standort bei der Realisierung eines Parkhauses Verkehrshaus - ev. Ausbaumöglichkeiten für Fernreisebusse (Synergie mit Jugendherberge)
Zuständig	Stadt Luzern Verkehrshaus der Schweiz
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung Fr. 100'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	Parkhaus Verkehrshaus → Abklärungen mit Verkehrshaus ausstehend

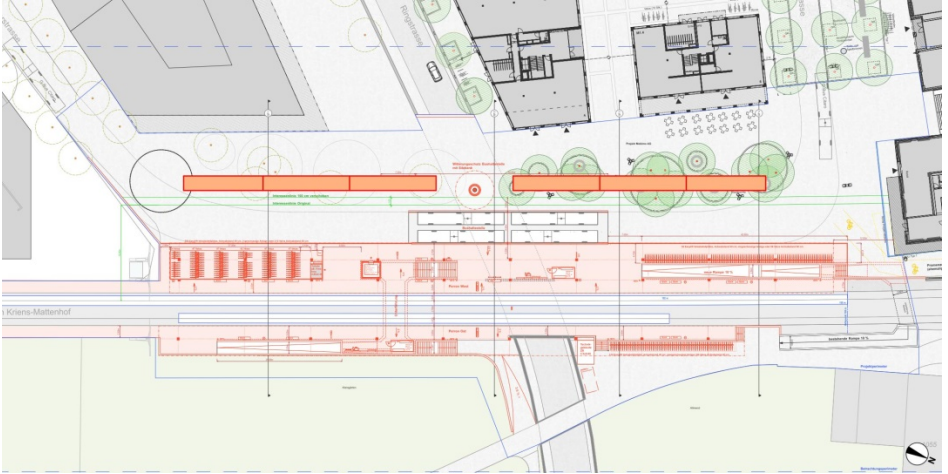
M 1.5A	Eichhof / Konsumhof
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernachtler und Überlaufparkplatz
Kapazität	35 Carparkfelder
Infrastruktur	Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss (allenfalls Nutzung bei Tankstelle möglich)
Bewirtschaftung	Schranke (bestehend)
Zu- / Weg-fahrt	Erreichbarkeit Schwanen- und Löwenplatz über die Langsägestrasse – Luzernerstrasse – Bundesstrasse - Zentralstrasse
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Mittelfristig genutzt durch Überbauung Eichhof West - Langsamverkehrsachse auf der Lansägestrasse
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Im bestehenden Zustand schon als befestigte Fläche - Gute Erreichbarkeit der Halteplätze in Altstadtnähe - Verpflegungsmöglichkeiten auch im nahen Tankstellenshop möglich
Zuständig	Stadt Luzern Gemeinde Kriens
Realisierung	Kurzfristig
Kosten	je nach Ausstattung Fr. 100'000 bis 500'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	<p>Mittelfristig genutzt durch Überbauung Eichhof West</p> <p>Erste Abklärungen mit der Gemeinde Kriens ergaben, dass die Nutzung als Carparkplatz aufgrund der Querung der stark befahrenen Veloachse nicht erwünscht ist.</p>

M 1.5B	Bereich zwischen Langsäge- und Luzernerstrasse
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernächter und Überlaufparkplatz
Kapazität	14 Carparkfelder
Infrastruktur	Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss (allenfalls Nutzung Tankstelle möglich)
Bewirtschaftung	Schranke
Zu- / Wegfahrt	Erreichbarkeit Schwanen- und Löwenplatz über die Langsägestrasse – Luzernerstrasse – Bundesstrasse - Zentralstrasse
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Mittelfristig genutzt durch Überbauung Eichhof West - Langsamverkehrsachse auf der Langsägestrasse - Bauliche Anpassungen erforderlich (bestehenden Rampe) - bestehenden PW-Parkplätze
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Verpflegungsmöglichkeiten auch im nahen Tankstellenshop - Die geplante Busspur wird durch die Parkfelder nicht tangiert ev. Erschliessung via Busspur möglich (Nutzung von Synergien) - OV-Anschluss für Chauffeure mit Buslinie 1
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung Fr. 100'000 bis 300'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Mittelfristig genutzt durch Überbauung Eichhof West - geplante Busspur (Kanton Luzern) - Erste Abklärungen mit der Gemeinde Kriens ergaben, dass die Nutzung als Carparkplatz aufgrund der Querung der stark befahrenen Veloachse nicht erwünscht ist.

M 1.6A	Widehof, Variante A
Varianten	<i>Die Gesamtfläche des Widehof bietet verschiedene Möglichkeiten zur Anordnung eines Carparkplatzes. Es wird im Folgenden auf zwei Varianten eingegangen. Bei der Variante A wird eine Unterteilung der Parkfelder für Cars und Kleinbusse aufgezeigt.</i>
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernächter
Kapazität	Unterteilung der PF für Cars und Kleinbusse: 34 Carparkfelder oder 68 Kleinbusparkfelder
Infrastruktur	- Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss - Erstellung von Waschplätzen und WC-Entleerungsstelle
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Weg-fahrt	Erreichbarkeit Schwanen- und Löwenplatz über die Eichwilstrasse – Luzernerstrasse – Bundesstrasse - Zentralstrasse
Konfliktpunkte	- Zonenkonformität - Andere Nutzungen auf dem Areal - Akzeptanz Anwohner - Geplantes Erstaufnahmezentrum für Asylbewerbende durch Kanton Luzern
Bemerkungen	- Die Fläche liegt in der Zone für öffentliche Bauten - OV-Anschluss für Chauffeure mit Buslinie 1
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung Fr. 500'000 bis 3'000'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	- Geplantes Erstaufnahmezentrum für Asylbewerbende durch Kanton Luzern

M 1.6B	Widehof, Variante B
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernächter
Kapazität	67 Carparkfelder
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss - Erstellung von Waschplätzen und WC-Entleerungsstelle
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Weg-fahrt	Erreichbarkeit Schwanen- und Löwenplatz über die Eichwilstrasse – Luzernerstrasse – Bundesstrasse - Zentralstrasse
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Zonenkonformität - Andere Nutzungen auf dem Areal - Akzeptanz Anwohner - Geplantes Erstaufnahmezentrum für Asylbewerbende durch Kanton Luzern
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Die Fläche liegt in der Zone für öffentliche Bauten - OV-Anschluss für Chauffeure mit Buslinie 1
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung Fr. 500'000 bis 3'000'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	Geplantes Erstaufnahmezentrum für Asylbewerbende durch Kanton Luzern

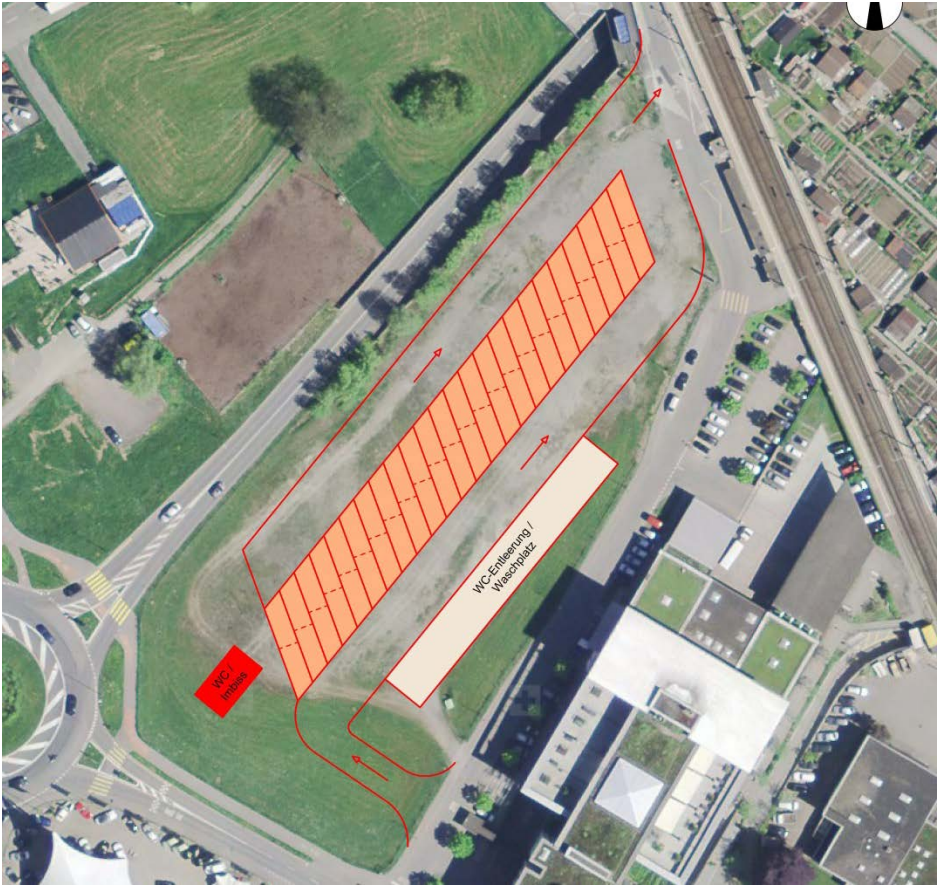
M 1.7	Lochhof
Situation	
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernächter und Überlaufparkplatz
Kapazität	12 Carparkfelder
Infrastruktur	Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Weg-fahrt	Erreichbarkeit Schwanen- und Löwenplatz über A2 oder Reussmatt – St. Karlstrasse
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - bestehende Nutzung als Lager- und Installationsplatz (Gebietseinheit Zentras) - Lage im Astra-Perimeter und ev. Nutzung Betriebsanschluss Lochhof - Erschliessung via Reussmatt, St. Karlstrasse nicht optimal
Bemerkungen	
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung ca. Fr. 100'000 (Schätzung, stark abhängig von erforderlichen Massnahmen im Bereich der Autobahn → allenfalls deutlich teurer)
Abhängigkeiten	Gesamtsystem Bypass Luzern mit Spange Nord Abklärungen mit ASTRA ergaben, dass Fläche nicht zur Verfügung steht.


M 1.8	Bahnhof Mattenhof
Situation	
Nutzung	Standort für Halteplätze in Bahnhofsnahe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste
Kapazität	6 Carparkfelder
Infrastruktur	ev. Neubau Toiletten und Unterstand
Zu- / Weg-fahrt	Über die Horwerstrasse erschlossen. Nahe am Autobahnanschluss A2, Luzern-Horw und allfälligen Parkplätzen auf dem Areal Hinter Schlund
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung des Bahnhofsplatzes - Konflikt mit der Linienbussen
Bemerkungen	
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Kosten	je nach Ausstattung ca. Fr. 500'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	Überbauung Mattenhof und Pilatusarena → Abklärungen mit Planungsteams ausstehend.

