

Bericht und Antrag 46 an den Grossen Stadtrat von Luzern

Weiterentwicklung Reisebusregime

- Anpassung des Parkgebührenreglements für die Einführung einer Haltegebühr für Reisebusse
- Sonderkredit
- Abschreibung Postulat 224

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 719 vom 16. Oktober 2024**

Vom Grossen Stadtrat mit einer Protokollbemerkung beschlossen am 19. Dezember 2024

Politische und strategische Referenz

Politischer Grundauftrag

Politischer Auftrag

- B+A 7 Mobilitätsstrategie 2024–2028
- Postulat 224 «Mit einem Ticketsystem an den Carhotsspots alle NutzerInnengruppen an der Aufwertung der Luzerner Innenstadt beteiligen»

In Kürze

Die Carparkierung ist schon seit mehreren Jahrzehnten ein viel diskutiertes Thema. Die Stadt Luzern hat 2019 aufgrund des wachsenden Tourismus, insbesondere von Gruppenreisenden, einen Strategieprozess für ein Carregime gestartet. Das Ziel war es, ein gegenüber heute besser funktionierendes, auf die parallel erarbeitete «Vision Tourismus Luzern 2030» abgestimmtes und allgemein akzeptiertes Regime für Reisebusse zu erarbeiten. Auf Basis des Bewertungsergebnisses und unter Berücksichtigung der Chancen, Risiken, Finanzierung und der politischen Vorgeschichte kam der Stadtrat 2022 zum Schluss, dass die Carthematik mit einer ganzheitlichen, langfristigen Infrastrukturlösung angegangen werden soll.

Die daraufhin erstellte Machbarkeitsstudie zur empfohlenen Variante «Stadtpassage» zeigte, dass dieses Projekt technisch machbar, aber aufgrund der hohen Investitionskosten von 270 bis 340 Mio. Franken und des geringen Zusatznutzens für die Bevölkerung finanziell nicht tragbar ist. Der Stadtrat hat deshalb 2023 entschieden, das Projekt nicht weiterzuverfolgen. Obwohl die Carthematik nach wie vor langfristig nicht gelöst ist, fehlt aus seiner Sicht die politische Unterstützung für alternative Projekte. Der Stadtrat will nun in einem ersten Schritt betriebliche Massnahmen umsetzen und auf Basis der daraus resultierenden Erfahrungen eine neue Langfristlösung entwickeln.

Parallel zu den Überlegungen im langfristigen Zeithorizont wurden im Strategieprozess auch kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Situation erarbeitet. Einige dieser Massnahmen konnten, auch im Zusammenhang mit der Umsetzung der Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine», bereits umgesetzt werden. Es handelt sich dabei namentlich um die Realisierung und Inbetriebnahme des provisorischen Reisebusparkplatzes «Rösslimatt» in Kriens, betriebliche Anpassungen, Gebührenanpassungen und die Inbetriebnahme von neuen Haltekanten im Umfeld des Bahnhofs.

Als nächster Schritt zur Weiterentwicklung des bestehenden Reisebusregimes ist nun die Einführung eines Reservationssystems sowie die Erhebung von Gebühren für das Halten auf entsprechend signalisierten Flächen für Reisebusse vorgesehen. Das Reservationssystem soll den Reisebusverkehr stärker lenken, und die Gebühren sollen zu einer besseren Verteilung des Reisebusverkehrs beitragen. Es konzentriert sich auf die bestehenden Halte- und Parkplätze Schwanenplatz, Löwenplatz und Kasernenplatz, wobei es hauptsächlich auf Incoming-Angebote¹ abzielt und die klassischen Auftragsfahrten ab Luzern unverändert bleiben. Die Massnahmen wurden unter Einbezug verschiedener Anspruchsgruppen erarbeitet und basieren insbesondere auf einer Benchmark-Analyse, die andere europäische Tourismusdestinationen verglichen hat, und auf einer detaillierten Analyse der Reisebusbewegungen in der Stadt Luzern.

Der Betrieb eines Reservationssystems und die Erhebung von Haltegebühren für Reisebusse sind in der Schweiz bisher einzigartig. Reisebusunternehmen, die seit vielen Jahren nach Luzern fahren, müssen

¹ Mit dem Begriff «Incoming» sind Reisebusfahrten eines Reiseanbieters gemeint, die den Ursprung im Ausland haben (weitere Informationen finden sich in Infobox 3 auf Seite 9).

sorgfältig und gut vorbereitet werden. Sie benötigen ausreichend Zeit, um sich auf die Veränderungen vorzubereiten, und müssen dies in ihrer zukünftigen Planung aufnehmen. Es ist deshalb vorgesehen, das System in zwei Phasen einzuführen. In der ersten Phase wird eine einfache Haltegebühr eingeführt, die nach Anpassung des bestehenden Parkgebührenreglements umgesetzt werden kann. Durch die Einführung der Haltegebühr – ab Frühling 2025 – kann bereits zu Beginn der Incoming-Reisesaison eine Lenkung erzielt werden. Die Haltegebühr kann auf dem digitalen Marktplatz der Luzern Tourismus AG bezahlt werden. In der zweiten Phase erfolgt die Einführung eines komplexeren Reservationssystems. Die gestaffelte Einführung erlaubt, dass die Wirksamkeit der Haltegebühren und die Akzeptanz der Online-Plattform, die Verteilung der Reisebusse, die Veränderung der Personenströme sowie die Informationsversorgung der Anspruchsgruppen eruiert und berücksichtigt werden können. Neben der Minimierung von Risiken für eine verzögerte Einführung einer Gebühr ab Frühling 2025 ermöglicht dies auch frühere Einnahmen zur Deckung der Kosten des neuen Reisebusregimes.

Die Einführung der Haltegebühr und des Reservationssystems führt zu einer Ausweitung der Aufgaben des Verkehrsdienstes. Die Kosten für den erweiterten Dienst werden durch die neuen Gebühren gedeckt, wobei die seit 2014 durch die Partner der Einfachen Gesellschaft IG Verkehrsdienst am Schwanenplatz/Grendel geleistete private Finanzierung ab Einführung der Haltegebühr von der Stadt Luzern übernommen werden wird. Die Ausschreibung für die Verkehrsdienst-Dienstleistungen ab 2027 wird auf Basis der Erfahrungswerte aus der ersten Phase durchgeführt, um eine marktgerechte und effiziente Lösung sicherzustellen.

Als weitere Massnahme ist zudem die Erneuerung des Parkleitsystems für Reisebusse geplant. Die bestehende App «iParkiere Bus» wird eingestellt und durch eine Webapplikation ersetzt. Durch den Einsatz optischer Sensoren sollen die Messergebnisse für die Erhebung und die Darstellung von Personenfrequenzen und der Anzahl Reisebusse verbessert werden. Weiter ist zur reibungslosen Einführung des neuen Reisebusregimes in Luzern eine Informationskampagne geplant. Ab Herbst 2024 werden Reisebusunternehmen, Touroperators und Tourguides über die sich verändernde Situation informiert, während optimierte Signalisation und intensivere Polizeikontrollen die Einhaltung der Regeln sicherstellen sollen. Zusätzlich wird ein regelmässiger Echoraum eingerichtet, um Feedback der betroffenen Anspruchsgruppen zur Weiterentwicklung des Systems zu sammeln.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag legt der Stadtrat dem Parlament den Bericht zur Weiterentwicklung des Reisebusregimes zur Kenntnisnahme vor. Für die Umsetzung der Massnahmen beantragt er beim Parlament eine Anpassung des Parkgebührenreglements sowie einen Sonderkredit in der Höhe von 14,5 Mio. Franken.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
1.1 Strategieprozesse Tourismus und Carregime	6
1.2 Übergangsregime und Projekt «Stadtpassage»	7
1.3 Aktuelle Situation des Reisebusverkehrs in der Stadt Luzern.....	8
1.4 Aufhebung des Standortes Inseli.....	11
2 Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des Reisebusregimes	12
3 Vorgehen	13
4 Analyse	14
4.1 Benchmark-Analyse	14
4.2 Quantitative Datenanalyse	15
5 Weiterentwicklung Reisebusregime	15
5.1 Einführung eines Reisebusregimes in zwei Phasen	15
5.2 Phase I: Einführung Haltegebühr für Reisebusse.....	17
5.2.1 Regime der drei Halteplätze	17
5.2.2 Höhe der Haltegebühr	18
5.2.3 Buchungsplattform – Haltegebühr.....	19
5.2.4 Buchung mit Vorauszahlung.....	20
5.2.5 Kontrolle und Entwertung der Buchung.....	20
5.2.6 Wegweisung	21
5.2.7 Evaluation Phase I	21
5.3 Phase II: Einführung Slot-Management für Reisebusse in der Stadt Luzern.....	22
5.3.1 Mengengerüst	22
5.3.2 Buchungsplattform – Slot-Management	23
5.3.3 Zeit-Slots: Dauer und Gültigkeit.....	23
5.3.4 Kontrolle, Entwertung der Buchung und Wegweisung.....	24
5.3.5 Controlling und Evaluation.....	24
5.4 Erneuerung Parkleitsystem für Reisebusse	25
5.4.1 Optische Sensoren für bessere Messergebnisse	25
5.4.2 Gästelenkung in Luzern.....	25
5.5 Erweiterung der Verkehrsdienst-Dienstleistungen.....	26
5.6 Begleitmassnahmen.....	27
6 Auswirkungen auf das Klima	28
7 Ausblick	29

8	Terminplanung	29
9	Anpassung des Parkgebührenreglements	30
10	Finanzen und Folgekosten	32
10.1	Investitionskosten.....	32
10.2	Folgekosten	33
11	Kreditrecht und zu belastendes Konto	34
12	Politischer Vorstoss	35
13	Antrag	35

Anhang

- Synoptische Darstellung Reglementsänderung

Beilage

- Bericht Weiterentwicklung Reisebusregime – Stadt Luzern (Rapp AG, Basel, 18. September 2024)

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

1 Ausgangslage

1.1 Strategieprozesse Tourismus und Carregime

Die Stadt Luzern gehört zu denjenigen Städten, die gern von Touristinnen und Touristen und insbesondere von Gruppenreisenden besucht wird. Die damit verbundenen Reisebusfahrten und Gruppengäste werden von der Bevölkerung teilweise als störend wahrgenommen. Seit den späten 1980er-Jahren wurden daher zahlreiche Projekte im Bereich der Carparkierung durchgeführt. Im [Bericht und Antrag \(B+A\) 22 vom 28. August 2019](#): «Tourismus und Carregime. Gemeinsame Analysephase. Ausblick auf Strategieprozesse» wurden mit einer ausführlichen Analyse der politische Handlungsdruck und der Bedarf nach langfristigen Strategien in den beiden Bereichen Tourismus und Carregime nachgewiesen. In der Folge hat der Stadtrat je einen Strategieprozess für die beiden Themen ausgelöst. Beide Prozesse wurden parallel und in enger Abstimmung aufeinander in den Jahren 2019 bis 2021 durchgeführt.

Infobox 1: Verwendung des Begriffs «Reisebus» anstelle von «Car»

In der Vergangenheit wurde in der Stadt Luzern für die Bezeichnung von Gesellschaftswagen der Begriff «Car» verwendet. Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeugen ([VTS: SR 741.41](#)) vom 19. Juni 1995 definiert in Art. 11 Abs. 2 Gesellschaftswagen als Fahrzeuge mit mehr als neun Plätzen. Der Begriff «Car» kommt vom französischen «Autocar». Er wird nur in der Schweiz für die Bezeichnung von Reisebussen verwendet. Im englischsprachigen Raum sind mit dem Begriff «Car» Autos gemeint. Damit der Begriff in Zukunft möglichst einheitlich verwendet und verstanden sowie speziell auch von automatischen Website-Übersetzungsprogrammen korrekt übersetzt werden kann, wird neu der Begriff «Reisebus» anstelle von «Car» verwendet. Für die Beschreibung von früheren Konzepten bis [Kapitel 2 «Zielsetzungen»](#) werden beide Begriffe «Car» und «Reisebusse» benutzt. Danach wird ausschliesslich der Begriff «Reisebus» verwendet.

Am 27. Januar 2022 hat der Grosse Stadtrat den [B+A 41 vom 1. Dezember 2021](#): «Vision Tourismus Luzern 2030» zustimmend zur Kenntnis genommen.

Infobox 2: «Vision Tourismus Luzern 2030»

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

Für die Umsetzung der «Vision Tourismus Luzern 2030» wurden sieben Massnahmenpakete erarbeitet. Im Massnahmenpaket 4 «Carmanagement» wurde die Entwicklung und Implementierung eines Carregimes vorgeschlagen. Konkret sind aus dem Strategieprozess «Tourismus» folgende Handlungsfelder identifiziert worden, die in den Strategieprozess «Carregime» eingeflossen sind:

- Entwicklung der Tourismusströme im Einklang mit dem Erhalt der Lebensqualität der Bevölkerung;
- Plafonierung der Anzahl Cars bzw. Reduktion der täglichen Spitzenwerte in der Innenstadt.

Mit dem Strategieprozess «Carregime» wurde ein gegenüber heute besser funktionierendes, auf die parallel erarbeitete «Vision Tourismus Luzern 2030» abgestimmtes und allgemein akzeptiertes

Carregime angestrebt. Gesucht waren mehrheitsfähige Lösungen, die zu einer Verbesserung der aktuellen Situation beitragen. Durch das künftige Regime sollte der Car-tourismus weiterhin ermöglicht, aktiv gesteuert und somit für die Bevölkerung verträglich gestaltet werden.

Auf Basis des Bewertungsergebnisses und unter Berücksichtigung der Chancen, Risiken, Finanzierung und der politischen Vorgeschichte kam der Stadtrat 2022 zum Schluss, dass die Carthematik mit einer ganzheitlichen, langfristigen Infrastrukturlösung angegangen werden soll. Dieser Ansatz erfüllt die partizipativ erarbeiteten Ziele und die Leitlinien zur «Vision Tourismus Luzern 2030» am besten. Konkret hat der Stadtrat die Lösungsidee «Stadtpassage» zur weiteren Bearbeitung empfohlen. Dabei handelt es sich um die Idee, die Carparkplätze im Untergeschoss des neu geplanten Parkhauses des Luzerner Kantonsspitals zu realisieren und mit einem zirka 800 m langen unterirdischen Fusswegtunnel mit der Innenstadt zu verbinden. Mit dem [B+A 20 vom 6. Juli 2022](#): «Zukünftiges Carregime» wurde der Strategieprozess «Carregime» abgeschlossen und die Prüfung des Projekts «Stadtpassage» in Aussicht gestellt. Nach der zustimmenden Kenntnisnahme durch das Parlament am 22. September 2022 hat der Stadtrat in einem nächsten Schritt die Machbarkeit der Stadtpassage weiter geprüft und das Projekt konkretisiert.

1.2 Übergangsregime und Projekt «Stadtpassage»

Bereits 2022 war absehbar, dass bis zur Realisierung einer langfristigen Lösung einige Zeit vergehen wird. Um zu verhindern, dass damit die unerwünschte Situation wie in den Jahren vor der Coronapandemie zurückkehrt, wurden 2022 auch kurz- und mittelfristige Massnahmen definiert. Die kurzfristigen Massnahmen wurden zwischenzeitlich umgesetzt. Die als «Übergangsregime» bezeichnete mittelfristige Weiterentwicklung basiert auf dem aktuellen Carregime mit den bestehenden Standorten und soll den Zeitraum ab zirka 2025 bis zur Inbetriebnahme der angestrebten gesamtheitlichen Lösung abdecken. Da neben den Halteplätzen und Parkplätzen auch die Steuerung des Carverkehrs ein wichtiger Bestandteil des Carregimes ist, fokussierte sich der Stadtrat auf diesen Aspekt, konkret auf die Einführung eines Reservationssystems (Slot-Management). Das primäre Ziel eines Slot-Managements für das Carregime in der Stadt Luzern ist es, eine Überbelegung der Carhalteplätze zu verhindern, Belastungsspitzen zu brechen und die Anzahl Busse besser auf den ganzen Tag zu verteilen. Gleichzeitig soll es aber auch dazu dienen, das Caraufkommen im Sinne der dem Carregime zugrundeliegenden Zielsetzungen – weniger Carverkehr in der Innenstadt – zu steuern. Als weitere Steuergrösse dient auch die Höhe der Gebühr. Sie soll dazu beitragen, dass weniger Cars die Stadt Luzern anfahren.

Die Machbarkeitsstudie zur Stadtpassage umfasste die Klärung der technischen Umsetzbarkeit, die verkehrlichen Auswirkungen, die Schätzung der Projektkosten und das Konkretisieren der Synergien und der Finanzierungsmöglichkeiten. Die Prüfung hat ergeben, dass

- das Projekt «Stadtpassage» technisch machbar ist und realisiert werden kann;
- der Zusatznutzen als Fussweg- und Velopassage zwischen Innenstadt und dem Luzerner Kantonsspital für die Bevölkerung als gering beurteilt wird;
- die Investitionskosten je nach Ausgestaltung und Dimensionierung einzelner Projektbestandteile zwischen 270 und 340 Mio. Franken betragen werden;
- diese Kosten nicht über die Parkierungsgebühren refinanziert werden können;
- die öffentliche Hand sich entsprechend mit einem sehr hohen Investitionsbeitrag (à fonds perdu) an den Kosten beteiligen müsste.

