

Park + Ride – Konzept Kanton Luzern

Bericht



Vom Regierungsrat genehmigt am 11. November 2003

Inhalt

1	Ausgangslage / Grundsätzliches	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Die Projektorganisation des Park+Ride-Konzeptes	3
	1.2.1 Das Vorgehen	3
	1.2.2 Mitwirkungsverfahren und Genehmigung durch den Regierungsrat	3
	1.2.3 Die begleitenden Gremien	3
	1.2.4 Das Bearbeitungsteam	4
1.3	Vorhandene Studien	4
1.4	Park + Ride heute	5
	1.4.1 Begriffe / Definitionen	5
	1.4.2 Erfahrungen mit Anlagen Park+Ride	7
	1.4.3 Erfahrungen mit Anlagen Bike+Ride	8
	1.4.4 Erfahrungen mit Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften	9
	1.4.5 Fazit: Chancen und Risiken von Park+Ride	10
1.5	P + Rail, ein Angebot der SBB	11
1.6	Die Akteure	13
2	Die Strategie	14
2.1	Typisierung der Anlagen	14
	2.1.1 Generelles zu den verschiedenen Typen	14
	2.1.2 Typisierung der Anlagen Park+Ride (Auto - ÖV)	14
	2.1.3 Typisierung der Anlagen Bike+Ride (Velo - ÖV)	15
	2.1.4 Typisierung der Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften (Auto/Velo - Auto)	15
2.2	Aspekte mit Einfluss auf die Strategie	16
	2.2.1 Ländlicher Raum - Agglomerationsraum	16
	2.2.2 Mögliche Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden	16
	2.2.3 Chancen für Park+Ride im Agglomerationsraum	18
2.3	Die wichtigsten Kriterien zur Standortwahl	20
	2.3.1 Attraktiver öffentlicher Verkehr als Voraussetzung	20
	2.3.2 Standortvoraussetzungen aus Sicht des MIV	21
	2.3.3 Weitere Grundsätze zur Standortwahl	21
	2.3.4 Anpassungen des Angebotes des öffentlichen Verkehrs als Möglichkeit	22

2.4	Realisierungsgrundsätze Park+Ride	23
2.4.1	Park+Ride generell	23
2.4.2	Park+Ride-Standorte im ländlichen Raum	23
2.4.3	Park+Ride-Standorte an der Grenze des Agglomerationsraumes	23
2.4.4	Park+Ride-Standorte innerhalb des Agglomerationsraumes	23
2.4.5	Realisierungsgrundsätze Bike+Ride	24
2.4.6	Realisierungsgrundsätze Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften	24
3	Das Standortkonzept	25
4	Das Umsetzungskonzept	26
4.1	Finanzbedarf 2010 für Park+Ride	26
4.2	Neues Modell für die Kostenverteilung	27
4.2.1	Die bisherigen Subventionen	27
4.2.2	Künftig verstärkte Förderung durch den Kanton	27
4.2.3	Vorschlag neues Beitragsmodell	28
4.3	Mittelbeschaffung	29
4.4	Grundsätze zur Realisierung von Park+Ride-Anlagen	30
4.4.1	Lage	30
4.4.2	Gestaltung / Ausstattung	31
4.4.3	Betrieb / Bewirtschaftung	32
4.4.4	Marketing und Information	32
4.5	Bewirtschaftungskonzept	33
4.5.1	Begriff der Bewirtschaftung	33
4.5.2	Gebührenerhebung	33
4.5.3	Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren	34
4.5.4	Bewirtschaftungskonzept Kanton Luzern	36
4.6	Bike+Ride im Besonderen	37
5	Fazit und Schlussfolgerungen	38
5.1	Wirkung und Nutzen von Park+Ride	38
5.2	Die nächsten Schritte	39

Anhang

Anhang 1: Mitglieder Projektteam und Regionalausschüsse

Anhang 2: Belegung Parkhaus Eichhof

Anhang 3: Daten zur Park+Ride-Anlage Sursee

Beilage: Auswertung 2001 Parkleitsystem der Stadt Luzern

Für den eiligen Leser

Nichts grundsätzlich Neues ...