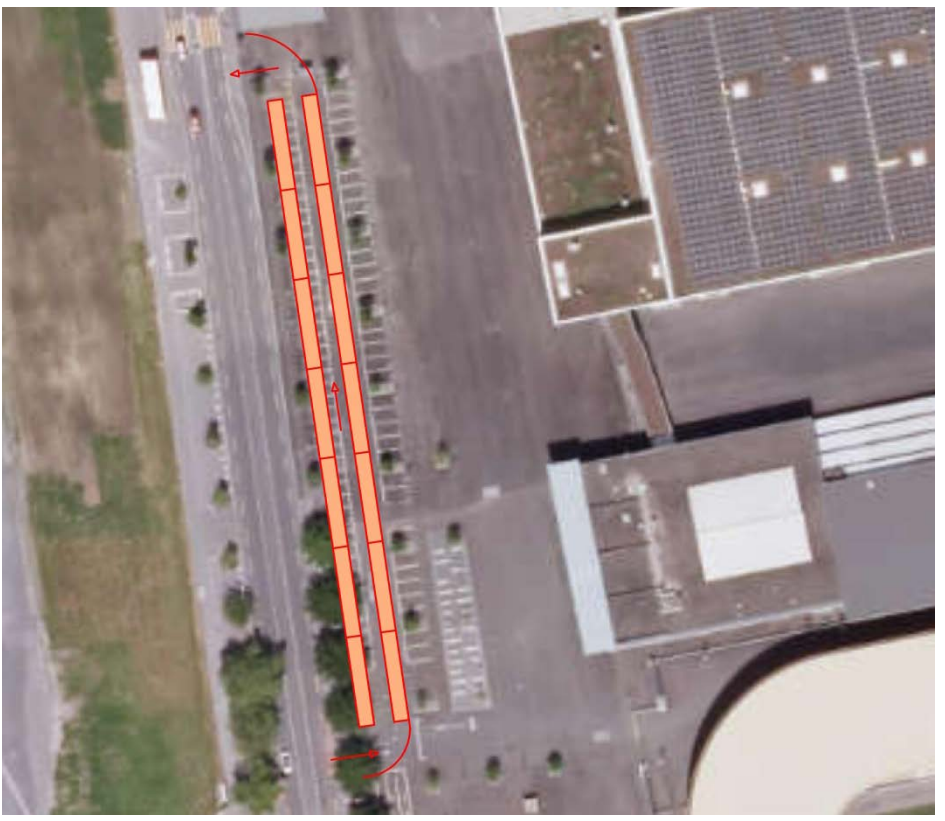
M 1.9	Alpenquai
<p>Massnahmenbeschrieb</p>	<p>Begründung: Kurzfristige Bereitstellung zursätzlichen Parkplätzen</p> <p>Massnahme: Der bestehende Carparkplatz Alpenquai soll um drei Carparkfelder, sowie mögliche Parkfelder für Wohnmobile erweitert werden. Demarkieren der bestehenden Markierung (5 MIV-Parkfelder). Markierung der neuen Parkfelder. Sanierung der bestehenden Sanitäranlage auf dem Carparkplatz Landenberg</p>
<p>Zuständig</p>	<p>Stadt Luzern</p>
<p>Realisierung</p>	<p>Kurzfristig</p>
<p>Kosten</p>	<p>Fr. 3'000 (Schätzung)</p>

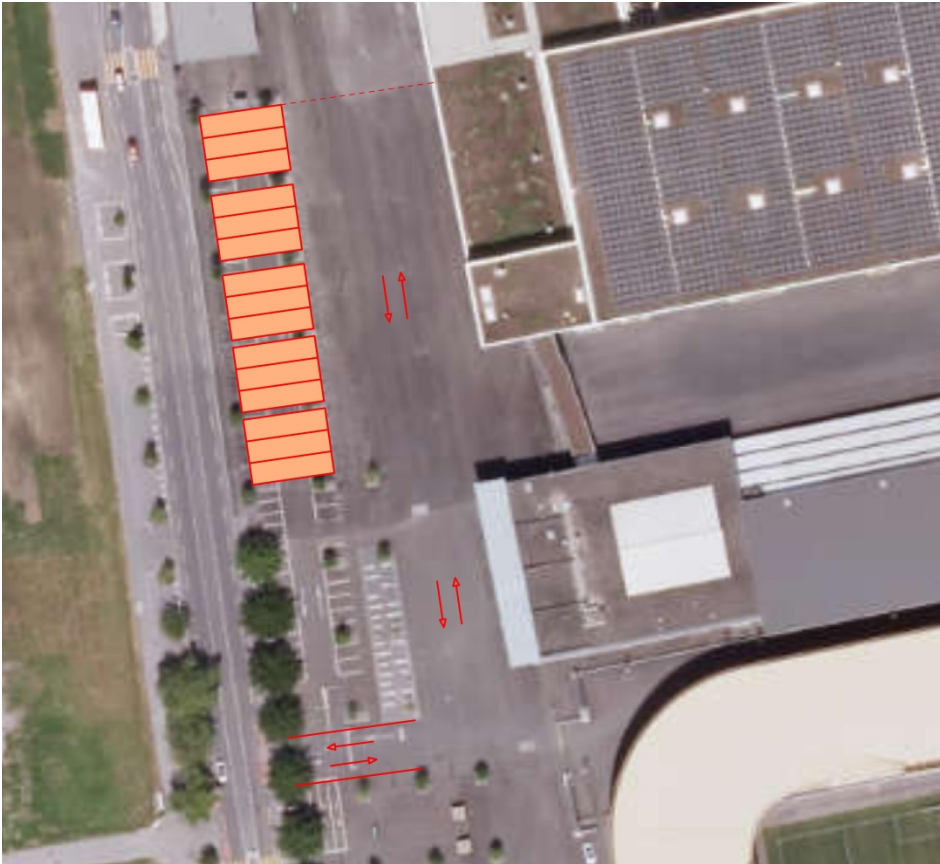
M 1.10	Rösslimatt (Ausbau Quartier Rösslimattstrasse)
Situation	Übersicht Raum Rösslimatt mit künftigen Projekten, potentiellen unbebauten Flächen zur Carparkierung und bestehen / früheren Planungen:
Prüfung von Carparkplätzen im Rahmend es Strassenprojektes Ausbau Rösslimattquartier (2007)	


M 1.10	Rösslimatt (Ausbau Quartier Rösslimattstrasse)
Massnahmenbeschrieb	<p>Im Raum Rösslimatt wurden zwei mögliche Flächen zur Carparkierung in Betracht gezogen (grün in obiger Darstellung):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorplatz Güterschuppen - Nordwestlich SUVA <p>Der Vorplatz des Güterschuppens eignet sich aufgrund der bestehenden Nutzungen sowie der Geometrie nicht zur Carparkierung und wurde daher nicht weiter geprüft.</p> <p>Nordwestlich der SUVA wurde bereits 2007 im Rahmen des Strassenprojektes „Ausbau Quartier Rösslimattstrasse“ die Realisierung von Carparkplätzen geprüft. Weiter wurde dieser Standort im Rahmen der Studie C-Netz von den Architekten Hiss und Heggli vorgeschlagen.</p> <p>Unter anderem aufgrund der künftigen Nutzung dieses Gebietes für die höherwertigen Wohn- und Arbeitsplatznutzungen soll aus Sicht des Stadtrates auf die Realisierung verzichtet werden.</p>
Nutzung	Parkplatz Tagestouristen, Übernachter, Reisen ab Luzern
Kapazität	16 Carparkfelder in Variante 2, 16+9 Carparkfelder in Variante 3
Zu- / Wegfahrt	<ul style="list-style-type: none"> - Zufahrt: Über die Langensandbrücke / Werkstrasse fahren die Cars in die Rösslimattstrasse - Wegfahrt: Über die Wertstrasse / Inseliquai können die Cars über den Bahnhofplatz in die Stadt oder zum Autobahnanschluss fahren
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Die Lage der Parkfelder sind für den direkten Ein- und Auslad von Gästen, ausser für Reisen ab Luzern, schlecht gelegen - Die An- und Wegfahrt der Cars zum Schwanen- und Löwenplatz müsste entweder über den Bahnhofplatz oder die Zentralstrasse erfolgen - Akzeptanz von (zusätzlichem) Carverkehr im Wohn- Geschäftsquartier
Zuständig	Stadt Luzern
Abhängigkeiten	Strassenprojekt Ausbau Quartier Rösslimattstrasse Realisierung Überbauung SBB
Kosten	Fr. 3-5 Mio. (Schätzung)

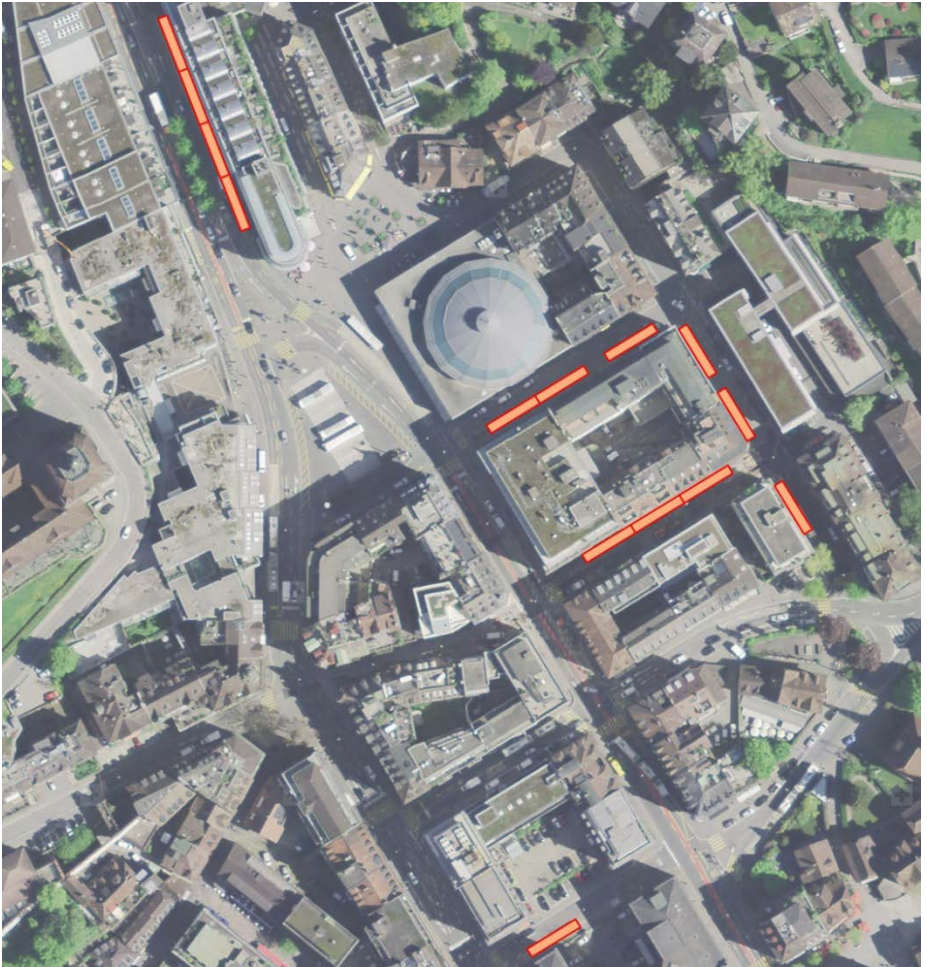
M 1.11A	Mattenhof II, Variante A
Situation	
Nutzung	Standort für Halteplätze in Bahnhofsnahe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste / Übernachtler und Überlaufparkplatz
Kapazität	Unterteilung der PF für Cars und Kleinbusse: 24 Carparkfelder oder 48 Kleinbusparkfelder
Infrastruktur	Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss - Erstellung von Waschplätzen / WC-Entleerung
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Weg-fahrt	- Ein- / Ausfahrt Parkplatz im Norden oder Süden möglich (Festlegung des Einbahnregimes) - Verbindung zu Schwanen- und Löwenplatz via A2 oder Horwerstrasse – Obergrundstrasse – Bundesstrasse – Zentralstrasse
Konfliktpunkte	- Kann nur temporär genutzt werden (Standort für Pilatusarena) - Mögliche Konflikte mit Busverkehr Bahnhof Mattenhof
Zuständig	Stadt Luzern
Abhängigkeiten	- geplante Nutzung der Fläche durch Pilatus Arena - Bauprojekt Mattenhof Bahnhof
Kosten	Fr. 100'000.00 (Schätzung)