Aufgrund der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie hat der Stadtrat entschieden, das Projekt vorwiegend aufgrund der unverhältnismässig hohen Investitionskosten nicht weiterzuverfolgen. Auch ging der Stadtrat davon aus, dass ein Projektierungs- und späterer Realisierungskredit im Parlament keine Mehrheit finden dürfte. Für die Realisierung dieses anspruchsvollen Vorhabens wäre ein klares Bekenntnis aller Beteiligten und eine starke Trägerschaft zwingend gewesen.

Mit dem Entscheid, die Stadtpassage nicht weiterzuverfolgen, entfiel die im Strategieprozess favorisierte Lösung. Mit dem [Bericht \(B\) 49 vom 20. Dezember 2023](#): «Abschluss Projekt «Stadtpassage». Aktueller Stand und Ausblick» wurde der offizielle Abschluss des Projekts «Stadtpassage» vom Parlament zur Kenntnis genommen.

1.3 Aktuelle Situation des Reisebusverkehrs in der Stadt Luzern

Das aktuelle Reisebusregime in der Stadt Luzern gestaltet sich als komplex, insbesondere für ortsfremde Reisebuslenkende. Eine Vielzahl von Sonderregeln und kleinen Abweichungen zwischen den verschiedenen Informationsquellen tragen dazu bei, die Situation unübersichtlich zu machen. Die Signalisation der Halte- und Parkplätze variiert, was zu Verwirrung führen kann. Eine weitere Herausforderung sind die grossen saisonalen Schwankungen der Anzahl Incoming-Reisebusse, besonders in den Sommermonaten.

Im Rahmen einer [Bevölkerungsbefragung der Hochschule Luzern 2024](#) zeigte sich, dass die Situation an beliebten Plätzen wie dem Schwanenplatz und dem Löwenplatz als unbefriedigend empfunden wird. Die Befragten bewerten sowohl die Anzahl der Reisebusse und die Menge an Touristinnen und Touristen als auch die Gruppenbildung als störend.

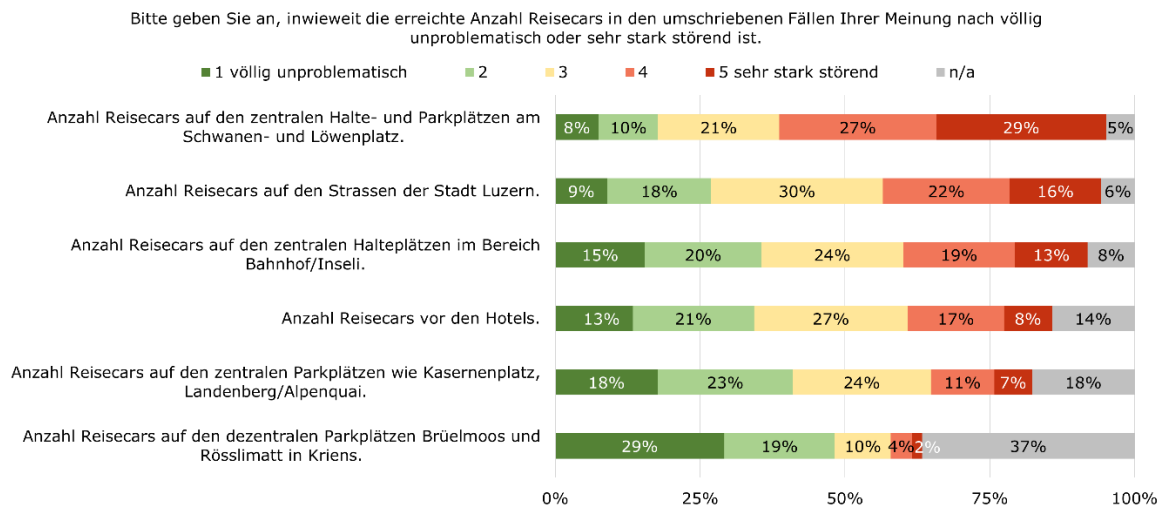


Abb. 1: Einschätzung der Befragten zur Anzahl Reisebuses (Quelle: Schlussbericht Tourismusbefragung Luzern)

Die grösste Lenkungswirkung des Reisebusverkehrs entfaltet eine Steuerung über die Anzahl und die Standorte der Park- und Halteplätze sowie über die Parkgebühren. Die Befragten wünschen sich eine stärkere Steuerung des Reisebus-tourismus über die Anzahl und die Standorte der Carparkplätze sowie einen vielfältigen Gäste-Mix und eine bessere räumliche Verteilung der Touristinnen und Touristen.

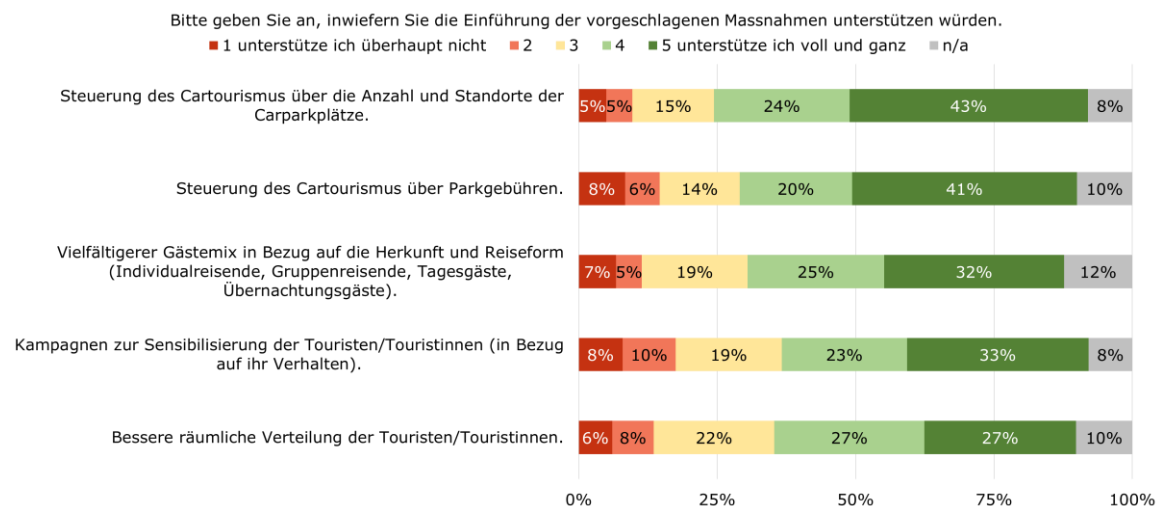


Abb. 2: Befragung zu Massnahmen zum Carverkehr in der Stadt Luzern (Quelle: Schlussbericht Tourismusbefragung Luzern)

Derzeit reisen im Vergleich zu 2019 rund 30 bis 40 Prozent weniger Gruppen mit Reisebussen nach Luzern. Die Pandemie hat das Reisen in einigen Ländern stark eingeschränkt, weshalb sich in Luzern der Gästemix verändert hat.

Infobox 3: Räumliche Abgrenzung der Reisebusangebote²

Im Bereich des Reisebusverkehrs gibt es nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr mit Konzessionen (Fernbusangebote wie Flixbus oder Rustexpress). Für die Erteilung der Konzession ist das jeweilige Land zuständig. Damit wird der konzessionierte Reisebusverkehr rechtlich gleichbehandelt wie die Bahn- und Buslinien des öffentlichen Verkehrs. Der Gelegenheitsverkehr wird durch die Gemeinden oder Städte koordiniert. Er lässt sich räumlich in drei Kategorien einteilen.

Binnenfahrten sind Fahrten, die in der Schweiz stattfinden und von Schweizer Unternehmen durchgeführt werden (z. B. Skitag einer Schule oder Ausflug eines Vereins). Diese Angebote werden oft auch als **Auftragsfahrten** bezeichnet.

Incoming sind Fahrten eines Reiseanbieters, welche im Ausland den Ursprung haben. Fahrgäste, die am Flughafen abgeholt werden, um an die Zieldestination zu gelangen, zählen ebenfalls zum Incoming-Bereich.

Outgoing sind Fahrten ins Ausland, die den Startpunkt in der Schweiz haben (z. B. Pauschalreisen).

Nach der Schliessung des Parkplatzes «Inseli» im Sommer 2023 stehen die zentralen Parkplätze «Löwenplatz» und insbesondere «Landenberg/Alpenquai» generell unter zusätzlichem Nutzungsdruck. Die verstärkte Nutzung führt teilweise zu Unmut in den Quartieren. Die dezentralen Parkplätze «Brüelmoos» und «Rösslimatt Kriens» weisen in der Regel noch Kapazitäten auf. Der «Kasernenplatz» ist derzeit tagsüber nur gering ausgelastet.

² ITW Working Paper Mobilität / Tourismus 001/2018 «Branchen- und Wertschöpfungsstudie Reisebusmarkt Schweiz» S. 18.

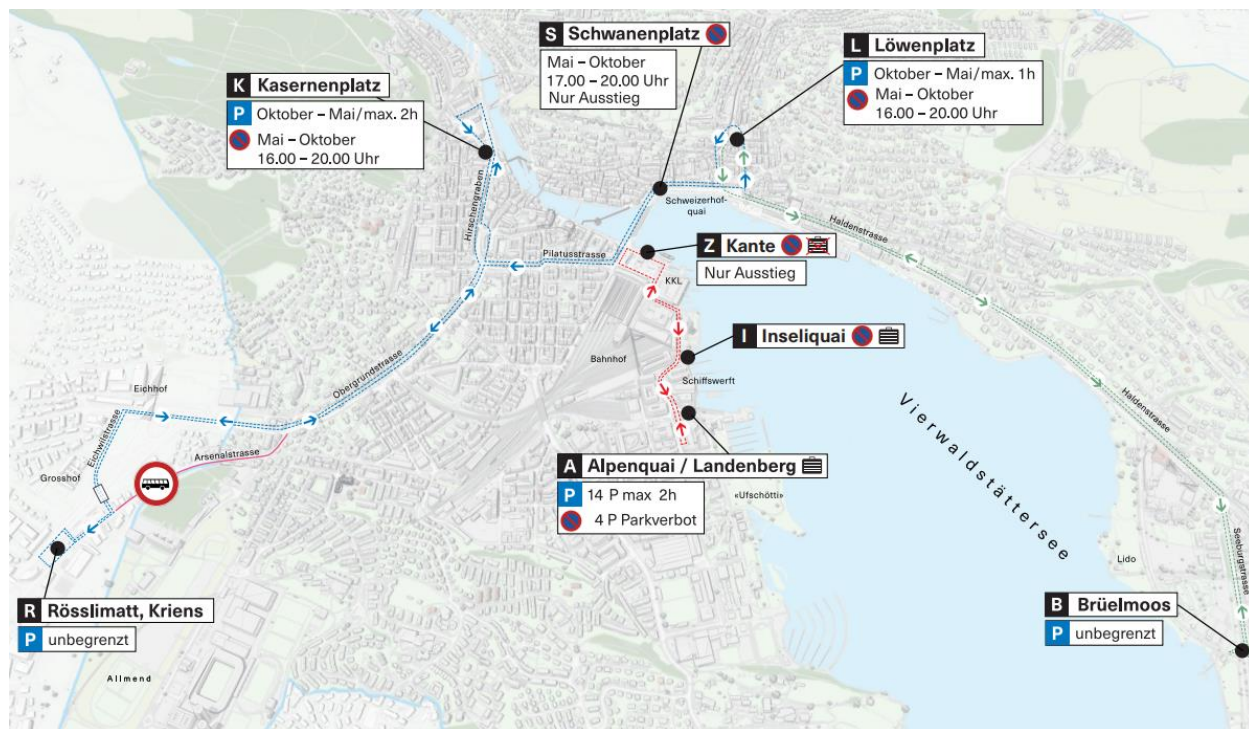


Abb. 3: Übersicht über das aktuelle Angebot der Halte- und Parkplätze für Reisebusse in Luzern

Die Steuerung der Reisebusse über die App «iParkiere Bus» entfaltet noch nicht die gewünschte Wirkung. Obschon die Nutzung der App über alle Informationskanäle regelmässig beworben wird, wird sie von den Reisebuslenkenden wenig zur Navigation genutzt. Unzuverlässig funktionierende Sensoren, die im Boden auf den jeweiligen Park- und Halteplätzen eingelassen sind, tragen dazu bei, dass die Reisebusse derzeit teilweise auch auf volle Parkplätze gelenkt werden. Zukünftig sollen deshalb die Belegungsdaten mit optischen Sensoren erhoben werden. Diese können die Art der Belegung wesentlich besser detektieren als Bodensensoren und liefern bereits heute genauere Daten.

Infobox 4: Unterschied zwischen Parkplatz und Halteplatz

In der Stadt Luzern wird im Bereich der Reisebusparkierung zwischen Parkplätzen und Halteplätzen unterschieden. Auf den Halteplätzen, die jeweils aus einer unterschiedlichen Anzahl markierter Haltefelder bestehen, dürfen Reisebusse halten, um Personen ein- oder aussteigen zu lassen. Nebst den offiziellen Halteplätzen gibt es weitere Haltemöglichkeiten in der Stadt Luzern. Diese befinden sich in Form von gelb mit Diagonalkreuz markierten Parkverbotsfeldern insbesondere vor Hotels, die über keine eigenen privaten Reisebusparkplätze verfügen (z. B. Frankenstrasse oder Winkelriedstrasse). Dank diesen Flächen können Hotelgäste direkt zu den Hotels transportiert werden. Die Nutzung der Halteplätze war in der Stadt Luzern bisher kostenlos möglich. Auf den Parkplätzen dürfen Reisebusse kurzzeitig auch länger parkiert werden. Für die Parkierung wird eine Gebühr fällig. Diese muss vor Ort auf den entsprechenden Parkplätzen bezahlt werden.

Übersicht der Halte- und Parkplätze für Reisebusse in der Stadt Luzern

Standort	Haltekante/Halteplatz/Parkplatz	Vorwiegende Nutzung	Kapazität	Kosten
Schwanenplatz	Halteplatz	Incoming-Reisebusse	3 Haltefelder	Gratis
Löwenplatz	Halteplatz/Parkplatz	Incoming-Reisebusse	9–11 Halte-/Parkfelder	Fr. 18.–/Std.
Kasernenplatz	Halteplatz/Parkplatz	Incoming-Reisebusse	5 Halte-/Parkfelder	Fr. 18.–/Std.
Kante Z – Bahnhof Luzern	Haltekante	Auftragsfahrten	2 Haltefelder	Gratis
Inseliquai	Haltekante	Auftragsfahrten	2 Haltefelder	Gratis
Alpenquai/Landenbergl	Parkplatz/Halteplatz	Auftragsfahrten	14 Parkfelder 4 Haltefelder	Fr. 12.–/Std.
Rösslimatt, Kriens	Parkplatz	Reisebusse/Auftragsfahrten	28 Parkfelder	Fr. 5.–/Std.

Standort	Haltekannte/Halteplatz/Parkplatz	Vorwiegende Nutzung	Kapazität	Kosten
Brüelmoos	Parkplatz/Halteplatz	Reisebusse/Auftragsfahrten	11 Parkfelder	Fr. 5.–/Std.
Fernbushalt Allmend/Messe (voraussichtlich ab Juni 2025)	Halteplatz	Linienfahrten und Auftragsfahrten	4 Haltefelder	Noch unklar

Tab. 1: Zusammenstellung der Halte- und Parkplätze für Reisebusse in Luzern

Neben den oben stehend aufgeführten Halte- und Parkplätzen gibt es noch weitere Haltemöglichkeiten für Reisebusse, beispielsweise vor Hotels. Die entsprechenden Signalisationen werden dahingehend angepasst, dass diese Flächen ausschliesslich für den gewünschten Umschlag (z. B. Ein-/Ausstieg von Hotelgästen) zur Verfügung stehen. Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Haltegebühren vorgesehen.

1.4 Aufhebung des Standortes Inseli

Seit der Verabschiedung des [B+A 20 vom 6. Juli 2022](#): «Zukünftiges Carregime» ergaben sich weitere Veränderungen am Carregime der Stadt Luzern. Diese stehen insbesondere im Zusammenhang mit der definitiven Aufhebung des Standortes Inseli als Halte- und Parkplatz. Im September 2017 hat die Luzerner Stimmbevölkerung die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» angenommen. Die Initiative verlangte die Aufhebung des Carparkplatzes Inseli zugunsten einer Erweiterung der dort bestehenden Grünfläche. Entsprechend wurden die Carparkplätze per 1. Juli 2023 aufgehoben. Am 26. November 2023 haben die Stimmberechtigten der Stadt Luzern die Initiative «Die Mäas muss auf dem Inseli bleiben!» mit 69,74 Prozent der Stimmen sehr deutlich angenommen. Die Initiative fordert insbesondere, dass die Mäas auch nach der Umnutzung des Reisebusparkplatzes Inseli an diesem Standort bleiben soll. Weiter sieht die Initiative vor, dass das Ein- und Umsteigen in Reisebusse im Bereich Inseli weiterhin gewährleistet sein muss. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit den umgesetzten Projekten genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen und diese Forderung der Initiative somit bereits umgesetzt ist.