Die Park+Ride-Anlage dient in der Regel dem Umsteigen vom PW und vom Velo auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Damit wird versucht, den individuellen Verkehr dort abzufangen, wo er zu gross wird und die Verkehrsteilnehmenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln konzentriert und wirtschaftlich weiterzubefördern.

Park+Ride leistet einen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und zur Verminderung des Verkehrsaufkommens MIV. Im Kanton Luzern ist Park+Ride nichts grundsätzlich Neues:

- Aus einem mit rund 8.5 Mio. Fr. gespiesenen **Spezialfonds** (Motorfahrzeugsteuererträge) wurden seit 1994 5.1 Mio. Fr. für Park+Ride und weitere Massnahmen zur Verknüpfung von MIV und ÖV eingesetzt.
- Trotz einer Gesetzesänderung 1996 bleiben rund 3.4 Mio. Fr dem Spezialfonds des Kantons der herkömmlichen Zweckbestimmung erhalten.
- Park+Ride wird als wichtige Aufgabe im kantonalen Richtplan 1998, im Regierungsprogramm 1999-2003, im Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern sowie im Regionalentwicklungsplan REP 21 der Region Luzern genannt.

Das vorliegende **Park+Ride-Konzept Luzern**

- stellt die einzelnen Aspekte Park+Ride in einen Gesamtzusammenhang,
- legt die räumliche Zuordnung von Park+Ride-Anlagen fest und
- macht Vorschläge zu deren Realisierung und Finanzierung.
- wurde vom Regierungsrat am 11. November 2003 genehmigt.

Die Definition ...

«Park+Ride ist ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Auto oder dem Velo anfährt, das Fahrzeug auf dem Park+Ride-Platz abstellt und die Fahrt dann in einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt.»

Die Erfahrungen Park+Ride ...

Aufgrund von Erfahrungen in den Kantonen Zürich und Bern sowie den beiden Luzerner Anlagen Sursee und Eichhof Luzern lassen sich folgende **Schlüsse** ziehen: Damit der Automobilist zum Park+Ride-Nutzenden wird, muss er grundsätzlich einen **Vorteil** daraus ziehen können:

- einen Zeitvorteil
- einen Kostenvorteil
- einen hohen Komfort

Das **attraktive ÖV-Angebot** ist Grundvoraussetzung, das überhaupt umgestiegen wird. Neben einer **hohen Taktdichte** sind auch Faktoren wie

- die erschlossenen Ziele,
- die Fahrzeiten (ohne Behinderungen durch Staus),
- die Fahrplansicherheit und
- direkte Verbindungen zum Ziel ohne Umsteigen

fürs Umsteigen auf den ÖV ausschlaggebend.

Die **Attraktivität des Standortes** einer Park+Ride-Anlage steigt mit

- der Nähe zum ÖV-Angebot,
- mit der Attraktivität der Fussgängerverbindung zwischen Parkplatz und Haltestelle (z.B. Distanz, Sicherheit),
- der möglichst staufreien Zufahrt
- der Zuverlässigkeit des Angebotes
- dem Bekanntheitsgrad der Anlage.

Bike+Ride muss nach Möglichkeit an jeder Haltestelle des öffentlichen Verkehrs angeboten werden. Die bestehenden Anlagen bezeugen den grossen Bedarf.

Umsteigeanlagen für Fahrgemeinschaften an Autobahnanschlüssen entsprechen ebenfalls einem Bedürfnis.

Die Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden

Die hauptsächlichen Ziele sind...