M 1.11B	Mattenhof II, Variante B
Situation	
Nutzung	Standort für Halteplätze in Bahnhofsnahe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste / Übernächter und Überlaufparkplatz
Kapazität	56 Carparkfelder (davon 7 für Kleinbusse)
Infrastruktur	Neubau Toiletten und Unterstand / Imbiss - Erstellung von Waschplätzen / WC-Entleerung
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Weg-fahrt	- Ein- / Ausfahrt über die Horwerstrasse - Verbindung zu Schwanen- und Löwenplatz via A2 oder Horwerstrasse – Obergrundstrasse – Bundesstrasse – Zentralstrasse
Konfliktpunkte	- Kann nur temporär genutzt werden (Standort für Pilatus Arena) - Mögliche Konflikte mit Busverkehr Bahnhof Mattenhof
Zuständig	Stadt Luzern
Abhängigkeiten	- geplante Nutzung der Fläche durch Pilatus Arena - Bauprojekt Mattenhof Bahnhof
Kosten	Fr. 100'000.00 (Schätzung)

M 1.12A	Allmend P2, Variante A
Situation	
Nutzung	Standort für Halteplätze in Bahnhofsnähe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste
Kapazität	14 Carparkfelder
Infrastruktur	Toiletten und Kiosk sind in der Haltestelle Luzern Allmend/Messe, der Zentralbahn, vorhanden
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Wegfahrt	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung zu Schwanen- und Löwenplatz via Horwerstrasse – Obergrundstrasse – Bundesstrasse – Zentralstrasse - Zu- / Wegfahrt des Carparkplatzes kann über die A2 und den Anschluss Luzern-Horw erfolgen
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung von allen 82 Parkfelder für den MIV im P2 - Anpassung der Ein- / Ausfahrt zum Carparkplatz (ist zu prüfen) - Alternativen für bestehenden Nutzer der P2 - Einmündung in Horwerstrasse im Bereich des Fussgängerstreifens und der Bushaltestelle - bestehende Bäume müssten gefällt / umplatziert werden (nur auf Strassenseite)
Bemerkungen	- Wird die Bewirtschaftung über eine Schrankenanlage vorgenommen, entfallen durch die erforderlich Schrankenanlagen 2 Carparkfelder, so dass noch 12 Parkfelder angeboten werden können
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungskonzept Allmend - Verordnung über die Nutzung der Allmend
Kosten	Fr. 50'000.00 (Schätzung)

M 1.12B	Allmend P2, Variante B
Situation	
Nutzung	Standort für Halteplätze in Bahnhofsnähe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste
Kapazität	15 Carparkfelder
Infrastruktur	Toiletten und Kiosk sind in der Haltestelle Luzern Allmend/Messe, der Zentralbahn, vorhanden
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Wegfahrt	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung zu Schwanen- und Löwenplatz via Horwerstrasse – Obergrundstrasse – Bundesstrasse – Zentralstrasse - Zu- / Wegfahrt des Carparkplatzes kann über die A2 und den Anschluss Luzern-Horw erfolgen
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung von ca. 50 Parkfelder für den MIV im P2 - Vorplatz wird von den Cars befahren
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Schrankenanlage könnte genutzt werden (z.Z. nur Ausfahrt) - Fläche zwischen Schranke und dem ersten Carparkfeld kann durch die vorhandene Aufenthaltsfläche, nicht für Carparkierungen genutzt werden. Somit könnten ca. 30 Parkfelder für den MIV auf dem P2 erhalten bleiben.
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungskonzept Allmend - Verordnung über die Nutzung der Allmend
Kosten	Fr. 50'000.00 (Schätzung)

M 1.12C	Allmend P2, Variante C
Situation	
Nutzung	Standort für Halteplätze in Bahnhofsnähe für Reisen ab Luzern oder Tagesgäste
Kapazität	13 Carparkfelder
Infrastruktur	Toiletten und Kiosk sind in der Haltestelle Luzern Allmend/Messe, der Zentralbahn, vorhanden
Bewirtschaftung	Schranke oder Tickets
Zu- / Wegfahrt	<ul style="list-style-type: none"> - Einfahrt in den Parkplatz über bestehende „Ausfahrt“ auf den Vorplatz der Messe. Ausfahrt zwischen den beiden Event-Haltekanten in den Kreisverkehr auf der Horwerstrasse. - Verbindung zu Schwanen- und Löwenplatz via Horwerstrasse – Obergrundstrasse – Bundesstrasse – Zentralstrasse - Zu- / Wegfahrt des Carparkplatzes kann über die A2 und den Anschluss Luzern-Horw erfolgen
Konfliktpunkte	- Vorplatz wird von den Cars befahren
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Schrankenanlage könnte genutzt werden (z.Z. nur Ausfahrt) - Beibehaltung aller Parkfelder auf dem P2 für den MIV
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungskonzept Allmend - Verordnung über die Nutzung der Allmend
Kosten	Fr. 30'000.00 (Schätzung)

M 1.13	Weyquartier
Situation	
Nutzung	Standort zur Zwischenparkierung oder Übernachtung
Kapazität	Insgesamt 14 Carparkfelder
Infrastruktur	Durch dezentrale Anordnung Mitnutzung der Infrastruktur beim Löwenplatz erforderlich.
Bewirtschaftung	Ticket
Zu- / Wegfahrt	<ul style="list-style-type: none"> -Zu- und Wegfahrt über Sedel möglich (keine Überfahrten auf der Seebrücke) - Prüfung und Anpassung des bestehenden Verkehrsregimes mit Einbahnen erforderlich - Befahrbarkeit ist zu prüfen
Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung von insgesamt 49 PF für den MIV, 16 PF für Motos und 70 Abstellplätze für Velos - Suchverkehr im Quartier - Bestehendes Verkehrsregime
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Abhängigkeiten	Planung Kulturzone Löwenplatz
Kosten	Fr. 50'000.00 (Schätzung)


M 1.14	Umbau Parkhaus Altstadt
Situation	
Nutzung	Standort zur Zwischenparkierung oder Übernachtung
Kapazität	5-7 Carparkfelder
Infrastruktur	WC-Anlagen und allfällige Aufenthaltsbereiche sind zu prüfen
Bewirtschaftung	Schranke
Zu- / Wegfahrt	-Zu- und Wegfahrt analog zum bestehenden Regime
Konfliktpunkte	- Aufhebung von zwei Parkgeschossen zur Personenwagen-Parkierung
Zuständig	Stadt Luzern
Realisierung	Mittelfristig
Abhängigkeiten	- Carparkplatz Kasernenplatz
Kosten	ca. Fr. 10 Mio. zum Umbau, ca. Fr. 40 Mio. für Neubau (Schätzung)

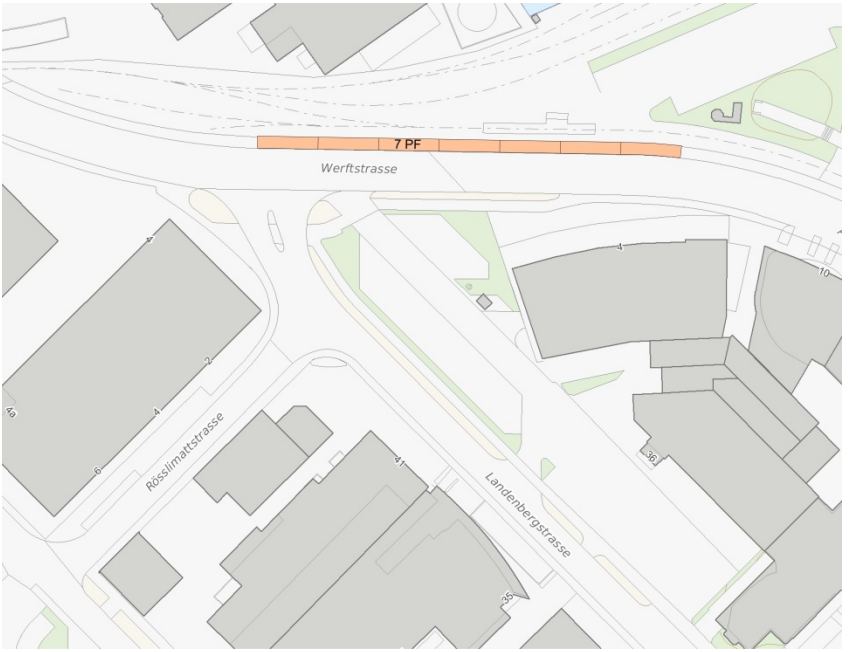
M 1.15	Integration Carparkplätze in Parkleitsystem
Massnahmenbeschreibung	<p>Begründung: Im bestehenden Zustand verfügen die Carchauffeure nach dem Auslad der Gäste am Schwanen- oder Löwenplatz über keine Informationen zur aktuellen Auslastung und Verfügbarkeit der Carparkplätze. Dies führt zu einer Überlastung der Parkplätze im Raum Bahnhof, während auf dem Parkplatz Brüelmoos noch freie Parkplätze verfügbar sind. Zudem wird Suchverkehr generiert.</p> <p>Ziel: Das Ziel der Integration der Carparkfelder in das PLS Luzern ist die Information der Chauffeure über die verfügbaren Parkplätze sowie die Leitung zu den freien Parkplätzen. Die Informatino der Chauffeure und Reiseleiter kann über eine webbasierte Lösung realisiert werden. Weiter sollen durch das PLS Monitoringdaten generiert werden welche die Frequenzen und Auslastung der Parkierungsanlage analysieren und Trends erkennen lassen.</p> <p>Massnahme: Alle Carpark- und Halteplätze sind in einem PLS zu integrieren. Für ein umfassendes Monitoring der Nutzung werden sidn die Daten zur Auslastung und Frequenzen zu erfassen. Die aktuelle Auslastung soll, analog zum bestehenden PLS, im Internet abrufbar sein</p>
Zuständig	Stadt Luzern PLS Parkleitsystem AG
Realisierung	Kurzfristig
Kosten	Fr. 150'000 (Schätzung)
Abhängigkeiten	Monitoring Informationskonzept