Provisorischer Carparkplatz Rösslimatt

Auf dem provisorischen Carparkplatz Rösslimatt in Kriens konnten 28 neue Carparkplätze gebaut werden. Damit wurde der notwendige Ersatz für die Parkierung beim Inseli geschaffen. Der Carparkplatz Rösslimatt wurde Ende 2022 erstellt und wird nun für eine Dauer von maximal zehn Jahren in das Parkregime für die Carparkplätze der Stadt Luzern integriert. Die detaillierten Ausführungen dazu sind im [B+A 25 vom 18. August 2021](#): «Carparkplatz Rösslimatt Kriens. Ausführungskredit provisorischer Carparkplatz als temporärer Ersatz für den Carparkplatz Inseli» enthalten. Beim Carparkplatz Rösslimatt handelt es sich um eine Zwischenlösung. Der entsprechende Dienstbarkeitsvertrag mit der Grundeigentümerin sieht eine frühestmögliche Kündigung per Mitte 2029 vor. Die Dienstbarkeit läuft bis spätestens Ende 2032. Durch verstärkte Hinweise des Verkehrsdienstes an die Reisebuslenkenden und durch Optimierungen der Wegführung für Reisebuslenkende in der App konnte die Nutzung des Carparkplatzes Rösslimatt gesteigert werden.

Haltekannten Umfeld Bahnhof

Auch nach der Aufhebung des Carparkplatzes Inseli und der Verlegung nach Kriens braucht es im Bereich Bahnhof/Inseli Haltemöglichkeiten für Cars, beispielsweise für den Umschlag von Gästen von kulturellen und touristischen Anbietern im Bereich Bahnhof (namentlich KKL und SGV), aber auch für Auftragsfahrten ab Luzern (z. B. Skitage oder Vereinsausflüge) oder in Verbindung mit kombinierten Bus-/Bahnangeboten nach/von Luzern. Der mittel- bis langfristige Bedarf beträgt bis zu sechs Haltefelder. Zwei Haltefelder konnten entlang des Inseliquais zwischen der Bahnhofpasserelle und der Ausfahrt der SGV-Werft erstellt werden. Die beiden Haltefelder wurden Mitte 2023 in Betrieb genommen. Vier weitere Haltefelder wurden auf dem Carparkplatz Landenberg in Betrieb genommen. Als weitere Teillösung steht die Haltekannte Z (vor dem Seebistro Luz) zur Verfügung. Diese Haltekannte, die aktuell nur zum Aussteigen gedacht ist, wird von verschiedenen Anspruchsgruppen, z. B. für den Bahnersatzverkehr, genutzt. Die Länge der Haltekannte erlaubt eine Nutzung von maximal zwei Reisebussen. Es besteht ein

Betriebskonzept, welches die Priorisierung der Nutzungen regelt. Bei Bahnersatzbetrieb oder Eventverkehr (z. B. LUGA oder FCL-Match) steht die Haltekante für den Carverkehr nicht zur Verfügung.

Betriebliche Optimierungen Carparkplatz Landenberg/Alpenquai

Mit der Aufhebung des Carparkplatzes Inseli wurden auf dem Carparkplatz Landenberg/Alpenquai vier Parkfelder in Haltefelder umfunktioniert, die derzeit auch durch Fernbusse benutzt werden. Im Gegensatz zu den Haltefeldern beim Bahnhof können auf den Haltefeldern auf dem Landenberg mehr als zwei Cars auf einmal anhalten und auch Fahrgäste mit Gepäck einladen. Sie erfüllen dadurch die Bedürfnisse im Zusammenhang mit Auftragsfahrten für grössere Reisegruppen (z. B. Skitag). Zudem wurde im Frühling 2024 auf dem Carparkplatz Landenberg/Alpenquai ein Nachtparkierungsverbot angeordnet, um die Quartierbevölkerung von spätabendlichen sowie frühmorgendlichen Lärm- und Geruchsemissionen durch Laufenlassen der Reisebusse zu entlasten. Denn obschon das Laufenlassen der Motoren verboten ist und mit Signalen darauf hingewiesen wurde, hielten sich viele Reisebuslenkende nicht an diese Regelung.

Fernbushaltestelle auf der Allmend

Das Anbieten von Haltestellen für Fernbusse liegt in der Verantwortung des Kantons Luzern. Durch die Aufhebung des Carparkplatzes Inseli wurde die Suche nach einer Ersatzlösung als Fernbushaltestelle in Luzern für den Kanton Luzern ausgelöst. Aus einer umfangreichen Evaluation von über 50 möglichen Optionen wurde die Fernbushaltestelle auf der Allmend als Bestvariante ausgearbeitet. Der Kanton Luzern, die Stadt Luzern, die Luzerner Messe- und Ausstellung AG sowie der FC Luzern unterzeichneten im Januar 2024 eine Absichtserklärung, die für Juni 2025 die Realisierung einer Fernbushaltestelle auf den Flächen neben dem Restaurant Schützenhaus vor der Swissporarena vorsieht. Der Standort auf der Allmend ist für diesen Zweck sehr attraktiv, insbesondere aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und der Nähe zur Autobahn. Die Fernbusse haben so die Möglichkeit, das verkehrsbelastete Stadtzentrum zu umgehen. Von den vier geplanten Haltefeldern sind zwei für Fernbusse reserviert. Die restlichen Haltefelder können auch für Auftragsfahrten genutzt werden. Die Verantwortung für die Realisierung der Fernbushaltestelle liegt beim Kanton Luzern.

2 Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des Reisebusregimes

Im [B+A 20/2022](#): «Zukünftiges Carregime» vom 6. Juli 2022 wurden die wichtigsten Eckpunkte der Weiterentwicklung des Reisebusregimes aufgezeigt:

- Erhebung von Gebühren, die zu einer besseren Verteilung des Reisebusverkehrs an den zentral gelegenen Halteplätzen beitragen sollen;
- stärkere Lenkung des Reisebusverkehrs durch die Einführung eines Reservationssystems;
- Sicherstellung der betrieblichen Umsetzung des Reservationssystems auf den Halteplätzen durch ein Kontrollsystem.

Aus dem [B+A 41/2021](#): «Vision Tourismus Luzern 2030» sind für die Weiterentwicklung des Reisebusregimes folgende Elemente relevant:

- Leitlinie «Entwicklung der Tourismusströme im Einklang mit dem Erhalt der Lebensqualität der Bevölkerung»;
- Orientierungswerte: «Angestrebt werden eine Plafonierung der Anzahl und eine Reduktion der Spitzenwerte in der Innenstadt».

Die entsprechenden Vorgaben und Eckwerte aus den beiden Strategiepapieren werden in der Erarbeitung der Weiterentwicklung des Reisebusregimes aufgenommen. Folgende Zielsetzungen werden daraus abgeleitet.

- Weiterentwicklung des Reisebusregimes an den bestehenden Halte- und Parkplatzstandorten Schwanen-, Löwen- und Kasernenplatz;

- Erheben von Haltegebühren und damit verbundene Anpassungen des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 (Parkgebührenreglement; [sRSL 6.3.1.1.3](#));
- Einführung eines Reservationssystems;
- Umsetzung von flankierenden Massnahmen zur Verhinderung von Umgehungen und Anpassung von zweckdienlichen Verkehrsdienstleistungen.

3 Vorgehen

Das Projekt wird von der Umwelt- und Mobilitätsdirektion (UMD) sowie der Finanzdirektion gesteuert. Die Projektleitung obliegt der Abteilung Tiefbauamt. Die Fachstelle Wirtschaft, der Stab UMD sowie eine externe Vertretung der Anspruchsgruppen bildeten die Begleitgruppe. Um die Komplexität des Vorhabens zu bewältigen, wurde eine externe Projektbegleitung hinzugezogen. Die externe Projektbegleitung hat mit dem Projektteam einen Bericht erarbeitet. Dieser Bericht wird als Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden Berichtes und Antrages verwendet. Die wichtigsten Stakeholder wurden im Rahmen des zweimal jährlich stattfindenden «Echoraum Reisebus» einbezogen und in diversen Einzelbesprechungen abgeholt.

Zu Beginn des Projekts standen Analysearbeiten zur Weiterentwicklung des Reisebusregimes und des Slot-Managements an. Die Analyse teilte sich in zwei Bereiche:

- eine Benchmark-Analyse mit Fokus auf andere europäische Tourismusdestinationen;
- Untersuchung der Reisebusbewegungen in Luzern.

Die Benchmark-Analyse untersuchte Reisebusregime und Reservationssysteme in europäischen Tourismusdestinationen, um Erfahrungswerte für Luzern abzuleiten. Für die Analyse der Reisebusbewegungen in Luzern wurden bestehende Daten aus dem Jahr 2018 verwendet.

Nach der Untersuchung der Reisebusituation in Luzern und der Analyse von «Best Practice»-Beispielen aus anderen Tourismusdestinationen, konnten Grundlagen für die Weiterentwicklung des Reisebusregimes und für das zukünftige Slot-Managementsystem zusammengetragen werden.

Die erarbeiteten Ergebnisse wurden in regelmässigen Begleitgruppensitzungen und mit den wichtigsten Anspruchsgruppen besprochen, wobei Anmerkungen und offene Fragestellungen aufgenommen wurden und in die weiteren Bearbeitungen einflossen. Die wichtigsten Erkenntnisse sind aus den Kapiteln 4 und 5 ersichtlich.

Gemäss Relevanzcheck im Tool Klimafolgenabschätzung der Stadt Luzern ist das Geschäft klimarelevant. Das heisst, dass durch dieses Projekt verschiedene Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind. Mit dem Tool wurden daher weitere Einschätzungen vorgenommen. Die Ergebnisse sind im [Kapitel 6 Klimafolgenabschätzung](#) aufgeführt.

4 Analyse

Im Rahmen einer Benchmark-Analyse wurden Reisebusregime und Reservationssysteme in europäischen und inländischen Tourismusdestinationen untersucht und Erfahrungswerte für die Stadt Luzern abgeleitet. Folgende Ortschaften wurden in die Analyse einbezogen: Salzburg, Paris, Heidelberg, Strassburg und Florenz sowie die Destination Iseltwald in der Schweiz.

Um die Reisebusbewegungen in Luzern einordnen zu können, wurden Daten aus dem Jahr 2018 in die Analyse einbezogen (vgl. [B+A 22/2019: «Tourismus und Carregime»](#)). Neuere belastbare Zahlen liegen nicht vor.

4.1 Benchmark-Analyse

Mittels Benchmark-Analyse wurden sechs Tourismusdestinationen genauer untersucht. Es wurden Merkmale wie Park- und Haltegebühren, Effizienz- und Sicherheitsmassnahmen für den Reisebusverkehr sowie der Umgang mit den verschiedenen Auftragsreisen untersucht.

Die Analyse der Benchmark-Daten offenbart, dass es in Europa keine «Best Practice» im Bereich der Reisebus-Reservationssysteme gibt. Die Systeme sind stark ortsspezifisch gestaltet, was zu Unterschieden in der Nutzerfreundlichkeit führt. Während einige Städte fortschrittliche Buchungsplattformen mit personalisierten Nutzerkonten aufweisen (z. B. Salzburg), greifen andere noch auf traditionelle Kommunikationswege wie E-Mails oder Anrufe zurück (z. B. Strassburg).

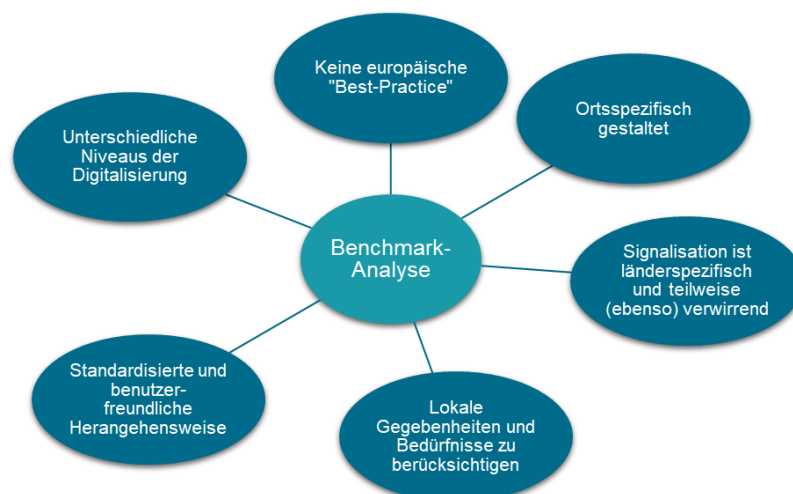


Abb. 4: Erkenntnisse aus der Benchmark-Analyse (Quelle: Rapp AG)

Der Benchmark-Vergleich mit anderen Destinationen zeigt, dass Luzern nur mit Salzburg vergleichbar ist, da Salzburg nebst dem Angebot einer fortschrittlichen Buchungsplattform auch räumlich (zentrale Haltemöglichkeiten mit dezentralen Parkplätzen) sehr ähnlich funktioniert. Dies bietet nützliche Anknüpfungspunkte für die Weiterentwicklung des aktuellen Systems. Im Gegensatz dazu erweisen sich Städte wie Paris, Heidelberg, Florenz und Strassburg als wenig erkenntnisreich für die Ausgestaltung des zukünftigen Reisebusregimes in der Stadt Luzern. In Iseltwald im Berner Oberland müssen Parkfelder seit März 2023 reserviert werden. Die Reservation ist für einen vorgegebenen Zeit-Slot von zwei Stunden gültig und kostet Fr. 50.–. Im Unterschied zur Stadt Luzern wird der Ein- und Ausstieg sowie die Parkierung während maximal zwei Stunden auf demselben Parkfeld abgewickelt. Insgesamt verdeutlichen die Erkenntnisse aus der Benchmark-Analyse die Notwendigkeit einer standardisierten und benutzerfreundlichen Herangehensweise an die Gestaltung und den Betrieb des Reservationssystems für Reisebusse sowie einer einheitlichen Beschilderung von Routen und Halteplätzen.

4.2 Quantitative Datenanalyse

Die quantitative Datenanalyse ermöglicht eine Überprüfung der Ist-Situation. Die Halte- und Parkplätze für Reisebusse in Luzern sind mit Bodensensoren ausgestattet. Die Verlässlichkeit der Daten ist derzeit unzureichend, da die Bodensensoren nicht alle Reisebusbewegungen erfassen, insbesondere, wenn die Reisebusse nicht direkt auf den Parkfeldern zu stehen kommen. Auch zeigte sich, dass die Lebensdauer der Bodensensoren begrenzt ist und die Fehleranfälligkeit steigt. Die Daten zeigen die zeitliche und räumliche Verteilung der erfassten Reisebusse und die Auslastung der Plätze.

Standort	Höchste Auslastung	Besonderes
Schwanenplatz	14.00 – 18.00 Uhr	Einsteigeverbot ab 17.00 Uhr
Löwenplatz	09.00 – 15.00 Uhr	Parkverbot ab 16.00 Uhr
Kasernenplatz	18.00 – 07.00 Uhr	Parkverbot ab 16.00 Uhr
Kante Z – Bahnhof Luzern	11.00 – 13.00 Uhr	generell niedrige Auslastung
Inseliquai	14.00 – 18.00 Uhr	generell niedrige Auslastung
Alpenquai/Landenberg	15.00 – 18.00 Uhr	Auslastung generell sehr hoch
Rösslimatt, Kriens	15.00 – 18.00 Uhr	generell niedrige Auslastung
Lido /Brüelmoos	15.00 – 18.00 Uhr	Auslastung generell sehr hoch

Tab. 2: Auslastung der Halte- und Parkplätze für Reisebusse in Luzern

5 Weiterentwicklung Reisebusregime

Mit dem Reisebusregime soll das Aufkommen der Reisebusse aktiv gelenkt werden können. Zudem soll das Reisebusregime für die nächsten Jahre Planungssicherheit für alle Anspruchsgruppen bieten und ab März 2025 umgesetzt werden. Die Weiterentwicklung des Reisebusregimes baut auf den bestehenden Standorten der Halte- und Parkplätze Schwanenplatz, Löwenplatz und Kasernenplatz auf. Es richtet sich vorwiegend an die Incoming-Angebote. Die klassischen Auftragsfahrten ab Luzern, welche auf den Halteplätzen im bahnhofsnahe Raum oder aus den Quartieren abgewickelt werden, sind nicht Teil der Weiterentwicklung und erfahren bis zur Inbetriebnahme der Fernbushaltestelle auf der Allmend keine Änderung.

5.1 Einführung eines Reisebusregimes in zwei Phasen

Die Erhebung von Gebühren für das Halten sowie die Einführung eines Reservationssystems (Slot-Management) auf entsprechend signalisierten Flächen für Reisebusse ist in der Schweiz bisher nicht etabliert. Reisebusunternehmen, die seit vielen Jahren nach Luzern fahren, müssen sorgfältig und gut vorbereitet an ein Slot-Management herangeführt werden. Sie benötigen ausreichend Zeit, um sich auf die Veränderungen einzustellen und diese in ihre zukünftige Planung aufzunehmen. Für die Stadt Luzern bedeutet die Erhebung einer Haltegebühr ebenfalls Neuland. Sie stützt sich dabei auf ein von ihr in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten, das zum Schluss kommt, dass die Erhebung von Haltegebühren rechtlich zulässig ist und nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst, da es sich beim Haltevorgang an den meistfrequentierten Reisebushalteplätzen der Stadt Luzern um eine Nutzung des öffentlichen Grundes zum gesteigerten Gemeindegebrauch handelt.

Erst in der Praxis wird sich zeigen, wie gut die Reisebusunternehmen informiert werden können, wie umfassend die Zahlungsvorgänge erfolgen und wie sich die betriebliche Organisation der verschiedenen Halteplätze bewährt. Um die Komplexität zu senken, wird die Weiterentwicklung des Reisebusregimes in zwei Phasen unterteilt.

Die **erste Phase** umfasst die Einführung einer Haltegebühr mit einem einfachen Buchungssystem. In einer **zweiten Phase** wird ein Reservationssystem inklusive Buchung eines Zeitfensters (nachfolgend mit Slot bezeichnet) eingeführt.