... **ausserhalb der Agglomeration**

Alle durch den ÖV erschlossenen kantonalen und ausserkantonalen Ziele

... **innerhalb der Agglomeration**

- Das Stadtzentrum Luzern
- Alle Arbeitsplatz-, Einkaufs und Freizeitschwerpunkte an den zum Stadtzentrum Luzern führenden ÖV-Verbindungen
- Von untergeordneter Bedeutung wären: Ziele entlang von ÖV-Tangentialverbindungen zwischen Schwerpunkten der Agglomeration

Die Park+Ride-Nutzenden aus dem Agglomerationsraum ...

Für Park+Ride-Nutzende, die innerhalb dem Agglomerationsraum wohnen und deren Fahrziele häufig ausserhalb liegen, sollen dort, wo dies einfach möglich ist (Kosten, vorhandener Raum), entsprechende Angebote geschaffen werden. Diese Angebote richtet vor allem an die Nutzer aus Quartieren, die nur ungenügend ÖV-erschlossen sind. Insbesondere die an den bestehenden und neuen Bahnhaltstellen

vorgesehenen Parkplätze übernehmen diese Aufgabe (vgl. Kap. 3, Standortkonzept).

Hat Park+Ride am Agglomerationsrand heute Chancen?

Park+Ride wird für die Automobilisten mit Ziel Agglomeration dann zum Vorteil, wenn sie Zeit bei der Erreichung des Zieles sparen (Zufahrt, Parkplatzsuche).

Heute sind diese Vorteile im Agglomerationsraum noch nicht gegeben:

- Die Stadt und Agglomeration sind mit dem Auto nach wie vor gut erreichbar.
- An den Hauptzielen der Stadt und Agglomeration sind mit Ausnahme von ganz wenigen Spitzentagen noch genügend Parkplätze vorhanden
- Die Agglomeration Luzern ist verhältnismässig klein. Der Zeitverlust innerhalb der Agglomeration ist gemessen an der Gesamtfahrtstrecke in der Regel gering.
- In der Agglomeration Luzern fehlt ein attraktives und komfortables Schienenverkehrsangebot (z.B. S-Bahn)

Fazit: Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Ziel Agglomeration dürften darum im Agglomerationsraum solange kaum Chancen auf Erfolg haben, bis die notwendigen Zeitvorteile gegeben sind. Die Chancen für Park+Ride dürften sich aber mit der allgemeinen Verkehrszunahme laufend erhöhen. Im Rahmen des Park+Ride-Konzeptes müssen darum die Standorte für mögliche Park+Ride-Anlagen bezeichnet, planerisch gesichert und **bei Bedarf** realisiert und kontinuierlich ausgebaut werden.

Die Grundsätze ...

Park+Ride generell

- G 1 Die Park+Ride-Anlagen werden auf die Konzeptvorstellungen Park+Ride des Kantons, des ÖVL, der Transportunternehmungen sowie der Planungsregionen ausgerichtet.
- G 2 Die Priorität liegt bei der Förderung von Park+Ride-Anlagen, bei denen möglichst kurze Fahrstrecken mit dem MIV resultieren.
- G 3 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Park+Ride-Standorte.
- G 4 Ein finanziell attraktives, verständliches und technisch leicht zu bedienendes Tarifsystem ist Voraussetzung für die Akzeptanz der Anlagen.

Park+Ride-Standorte im ländlichen Raum

G 5 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher ist die Priorität für die Realisierung von Park+Ride-Anlagen. Dies ergibt im ländlichen Raum folgende Reihenfolge (je in absteigender Priorität):

Bahn: Schnellzugshalt, Regionalzugshalt mit regionalem Einzugsgebiet, Regionalzugshalt mit lokalem Einzugsgebiet

Bus: Regionaler Busknoten, Haltestelle von Expresskursen, normale Haltestelle

Park+Ride-Standorte an der Grenze des Agglomerationsraumes

G 6 Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Ziel Agglomeration werden bei Bedarf dort an der Grenze des Agglomerationsraumes angeordnet, wo öffentliche Verkehrsmittel mit direkter Verbindung zu den Hauptzielen in Stadt und Agglomeration staufrei direkt von einer Einfallsachse (Autobahn, T10) aus erreicht werden können. Mit Anwachsen der Kapazitätsprobleme in der inneren Agglomeration nimmt die Priorität zur Realisierung dieser Anlagen zu.