M 1.16	Stelle Reiscar-Management
Massnahmenbeschrieb	<p>Begründung: Momentan werden an verschiedenen Stellen Daten erfasst, interpretiert und ausgewertet. Bei einer zentralen Erfassung und Auswertung reduziert sich der Aufwand und der Nutzen steigt. Weiter ist durch die Zentralisierung der Daten gewährleistet, dass für strategische Entscheidungen und bei temporären Konzeptanpassungen aufgrund von Sperrungen oder sehr hohem Besucheraufkommen die optimalen Entscheidungsgrundlagen verfügbar sind. Auch für die Kommunikation gegen aussen kann auf einer umfassenden Datengrundlage basieren. So ist sichergestellt, dass nicht verschiedene Zahlen zum Caraufkommen aus unterschiedlichsten Quellen kommuniziert werden.</p> <p>Massnahme / Aufgabe:</p> <ul style="list-style-type: none">- Schaffung zentrale Stelle zur Sammlung, Aufbereitung, Verwaltung und Analyse der Daten- Prüfung einer zentralen Registrierung von Anmeldungen durch Reisegruppen- Etablierung Zusammenarbeit zwischen Hotels, Anrainergeschäften, Luzern Tourismus und Stadt Luzern zur gemeinsamen Datenerfassung von qualitativen Daten- Definition Zuständigkeiten zur Umsetzung und Aktivierung von Überlaufkonzepten- Aufbau und Pflege Informationsplattform für Reiseleiter und Carchauffeure mit Informationen zur verfügbaren Infrastruktur, deren Lage, Anfahrt und Ausrüstungsstandard
Zuständig	Luzern Tourismus
Realisierung	Kurzfristig
Kosten	20% Stelle über 10 Jahre → ca. Fr. 200'000
Abhängigkeiten	Parkleitsystem Luzern

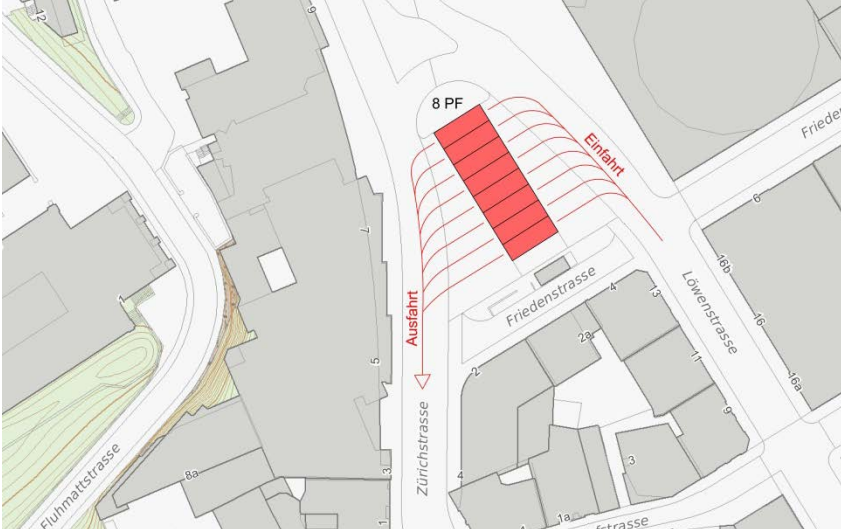
Anhang 2: Bestehende Halte- und Parkplatzinfrastruktur


P1	Brüelmoos	
Situation		
Anzahl Parkfelder	12	
Typ	Parkierung	
Bewirtschaftung	<i>bisher:</i> - keine	<i>seit 01.05.2016:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr
Tarif	<i>bisher:</i> - keine	<i>seit 01.05.2016:</i> - pro Stunde Fr. 3.00 - Tagespauschale (24h) Fr. 30.00
Nutzung aktuell	primär Cars die eine längere Zeit in der Stadt Luzern verweilen; verfügt als einziger Carparkplatz in der Stadt Luzern über Infrastruktur für WC-Entleerung Waschplatz; Nutzung oft durch Cars welche die diese Infrastruktur nutzen wollen	
Bezug	kein Bezug zum Standort	
Zu- / Wegfahrt	Die Zu- und Wegfahrt zum Parkplatz erfolgt über die Lido- (Tempo 30-Zone) oder Seeburgstrasse. In oder aus der Stadt wird über die Haldenstrasse gefahren. Stadteinwärts können die Cars die Busspur auf der Haldenstrasse benutzen.	
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> - WC-Entleerung - Waschplatz 	
Konfliktpunkte	keine Konflikte bekannt	


P2	Inseli	
Situation		
Anzahl Parkfelder	32	
Typ	Ein- und Ausstieg / Parkierung 6 Halteplätze nur für Ein- und Ausstieg (15m) 26 Parkfelder, davon 17 für Kleinbusse (12m Länge) und 9 für Grossbusse (15m)	
Bewirtschaftung	<i>bisher:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr - max. 12 Stunden	<i>seit 01.05.2016:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr
Tarif	<i>bisher:</i> - 1 Stunde = Fr. 5.00 - 3 Stunden = Fr. 9.00 - 6 Stunden = Fr. 14.00 - 9 Stunden = Fr. 19.00 - 24 Stunden = Fr. 24.00	<i>seit 01.05.2016:</i> - pro Stunde Fr. 10.00 - ab 2 Stunden: pro Stunde Fr. 5.00 - Tagespauschale (24h) Fr. 50.00
Nutzung	wird von allen Cartypen angefahren; dient für stadtnahen Ein- und Ausstieg, für Kurzzeitparkieren sowie für Langzeitparkieren; durch Lage nahe zur Innenstadt und Bahnhof ist Auslastung zu Spitzenzeiten sehr hoch	
Bezug	Altstadt / ÖV-Haltestelle	
Zu- / Wegfahrt	Zu- und die Wegfahrt über Inseliquai und Bahnhofplatz; auf dem Carparkplatz gilt Einbahnverkehr	
Infrastruktur	- öffentliche WC Anlage - Telefonkabine - Verpflegungsmöglichkeiten	
Konfliktpunkte	Carmanöver bei vollem Parkplatz (Rückwärtsfahren / Anhalten auf der Fahrgasse)	

P3	Alpenquai	
Situation		
Anzahl Parkfelder	7	
Typ	Parkierung	
Bewirtschaftung	<i>bisher:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 09.00 – 19.00 Uhr - max. 10 Stunden	<i>seit 01.05.2016:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr
Tarif	<i>bisher:</i> - 1 Stunde = Fr. 2.00 - 24 Stunden = Fr. 20.00	<i>seit 01.05.2016:</i> - pro Stunde Fr. 3.00 - Tagespauschale (24h) Fr. 30.00
Nutzung	primär Cars die eine längere Zeit in der Stadt Luzern verweilen	
Bezug	kein Bezug zum Standort	
Zu- / Wegfahrt	Zu- und Wegfahrt erfolgen über Inseliquai und Wertstrasse sowie Bahnhofplatz	
Infrastruktur	- öffentliche WC Anlage (Landenberg)	
Konfliktpunkte	Carmanöver auf der Wertstrasse	

P4	Landenberg	
Situation		
Anzahl Parkfelder	14 (1 Parkfeld im Winter durch Salz-/Kies-Lager belegt, Entsorgungsstelle auf weiterem Parkfeld)	
Typ	12 Parkfelder, davon 3 für Kleinbusse (12m Länge) und 9 für Grossbusse (15m)	
Bewirtschaftung	<i>bisher:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr - max. 7 Tage	<i>seit 01.05.2016:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr
Tarif	<i>bisher:</i> - 1 Stunde = Fr. 2.00 - 24 Stunden = Fr. 20.00	<i>seit 01.05.2016:</i> - pro Stunde Fr. 3.00 - Tagespauschale (24h) Fr. 30.00
Nutzung	primär Cars die eine längere Zeit in der Stadt Luzern verweilen	
Bezug	kein Bezug zum Standort	
Zu- / Wegfahrt	Zu- und Wegfahrt erfolgen über Inseliquai und Werftstrasse sowie Bahnhofplatz	
Infrastruktur	- öffentliche WC Anlage	
Konfliktpunkte	Carmanöver bei vollem Parkplatz (Rückwärtsfahren / Anhalten auf der Fahrgasse)	

P5	Löwenplatz	
Situation		
Anzahl Parkfelder	8	
Typ	Ein- und Ausstieg / Parkierung; alle Parkfelder mit Parkverbot von 16.00 - 20.00 Uhr	
Bewirtschaftung	<i>bisher:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr - max. 1 Stunde	<i>seit 01.05.2016:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 16.00 Uhr - max. 1 Stunde
Tarif	<i>bisher:</i> - 1 Stunde = Fr. 5.00	<i>seit 01.05.2016:</i> - 1 Stunde = Fr. 10.00
Nutzung	Der Löwenplatz dient als Halteplatz (Aus- / Einstieg) und als Parkplatz. Ein- und Ausstieg ist jederzeit möglich, Parkieren von Mai - Oktober zwischen 16.00 und 20.00 Uhr nicht mehr gestattet.	
Bezug	Altstadt	
Zu- / Wegfahrt	Die Zufahrt erfolgt über die Löwenstrasse, die Wegfahrt über die Zürichstrasse. Auf dem Parkplatz gilt Einbahnverkehr.	
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> - gedeckter Wartebereich - Telefonkabine - öffentliche WC Anlage - Verpflegungsmöglichkeiten 	
Konfliktpunkte	Carmanöver bei vollem Parkplatz (Rückwärtsfahren auf Löwenstrasse und Längsstreifen für Fussgänger)	