Die Erhebung einer Haltegebühr ist im bestehenden Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren vom 12. November 2020 ([Parkgebührenreglement; sRSL 6.3.1.1.3](#)) nicht enthalten. Die dazu notwendige rechtliche Grundlage für das Erheben einer Haltegebühr muss deshalb durch die Anpassung des Parkgebührenreglements geschaffen werden. Für die Einführung einer Haltegebühr wird ein Buchungssystem benötigt, welches die Bezahlung der Haltegebühr zulässt und einen Buchungsnachweis generiert. Ein solches Buchungssystem ist eine Standardanwendung und kann ohne grösseren Aufwand implementiert werden. Die Einführung der Haltegebühr kann entsprechend nach Inkrafttreten der rechtlichen Anpassungen umgesetzt werden. So wird sichergestellt, dass zu Beginn der Incoming-Reisesaison, d. h. ab Frühling 2025, eine erste Lenkungsmassnahme umgesetzt werden kann.

Die Einführung des Slot-Managements soll in einer zweiten Phase erfolgen, nachdem mit der Einführung der Haltegebühr wichtige Erfahrungen in Bezug auf die Ausgestaltung des Slot-Managements gesammelt worden sind. Für die Umsetzung des Reservationssystems wird eine komplexe Software benötigt. Spezifische Softwarebeschaffungen bergen jeweils das Risiko von Verzögerungen, dies aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung und insbesondere auch infolge möglicher Beschwerden im Beschaffungsverfahren. Zudem können die ersten betrieblichen Erfahrungen der Phase I in das Design des Slot-Managementsystems einfließen und tragen so zu einer verbesserten und zielgerichteten Software-Beschaffung bei.

Die gestaffelte Weiterentwicklung des Reisebusregimes in zwei Phasen bietet zusammenfassend folgende Vorteile:

- Frühestmögliche Einführung von Haltegebühren als Lenkungsmassnahme sowie zur Test- und Anlaufphase für die Einführung des Reservationssystems. Dazu ist eine Reglementsanpassung notwendig. Die Haltegebühren können über die bestehende Buchungsplattform der Luzern Tourismus AG abgewickelt werden.
- Bessere Sensibilisierung der Anspruchsgruppen durch gestaffelte Einführung von Haltegebühr und Reservationspflicht. Dadurch können Reisebuslenkende sorgfältig und gut vorbereitet an ein mögliches Slot-Management herangeführt werden.
- Betriebliche und organisatorische Erfahrungen aus der Phase I können in der Ausgestaltung des Systems für die Phase II einfließen (Verkehrsdienst-Organisation auf den verschiedenen Plätzen, Einfluss über Direktkontakt nach erster Buchung auf der Plattform, ...).
- Reduktion des Risikos einer Verzögerung um ein weiteres Jahr aufgrund der Beschaffung einer Software für das Slot-Management.

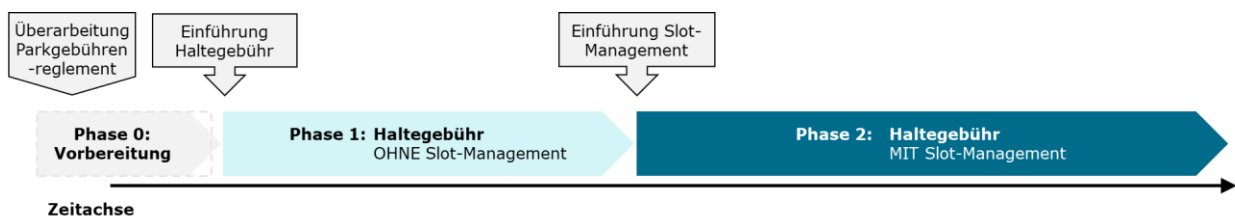


Abb. 5: Ablauf der Weiterentwicklung des Reisebusregimes (Quelle: Rapp AG)

5.2 Phase I: Einführung Haltegebühr für Reisebusse

Damit die Einführung der Haltegebühr in der Phase I möglichst optimal und effizient ablaufen kann, sind folgende Merkmale für das Regime vorgesehen:

- die Haltegebühr wird pro Reisebus eingeführt;
- (anfänglich) keine Modulation nach Halteplatz, Jahreszeit oder Tageszeit;
- nur Vorauszahlung und keine Bezahlung vor Ort;
- Buchung und Bezahlung über eine Online-Plattform;
- reduzierte Gebühr, falls nur ein Aussteige- oder Einsteigevorgang erforderlich ist.

Die datumsbezogene Haltegebühr während der «Phase I» umfasst:

- die Bewilligung zum je einmaligen Halten auf den ausgewiesenen Halteplätzen (Löwenplatz, Schwanenplatz, Kasernenplatz) zwecks Aussteigen- und Einsteigenlassen von Fahrgästen;
- die Berechtigung für maximal 24 Stunden Parkierung auf einem dezentralen Reisebusparkplatz (Brüelmoos oder Rösslimatt).

5.2.1 Regime der drei Halteplätze

Schwanenplatz

Der Schwanenplatz gilt als wichtigste Variable in der Weiterentwicklung des Reisebusregimes. Am Schwanenplatz akzentuieren sich die Nutzungskonflikte. Die vorhandenen Haltefelder wurden bei hohem Nutzungsdruck regelmässig überbelegt, weshalb eine Entschärfung der Situation am Schwanenplatz (durch das Anpassen des Haltereimes) eine grosse Wirkung hinsichtlich der Zielerreichung entfalten kann. Um die Nutzungskonflikte zu entschärfen, soll der Schwanenplatz künftig lediglich noch als Ausstiegsplatz dienen. Die drei bestehenden Haltefelder geben das Mengengerüst vor. Derzeit wird der Schwanenplatz in der Hauptsaison zwischen dem 1. Mai und 31. Oktober ab 17 Uhr als reiner Ausstiegsplatz genutzt. In der übrigen Zeit darf ein- und ausgestiegen werden. Neu darf während des ganzen Tages nur ausgestiegen werden. Das Aussteigen beansprucht deutlich weniger Zeit als das Einsteigen (3 Minuten im Median für das Aussteigen auf dem Schwanenplatz und 9 Minuten für das Halten [Ein- und Aussteigen] auf dem Löwenplatz; Quelle: Carparkierung Stadt Luzern, AKP 2019). Dadurch nimmt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Reisebusse auf dem Schwanenplatz ab. Die Einsteigevorgänge verlagern sich auf die anderen beiden Plätze. Entsprechend werden die Reisegruppen zu Fuss vom Schwanenplatz in Richtung der beiden Halteplätze Löwenplatz und Kasernenplatz geleitet.

Löwenplatz

Der Löwenplatz wird bisher von April bis November zwischen 16 und 19 Uhr als Halteplatz verwendet. In der übrigen Zeit darf maximal eine Stunde parkiert werden. Um das Regime einheitlich zu entwickeln, wird der Löwenplatz ausschliesslich als Halteplatz angeboten. Es ist keine Parkierung mehr möglich, auch nicht in der Nacht, da nachts dezentral genügend Kapazitäten für das Parkieren vorhanden sind. Das Ein- und Aussteigen sowie der Gepäckumschlag sind hingegen jederzeit möglich. Die Haltegebühr gilt ganztags. Durch die Änderung des Regimes wird die Anzahl Einsteigevorgänge auf dem Löwenplatz zunehmen.

Kasernenplatz

Auf dem Kasernenplatz gilt derzeit ebenfalls ein saisonal unterschiedliches Regime. Jedoch kann auf dem Kasernenplatz während maximal zwei Stunden parkiert werden. Das Regime soll, analog zum Löwenplatz, in Zukunft einheitlich sein. Parkieren ist nicht mehr möglich, auch nicht in der Nacht. Ein- und Aussteigen sowie der Gepäckumschlag sind jederzeit möglich. Die Haltegebühr gilt ganztags.

Auswirkung der Regimeanpassung

Durch die Änderung des Reisebusregimes auf den zentral gelegenen Halteplätzen sollen die Personenströme besser in der Altstadt verteilt werden. Durch die Entflechtung des Ein- und Ausstiegsangebotes auf dem Schwanenplatz hin zum reinen Ausstiegsort werden die Bewegungen der Gruppen in mehrere Richtungen gelenkt. Der Kasernenplatz wird als Halteplatz mehr

Reisebusbewegungen übernehmen. Auch werden mehr Personen vom und zum Kasernenplatz strömen, als dies aktuell der Fall ist. Im [Abschnitt 5.3.1 Mengengerüst](#) ist aufgezeigt, dass der Kasernenplatz die grössten freien Kapazitäten mitbringt. Durch die Transformation des Löwenplatzes hin zu einem reinen Halteplatz werden zusätzliche Haltekapazitäten entstehen. Die Parkierung findet in jedem Fall auf einem dezentralen Parkplatz statt. Bei kürzeren Aufenthaltszeiten wird der Parkplatz Brüelmoos empfohlen, bei längerem Aufenthalt der Reisebusparkplatz Rösslimatt in Kriens.

Auf dem Reisebusparkplatz Landenberg bleibt das aktuelle Regime bestehen. Die bezahlte Haltegebühr berechtigt nicht für die Parkierung auf dem Parkplatz Landenberg. Die Kurzzeitparkplätze sowie das Nachtparkierungsverbot bleiben bestehen und werden von der Luzerner Polizei im Rahmen ihrer Möglichkeiten kontrolliert. Möglicherweise werden die Haltefelder auf dem Parkplatz Landenberg vermehrt angefahren, da dort keine Haltegebühr fällig wird. Aufgrund der grösseren Fussdistanz zum touristischen Stadtzentrum wird diese Haltemöglichkeit für Reisegruppen als eher unattraktiv eingeschätzt.

Auf der Buchungsplattform können pro Halteplatz individuelle Kontingente pro Tag für Aussteigevorgänge hinterlegt werden. Somit kann das Angebot bei Bedarf plafoniert werden. Die Buchungsplattform kann zum Beispiel so eingestellt werden, dass während der Hochsaison pro Tag nicht mehr als 300 Buchungen zur Verfügung stehen. Dadurch wird die Menge an Reisebussen in der Stadt Luzern plafoniert. Eine Kontingentierung kann erst auf Basis erster Erfahrungswerte entwickelt werden. Zusätzlich dürfte die Einführung der Haltegebühr zu einer Reduktion der Nachfrage beitragen.

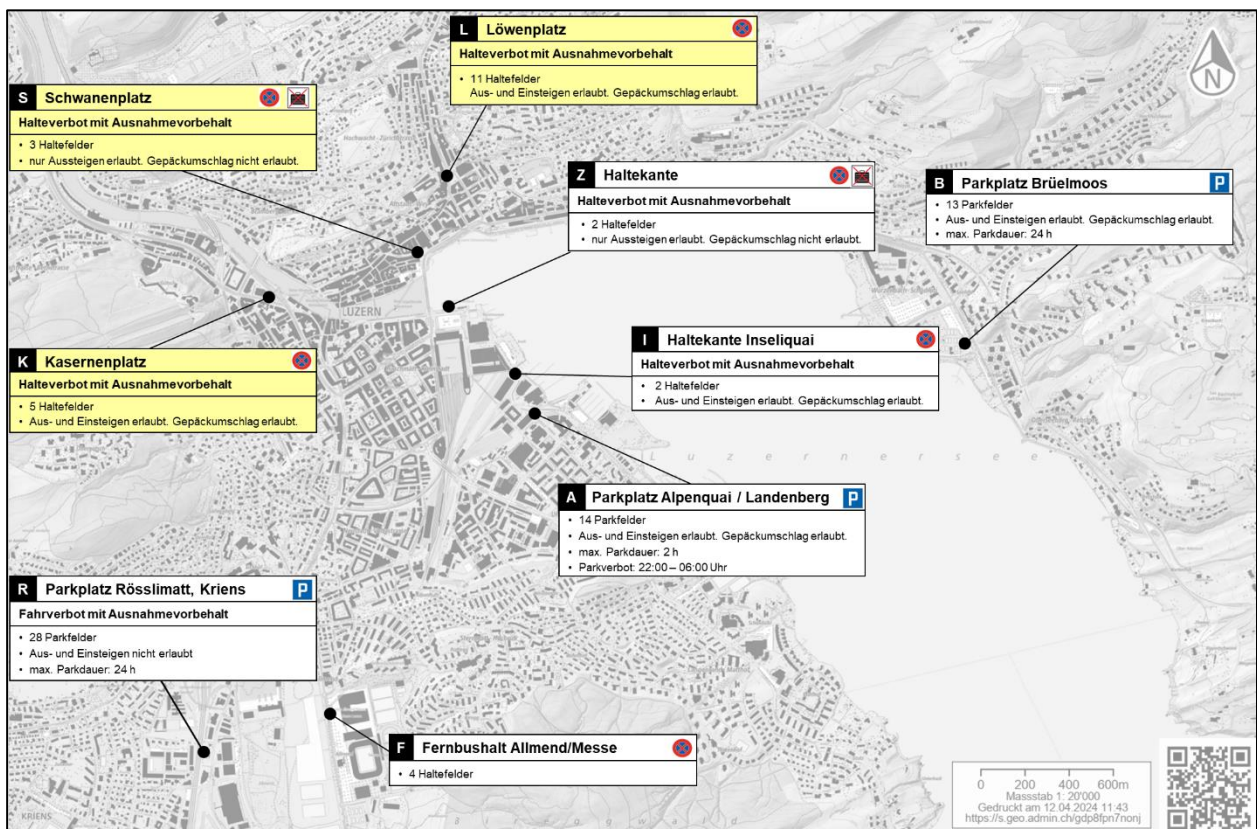


Abb. 6: Zusammenstellung zukünftige Signalisation der Halte- und Parkplätze für Reisebusse in Luzern (Quelle Rapp AG)

5.2.2 Höhe der Haltegebühr

Die Höhe der Haltegebühr für Reisebusse wird von verschiedenen Faktoren bestimmt. Ziel ist, dass mindestens alle Kosten gedeckt sind. Abgegolten werden müssen die Sonderrechte sowie die Kosten für die Beschaffung und den Betrieb. Als Sonderrechte gelten Kosten für den gesteigerten Gemeingebrauch der Halteplätze an zentraler Lage sowie die Berechtigung für einen Parkierungsvorgang von bis zu 24 Stunden auf einem dezentralen Parkplatz. In der Gebühr für den gesteigerten Gemeingebrauch ist auch eine Lenkungsgebühr eingerechnet.

Die Kostendeckung fasst die Kosten des Verkehrsdienstes zusammen. Die Zusammensetzung der Kommissionen für das Buchungssystem werden im [Kapitel 10 Finanzen und Folgekosten](#) hergeleitet. Die Berechnung der Kosten für den Verkehrsdienst wird im [Kapitel 5.5 Erweiterung der Verkehrsdienst-Dienstleistungen](#) beschrieben.

Die Herleitung zu den Kosten finden sich im [Kapitel 10 Finanzen und Folgekosten](#) wieder.

Bestandteile der Haltegebühr für Reisebusse	
Sonderrechte	
Gesteigerter Gemeingebrauch für das zweimalige Halten auf zentralen Halteplätzen	Fr. 43.–
Berechtigung, für 24 Std. einen der dezentralen Parkplätze zu nutzen (Brüelmoos oder Rösslimatt) (durchschnittliche Parkdauer 4 Stunden à Fr. 5.–)	Fr. 20.–
Kostendeckung	
Buchungssystem (Kommission für Zahlung sowie Supportkosten)	Fr. 9.–
Verkehrsdienst inkl. Kontrolle der Haltegebühr	Fr. 28.–
Total	Fr. 100.–

Tab. 3: Zusammenstellung der Bestandteile der Haltegebühr

Im Austausch mit den betroffenen Anspruchsgruppen wurde das Bedürfnis einer reduzierten Haltegebühr an die Stadt getragen. Dies betrifft insbesondere Reisegruppen, die Luzern als Zwischenstopp anfahren, multimodal unterwegs sind und mit einem anderen Verkehrsmittel an- oder weiterreisen. Für dieses Segment der Reisegruppen wird nun eine reduzierte Haltegebühr vorgesehen. Die reduzierte Haltegebühr beträgt Fr. 75.– und setzt sich wie folgt zusammen;

Bestandteile der reduzierten Haltegebühr für Reisebusse	
Sonderrechte	
Gesteigerter Gemeingebrauch für das einmalige Halten auf einem zentralen Halteplatz	Fr. 20.25
Berechtigung, für 24 Std. einen der dezentralen Parkplätze zu nutzen (Brüelmoos oder Rösslimatt) (durchschnittliche Parkdauer 4 Stunden à Fr. 5.–)	Fr. 20.00
Kostendeckung	
Buchungssystem (Kommission für Zahlung sowie Supportkosten)	Fr. 6.75
Verkehrsdienst inkl. Kontrolle der Haltegebühr	Fr. 28.00
Total	Fr. 75.00

Tab. 4: Zusammenstellung der Bestandteile der reduzierten Haltegebühr

Die Kosten für den Verkehrsdienst bleiben gleich. Auch darf, wer eine reduzierte Haltegebühr bezahlt hat, auf den dezentralen Halteplätzen während 24 Stunden parkieren. Einzig beim gesteigerten Gemeingebrauch können die Kosten für einen einmaligen Haltevorgang auf einem der zentralen Halteplätze zu einem reduzierten Betrag angesetzt werden. Die Haltegebühr soll in das Reglement über das zeitlich beschränkte Parkieren übergeführt werden. Dieses wird im [Kapitel 9 Anpassung des Parkgebührenreglements](#) vertieft behandelt.