P6	Kasernenplatz	
Situation		
Anzahl Parkfelder	5	
Typ	Parkierung	
Bewirtschaftung	<i>bisher:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr - max. 2 Stunden	<i>seit 01.05.2016:</i> - zentrale Parkuhr - täglich von 07.00 – 19.00 Uhr - max. 2 Stunden
Tarif	<i>bisher:</i> - pro Stunde = Fr. 5.00	<i>seit 01.05.2016:</i> - pro Stunde = Fr. 10.00
Nutzung	primär Cars die nur eine kurze Zeit in der Stadt Luzern verweilen (max. Parkzeit: 2 Stunden).	
Bezug	Altstadt	
Zu- / Wegfahrt	Die Zufahrt erfolgt über die Baselstrasse, die Wegfahrt über den Hirschengraben. Auf dem Parkplatz gilt Einbahnverkehr	
Infrastruktur	Keine	
Konfliktpunkte	keine Konflikte vorhanden	

P7	Schwanenplatz
Situation	
Anzahl Haltefelder	3
Typ	Ein- und Ausstieg
Bewirtschaftung	Keine Bewirtschaftung, da ein absolutes Parkverbot
Tarif	-
Nutzung	Der Schwanenplatz dient nur als Halteplatz (Aus- / Einstieg). Dies muss möglichst schnell gehen und wird durch Verkehrsleuten kontrolliert. Absolutes Parkverbot. Der Ausstieg am Schwanenplatz ist jederzeit möglich. Von Mai - Oktober ist das Einsteigen von 17.00 - 20.00 Uhr nicht mehr gestattet.
Bezug	Altstadt
Zu- / Wegfahrt	Die Zufahrt erfolgt über den Schweizerhofquai, die Wegfahrt über die Seebrücke. Auf dem Parkplatz gilt Einbahnverkehr
Infrastruktur	- diverse Verpflegungsmöglichkeiten
Konfliktpunkte	Carmanöver bei vollem Parkplatz (Rückwärtsfahren auf Schweizerhofquai / Konflikt mit Fussverkehr auf gesamtem Platz und speziell auf dem Trottoir / Behinderung VBL-Linienbusse durch wartende Cars)

Anhang 3: Best Practice-Beispiele

Der Umgang mit dem touristischen Carverkehr wurde für folgende Städte analysiert:

- Venedig
- Paris
- Rom
- Wien
- Interlaken
- Salzburg
- Dresden
- Rostock

Venedig ca. 260'000 Einwohner

Hintergrund Venedig wird täglich von bis zu zweimal mehr Besuchern als Einwohner besucht. Dieser starke Tourismus empfinden viele Einwohner von Venedig als negativ. Aufgrund der daraus resultierenden hohen Kosten für Lebensmittel und Immobilien und ziehen viele aus dem historischen Zentrum der Stadt weg. Venedig ist allerdings auch stark vom Tourismus als einer der wichtigsten Wirtschaftszweige abhängig.

Die Innenstadt von Venedig liegt auf einer Insel, welche auf dem Landweg nur über eine Zufahrtsstrasse erreichbar ist. Am Ende dieser Zufahrtsstrasse bestehen nur Möglichkeiten zur Parkierung und Anlieferung. Anschliessend werden Personen und Güter mit dem Schiff ins Stadtzentrum transportiert. Die Insel ist autofrei.

Massnahmen Ein grosser Carparkplatz liegt direkt am Ende der Zufahrtsstrasse. Cars können auf diesem Carparkplatz, auf der sogenannten Parkinsel „Tronchetto“, ihre Reisegruppe ein- und ausladen sowie den Car parkieren. Die Reisegruppen fahren von hier mit Schiffen ins Stadtzentrum. Busse zahlen für die Einfahrt nach Venedig 180.00 – 320.00 EUR. Die Parkgebühr auf Tronchetto beträgt 21 EUR für 12 h und 16 EUR für jede weitere 12 h. Alternativ kann ein Tagesticket für alle Schiffverbindungen auf der Insel gekauft werden, welches die Anreise auf die Insel mittels Bus oder S-Bahn beinhaltet.

Um die historische Altstadt zu schützen und den Bewohnern mehr Lebensqualität zu geben, wird geplant, eine Höchstzahl an Touristen festzulegen, die pro Tag Venedig besuchen dürfen. Dies soll durch eine Eintrittskarte geregelt werden.

Wesentliche Massnahmenelemente:

- Zentrale Parkierung ausserhalb der Innenstadt
- Attraktives ÖV-Kombi-Angebot für Bahn / Bus auf Insel und Schiffverbindungen zur Insel
- Obergrenze Anzahl Touristen

Adaption auf Luzern Das Prinzip einer grossen Parkierungsanlage ausserhalb der Stadt und dem Transport mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Zentrum scheint unter bestimmten Bedingungen bei Gruppenreisenden akzeptiert zu werden. Mit Anreizen wie hohen Parkierungsgebühren und attraktiven ÖV-Angeboten kann die Nutzung beeinflusst werden. Das Metro-Projekt verfolgt in Luzern mit dem grossen Parkhaus und der Metro zum Schwanenplatz einen vergleichbaren Ansatz. Weiter könnten durch verschiedene S-Bahnhaltestellen rund um Luzern ähnliche Konzepte verfolgt werden. In Luzern ist jedoch zu berücksichtigen, dass die mittlere Aufenthaltszeit von Tagestouristen wahrscheinlich deutlich unter der Aufenthaltszeit von Tagestouristen in Venedig liegt. Auch die geografischen Verhältnisse sind nicht vergleichbar. Dadurch akzeptieren insbesondere die Reisegruppen mit einem sehr engen Zeitplan in Luzern keine langen Transport und Umsteigezeiten solange sie in mit Luzern konkurrierenden Städten ein komfortableres Angebot vorfinden.

Paris ca. 2'244'000 Einwohner

Hintergrund Jährlich empfängt Paris an die 30 Mio. Touristen, bei denen 60% aus dem Ausland kommen. Der Tourismus als eine der wichtigsten Branchen schafft viele Arbeitsplätze und ist entsprechend wichtig für die Wirtschaft. Es werden jedoch auch Wünsche der Bevölkerung für eine bessere Lebensqualität geäußert, die sich nicht immer mit den Cars und dem Verkehr vereinbaren lassen. Täglich werden in der Hochsaison bis zu 2'000 Cars in Paris gezählt. Daher beschloss die Pariser Stadtverwaltung die Verordnungen bezüglich der Carparkplätze in Abstimmung mit den Betroffenen neu zu regeln.

Massnahmen Das Parken von touristischen Reisebussen in Paris ist streng geregelt. Paris hat im Juni 2003 neue Parkregeln für Cars eingeführt. Das Halten der Cars bis zu 15 Minuten wird in der Stadt Paris gestattet, jedoch nur auf den dafür vorgesehenen Parkplätzen. Zusätzlich wurde im Juni 2003 auch eine Pauschalparkgebühr mit einem „Paris Pass“ eingeführt, der das Parkieren der Cars in speziellen Carparkhäusern ohne Zusatzkosten gestattet. Ausserdem wurden Orientierungsbeamte in der ganzen Stadt verteilt, um den Carfahrern bei den wichtigsten Ein- und Ausstiegsplätzen den Weg zu freien Parkplätzen zu zeigen. Neue Carparkplätze wurden grösstenteils an den städtischen Randgebieten geschaffen, um die Innenstadt zu entlasten. Zudem wurden ein Internet-Informationsservice und eine Sprachtelefonnummer eingerichtet, um den Reiseführern Verfügbarkeiten von Carparkplätzen zu übermitteln. Die Liste der Parkplätze und zulässigen Stellflächen ist online auf der Website www.passautocar.paris.fr abrufbar. Die Website zeigt die Verfügbarkeit der Plätze auf jedem überdachten Parkplatz in Echtzeit an und ermöglicht den Kauf der für das Parken erforderlichen „Paris Pass“. Während der zulässigen Parkfrist kann der Reisebus nach Belieben von einem Parkplatz zum anderen gefahren werden. Die Parkdauer auf den meisten Strassenparkplätzen ist auf 3 Stunden beschränkt, es gibt jedoch auch Parkplätze mit einer erlaubten Dauer von 24 Stunden. Den nötigen Tagespass erhalten Busunternehmen direkt von Touren Service auf Anfrage. Der Busfahrer muss diesen Pass, mit dem Datum versehen und hinter seiner Windschutzscheibe anbringen. Der Pass enthält Informationen wie: Parkdauer, Datum, Bus-Kennzeichen, Firmenaufschrift und eine 6-stellige Pass-Nummer. Ausserdem wird für die Einfahrt in die Parkhäuser ein vertraulicher 4-stelliger Code benötigt. Die Barrieren an den Ein- bzw. Ausfahrten öffnen sich nach Eingabe der 10 Ziffern in das Digicode Eingabegerät: Pass-Nummer (6 Ziffern) + vertraulicher Code (4 Ziffern). Der Busfahrer muss den Pass im Original mit sich führen. Wenn er ihn vergisst, bleibt noch die Möglichkeit, sich vor Ort den Pass nachzukaufen. Mit dem Pass zugänglich sind 476 Plätze und 32 Parkhäuser. Für die Notre-Dame wurde ausserdem eine Flussfähre auf der Seine eingeführt, um ein alternatives Verkehrsangebot zu bieten.

Wesentliche Massnahmenelemente:

- Ausgewiesene Halteplätze für max. 15 min
- Neue Carparkplätze am Stadtrand
- Flussfähre als alternatives Verkehrsmittel zur Notre-Dame
- Online erhältlicher "Paris Pass" mit Pauschal-Parkgebühren für alle Car-Parkhäuser (32 Parkhäuser mit 476 Parkfeldern)
- Orientierungsbeamte zur Wegweisung zu freien Parkhäusern
- Internet-Informationsservice / Sprachtelefonnummer zur Verfügbarkeit von Carparkfeldern
- Website mit Echtzeit-Information zur Verfügbarkeit von Parkfeldern

Adaption auf Luzern Die umfassenden Informationsdienste zur Verfügbarkeit der Parkfelder könnten auch in Luzern den Suchverkehr reduzieren. Heute bestehen in Luzern für die Carchauffeure weder vor Ort noch via Internet umfassende Möglichkeiten zur Information über die Parkierungssituation. Eine Kombination von Kurz-Halteplätze mit dezentralen Parkierungsanlagen ist auch für Luzern ein Ansatz welcher ansatzweise bereits heute umgesetzt wird, jedoch noch Optimierungspotential aufweist. Alternative Zahlungsmittel wie die Online-Variante von Paris könnte gegenüber dem bestehenden Ticket-System die Zahldisziplin verbessern, den Komfort für die Chauffeure steigern und ergäbe zusätzlich interessante Daten zu den Carfrequenzen.

Rom ca. 2'627'000 Einwohner

Hintergrund Rom hatte in den vergangenen Jahren vermehrt mit Carproblemen in der Innenstadt zu kämpfen. Es wurden verschiedenste Massnahmen und Anwendungsverfahren eingeführt, um den Car-tourismus in Rom zu regulieren und das Caraufkommen zu begrenzen.