5.2.3 Buchungsplattform – Haltegebühr

Die Luzern Vierwaldstättersee Experience GmbH führt als Tochter der Luzern Tourismus AG (LTAG) einen Online-Marktplatz. Auf diesem Marktplatz finden sich viele touristische Angebote, die intuitiv und ohne Aufwand gebucht werden können. Dort können beispielsweise Tickets für Bergbahnen oder Führungen in Museen gebucht werden. Der Gast kann sich seinen eigenen Reiseplan zusammenstellen. Der First-Level-Support (Hotline für Marktplatznutzende) wird durch die Luzern Tourismus AG gewährleistet. Hierzu steht das Tourist Office an der Zentralstrasse in Luzern während sieben Tagen pro Woche zur Verfügung. Für diesen Service und die Kommissionen für die verwendeten Zahlungsmittel sowie das Zurverfügung stellen der Buchungsplattform verrechnet die Luzern Tourismus AG ihre Aufwände über einen Kommissionsabzug bei Buchungen. Die Stadt Luzern und die LTAG halten in der Leistungsvereinbarung die Ziele der Zusammenarbeit fest (vgl. [B+A 25/2022](#) vom 7. September 2022:

«Neue Leistungsvereinbarung Luzern Tourismus AG und Teilrevision Kurtaxenreglement»). Um die Ziele der Zusammenarbeit zu erreichen und um bestehende Synergien bestmöglich zu nutzen, ist die Verwendung der bestehenden Online-Buchungsplattform und die Unterstützung der LTAG im Bereich der digitalen Kommunikation angezeigt. Ein weiterer Vorteil ist die Nutzung [der Website](#) der Luzern Tourismus AG für die Informationen zum Thema Reisebusverkehr in der Stadt Luzern³. Dank der Mehrsprachigkeit der Website kann die Zielgruppe optimal informiert werden, was über die Website der Stadt Luzern nicht möglich ist.

5.2.4 Buchung mit Vorauszahlung

Online-Marktplatz

Technisch werden die Buchung und die Bezahlung der Haltegebühr über den Online-Marktplatz der LTAG als Pilotprojekt umgesetzt. Entsprechend muss für die Einführung der Haltegebühr keine aufwendige IT-Ausschreibung durchgeführt werden. Die Buchung kann direkt auf der Landingpage der LTAG zum Thema Reisebusverkehr in Luzern getätigt werden.

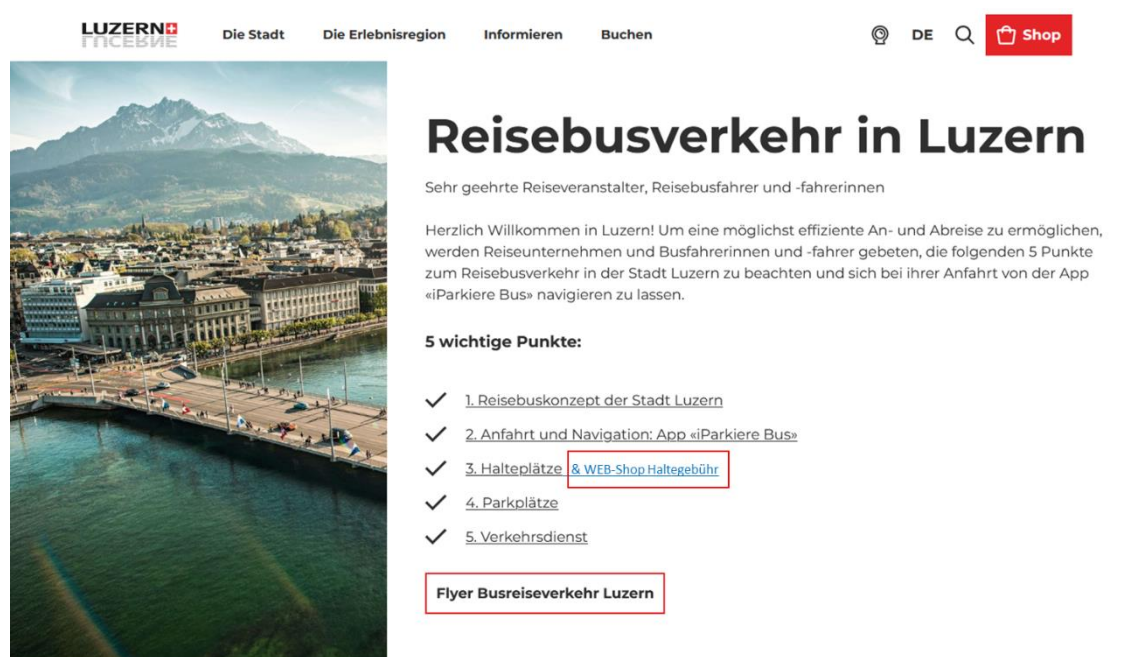


Abb. 7: Zukünftige [Informationsseite](#) für den Reisebusverkehr der Stadt Luzern (Quelle: Rapp AG)

Nach Bezahlung und Abschluss der Buchung wird ein PDF-Beleg generiert. Dieser beinhaltet nebst einem QR-Code auch alle für die Kontrolle relevanten Angaben (Tag, Kennzeichen usw.). Die Buchung muss am Halteplatz unaufgefordert dem Verkehrsdienst vorgewiesen werden.

5.2.5 Kontrolle und Entwertung der Buchung

Die Buchung wird auf den Halteplätzen durch den Verkehrsdienst entwertet. Für eine effiziente und zielgerechte Vorselektion soll auf der Zufahrt zu den Halteplätzen eine ANPR-Kamera – eine Kamera zur automatischen Kennzeichenerkennung – installiert werden. Diese stellt in Echtzeit fest, ob für den vorfahrenden Reisebus die Haltegebühr entrichtet wurde. Die Feststellung wird dem Verkehrsdienstpersonal mittels einer einfachen Applikation auf einem Handgerät angezeigt, damit dieser situativ die Reisebusse lenken kann.

Wird festgestellt, dass **keine Buchung** vorhanden ist, so lässt der Verkehrsdienst die Reisebusse nicht auf die Halteplätze fahren. Sie erhalten Informationen, die ihnen Auskunft geben, wo ohne Gebühr angehalten werden darf oder wo sie kurzzeitig parkieren können, um die Gebühr online zu lösen. Damit

³ [Reisebusverkehr | Anreise & Mobilität \(luzern.com\)](#).

kann vermieden werden, dass die Fahrgäste bereits am Aussteigen sind und erst dann festgestellt wird, dass keine (gültige) Buchung vorliegt und der Reisebus wegweisen werden müsste.

Wird festgestellt, dass **eine Buchung** vorhanden ist, so weist der Verkehrsdienst die Reisebusse ohne Zeitverlust durch Kontrollen auf den entsprechenden Halteplatz ein. Danach wird die Buchung mittels Scan des QR-Codes erfasst und gleichzeitig entwertet. So kann sichergestellt werden, dass dieselbe Buchung nicht mehr als zweimal (zum Ein- und Aussteigenlassen) verwendet wird.

Ausserhalb der Anwesenheitszeit des Verkehrsdienstes kontrolliert die Polizei im Rahmen von Stichproben die Haltevorgänge auf den entsprechenden Plätzen.

5.2.6 Wegweisung

Im Grundsatz müssen Reisebusse ohne gültige Buchung direkt vor Ort vom Verkehrsdienst wegweisen werden. Ohne gültige Reservation (Bewilligung zum Halten) verstossen die Reisebusse gegen das signalisierte Halteverbot.

Die Durchsetzung einer allfälligen Wegweisung eines Reisebusses ist aufwendig. Der Verkehrsdienst stellt fest, ob eine gültige Buchung vorliegt. Falls keine gültige Buchung vorliegt, müssen die Reisebuslenkenden, teilweise unter Androhung einer Busse, zur Wegfahrt bewogen werden.

Bei Reisebuslenkenden, die keine Einsicht zeigen, ist für die sofortige Ahndung des Vergehens die Luzerner Polizei hinzuzuziehen, die eine entsprechende Ordnungsbusse ausstellen kann. Das Verhängen von Bussen gemäss Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016 ([OBG; SR 314.1](#)) liegt in der alleinigen Kompetenz der Polizeiorgane bzw. der kantonalen Strafverfolgungsbehörden.

5.2.7 Evaluation Phase I

Im Oktober 2025, wenn aufgrund der saisonalen Schwankung die Anzahl Reisebusse in der Stadt Luzern langsam abnimmt, plant der Stadtrat ein erstes Fazit, wie sich die Erhebung von Haltegebühren auf den zentral gelegenen Reisebushalteplätzen bewährt hat. Im Rahmen des Echoraums werden die entsprechenden Stakeholder zu den ersten Erfahrungen mit dem neuen Reisebusregime in der Stadt Luzern befragt. Weiter wird das Zahlenmaterial ausgewertet und auf Differenzen zwischen Soll- und Ist-Zustand geprüft. Es soll ein umfassendes Bild entstehen, das Aufschluss zum weiteren Vorgehen gibt. Folgende Fragestellungen sind vertieft zu prüfen:

- Hat sich die Einführung der Haltegebühr auf den zentralen Halteplätzen bewährt?
- Wie hat sich die Akzeptanz der Online-Plattform entwickelt?
- Wie haben sich die Reisebusse auf den verschiedenen Plätzen verteilt?
- Konnte eine Veränderung der Personenströme festgestellt werden?
- Konnten alle Anspruchsgruppen mit den nötigen Informationen versorgt werden?
- Welche Stellschrauben gilt es im Hinblick auf die nächste Hochsaison zu optimieren?
- Sind die entsprechenden Anspruchsgruppen bereit, um in die Phase II überzugehen und das Slot-Management einzuführen?

Wenn allfällig benötigte Anpassungen vorgenommen wurden und darüber hinaus Handlungsbedarf festgestellt wird, soll das Reisebusregime, im Jahr 2026, um das Slot-Management erweitert werden.

5.3 Phase II: Einführung Slot-Management für Reisebusse in der Stadt Luzern

Mit der Einführung einer Haltegebühr ändert sich die Zufahrtsbedingung für die Incoming-Reisebusse. Diese müssen sich daran gewöhnen, dass in Luzern über eine Online-Plattform eine Gebühr bezahlt werden muss. Dazu muss der Verkehrsdienst im Vergleich zum Status quo zusätzliche Kontrollaufgaben übernehmen und die Buchungen entwerfen.

In einem zweiten Schritt wird die Haltegebühr um das sogenannte Slot-Management ergänzt. Die Haltegebühr in der Phase II wird analog der Phase I fürs Aus- und Einsteigenlassen der Fahrgäste sowie für die Parkierung erhoben, ist nun aber zusätzlich an die Buchung eines Zeit-Slots für das Aussteigen gebunden.

Die Anzahl Zeit-Slots für das Aussteigen ist in Abhängigkeit vom Halteplatz zahlenmässige limitiert und wird in einem webbasierten Reservationssystem verwaltet. Die Höhe der Haltegebühr sowie das signalisierte Regime auf den Halteplätzen wird aus der Phase I übernommen.

Die Haltegebühr in der «Phase II» umfasst:

- Bewilligung zum je einmaligen Halten auf den ausgewiesenen Halteplätzen gemäss Slot-Buchung zum Aus- und Einsteigenlassen von Fahrgästen. Für das Einsteigen muss ebenfalls ein Zeit-Slot gewählt werden. Im Gegensatz zu den Slots fürs Aussteigen sind die Einsteige-Slots zahlenmässig nicht limitiert und werden somit nicht bewirtschaftet. Eine Bewirtschaftung der Einsteige-Slots würde die Planung der Reiseunternehmen zu stark einschränken oder sogar verunmöglichen. Der Einsteigevorgang kann auch erst einen Tag nach dem Aussteigen erfolgen.
- Berechtigung für max. 24 Stunden Parkierung auf einem dezentralen Parkplatz (Brüelmoos oder Rösslimatt Kriens).

5.3.1 Mengengerüst

Das Mengengerüst betrachtet die Anzahl Reisebusse pro Jahr und Tag sowie die Anzahl Reisebusse zu Spitzenstunden für die Halte- und Parkplätze Schwanenplatz, Löwenplatz und Kasernenplatz. Diese Reisebusbewegungen wurden den zukünftigen Slots pro Tag bzw. pro Stunde je Halte- bzw. Parkplatz gegenübergestellt. Als Ergebnis können so die Kapazität der Halteplätze abgeschätzt und die entstehenden Engpässe quantitativ angenähert werden. Als Referenznachfrage wurden die Haltevorgänge der Hochsaison des Jahres 2018 verwendet.

Generell wird pro Stunde und Haltefeld mit drei 20-Minuten-Slots gerechnet. Für den Schwanenplatz wird der Zeit-Slot auf 10 Minuten gekürzt, da hier nur ausgestiegen wird. Im Mengengerüst wird der Schwanenplatz mit drei Haltefeldern, der Löwenplatz mit acht Haltefeldern und der Kasernenplatz mit fünf Haltefeldern betrachtet.

In der Abbildung 8 sind die grundlegenden Annahmen für das Mengengerüst nochmals dargestellt.

Angebot an markierten Haltefeldern	Schwanenplatz	Löwenplatz	Kasernenplatz	Total
<i>Stunden pro Tag</i>	12	12	12	-
<i>Zeit-Slots pro Stunde und Haltefeld</i>	6	3	3	-
<i>Zeit-Slots pro Tag und Haltefeld</i>	72	36	36	-
<i>Haltefelder pro Halteplatz*</i>	3	8	5	16
<i>Zeit-Slots pro Tag und Halteplatz</i>	216	288	180	684

Vergleich Angebot-Nachfrage 2018	Schwanenplatz	Löwenplatz	Kasernenplatz	Total
Zeit-Slots pro Tag	216	288	180	684
Reisebusse pro Tag	211	280	15	506
Delta	5	8	165	178

* Löwenplatz: Kalkulation mit 8 Haltefeldern, da 3 Haltefelder fürs Einsteigen reserviert bleiben

Abb. 8: Zusammenstellung des zukünftigen Mengengerüsts für das Slot-Management (Quelle: Rapp AG)

Die Betrachtung des Mengengerüsts verglichen mit der Referenznachfrage von 2018 zeigt, dass die täglichen Kapazitäten bei einer Betriebsdauer von zirka zwölf Stunden die Nachfrage decken können. Es ist jedoch eine zeitliche und örtliche Umverteilung der Haltevorgänge nötig. Insbesondere ist eine Verlagerung vom Schwanenplatz auf den Kasernenplatz angezeigt, da dort die grössten Reserven an Slots bestehen.

Durch die Einführung von Zeit-Slots kann das Aufkommen der Reisebusse auf den zentralen Halteplätzen gesteuert werden. Entsprechend können die Ziele aus der «Vision Tourismus Luzern 2030» mit der Umsetzung der Phase II erreicht werden.

5.3.2 Buchungsplattform – Slot-Management

Für die Bereitstellung einer Buchungsplattform für das Slot-Management ist eine IT-Ausschreibung notwendig, weil die Buchungsplattform auf dem Online-Markt der LTAG aus dem Pilotprojekt in den regulären Betrieb übergeführt werden soll. Die Höhe der Kommissionen und die Aufwände für Programmierungsarbeiten für die entsprechende Softwarelösung dürften eine öffentliche Ausschreibung nach GATT/WTO erforderlich machen. Dieser aufwendige Prozess soll umgehend mit der Einführung der Phase I gestartet werden. Angedacht ist eine Buchungsplattform, die wie in Phase I auf der Informationswebsite der LTAG eingebunden wird. Die Reiseorganisationen konnten sich bereits in Phase I daran gewöhnen, dass beim Besuch von zentrumsnahen Halteplätzen eine Gebühr bezahlt werden muss. Ab Start der Phase II müssen Reisebusunternehmen zusätzlich ein Zeitfenster für das Aus- und das Einsteigen wählen. Für das Aussteigen stehen pro Halteplatz lediglich eine definierte Anzahl Zeitfenster zur Verfügung. Für das Einsteigen muss ebenfalls ein Zeitfenster gewählt werden. Im Gegensatz zu den Slots für das Aussteigen, sind die Einsteige-Slots zahlenmässig nicht limitiert. Pro Buchung eines Einsteige-Slots reduziert sich die Verfügbarkeit um einen Aussteige-Slot auf dem gewählten Halteplatz. Die Reisegruppen können entsprechend immer zur gewünschten Zeit abgeholt werden und die Kapazitäten auf den Halteplätzen werden nicht überlastet.

5.3.3 Zeit-Slots: Dauer und Gültigkeit

Die Anzahl der verfügbaren Slots ergeben sich, wie in [Abschnitt 5.3.1 Mengengerüst](#) beschrieben, wie folgt: Auf dem Schwanenplatz dauert der Aussteige-Slot 10 Minuten. Auf den drei vorhandenen Haltefeldern können entsprechend pro Stunde maximal 18 Reisebusse anhalten, um Personen aussteigen zu lassen. Auf den anderen Plätzen wird die Slot-Dauer auf 20 Minuten erweitert, da dort auch Einsteigevorgänge möglich sind, die normalerweise mehr Zeit benötigen. Die ersten Erfahrungen aus der Phase I helfen, die konkrete Anzahl verfügbarer Slots und die Bereitstellung von Reserve-

Haltefeldern zu berechnen. Durch das Monitoring der Haltevorgänge können die durchschnittliche Haltezeit pro Vorgang und die benötigten Reserve-Haltefelder besser hergeleitet werden.

Während der Hauptverkehrszeiten sind die Strassen in der Stadt Luzern teilweise überlastet. In Anbetracht der verhältnismässig kurzen Slot-Dauer von 10 Minuten bzw. 20 Minuten ist eine angemessene Kulanzregel erforderlich. In der Summe soll der gebuchte Halte-Slot während 60 Minuten gültig sein. Beim Schwanenplatz ist der gebuchte Slot 25 Minuten davor und 25 Minuten danach gültig. Auf den Halteplätzen Löwenplatz und Kasernenplatz ist der gebuchte Slot 20 Minuten davor und danach gültig. Die Länge der Zeit-Slots ist somit primär eine rechnerische Grösse für die Steuerung des Angebots und für die bessere zeitliche Verteilung über den Tag.

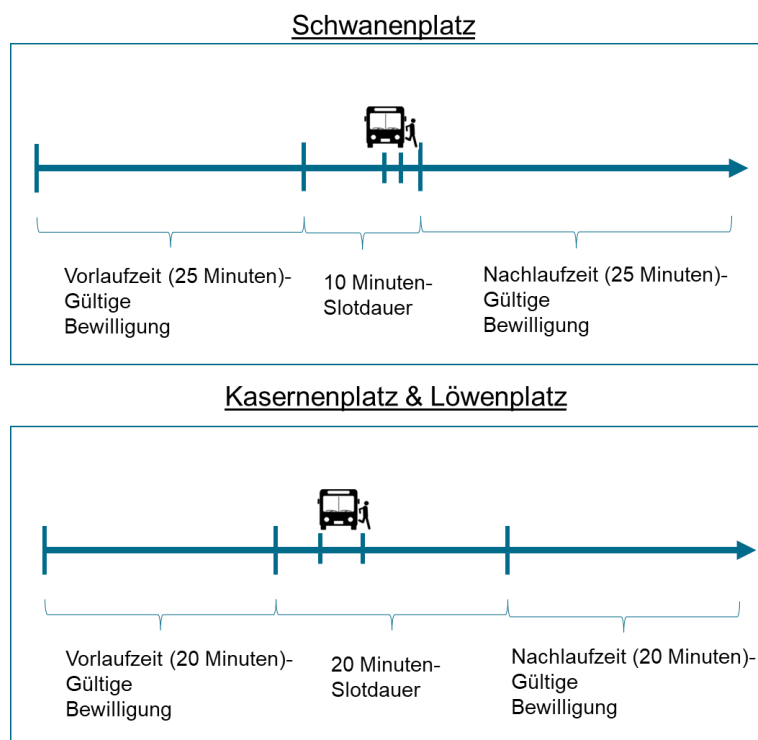


Abb. 9: Kulanzregelung für die Slot-Dauer (Quelle: Rapp AG)

Diese Kulanzregelung sollte ausreichend sein, um normale verkehrliche Unabwägbarkeiten abzufangen. Bei grösseren Verkehrsbehinderungen, bspw. bei Sperrung eines Autobahnabschnittes wegen eines Unfalles oder bei grösseren Staubildungen wegen des hohen Verkehrsaufkommens, liegt es im Ermessensspielraum des Verkehrsdienstes, situativ zu entscheiden, ob eine stark verspätete Ankunft toleriert werden kann. Durch erste Erfahrungen kann evaluiert werden, ob sich dieses System in Luzern bewährt oder ob weitere Anpassungen notwendig werden. Entsprechend können sowohl die Slot-Dauer als auch die Kulanzregelung angepasst werden.

5.3.4 Kontrolle, Entwertung der Buchung und Wegweisung

Die Kontrolle, die Entwertung der Buchung und die allfällige Wegweisung richten sich nach dem in Phase I beschriebenen Ablauf (vgl. [Abschnitt 5.2.5 Kontrolle und Entwertung der Buchung](#) sowie [Abschnitt 5.2.6 Wegweisung](#)). Zusätzlich wird in der Phase II kontrolliert, ob der Reisebus innerhalb der gebuchten Zeit vorgefahren ist.

5.3.5 Controlling und Evaluation

Die Einführung eines Slot-Managements für Reisebusse in der Stadt Luzern wird sorgfältig begleitet und die Lenkungswirkung in regelmässigen Abständen überprüft. Die Umsetzung der räumlichen und zeitlichen Verteilung auf die verschiedenen Halteplätze ist zentral. Nur wenn dies gelingt, können die Zielsetzungen erreicht werden. Damit der Reisebusverkehr aktiv gelenkt werden kann, fliessen die Erfahrungen der ersten Betriebsmonate iterativ in die Planung und Berechnung der hinterlegten

Kontingente für die nächsten Monate mit ein. Mit folgenden Massnahmen wird ein aktives Controlling der Umsetzung durchgeführt:

- Auswertung der Daten zu den Haltevorgängen auf den verschiedenen Plätzen;
- Überprüfen der Betriebssituation vor Ort;
- Einholen von Rückmeldungen der Reisebuslenkenden sowie der Anspruchsgruppen;
- Einholen von Rückmeldungen des Verkehrsdienstes und der Luzerner Polizei;
- Zusammenstellen der Rückmeldungen nach der Einführungsphase.

Die Ergebnisse des Controllings fliessen in die weitere Planung von möglichen kurzfristigen Massnahmen und Anpassungen ein.

5.4 Erneuerung Parkleitsystem für Reisebusse

Seit 2019 bietet die Stadt Luzern für Reisebuslenkende die App «iParkiere Bus» an. Mit dieser App können Reisebuslenkende schnell und einfach freie Halte- und Parkplätze in der Stadt Luzern finden und sich mit wenigen Klicks zum Stellplatz navigieren lassen. «iParkiere Bus» meldet sich bereits bei der Anfahrt nach Luzern bei seinen Nutzerinnen und Nutzern und bietet ihnen Unterstützung bei der Suche nach einem Halte- und Parkplatz an. Dadurch können Reisebuslenkende schneller und einfacher zum Ziel gelangen, der Suchverkehr wird reduziert, die Verkehrsinfrastruktur entlastet und der CO₂-Ausstoss verringert.

Die Erfahrung der vergangenen Jahre und die Rückmeldungen von Reisebuslenkenden zeigen, dass sich nur wenige Reisebuslenkende von der App zu den entsprechenden Plätzen navigieren lassen. Dies hat verschiedene Gründe. Viele Reisebuslenkende aus anderen Ländern wissen nicht, dass in Luzern eine eigens entwickelte Applikation für die Lenkung der Reisebusse zur Verfügung steht. Gemäss Rückmeldungen von Reisebusunternehmen navigieren die Reisebuslenkenden meist mit ihren eigenen Geräten und verzichten auf die Infos der App.

Eine weitere Herausforderung stellt die Zuverlässigkeit der Bodensensoren dar. Die Belegung der verschiedenen Halte- und Parkplätze wird durch in den Belag eingefräste Sensoren gemessen. Diese erkennen, wenn ein Fahrzeug über dem Sensor steht, und zeigen den entsprechenden Platz als belegt an. Bodensensoren sind störungsanfällig und mussten wegen Defekten bereits mehrfach ersetzt werden. Auch können sie keine Auskunft geben, ob Personen einsteigen oder aussteigen oder welche Fahrzeugtypen den Platz belegen. Entsprechend basiert die Datenlage bezüglich des Ein- oder Ausstiegs auf den verschiedenen Halteplätzen auf Zählungen von Hand.

5.4.1 Optische Sensoren für bessere Messergebnisse

Zur Steuerung der Anzahl verfügbarer Halte-Slots in Phase II sind genauere Datengrundlagen erforderlich. Dazu läuft aktuell ein Pilotprojekt auf den zentralen Halteplätzen. Die Anzahl Reisebusse wird mittels optischer Sensoren erfasst. Diese Sensoren können die Dauer des Haltevorgangs erkennen und registrieren, ob beim Reisebus Personen ein- oder aussteigen. Weiter sind sie in der Lage, Daten zur Echtzeitbelegung an die entsprechende Applikation zu übermitteln. Diese optischen Sensoren sollen die bisher verwendeten Bodensensoren ersetzen. Die Daten zu den Plätzen, auf welchen die Reisebusse Personen ein- oder aussteigen lassen, sind auch für die Lenkung der Gäste von Bedeutung. Um Synergien stadtintern bestmöglich zu nutzen, sollen diese optischen Sensoren für das Reisebusregime und die Lenkung der Gäste im Rahmen eines sogenannten Mehrwertprojekts der Dienstabteilung Digital beschafft werden.

5.4.2 Gästelenkung in Luzern

Im Rahmen der Umsetzung des [B+A 41 vom 1. Dezember 2021](#): «Vision Tourismus Luzern 2030» möchte die Stadt Luzern «Gäste klug durch die Stadt lenken». Damit die Stadt Luzern die Anzahl der Gäste an stark frequentierten Standorten kennt, führt sie zusammen mit der Luzern Tourismus AG ein Pilotprojekt durch, um Personenfrequenzen in der Stadt Luzern zu messen. Das Pilotprojekt ist Ende

2023 abgeschlossen worden (vgl. [Medienmitteilung](#): «Abschluss Pilotprojekt Messung Besucherfrequenzen»). Reisebusse bringen viele Besuchende in das Zentrum von Luzern. Um die Besuchenden klug und effizient durch die Stadt Luzern zu lenken, werden die Personenfrequenzen an neuralgischen Stellen gemessen. Die erhobenen Daten sollen künftig für eine bessere Verteilung der Personenströme sorgen. An folgenden Orten will der Stadtrat die Personenfrequenzen auch in Zukunft messen:

- Schwanenplatz;
- Löwenplatz;
- Spreuerbrücke und Pfistergasse;
- Kapellbrücke;
- Rathausquai;
- Hertensteinstrasse.

Für den Stadtrat sind auf dem Schwanenplatz, dem Löwenplatz und bei der Spreuerbrücke/Pfistergasse (Kasernenplatz) zusätzlich zu den Personenfrequenzen auch die Anzahl Reisebusse von grosser Bedeutung. Dazu will er ein Projekt für die Erhebung und die Darstellung der entsprechenden Daten starten. Allfällige weitere Standorte sind denkbar. Das Projekt wird von der Dienstabteilung Digital koordiniert. Am Projekt beteiligt sind die Umwelt- und Mobilitätsdirektion (Mobilität) sowie die Finanzdirektion (Tourismus). Die Dienstabteilung Digital übernimmt in dieser Projektorganisation die Federführung und schreibt die Dienstleistungen zur Erhebung und Darstellung der entsprechenden Daten neu aus. Die Ausschreibung findet voraussichtlich im Winter 2024/2025 statt.

Die Kosten für die Projektumsetzung inklusive möglicher Ausschreibung und Einführung werden von der Dienstabteilung Digital getragen. Die Kosten für den Betrieb werden anteilmässig auf die Dienstabteilung Tiefbauamt und die Fachstelle Wirtschaft verteilt.

Zusätzlich zur Erhebung der Daten sind die Darstellung der Echtzeitbelegung auf den entsprechenden Plätzen sowie die Möglichkeit zur Navigation auf die gewünschten Halte- oder Parkplätze von Bedeutung. Dies soll neu über eine Webapplikation direkt auf der Informationsseite für Reisebusse der Luzern Tourismus AG eingebunden werden. Die App «iparkiere Bus» wird in der heutigen Form nicht weiterbetrieben.

5.5 Erweiterung der Verkehrsdienst-Dienstleistungen

Für einen möglichst sicheren und effizienten Betrieb der Halteplätze auf dem Schwanenplatz und dem Löwenplatz wird seit 2014 Personal eines Verkehrsdienstes eingesetzt. Dieses gewährleistet – auch in Abstimmung mit der Polizei – die Verkehrssicherheit. Zu den Aufgaben des Verkehrsdienstes zählen die Lenkung der sensiblen Zu- und Wegfahrtmanöver der Reisebusse, die Lenkung des Betriebs und des Passantenverkehrs, die Einweisung der Reisebusse auf die entsprechenden Plätze, die systematische Zählung der Busse inkl. Anfahrtszeit und die Übernahme wichtiger Kommunikationsaufgaben zu den Reisebuslenkenden. Diese Dienstleistungen der Verkehrsdienste wurden vollständig von den vom Reisebustourismus profitierenden Anspruchsgruppen finanziert. Die Anspruchsgruppen am Schwanenplatz haben hierzu durch einen Gesellschaftsvertrag die «Einfache Gesellschaft IG Verkehrsdienst am Schwanenplatz/Grendel (IG Schwanenplatz)» gegründet. Die IG Schwanenplatz finanziert den Verkehrsdienst auf dem Schwanenplatz und auf dem Löwenplatz. Da es sich um eine Bewirtschaftung öffentlicher Flächen handelt, hat die Dienstabteilung Stadtraum und Veranstaltungen der Stadt Luzern die Beschaffung des Verkehrsdienstes übernommen, während die Einsatzdisposition vor Ort und die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen direkt durch die Vertretenden der Firma Bucherer (geschäftsführende Stelle der IG) vorgenommen wird. Ab Einführung der Haltegebühr, voraussichtlich ab 1. März 2025, wird die Finanzierung und die Beauftragung des Verkehrsdienstes von der Stadt Luzern übernommen und vollständig über die Haltegebühr finanziert.

Durch die Einführung einer Haltegebühr in Phase I und des Slot-Managements in Phase II wird die Aufgabe des Verkehrsdienstes ausgebaut. Die zeitliche und örtliche Verfügbarkeit für die Kontrolle der Haltegebühr wird erhöht. Mitarbeitende des Verkehrsdienstes sollen künftig während 12 Stunden pro Tag auf allen drei Halteplätzen vor Ort sein. In der Hochsaison zwischen Mai und Oktober werden auf dem Schwanen- und Löwenplatz zwei Personen des Verkehrsdienstes eingesetzt. Die entstehenden Kosten werden durch die Haltegebühr gedeckt.

Ausserhalb der Anwesenheitszeit des Verkehrsdienstes wird die Luzerner Polizei mit Stichprobenkontrollen prüfen, ob die Haltegebühr bezahlt wurde.

Der Vertrag mit der aktuellen Verkehrsdienst-Dienstleisterin LU-Sicherheitsdienst AG läuft noch bis Ende 2026. Entsprechend muss die Leistung für die Zeit ab 2027 neu ausgeschrieben werden. Die Kosten für die zukünftigen Aufwendungen des Verkehrsdienstes werden gemäss untenstehender Abbildung kalkuliert.

Kosten Verkehrsdienst					
	Anzahl Personen	Anzahl Tage	Anzahl Std pro Tag	Std. Satz	Bemerkungen
Hochsaison (Mai bis Okt)	2	184	12	CHF 55	Verkehrsdienst inkl. Overhead Hochsaison 2 Personen @ SchW und LöwPI, nur 1 Person @ Kasernenplatz.
Nebensaison (Nov bis Apr)	1	181	12	CHF 55	Verkehrsdienst inkl. Overhead Nebensaison ist 1 Person ausreichend. Sperrung Schwanenplatz während Fasnacht nicht berücksichtigt

Standort		Anzahl Personen	Stunden pro Tag 07:00 bis 19:00	Ansatz pro Stunden	Ø - Gesamt-Kosten pro Jahr
Schwanenplatz	Hochsaison	2	12	CHF 55	CHF 242'880
	Nebensaison	1	12	CHF 55	CHF 119'460
Löwenplatz	Hochsaison	2	12	CHF 55	CHF 242'880
	Nebensaison	1	12	CHF 55	CHF 119'460
Kasernenplatz	Hochsaison	1	12	CHF 55	CHF 121'440
	Nebensaison	1	12	CHF 55	CHF 119'460
Gesamt Verkehrsdienst					CHF 965'580
Gesamt Verkehrsdienst (gerundet)					CHF 950'000

Abb. 10: Zusammenstellung der Aufwände des Verkehrsdienstes (Quelle: Rapp AG)

Die Aufwendungen pro Jahr belaufen sich auf rund Fr. 950'000.– pro Jahr. Die Kalkulation beinhaltet mit einem Stundenansatz von Fr. 55.– einen marktüblichen Preis für vergleichbare Tätigkeiten. Der Stundensatz beinhaltet alle Kosten inklusive der indirekten Kosten (Overhead) für die Schichtplanung, die Administration usw. Die konkrete Anzahl der geleisteten Stunden für die Ausschreibung wird durch erste Erfahrungswerte aus der Phase I festgelegt.

5.6 Begleitmassnahmen

Um die Weiterentwicklung des Reisebusregimes möglichst reibungslos einzuführen, sind verschiedene flankierende Massnahmen vorgesehen. Bereits heute gibt es Reisebuslenkende, die sich nicht an die in Luzern geltenden Regeln halten. Auch bei einer reibungslosen Umsetzung aller vorgesehenen Massnahmen wird es Ausreisser geben. Mit den Begleitmassnahmen sollen Reisebuslenkende das neue Halteregime in der Stadt Luzern kennen und verstehen lernen.

Informationskampagnen

Mit gezielten Kommunikationsmitteln und über verschiedene Kanäle werden die Anbieter von Gruppenreisen nach Luzern sowie die Reisebuslenkenden darüber informiert, dass in Luzern eine Haltegebühr eingeführt wird. Hierzu werden ab Herbst 2024 Flyer an die Reisebuslenkenden verteilt,

welche auf die neue Situation in Luzern ab März 2025 hinweisen. Folgende Player werden über gezielte Kanäle informiert:

- Reisebusunternehmen (durch Abgabe von Flyern vor Ort und Versand von Newslettern an die Reisebusbranche);
- Touroperators (durch Informationstransfer der Anspruchsgruppen wie IG Schwanenplatz und weitere);
- Torguides (im Rahmen ihrer Vorbereitung auf die verschiedenen Destinationen durch die Anspruchsgruppen wie IG Schwanenplatz und weitere);
- übergeordnete Organisationen (ASTAG, Schweiz Tourismus, ...).