Massnahmen In den verkehrsberuhigten Zonen von Rom gilt ein allgemeines Fahrverbot für Cars. Die Zu- und Wegfahrt der Cars in die Stadt sowie das Ein- und Ausladen der Reisegruppe ist nur in den ausgewiesenen Bereichen gestattet. Die Carparkplätze befinden sich alle ausserhalb der Stadt an den Stadtgrenzen. Ab dem 07. April 2014 hat die Stadt Rom zudem einen neuen Carplan und neue Einfahrtsgenehmigungen eingeführt. Diese Einfahrtsgenehmigung (Registrierungspflicht) gilt für alle Cars und kann vorgängig übers Internet oder vor Ort an Checkpoints erworben werden. In dieser Einfahrtsgenehmigung wird der Cartyp (Euro Norm) geprüft, ob er überhaupt in die Stadt einfahren darf. Ist dies der Fall, muss, neben dem Kontrollschild, die Dauer der Anzahl Tage angegeben werden, in dem der Car in der Stadt verweilt und entsprechend eine Gebühr zahlen. Die Einfahrtsgenehmigung berechtigt, die verschiedenen Ein- und Ausstiegsplätze (maximal 15 Minuten) anzufahren um die Reisegruppe ein- oder aussteigen zu lassen. Weiter gibt es Kurzzeitparkbereiche, auf denen maximal 2 Stunden parkiert werden kann. Cars, die im Besitz einer Einfahrtsgenehmigung sind, haben die Sicherheit auf einen Parkplatz auf den zu Verfügung stehenden Parkplätzen um Rom. Das Netz um Rom ist so aufgebaut, dass die Plätze für Ein- und Ausstieg sehr nahe im Stadtzentrum bei den touristischen Attraktionen liegen. Die Kurzzeitparkbereiche liegen zwischen Stadtzentrum und Stadtgrenze, die Langzeitparkplätze an der Stadtgrenze.

Wesentliche Massnahmenelemente:

- Fahrverbot für Cars ausserhalb der ausgewiesenen Strecken
- Registrierungspflicht und gebührenpflichtige Einfahrtsgenehmigung für Cars unter Angabe der beabsichtigten Aufenthaltszeit (erwerbbar vor Ort an Checkpoints oder übers Internet)
- Ein- und Ausladen nur in ausgewiesenen Bereichen
- Halteplätze nahe der Sehenswürdigkeiten, Kurzzeitparkplätze (max. 2 h) zwischen Stadtzentrum und Stadtgrenze, Langzeitparkplätze am Stadtrand

Adaption auf Luzern Die Registrierung unter Angabe der Aufenthaltszeit und gleichzeitiger Bezahlung scheint möglich zu sein. Mit Hilfe dieser kann die genau analysiert werden, von wo und weshalb die Cars ins Stadtzentrum von Luzern einfahren. Durch die Registrierung wird frühzeitig erkannt mit welchem Caraufkommen zu rechnen ist und allfällige Massnahmen könnten veranlasst werden. Synergien mit der Registrierung bei den Anrainergeschäften sind möglich.

Wien ca. 1'741'000 Einwohner

Hintergrund In den letzten Jahren reisten in Wien rund 15% der Gäste mit einem Car an. Dadurch kam es vor allem im inneren Bereich der Altstadt vermehrt zu Carproblemen. In den letzten Jahren wurden daher unterschiedlichste Massnahmen umgesetzt, um die Carproblematik zu minimieren.

Massnahmen Seit 1. Mai 2014 wird für die Kernzone der Wiener Altstadt der Carverkehr neu geregelt. Fahrten innerhalb des innersten City-Bereichs sind ganzjährig untersagt. Ausgenommen sind notwendige Transferfahrten mit Einfahrtkarte. Zu den notwendigen Transferfahrten zählen die Zu- und Abfahrt zu bzw. von Hotels, Veranstaltungsstätten und Gastronomiebetrieben. Carfahrten innerhalb des City-Bereiches zu anderen Zwecken sind nicht erlaubt. Diese Karte kann von Betrieben innerhalb der Zone mit aufrechter Gewerbeberechtigung für notwendige Zufahrten für einen Unkostenbeitrag von EUR 15,- online oder über die Hotels angefordert werden.

Ausserhalb des City-Bereiches befinden sich mehrere Halteplätze zum Ein- und Ausstieg von Reisegästen mit Platz für mehrerer Cars. Diese Halteplätze sind gleichmässig um den City-Bereich verteilt und liegen bei den jeweiligen Sehenswürdigkeiten. Für die Halteplätze bestehen verschiedene Nutzungszeiten (meist von 08.00 – 20.00 Uhr). In den Spitzentagen sind zusätzlich Verkehrslotsen auf diesen Plätzen im Einsatz.

Weiter bestehen um den City-Bereich verschieden dezentrale Carparkplätze unterschiedlicher Grösse. Die Parkplätze sind grösstenteils gebührenpflichtig. Die Gebühren betragen zwischen EUR 5.00 und EUR 17.00 (einige Parkplätze sind gratis). Gratis ist auch ein Bus & Ride Parkplatz nahe einer U-Bahnstation (7 min. ins Zentrum). Tickets sind bei den Parkplätzen an Automaten zu beziehen. Das ein- und aussteigen lassen der Fahrgäste auf diesen Parkplätzen ist bis maximal 30 Minuten gratis.

Wesentliche Massnahmenelemente:

- Fahrverbot für Car im innersten City-Bereich, ausgenommen Hotelzufahrten mit Einfahrtsticket (Einfahrtstickets online erwerbbar)
- Halteplätze zum Ein- und Ausstieg nahe der Sehenswürdigkeiten
- gebührenpflichtige Carparkplätze für 30 min gratis zum Ein- und Aussteigen von Passagieren
- Ausgewiesene Nachtparkplätze
- Umfassender Informationsplan mit Übersichtskarte, Kapazitäten und Nutzungsbedingungen auf Internet
- Dezentrale Parkierung mit unterschiedlichen Gebühren und Nutzungszeiten
- Bus & Ride Parkplatz bei U-Bahnstation

Adaption auf Luzern In Wien sind die Parkplätze analog zur heutigen Situation in Luzern dezentral angeordnet und sowohl die Nutzung wie auch die Gebühren sind unterschiedlich. In Kombination mit jeweils nahegelegenen Ein- und Ausladeplätzen scheint dieses System für Wien zu funktionieren. Ein wichtiger Bestandteil ist dabei sicherlich umfassendes Informationsmaterial für die Chauffeure sowie Lotsendienste vor Ort.

Interlaken ca. 5'300 Einwohner

- Hintergrund** In Interlaken ist der Carverkehr, analog zu Luzern, von Reisegruppen geprägt, welche zum Einkauf von Uhren und Schmuck die entsprechenden Geschäfte anfahren. Die Cars halten in Interlaken analog zur Luzern meist nur kurze Zeit und die Reisegruppen möchten möglichst nahe an den Uhren- und Schmuckgeschäften ein- und aussteigen. Dies führt in der Innenstadt und an der Bahnhofstrasse vor dem Westbahnhof in Interlaken oft zu chaotischen Zuständen mit den Reiscars.
- Massnahmen** Die Bahnhofstrasse und der Bahnhofplatz „Bahnhof West“ wurden im Herbst 2014 vollständig umgebaut und zwei Carhalteplätze für den Ein- und Ausstieg der Reisegruppen erstellt. Cars können maximal 10 Minuten auf den Halteplätzen halten. Damit diese Zeit auch eingehalten wird, wurde ein Kontrollsystem installiert. Die schmalen, schwarzen Parksäulen auf den beiden Carhalteplätzen informieren mit grünen Leuchtziffern über den Ablauf der zehn Minuten. Danach wechselt die Farbe auf Rot, für den Chauffeur das Zeichen, sofort wegzufahren, denn es droht eine Busse der Gemeinde oder der Polizei, die mit dem auf Detektoren basierenden System direkt verbunden sind.
- Der Uhren- und Schmuckladen „Kirchhofer“, dessen Angebot mit den Geschäften am Schwanenplatz und Grendel vergleichbar ist, verfügt direkt vor seinem Geschäft über vier Carhalteplätze, die für das Ein- und Ausladen von Reisegruppen zur Verfügung steht. Das Geschäft liegt jedoch nicht direkt im Stadtzentrum und das Tempo 30-Regime erlaubt den Reisegästen das flächige Queren über die Strasse zum Geschäft. Neben diesen Carhalteplätzen gibt es noch weitere Carhalteplätze am Bahnhof Ost. Nach dem Ausladen der Reisegruppe muss der Car auf einen der Carparkplätze fahren um die Zeit zu überbrücken, bis er seine Reisegruppe wieder abholen kann. Neben diesen Carhalteplätzen gibt es weiter zwei Kurzzeitparkplätze in der Stadt, mit der maximalen Parkdauer von 4 respektive 5 Stunden. Insgesamt gibt es auf diesen zwei Kurzzeitparkplätzen 18 Parkfelder. Neben den Kurzzeitparkplätzen gibt es in der Stadt vier Langzeitparkplätze, mit insgesamt 41 Parkfeldern. Die maximale Parkdauer auf den Langzeitparkplätzen beträgt 48 Stunden (auf 12 Parkfeldern am Bahnhof Ost nur 24 Stunden). Weiter wird dem Carchauffeur auf einer Karte gezeigt, über welche Anfahrtsweg er von den Carhalteplätzen zu den Carparkplätzen und wieder zurück fahren soll.

Wesentliche Massnahmenelemente:

- Dezentrale Parkierung mit unterschiedlichen erlaubten Parkzeiten und Gebühren
- Halteplätze nahe Bahnhof und Geschäften (max. 10 min)
- Sicherstellung Einhaltung der maximale Haltezeit durch Detektoren und Parksäulen mit rückwärts zählenden Leuchtziffern welche die Farbe von grün nach rot wechseln (Pilotbetrieb seit Mitte 2015, Kosten Fr. 20'000.00 für zwei Parkfelder).
- Kurz- (ca. 5h) und Langzeitparkplätze (max. 48h)
- Ausgewiesene Strecken mit Fahrverbot für Cars
- Übersichtsplan mit Informationen zur Parkierung, Ausstattung der Parkplätze, Gebühren und zum Verkehrsregime auf Website und an Halteplätzen verfügbar.

- Adaption auf Luzern** Das Kontrollsystem, welches in Interlaken für die zwei Carhalteplätze angewendet wird, könnte auch für die Stadt Luzern zur Sicherstellung der Einhaltung von Haltezeiten interessant sein. Ansonsten ist das Carkonzept in Interlaken mit Halteplätzen und dezentralen unterschiedlichen Parkplätzen vergleichbar mit dem aktuellen Carkonzept in der Stadt Luzern. Für die Carchauffeure stehen jedoch sowohl über die Website wie auch vor Ort umfassendere Informationen zum Verkehrs- und Parkplatzregime zur Verfügung. Dies kann in Luzern sicherlich noch optimiert werden.

Salzburg ca. 146'000 Einwohner

Hintergrund Die Stadt Salzburg verfügt bedingt durch ihre geographische Lage und das ständig steigende Verkehrsaufkommen über begrenzten Parkraum. Um die Beeinträchtigung durch hohe Carfrequenzen, insbesondere im historischen Innenstadtbereich, zu vermeiden, wurde ein Verkehrskonzept für die Cars erstellt.

Massnahmen In Salzburg gilt von 8.00 – 18.00 Uhr ein striktes Parkverbot für Cars. Ausgenommen sind die 3 Carparkplätze Nord, Süd und Hellbrunn bzw. private Carparkplätze bei Hotels und Restaurants. Die drei Parkplätze befinden sich jeweils bei den Autobahnanschlüssen. Es fallen Parkgebühren an, die für 24 Stunden gelten. Ein Car kann mit diesem 24 Stunden-Ticket mehrmals den Parkplatz verlassen und wieder anfahren. Um die Reisegruppe aus dem Car jeweils in der Stadt aus- und auch wieder einzuladen, sind zwei Terminals vorhanden. Ein Terminal im Norden (Paris-Lodron-Strasse) das für die Anfahrt aus dem Parkplatz Nord besteht und das Terminal im Süden (Nonntal) das aus den Parkplätzen Süd und Hellbrunn angefahren werden kann. Beide Terminals liegen sehr nahe an der Altstadt und den Sehenswürdigkeiten. Beide Terminals sind betreut. Das Terminal „Paris-Lodron-Strasse“ von 8.00 – 19.00 Uhr und das Terminal „Nonntal“ von 7.00 – 22.00 Uhr. Diese Terminals dienen nur zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste. Dies darf maximal 10 Minuten dauern. Anschliessend muss der Car den Terminal verlassen und die Parkplätze anfahren oder die Reise fortsetzen.

Parkhaus im Mönchsberg In Salzburg besteht seit 40 Jahren eine unterirdische Parkieranlage, die mit dem in Luzern geplanten Musegg Parking vergleichbar ist. Die Parkierananlage beinhaltet jedoch nur PW-Parkplätze und keine Car-Parkplätze. Es handelt sich um die sogenannten Mönchsberggaragen im Mönchsberg, dem Stadtberg von Salzburg. Das Parkhaus bietet Platz für 1'400 Autos, mit mehreren Ausgängen direkt in die Altstadt. Die Mönchsberggaragen wurden 1975 eröffnet. Seit 2013 tobt ein Streit um einen geplanten Ausbau des Parkhauses. Dieses soll um 650 Plätze erweitert werden. Gegen das Vorhaben hat sich eine Bürgerinitiative gebildet. Neben dem Parkhaus im Berg, befinden sich bei den Autobahnanschlüssen drei Park & Ride Anlagen mit insgesamt fast 4'000 Parkfelder für Autos. Von diesen gelangt man mit der S-Bahn zu günstigen Tarifen in die Innenstadt von Salzburg.

Wesentliche Massnahmelemente:

- Parkverbot von 08.00 – 18.00 Uhr (ausgenommen Busparkplätze)
- Gebührenpflichtige Parkplätze. Teilweise gratis in Verbindung mit Besuch von Attraktionen (Wasserspiele)
- Übernachtler zahlen eine einmalige von der Aufenthaltszeit unabhängige Parkgebühr.
- Parktickets berechtigen zum mehrmaligen ein- und ausfahren
- Busverbindungen von Carparkplätzen ins Zentrum, Shuttlebusse für Chauffeure
- Buserminals zum Ein- und Auslad (max. 10 min.) in zentrumsnähe
- Zwei gross Parkplätze mit ausgewiesener Route zu den Buserminals
- Sperrzone für Cars von 08.00 – 18.00 Uhr
- Umfassende Information zu Carparkierung (Angabe von Lage, Ausstattung, Gebühren, etc.)

Adaption auf Luzern Ein auch für Luzern interessanter Ansatz ist die Zentralisierung der Carparkplätzen ausserhalb der Innenstadt nahe bei den Autobahnanschlüssen (z.B. Luzern-Horw, Luzern-Kriens oder Emmen-Süd) und Halteplätzen nahe der Altstadt (Inseli, Kasernen-, Schwanen- Löwenplatz). Weiter bestehen für Carchauffeure keine speziellen Informationen zu Anfahrt der Carparkplätze, sodass weitgehend nach Navigationsgerät gefahren wird.

Dresden ca. 525'000 Einwohner

Hintergrund Dresden als attraktives Reiseziel zieht Jahr für Jahr immer mehr Touristen in seinen Bann. Inzwischen ist ihre Zahl auf rund zehn Millionen pro Jahr angestiegen. Viele von ihnen (im Schnitt 11%) kommen mit dem Car. Deshalb entwickelte die Stadt ein Park- / Leitsystem für die Cars für welches Dresden mehrfach ausgezeichnet wurde.

Massnahmen Carrouten und -leiteinrichtungen verstehen sich im hier gebrauchten Zusammenhang als ausgeschilderte Fahrtrouten für Cars (statisches Leitsystem) zu den jeweiligen Halte- und Parkplätzen. In Dresden werden verschiedene Typen und Abstellanlagen unterschieden:

Carhalteplätze (Aus- und Einsteigeplätze) dienen dem (möglichst) unverzüglichen Aus- und Einsteigen für die Touristen in der Nähe touristisch interessanter Ziele. Die Aufenthaltsdauer des Cars soll hier 15 - 20 Minuten nicht übersteigen und lediglich zum Absetzen und ggf. Aufnehmen von bereits vollständig versammelten Touristengruppen dienen. Die Halteplätze liegen so, dass zu den touristischen Sehenswürdigkeiten ein möglichst kurzer und attraktiver Fussweg angeboten werden kann

Carterminals sind Anfahrtspunkte für Touristencars mit Stellplätzen für Kurzzeitparken (Parkdauer auf maximal 30 Minuten beschränkt), die zusätzlich zur Funktion des Entlassens und Aufnehmens von Touristengruppen einen touristischen Empfangsbereich anbieten.

Carparkplätze werden innerhalb dieses Systems als kleinere Parkierungsmöglichkeiten verstanden, die Cars im Stadtgebiet zum mehrstündigen (Parkdauerbegrenzung zwischen zwei und drei Stunden), aber nicht ganztägigen Parken zur Verfügung stehen, an denen jedoch auch Touristen abgesetzt und wiederaufgenommen werden können.

Carabstellplätze verstehen sich im Unterschied zu den vorgenannten Carparkplätzen als speziell für Cars vorgesehene Parkierungsflächen, welche die Fahrzeuge während ihres Tagesaufenthaltes (oder darüber hinaus) aufnehmen und einen Grundservice für Carfahrer und im Car verbleibende Reisende anbieten. Jedes dieser Systemelemente ist mit einem für die jeweilige Funktion effektiven Ausstattungsstandard versehen, der schrittweise und je nach finanzieller Situation der Stadt Dresden ergänzt werden kann.

Im Internet ist die Übersichtskarte mit den verschiedenen Carhalte- und Carparkplätzen aufgeschaltet. Jeder Platz ist mit einer Nummer gekennzeichnet. Zu jeder Nummer existiert ebenfalls auf dieser Internetseite je ein Blatt mit der Anfahrt und ein Blatt mit den jeweiligen Infos zum Platz. Weiter werden aktuelle Sperrungen von Parkplätzen inkl. Alternativen kommuniziert

Wesentliche Massnahmenelemente:

- Mehrere dezentrale Parkplätze
- Differenzierung zwischen unterschiedlichen Abstellanlagen je nach Haltedauer.
- Umfassende Information über Internet und vor Ort zur Nutzung und Anfahrtswegen
- Proaktive Information bei zeitlich begrenzten Sperrungen von Parkplätzen mit einem Alternativvorschlag

Adaption auf Luzern Für die Stadt Luzern ist das Leitsystem von Dresden interessant. Heute besteht praktisch keine Wegweisung zu den Carparkplätzen. Durch Wegweiser könnte allenfalls Suchverkehr reduziert werden oder die Cars von den Halteplätzen zu den jeweiligen Parkplätzen geführt werden. Weiter ist wiederum das für die Carchauffeure oder Reiseleiter zur Verfügung gestellte Informationsmaterial deutlich umfassender als in Luzern.

Rostock ca. 203'000 Einwohner

Hintergrund In der Stadt Rostock wurde das immer höhere Caraufkommen zum Verkehrsproblem. Das Konzept für Cars im Städtereiseverkehr der Hansestadt Rostock basiert auf dem Ziel, den Carverkehr als Teil der Tourismuswirtschaft aktiv in die Stadtentwicklung zu integrieren. Es ist vor allem auf die Schaffung einer speziellen Infrastruktur fokussiert, die den Bedürfnissen der mit den Cars ankommenden Touristen, der Carfahrer, der Carunternehmen und den technischen Anforderungen der Fahrzeuge gerecht wird. Teil dieser Infrastruktur sind dabei Flächen zum Halten und Parken der Reisebusse bzw. zum Ein- und Aussteigen der Touristen sowie die frühzeitige Bereitstellung aktueller Informationen.

Massnahmen Die Stadt Rostock bedient sich einerseits eines Konzepts, das im Innenstadtbereich die Bündelung von Ein- und Ausstieg der Fahrgäste sowie des Parkens der Cars vorsieht (Parkplatzkonzept). Andererseits wird Cars auch die Möglichkeit gegeben, die Fahrgäste an bezüglich der Lage in den Zielegebieten günstigeren Standorten aus- und / oder einsteigen zu lassen (Terminalkonzept). Das geschieht jedoch unter der Massgabe, dass die Reisebusse nicht direkt in den Zielgebieten dauerhaft geparkt werden und dass die Standorte der Terminals in den Zielgebieten so gewählt wurden, dass das attraktive Stadtbild nicht beeinträchtigt wird. Eine Übersicht über Art, Lage, Gebühren und Kapazität der Anlagen gibt eine Google-Maps-Anwendung (https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zTSJyPJy3eGA.kJCHfN04Yf9Y&hl=en_US).

Wesentliche Massnahmenelemente:

- Mehrere dezentrale unterschiedliche Park- und Halteplätze
- Information über Google-Maps-Anwendung mit allen relevanten Informationen und temporären Halteplätzen und Sonderlösungen

Adaption auf Luzern Insbesondere die Informationsmöglichkeit mit der Google-Maps-Anwendung erscheint interessant, da so übersichtlich auch temporäre Parkplätze angegeben werden können.