Weiter sind in Zukunft auf der Website für den Reisebusverkehr der Luzern Tourismus AG die neusten Informationen und Hinweise zum aktuellen Reisebusregime finden.

Optimierte Signalisation des Reisebusregimes

Zusätzliche Verkehrsschilder sollen die Reisebusse besser zu den entsprechenden Plätzen lenken. Weiter ist die Signalisation dahingehend zu optimieren, dass Reisebusse ausserhalb der für sie vorgesehenen Park- und Halteplätze nicht für den Personenumschlag anhalten dürfen. Durch eine strengere Signalisation kann die Luzerner Polizei fehlerhaftes Verhalten effizient büssen.

Intensivierte Polizeikontrollen

Die Luzerner Polizei wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten Kontrollen an den neuralgischen Stellen durchführen. Durch eine klare Signalisation kann sie effizient Ordnungsbussen aussprechen. Die maximale Bussenhöhe beträgt mit Fr. 120.– mehr, als die Haltegebühr kosten würde. Eine erhöhte Kontrollaktivität spricht sich in der Regel in den Kreisen der Reisebuslenkenden herum. Es ist damit zu rechnen, dass bei erhöhter Kontrollaktivität die Anzahl Reisebuslenkende, die sich nicht den Regeln entsprechend verhalten, stark abnimmt.

Echoraum für den Reisebusverkehr

Damit die betroffenen Anspruchsgruppen ihre Erfahrungen zur Einführung der Haltegebühr einbringen können, findet der Echoraum weiterhin zweimal pro Jahr statt. Durch dieses Sounding-Board werden wichtige Informationen aufgenommen. Diese fliessen in die laufende Weiterentwicklung des Reisebusregimes ein.

Reduktion der Anzahl zur Verfügung stehender Haltevorgänge

Falls es sich zeigt, dass sich die Akzeptanz von Reisebussen und Reisegruppen bei der Bevölkerung trotz Einführung einer Haltegebühr und einer besseren örtlichen Verteilung der Reisegruppen nicht verbessert, kann die Anzahl Buchungen von Slots weiter reduziert werden. Unter Umständen werden auch Halteplätze reduziert.

6 Auswirkungen auf das Klima

Grundsätzlich ist Reisen mit dem Ausstoss von Treibhausgasen verbunden. Flüge verursachen dabei den grössten Treibhausgasausstoss pro Kopf (237 g pro Personenkilometer⁴). Auch wenn Reisebusse teilweise als störend wahrgenommen werden, sind sie flächeneffiziente Verkehrsmittel. Nach der Reise mit der Bahn (21,6 g pro Personenkilometer⁵) ist für Fernreisen der Reisebus das zweiteffizienteste Verkehrsmittel (46,5 g pro Personenkilometer⁶). Die Massnahmen aus der Weiterentwicklung des Busregimes sollen unter anderem dazu beitragen, dass die Anzahl Reisebusse, die die Stadt Luzern anfahren, plafoniert wird, und dass die Halteplätze direkt angefahren werden und auch verfügbar sind, wodurch Umwegfahrten vermieden werden. Diese Massnahmen tragen dazu bei, dass betreffend den Reisebusverkehr die energie- und klimapolitischen Ziele unterstützt werden.

⁴ www.mobitool.ch; Flugzeug, interkontinental Durchschnitt.

⁵ www.mobitool.ch; Bahnreisen Schweiz/Deutschland/Frankreich/Italien/Österreich im Durchschnitt.

⁶ www.mobitool.ch; Reisebus, Eindecker Diesel (Euronorm 6).

7 Ausblick

Im [B+A 20 vom 6. Juli 2022](#): «Zukünftiges Carregime» wurden kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen definiert. Die kurzfristigen Massnahmen (Inbetriebnahme Reisebusparkplatz Rösslimatt und Erhöhung der Parkgebühren für Reisebusse) konnten umgesetzt werden. Mit vorliegendem Bericht und Antrag sollen die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden, damit das für 2025 geplante Übergangsregime (mittelfristige Massnahme) in Betrieb genommen werden kann.

Mit der Umsetzung dieses Übergangsregimes will der Stadtrat das Reisebusregime weiterentwickeln und das Reisebusaufkommen in der Stadt Luzern aktiv lenken. Er will daher in einem nächsten Schritt mit der Umsetzung des Slot-Managements konkrete Erfahrungen mit dieser betrieblichen Lösung sammeln. Auf Basis dieser Erkenntnisse soll zu einem späteren Zeitpunkt ein Prozess für eine langfristige Lösung gestartet werden. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass es dabei nicht nur um Entlastungsmöglichkeiten und Alternativen zu den stark frequentierten Halteplätzen in der Innenstadt gehen wird, sondern dass insbesondere auch eine Ersatzlösung für die bis längstens 2032 befristete Zwischenparkierung am Standort Rösslimatt gefunden werden muss.

8 Terminplanung

Die Umsetzung der Weiterentwicklung des Reisebusregimes bedarf einer sorgfältigen Planung und Abstimmung des Vorhabens mit den entsprechenden Anspruchsgruppen. Nachstehend wird der vorgesehene Weg hin zum Endzustand der Weiterentwicklung des Reisebusregimes dargestellt.

Massnahme	Beschrieb	Q1 2025	Q2 2025	Q3 2025	Q4 2025	2026	2027	2028	2029
Kommunikation	Vorbereitung für Phase I								
Phase I	Einführung Haltegebühr ab März 2025								
Ausschreibung Verkehrsdienst	Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen für die Jahre 2026–2029								
Neuer Verkehrsdienst									
Ausschreibung Slot-Management	Allfällige Ausschreibung der Buchungsplattform und Zahlungsabwicklung								
Phase II	Voraussichtliche Einführung des Slot-Managements								

Tab. 5: Terminplanung

9 Anpassung des Parkgebührenreglements

Um in der Stadt Luzern eine Haltegebühr für Reisebusse an zentralen Halteplätzen einzuführen, muss das [Parkgebührenreglement](#) angepasst werden. Die Anpassung setzt mit dem neuen Art. 10a auf den drei meistfrequentierten Halteplätzen für Reisebusse (Löwen-, Kasernen- und Schwanenplatz) eine Haltegebühr von Fr. 100.– fest. Darin enthalten sind, neben dem zweimaligen Halten auf den unter lit. a aufgeführten Halteplätzen, eine Parkierung von maximal 24 Stunden auf den dezentralen Parkplätzen Brüelmoos und Rösslimatt. Diese Gebühr wird auf Fr. 75.– reduziert, falls die Reisebusse ihre Gäste nur ein- oder aussteigen lassen und diese anders, beispielsweise per Schiff oder Bahn, weiterreisen.

Abs. 2 des neuen Art. 10b des Parkgebührenreglements sieht vor, dass von Reisebusunternehmen Zeitfenster (Zeit-Slots) reserviert werden können, in welchen sie an vorgeschriebenen Orten ihre Gäste aus- bzw. wieder einladen können. Diese auf elektronische Weise erhärtliche Bewilligung stellt eine Bewilligung zur Nutzung des öffentlichen Grundes zum gesteigerten Gemeingebrauch dar. Weil die bisherige Regelung für den Löwen- und den Kasernenplatz künftig nicht mehr gelten wird, wird sie aus dem bisherigen Art. 10 lit. a entfernt. Die bisherige Litera b (Abk. lit., lateinisch für Buchstabe) wird dadurch zur neuen lit. a, und die bisherige lit. c wird zu lit. b. Des Weiteren entfällt künftig die Möglichkeit, die Parkgebühr auf dem Platz Alpenquai/Landenberg als Tagespauschale zu entrichten, da die maximale Parkzeit auf 120 Minuten festgelegt ist und zudem ein Nachtparkierungsverbot gilt.

Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen

Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:

~~a. Löwenplatz und Kasernenplatz pro Stunde Fr. 18.–;~~

ba. Alpenquai/Landenberg pro Stunde Fr. 12.–; **Tagespauschale Fr. 120.– (24 Stunden)**

b. Brüelmoos pro Stunde Fr. 5.–; Tagespauschale Fr. 50.– (24 Stunden)

Tab. 6: Anpassung Art. 10 Parkgebührenreglement

Art. 10a Haltegebühr für Gesellschaftswagen

Auf den Halteplätzen Löwenplatz, Kasernenplatz und Schwanenplatz gilt folgende Regelung:

a. Haltegebühr für zweimaliges Halten Fr. 100.–

b. reduzierte Haltegebühr für einmaliges Halten Fr. 75.–

In der Haltegebühr gemäss lit. a und b ist zusätzlich eine Parkierung von maximal 24 Stunden auf den dezentralen Parkplätzen Rösslimatt und Brüelmoos eingeschlossen.

Tab. 7: Neuer Art. 10a Parkgebührenreglement

Art. 10b Delegation an den Stadtrat

¹ Der Stadtrat kann Parkgebühren und Haltegebühren für Gesellschaftswagen nach Art. 10 und 10a bei schwach frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent herabsetzen, bei stark frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent heraufsetzen.

² Der Stadtrat oder die von ihm bezeichnete Stelle kann für den Haltevorgang von Gesellschaftswagen bestimmte Zeitfenster zur Verfügung stellen.

Tab. 8: Neuer Art. 10b Parkgebührenreglement

Mit Art. 10b *Delegation an den Stadtrat* kann der Stadtrat die verschiedenen Halteplätze je nach Nutzungsdruck unterschiedlich bepreisen. So kann er beispielsweise für einen sehr stark genutzten Halteplatz die Haltegebühr auf maximal Fr. 200.– erhöhen und auf einem sehr schwach genutzten Halteplatz auf die Gebühr verzichten. Dies, falls eine verstärkte Lenkung angezeigt ist.

Mit der Änderung vom 10. Juni 2021 wurde bereits ein Artikel 10a, Parkgebühr für Motorräder, in das Parkplatzreglement eingefügt. Da sich die nun neu geplanten beiden Artikel wie der bisherige Artikel 10 auf Gesellschaftswagen beziehen, sollen sie als Art. 10a und 10b eingegliedert werden. Der heute geltende Artikel 10a, Parkgebühr für Motorräder, wird deshalb neu als Art. 10c aufgeführt.

Die Stadt Luzern ist im Jahr 2022 zum Schluss gekommen, dass die jährliche Einlage eines Teilbetrags der Parkgebühren von Fr. 430'000.– in die Spezialfinanzierung Parkraum dem Zweck der Rechnungslegung gemäss § 43 Gesetz über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 (FHGG; [SRL Nr. 160](#)) widerspricht. Folglich wurde die Spezialfinanzierung auf Empfehlung des Finanzinspektorats vom Stadtrat am 28. September 2022 aufgehoben. Auch die Verordnung über die Spezialfinanzierung Parkraum vom 23. Juni 2021 (sRSL 7.2.2.1.4) wurde per 31. Dezember 2022 aufgehoben. Weiter hat der Stadtrat in Aussicht gestellt, dass bei nächster Gelegenheit die Anpassung des Parkgebührenreglements nachvollzogen werde. Dies wird nun mit dem vorliegenden Bericht und Antrag getan. Dazu wird in Art. 12 Abs. 2 die lit. a gestrichen. Die bisherige lit. b wird dadurch zur neuen lit. a sowie lit. c zu lit. b.

Art. 12 Verwendung der Parkgebühren

¹ Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden verwendet für:

- a. Unterhalt und Betrieb der öffentlich benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder;
- b. Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen.

² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:

- a. bis zu einem Betrag von Fr. 430'000.– als Einlage in die Spezialfinanzierung Parkraum;**
- ba. darüber hinaus** bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);
- c.b.** ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet.

Denm Beträgen Betrag gemäss lit. a **und b** liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Basis Dezember 2015 = 100 Punkte). Erhöht sich der Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat **die Beträge den Betrag** ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.

Tab. 10: Anpassung Art. 12 Parkgebührenreglement

Gutachten zur Haltegebühr

In seinem Gutachten kommt der Verkehrsrechtsspezialist Beat Hauri zum Schluss, dass

- die Erhebung von Haltegebühren rechtlich zulässig ist;
- die Höhe von Fr. 100.– nicht zu beanstanden ist (sofern durch Kalkulation gerechtfertigt vgl. [Abschnitt 5.2.2 Höhe der Haltegebühr](#));
- es sich beim Haltevorgang an den meistfrequentierten Reisebushalteplätzen der Stadt Luzern um eine Nutzung des öffentlichen Grundes zum gesteigerten Gemeingebrauch handelt.

Anfrage für Stellungnahme des Preisüberwachers

Auf Grundlage von Art. 14 des Preisüberwachungsgesetzes vom 20. Dezember 1985 (PüG; SR 942.20) wurde der Preisüberwacher mit Schreiben vom Dienstag, 2. Juli 2024, um eine Stellungnahme zum vorliegenden Vorschlag der Einführung einer Haltegebühr gebeten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegt noch keine Stellungnahme des Preisüberwachers vor. Er hat in seiner Eingangsbestätigung des Schreibens vom Dienstag, 6. August 2024, eine Bearbeitungszeit von bis zu 16 Wochen in Aussicht gestellt.

10 Finanzen und Folgekosten

Die Einführung der Haltegebühr für Reisebusse in der Stadt Luzern hat wesentliche finanzielle Auswirkungen. Durch die neue Haltegebühr für Reisebusse auf zentralen Halteplätzen werden einerseits zusätzliche Einnahmen generiert, andererseits entstehen bereits ab 2025 Kosten für den Betrieb der Halteplätze sowie Kosten für die Abwicklung der Reservationen auf der Buchungsplattform, die von der Stadt Luzern übernommen werden müssen.

10.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten können der unten stehenden Aufstellung entnommen werden. Sie beinhalten die Beschaffung sowie die Anpassung der Hard- und Software zur Abwicklung des Slot-Managements. Diese Kosten sind in diesem Bericht und Antrag approximativ ausgewiesen. Sie können sich je nach Evaluation und Entscheide im Verlauf des Projekts stark verändern.

Eine externe Firma berechnete die Investitionskosten auf Grundlage einer möglichen technischen Ausgestaltung mit aktuellen Marktpreisen. Die Kostengenauigkeit ist daher entsprechend tief.

Beschrieb	Kosten (Fr.) inkl. MWST
1. Landerwerb	
Landerwerb, Dienstbarkeiten	
Total Landerwerb	Fr. 0.–
2. Beschaffung	
Beschaffung und Implementierung Slot-Management inkl. Vorselektion der Applikation inkl. 3 ANPR-Systemen	
Total Beschaffungskosten Hard-/Software	Fr. 300'000.–
3. Honorare und technische Arbeiten	
Honorare Projektleitung und Dokumentation, technische Arbeiten (Validater-Applikation für die Entwertung der Buchungen, Programmierung von Schnittstellen), zusätzliche Beschilderung und Signalisation, Nebenleistungen, Kommunikation	
Total Honorare und technische Arbeiten	Fr. 60'000.–
4. Unvorhergesehenes	
Zirka 10 % der Gesamtsumme aufgrund der aktuell hohen Projektunsicherheit	
Total Unvorhergesehenes	Fr. 40'000.–
Total Investitionskosten	Fr. 400'000.–

Tab. 11: Investitionskosten

Im Aufgaben- und Finanzplan 2025–2028 sind für das Projekt I414219.01 Slot-Management Reisebusregime Investitionsausgaben von 0,3 Mio. Franken enthalten. Im Aufgaben- und Finanzplan 2026–2029 wird das Budget entsprechend angepasst.

10.2 Folgekosten

Betriebskosten

Die Betriebskosten für das neue Reisebusregime ergeben sich aus den Kosten für den Betrieb der Halteplätze und der Buchungsplattform.

Die Verträge der Verkehrsdienstleistungen laufen bis Ende 2026 und werden von der Stadt Luzern zum Stichtag der Einführung der Haltegebühr übernommen. Die Buchungen werden über die Plattform der Luzern Tourismus AG (LTAG) abgewickelt. Die LTAG übernimmt daher die folgend aufgeführten Dienstleistungen:

- Betrieb und Wartung der Buchungsplattform
- First-Level-Support für Buchende (Fragen zu Buchungen, Stornierungen usw.);
- Zahlungsabwicklung sowie Kommissionen für die Geldverarbeitung der Haltegebühr.

Die Kosten werden abhängig vom Einnahmenvolumen berechnet werden. Den Prozentsatz gilt es noch abschliessend mit der LTAG zu verhandeln. Zurzeit wird in der Berechnung, aufgrund von Erfahrungswerten, von zirka neun Prozent ausgegangen.

Diese Betriebskosten fallen bereits zum Start der Phase I an und sind notwendig, um die Haltegebühren für Reisebusse einzuführen. Innerhalb der nachfolgenden Aufstellung können die gesamten jährlichen Kosten nachvollzogen werden.