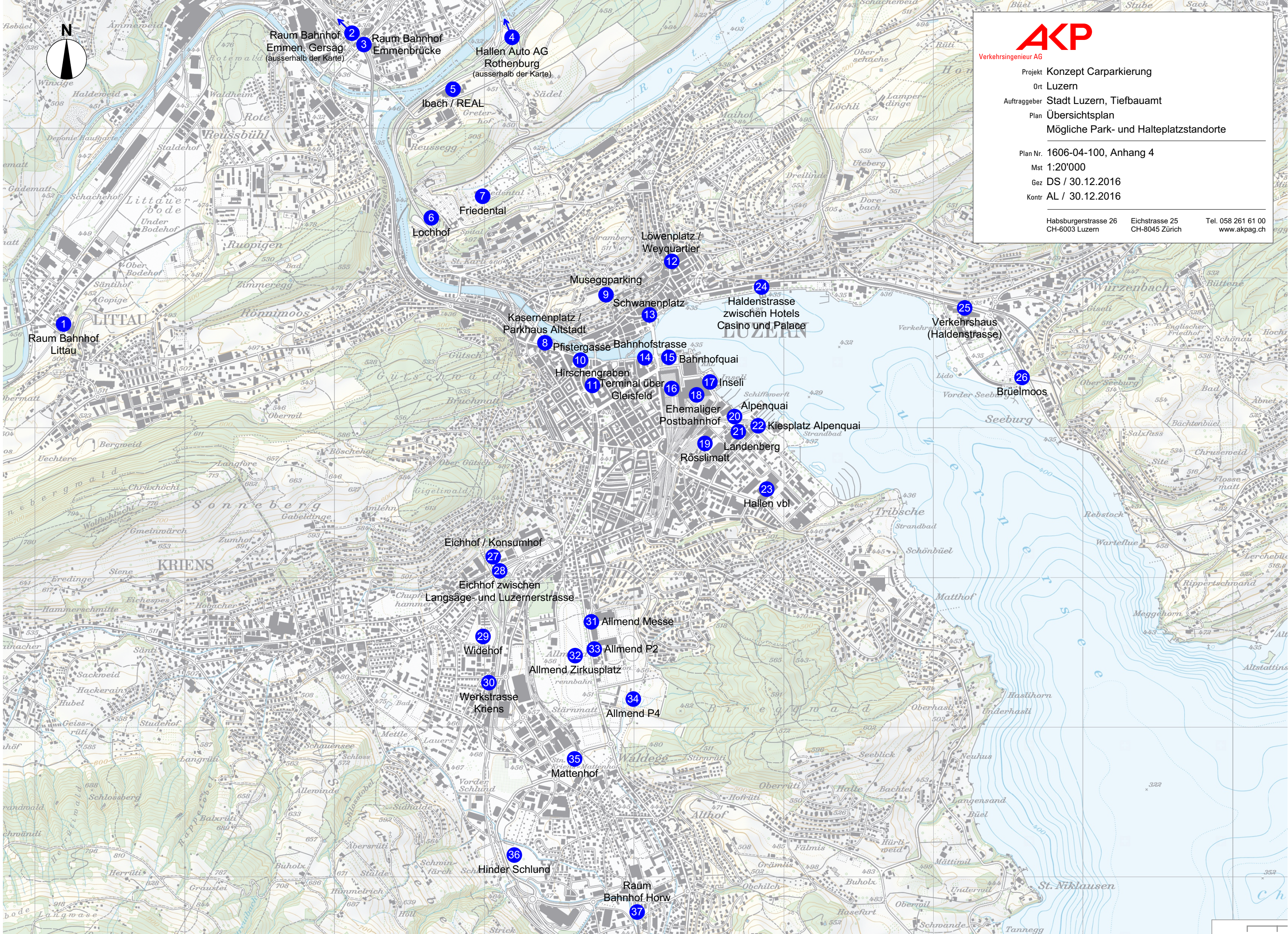
Anhang 4: Übersichtsplan mögliche Halte- und Parkplatzstandorte

AKP
Verkehringenieur AG

Projekt **Konzept Carparkierung**
Ort **Luzern**
Auftraggeber **Stadt Luzern, Tiefbauamt**
Plan **Übersichtsplan**
Mögliche Park- und Halteplatzstandorte

Plan Nr. **1606-04-100, Anhang 4**
Mst **1:20'000**
Gez **DS / 30.12.2016**
Kontr **AL / 30.12.2016**

Habsburgerstrasse 26 Eichstrasse 25 Tel. 058 261 61 00
CH-6003 Luzern CH-8045 Zürich www.akpag.ch



1 Raum Bahnhof Littau

2 Raum Bahnhof Emmen, Gersag (ausserhalb der Karte)

3 Raum Bahnhof Emmenbrücke

4 Hallen Auto AG Rothenburg (ausserhalb der Karte)

5 Ibach / REAL

6 Lochhof

7 Friedental

12 Löwenplatz / Weyquartier

9 Museggparking

8 Kasernenplatz / Parkhaus Altstadt

13 Schwanenplatz

24 Haldenstrasse zwischen Hotels Casino und Palace

25 Verkehrshaus (Haldenstrasse)

10 Pfistergasse

14 Bahnhofstrasse

15 Bahnhofquai

11 Hirschengraben

16 Terminal über Gleisfeld

17 Inselli

18 Ehemaliger Postbahnhof

20 Alpenquai

19 Rösslimatt

21 Kiesplatz

22 Alpenquai

23 Hallen vbl

27 Eichhof / Konsumhof

28 Eichhof zwischen Langsäge- und Luzernerstrasse

31 Allmend Messe

29 Widehof

32 Allmend P2

33 Allmend Zirkusplatz

30 Werkstrasse Kriens

34 Allmend P4

35 Mattenhof

36 Hinder Schlund

37 Raum Bahnhof Horw

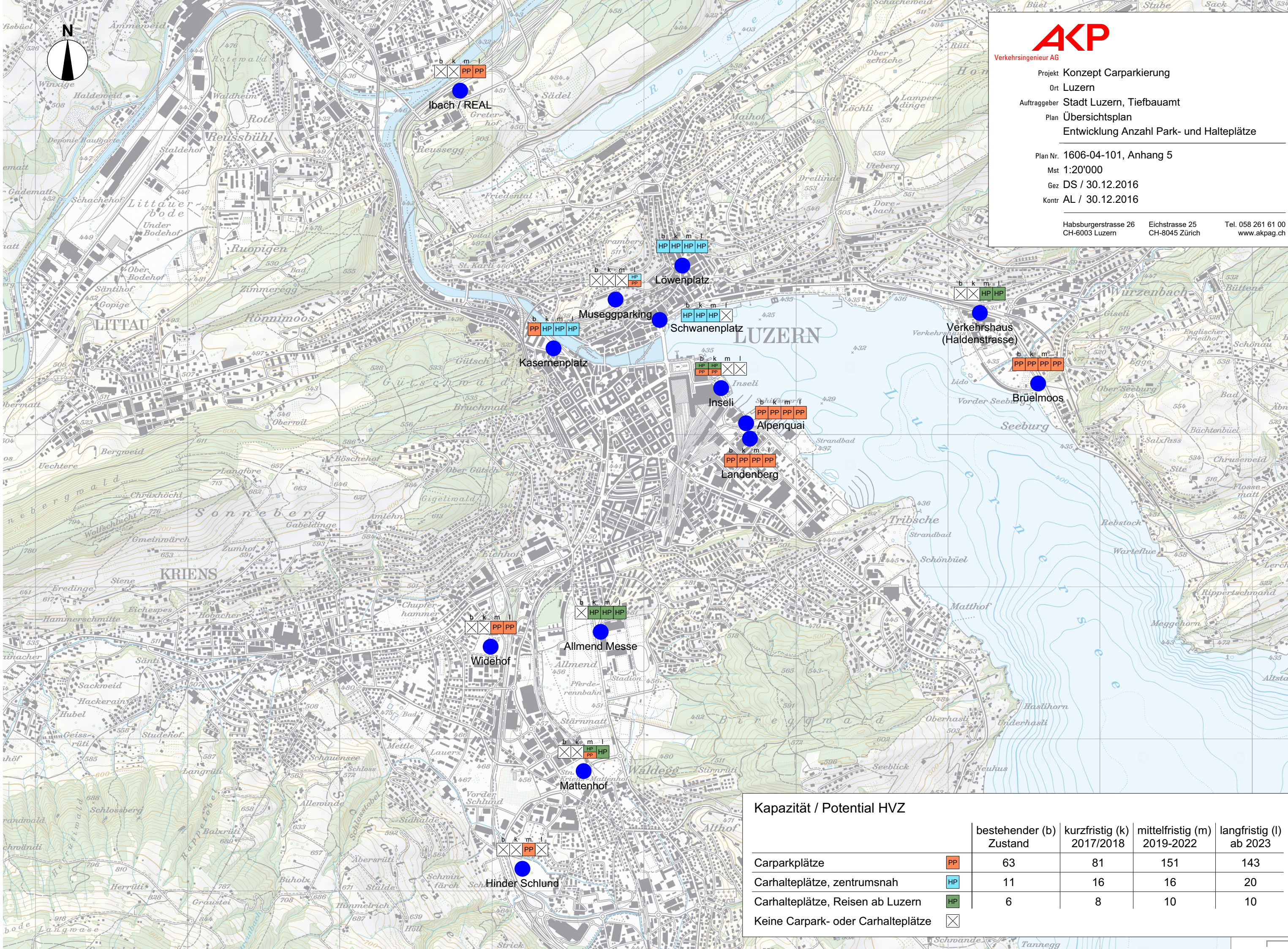
Anhang 5: Übersichtsplan Entwicklung Anzahl Park- und Halteplätze

AKP
Verkehringenieur AG

Projekt **Konzept Carparkierung**
Ort **Luzern**
Auftraggeber **Stadt Luzern, Tiefbauamt**
Plan **Übersichtsplan**
Entwicklung Anzahl Park- und Halteplätze

Plan Nr. **1606-04-101, Anhang 5**
Mst **1:20'000**
Gez **DS / 30.12.2016**
Kontr **AL / 30.12.2016**

Habsburgerstrasse 26 Eichstrasse 25 Tel. 058 261 61 00
CH-6003 Luzern CH-8045 Zürich www.akpag.ch



Kapazität / Potential HVZ

	bestehender (b) Zustand	kurzfristig (k) 2017/2018	mittelfristig (m) 2019-2022	langfristig (l) ab 2023
Carparkplätze PP	63	81	151	143
Carhalteplätze, zentrumsnah HP	11	16	16	20
Carhalteplätze, Reisen ab Luzern GP	6	8	10	10
Keine Carpark- oder Carhalteplätze 				