Beschrieb	Kosten in Fr. inkl. MWST
1. Betrieb und Unterhalt	
Verkehrsdienst-Dienstleistungen	Fr. 950'000.–
Leistungen LTAG für Betrieb der Buchungsplattform	Fr. 310'000.–
Betriebskosten Parkleitsystem	Fr. 20'000.–
Reserven (zirka 10 %)	Fr. 130'000.–
Total Betrieb und Unterhalt	Fr. 1'410'000.–
Total Betriebs- und Unterhaltskosten (jährlich)	Fr. 1'410'000.–

Tab. 12: Jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten

Einnahmen

Als Grundlage für die Berechnung der Einnahmen wurde die Anzahl Reisebusse aus dem Bericht «[Carparkierung Stadt Luzern](#)» von AKP aus dem Jahr 2019 verwendet. Die Daten gehen von jährlich rund 150'000 Haltevorgängen von Reisebussen auf den zentralen Halteplätzen aus. Seit der Coronapandemie reduzierte sich die Anzahl Haltevorgänge um rund 35 Prozent. Mit der Einführung einer Haltegebühr wird eine weitere Reduktion der Haltevorgänge um rund 20 Prozent prognostiziert. Dies entspricht noch rund 67'500 Haltevorgängen pro Jahr. Für die Berechnung der Haltegebühr ist die Anzahl Reisebusse relevant. 67'500 Haltevorgänge entsprechen 33'750 Reisebussen, die jeweils zweimal halten (Ein- und Ausstieg). Einfachheitshalber wurde in der Berechnung der Einnahmen mit dem Haltegebühretarif von Fr. 100.– gerechnet. Wie oft die reduzierte Haltegebühr gebucht wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. Wenn die Prognose der Anzahl Reisebusse zutreffend ist, werden mit der neuen Haltegebühr jährliche Einnahmen von rund 3,375 Mio. Franken erzielt (Berechnung: 150'000 Haltevorgänge – 35%-Rückgang – 20%-Lenkungseffekt * 100 : 2 Haltevorgänge pro Tarif).

Beschrieb	Einnahmen in Fr. inkl. MWST
1. Einnahmen	
Haltegebühren	Fr. 3'375'000.–
Total Einnahmen (jährlich)	Fr. 3'375'000.–

Tab. 13: Jährliche Einnahmen

Wegfall von bisherigen Parkgebühren

Die bezahlte Haltegebühr berechtigt Reisebuslenkende zur Nutzung der dezentralen Parkplätze Brüelmoos und Rösslimatt. Die bisher bezahlten Parkgebühren auf diesen Plätzen werden entsprechend stark zurückgehen. Im Jahr 2023 wurden, trotz tiefer Zahlungsmoral, rund Fr. 313'000.– an Parkgebühren von Reisebuslenkenden auf allen Reisebusparkplätzen bezahlt. Heute verteilen sich die Incoming-Angebote auf alle Parkplätze für Reisebusse in der Stadt. Entsprechend ist davon auszugehen, dass auf allen Parkplätzen weniger Parkgebühren umgesetzt werden. Auf dem Löwenplatz und dem Kasernenplatz werden die Parkgebühren aufgrund des angepassten Haltereimes komplett entfallen. Auf den Parkplätzen Brüelmoos und Rösslimatt wird mit einem Rückgang der Einnahmen von zirka 90 Prozent gerechnet. Auf dem Parkplatz Landenberg kann von einem Einnahmerückgang von zirka 20 Prozent ausgegangen werden, da dieser Parkplatz auch für Reisebuslenkende, die eine Haltegebühr bezahlt haben, kostenpflichtig bleibt. In der Summe wird mit Ertragsausfällen von rund Fr. 140'000.– pro Jahr gerechnet.

Gesamtübersicht der Folgekosten

Beschrieb	Einnahmen / Kosten in Fr. inkl. MWST
Total Ausgaben Betriebskosten	Fr. -1'410'000.–
Total Einnahmen Haltegebühren	Fr. +3'375'000.–
Total Einnahmeausfälle bisherige Parkgebühren	Fr. -140'000.–
Total Ergebnis (jährlich)	Fr. 1'825'000.–

Tab. 14: Gesamtübersicht der Folgekosten

Aus der Berechnung geht hervor, dass die Einnahmen die Ausgaben voraussichtlich wesentlich übertreffen werden. Die Annahmen sind aufgrund der volatilen Entwicklung des Reisemarktes sowie der Konjunktur mit einer hohen Unsicherheit behaftet. Die Folgekosten belasten bzw. entlasten die entsprechenden Globalbudgets (414 Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen und 490 Parkraum).

11 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag soll ein Sonderkredit für die Weiterentwicklung des Reisebusregimes in der Höhe von insgesamt 14,5 Mio. Franken bewilligt werden. Diese Summe beinhaltet die einmaligen Investitionskosten von 0,4 Mio. Franken sowie die Betriebskosten von 1,41 Mio. Franken (auf zehn Jahre gerechnet). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die gesamten Betriebskosten vollständig durch die Einnahmen gedeckt werden.

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, [FHGG; SRL Nr. 160](#), in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, [GO; sRSL 0.1.1.1.1](#)). Der Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO dem fakultativen Referendum.

Gemäss § 36 des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 (FHGG; SRL Nr. 160) ist für die Bestimmung der kreditrechtlich zuständigen Instanz bei wiederkehrenden Leistungen der zehnfache Betrag der Jahresausgaben zu rechnen. Die konkret in Kapitel 10.2 [Gesamtübersicht der Folgekosten](#) ausgewiesenen Betriebs- bzw. Folgekosten haben einen kausalen Zusammenhang mit der Einführung der Haltegebühren.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenen Betriebskosten sind verschiedenen Konten im Kostenträger 4908101 zu belasten.

12 Politischer Vorstoss

Der nachfolgend aufgeführte politische Vorstoss betrifft das Reisebusregime, ist überwiesen, aber noch nicht abgeschrieben:

[Postulat 224](#), Martin Wyss, Simon Roth und Maria Pilotto namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2018 (überwiesen am 21. März 2019): «Mit einem Ticketsystem an den Carhotspots alle NutzerInnengruppen an der Aufwertung der Luzerner Innenstadt beteiligen»

Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten, für die Zufahrt von Touristencars zum Schwanen- und zum Löwenplatz ein Ticketsystem einzuführen. Schon heute fliessen pro Jahr Fr. 250'000.– in den ALI-Fonds für die Attraktivierung der Luzerner Innenstadt. Dieser Betrag wird im Rahmen der Umsetzung der Motion 203 «ALI-Fonds-Reglement überarbeiten» überprüft. Mit vorliegendem Bericht und Antrag wird das Anliegen, eine Gebühr für das Halten auf zentralen Halteplätzen einzuführen, erfüllt. Der Vorstoss kann daher zur Abschreibung beantragt werden.

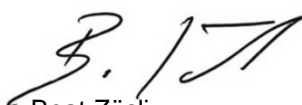
13 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den vorliegenden Bericht «Weiterentwicklung Reisebusregime» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;
- den vorgeschlagenen Änderungen des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) vom 12. November 2020 zuzustimmen;
- für die Weiterentwicklung des Reisebusregimes einen Sonderkredit von 14,5 Mio. Franken zu bewilligen;
- das [Postulat 224](#), Martin Wyss, Simon Roth und Maria Pilotto namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2018: «Mit einem Ticketsystem an den Carhotspots alle NutzerInnengruppen an der Aufwertung der Luzerner Innenstadt beteiligen», als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 16. Oktober 2024



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 46 vom 16. Oktober 2024 betreffend

Weiterentwicklung Reisebusregime

- Anpassung des Parkgebührenreglements für die Einführung einer Haltegebühr für Reisebusse
- Sonderkredit
- Abschreibung Postulat 224,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Weiterentwicklung Reisebusregime» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. 1. Das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) vom 12. November 2020 wird wie folgt geändert:

Art. 10 *Parkgebühr für Gesellschaftswagen*

Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:

- a. Alpenquai/Landenberg pro Stunde Fr. 12.–;
- b. Brüelmoos pro Stunde Fr. 5.–; Tagespauschale Fr. 50.– (24 Stunden)

Art. 10a *Haltegebühr für Gesellschaftswagen*

Auf den Halteplätzen Löwenplatz, Kasernenplatz und Schwanenplatz gilt folgende Regelung:

- a. Haltegebühr für zweimaliges Halten Fr. 100.–
- b. reduzierte Haltegebühr für einmaliges Halten Fr. 75.–

In der Haltegebühr gemäss lit. a und b ist zusätzlich eine Parkierung von maximal 24 Stunden auf den dezentralen Parkplätzen Rösslimatt und Brüelmoos eingeschlossen.

Art. 10b *Delegation an den Stadtrat*

¹ Der Stadtrat kann Parkgebühren und Haltegebühren für Gesellschaftswagen nach Art. 10 und 10a bei schwach frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent herabsetzen, bei stark frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent heraufsetzen.

² Der Stadtrat oder die von ihm bezeichnete Stelle kann für den Haltevorgang von Gesellschaftswagen bestimmte Zeitfenster zur Verfügung stellen.

Art. 10c *Parkgebühr für Motorräder*

(Der bisherige Art. 10a bleibt unverändert und wird zu Art. 10c).

Art. 12 *Verwendung der Parkgebühren*

¹ (bleibt unverändert)

² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:


- a. bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);
- b. ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet.

Dem Betrag gemäss lit. a liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Basis Dezember 2015 = 100 Punkte). Erhöht sich der Index um mehr als

- 5 Punkte, so kann der Stadtrat den Betrag ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.
2. Diese Änderung tritt am 1. März 2025 in Kraft. Sie ist zu veröffentlichen.
 3. Für die Weiterentwicklung des Reisebusregimes wird ein Sonderkredit von 14,5 Mio. Franken bewilligt.
- III. Das Postulat 224, Martin Wyss, Simon Roth und Maria Pilotto namens der SP/JUSO-Fraktion vom 14. August 2018: «Mit einem Ticketsystem an den Carhotspots alle NutzerInnengruppen an der Aufwertung der Luzerner Innenstadt beteiligen», wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Die Beschlüsse gemäss Ziffer II unterliegen dem fakultativen Referendum.

Luzern, 19. Dezember 2024

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Simon Roth
Ratspräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 46/2024 «Weiterentwicklung Reisebusregime. Anpassung des Parkgebührenreglementes für die Einführung einer Haltegebühr für Reisebusse. Sonderkredit. Abschreibung Postulat 224»

Die **Protokollbemerkung** zu Kapitel 5.1.2 Regime der drei Halteplätze auf S. 17 lautet:

«Der Stadtrat prüft, inwiefern eine Erneuerung und ein allfälliger Ausbau der Infrastruktur, wie beispielsweise WC-Anlagen und Überdachungen, schnellstmöglich an den Halteplätzen Löwenplatz und Kasernenplatz umgesetzt werden können..»

Anhang: Synoptische Darstellung Reglementsänderung

Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) vom 12. November 2020 (sRSL 6.3.1.1.3)

Aktuell geltende Fassung	Geplante Änderungen (fett)	Geplante neue Fassung
<p>Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen ¹ Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:</p> <p>a. Löwenplatz und Kasernenplatz pro Stunde Fr. 18.–; b. Alpenquai/Landenberg pro Stunde Fr. 12.–; Tagespauschale Fr. 120.– (24 Stunden) c. Brüelmoos pro Stunde Fr. 5.–; Tagespauschale Fr. 50.– (24 Stunden)</p>	<p>Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:</p> <p>a. Löwenplatz und Kasernenplatz pro Stunde Fr. 18.–; ba. Alpenquai/Landenberg pro Stunde Fr. 12.–; Tagespauschale Fr. 120.– (24 Stunden) cb. Brüelmoos pro Stunde Fr. 5.–; Tagespauschale Fr. 50.– (24 Stunden)</p>	<p>Art. 10 Parkgebühr für Gesellschaftswagen Die Parkgebühren für Parkfelder für Gesellschaftswagen betragen:</p> <p>a. Alpenquai/Landenberg pro Stunde Fr. 12.–; b. Brüelmoos pro Stunde Fr. 5.–; Tagespauschale Fr. 50.– (24 Stunden)</p>
	<p>Art. 10a Haltegebühr für Gesellschaftswagen Auf den Halteplätzen Löwenplatz, Kasernenplatz und Schwanenplatz gilt folgende Regelung:</p> <p>a. Haltegebühr für zweimaliges Halten Fr. 100.– b. reduzierte Haltegebühr für einmaliges Halten Fr. 75.– In der Haltegebühr gemäss lit. a und b ist zusätzlich eine Parkierung von maximal 24 Stunden auf den dezentralen Parkplätzen Rösslimatt und Brüelmoos eingeschlossen.</p>	<p>Art. 10a Haltegebühr für Gesellschaftswagen Auf den Halteplätzen Löwenplatz, Kasernenplatz und Schwanenplatz gilt folgende Regelung:</p> <p>a. Haltegebühr für zweimaliges Halten Fr. 100.– b. reduzierte Haltegebühr für einmaliges Halten Fr. 75.– In der Haltegebühr gemäss lit. a und b ist zusätzlich eine Parkierung von maximal 24 Stunden auf den dezentralen Parkplätzen Rösslimatt und Brüelmoos eingeschlossen.</p>
	<p>Art. 10b Delegation an den Stadtrat ¹ Der Stadtrat kann Parkgebühren und Haltegebühren für Gesellschaftswagen nach Art. 10 und 10a bei schwach frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent herabsetzen, bei stark frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent heraufsetzen. ² Der Stadtrat oder die von ihm bezeichnete Stelle kann für den</p>	<p>Art. 10b Delegation an den Stadtrat ¹ Der Stadtrat kann Parkgebühren und Haltegebühren für Gesellschaftswagen nach Art. 10 und 10a bei schwach frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent herabsetzen, bei stark frequentierten Halteplätzen um bis zu 100 Prozent heraufsetzen. ² Der Stadtrat oder die von ihm bezeichnete Stelle kann für den</p>

Aktuell geltende Fassung	Geplante Änderungen (fett)	Geplante neue Fassung
	Haltevorgang von Gesellschaftswagen bestimmte Zeitfenster zur Verfügung stellen.	Haltevorgang von Gesellschaftswagen bestimmte Zeitfenster zur Verfügung stellen.
<p>Art. 10a <i>Parkgebühr für Motorräder</i></p> <p>Im Rahmen von Pilotprojekten können in den Zonen gemäss Art. 3 gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder vorgesehen werden. Die Gebühr beträgt in der Zone 1 Fr. 0.60 pro Stunde, in der Zone 2 Fr. 0.40 pro Stunde und in der Zone 3 Fr. 0.20 pro Stunde. Die Gebührenpflicht gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag, 24 Stunden. Der Stadtrat kann für Anwohnende eine jährliche Gebühr vorsehen.</p>	<p>Art. 10ac <i>Parkgebühr für Motorräder</i></p> <p>Im Rahmen von Pilotprojekten können in den Zonen gemäss Art. 3 gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder vorgesehen werden. Die Gebühr beträgt in der Zone 1 Fr. 0.60 pro Stunde, in der Zone 2 Fr. 0.40 pro Stunde und in der Zone 3 Fr. 0.20 pro Stunde. Die Gebührenpflicht gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag, 24 Stunden. Der Stadtrat kann für Anwohnende eine jährliche Gebühr vorsehen.</p>	<p>Art. 10c <i>Parkgebühr für Motorräder</i></p> <p>Im Rahmen von Pilotprojekten können in den Zonen gemäss Art. 3 gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder vorgesehen werden. Die Gebühr beträgt in der Zone 1 Fr. 0.60 pro Stunde, in der Zone 2 Fr. 0.40 pro Stunde und in der Zone 3 Fr. 0.20 pro Stunde. Die Gebührenpflicht gilt grundsätzlich von Montag bis Sonntag, 24 Stunden. Der Stadtrat kann für Anwohnende eine jährliche Gebühr vorsehen.</p>
<p>Art. 12 <i>Verwendung der Parkgebühren</i></p> <p>¹ Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden verwendet für:</p> <p>a. Unterhalt und Betrieb der öffentlich benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder;</p> <p>b. Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen.</p> <p>² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:</p> <p>a. bis zu einem Betrag von Fr. 430'000.– als Einlage in die Spezialfinanzierung Parkraum;</p> <p>b. darüber hinaus bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);</p>	<p>Art. 12 <i>Verwendung der Parkgebühren</i></p> <p>¹ Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden verwendet für:</p> <p>a. Unterhalt und Betrieb der öffentlich benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder;</p> <p>b. Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen.</p> <p>² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:</p> <p>a. bis zu einem Betrag von Fr. 430'000.– als Einlage in die Spezialfinanzierung Parkraum;</p> <p>ba. darüber hinaus bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);</p>	<p>Art. 12 <i>Verwendung der Parkgebühren</i></p> <p>¹ Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden verwendet für:</p> <p>a. Unterhalt und Betrieb der öffentlich benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder;</p> <p>b. Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen.</p> <p>² Der nach Belastung der Ausgaben für die Verwendungszwecke gemäss Abs. 1 verbleibende Restbetrag wird wie folgt verteilt:</p> <p>a. bis zu einem Betrag von Fr. 250'000.– als Einlage in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);</p>

Aktuell geltende Fassung	Geplante Änderungen (fett)	Geplante neue Fassung
<p>c. ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet. Den Beträgen gemäss lit. a und b liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Basis Dezember 2015 = 100 Punkte). Erhöht sich der Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat die Beträge ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.</p>	<p>cb. ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet. Dem Beträgen Betrag gemäss lit. a und b liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Basis Dezember 2015 = 100 Punkte). Erhöht sich der Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat die Beträge den Betrag ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.</p>	<p>b. ein verbleibender Restbetrag wird zur Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr verwendet. Dem Betrag gemäss lit. a liegt der Landesindex der Konsumentenpreise zugrunde: Stand 1. Januar 2020 (Basis Dezember 2015 = 100 Punkte). Erhöht sich der Index um mehr als 5 Punkte, so kann der Stadtrat den Betrag ab 1. Januar des folgenden Jahres entsprechend der eingetretenen Teuerung anpassen.</p>