Park+Ride-Standorte innerhalb des Agglomerationsraumes

G 7 Park+Ride-Anlagen innerhalb dem Agglomerationsraum werden schwerge-
wichtig auf die Bedürfnisse derjenigen Benutzer ausgelegt, die innerhalb der Agglomeration wohnen, von keinem attraktiven ÖV-Angebot profitieren können und deren Fahrziele ausserhalb liegen.

Realisierungsgrundsätze Bike+Ride

G 8 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Bike+Ride-Standorte.

G 9 Bike+Ride-Anlagen sind nach Möglichkeit gedeckt und werden möglichst nahe an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs realisiert. Bei grösseren Anlagen wird jeweils die Ausstattung mit weiteren Serviceleistungen und Sicherheitseinrichtungen geprüft.

G 10 Die Standorte der Bike+Ride-Anlagen genügen den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum (Einsichtigkeit, nach Möglichkeit belebte Räume usw.).

G 11 Bike+Ride-Anlagen werden an jeder Bahnhaltstelle im Kanton realisiert.

G 12 Kleinanlagen Bike+Ride werden im ländlichen Raum nach Möglichkeit an den Bus-Haltestellen aller Linien und an den Schiffsanlegestellen realisiert.

G 13 Bike+Ride-Anlagen werden im Agglomerationsraum an den Regionalbushaltestellen (Umsteigehaltestellen) und an denjenigen Bushaltestellen realisiert, die ausserhalb der Veloerreichbarkeit (Distanz, Steigungen) des Stadtzentrum liegen.

Realisierungsgrundsätze Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften

G 14 Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden an allen Autobahnanschlüssen geprüft.

G 15 Die Bemessung der Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften richtet sich nach dem Einzugsgebiet der Autobahnanschlüsse und den vorhandenen Möglichkeiten, günstige Parkplätze zu realisieren.

G 16 Die Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden deutlich signalisiert und das Angebot bekannt gemacht.

G 17 Wo Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften in Velodistanz zu grösseren Siedlungen liegen, werden sie mit gedeckten Veloabstellplätzen versehen.

Das Standortkonzept ...

Park+Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung im ländlichen Raum werden an

- allen bestehenden und geplanten Bahnstationen der SBB (inkl. Brüniglinie), der RM und der LSE,
- der Regionalbuslinie Ettiswil - Ruswil - Luzern und
- der Regionalbuslinie Beromünster - Rothenburg - Luzern errichtet.

Haupt- und Ergänzungsanlagen im Agglomerationsraum

Neben Park+Ride an allen heutigen und künftigen Bahnstationen in der Agglomeration sind dort, wo **Einfallsachsen** auf einen attraktiven ÖV (Bahn / Bus) treffen, folgende Park+Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung vorgesehen:

Hauptanlagen (längerfristig)

- Rothenburg-Station (A2 von Nord)
- Buchrain / Dierikon (am Rontaltunnel)
- Bahnhof Horw (A2 von Süd)

Ergänzungsanlagen (kurzfristig)

- Kriens Obernau
- Lido / Würzenbach
- Utenberg und Oberlöchli
- Emmenbrücke Sprengi (von untergeordneter Priorität)
- Luzern Eichhof (bereits bestehend)

Die Zielgrössen₂₀₁₀

Bis zum Jahr 2010 sind folgende zusätzlichen Park+Ride-Anlagen **von kantonaler Bedeutung** zu realisieren:

- Autoabstellplätze: 1'134 (bereits vorhanden: 1'241)
- Veloabstellplätze: 2'264 (bereits vorhanden: 4'266)

Für die längerfristigen Erweiterungen sind die notwendigen Areale planerisch zu sichern.

Die Objektblätter

Für jede Park+Ride-Anlage von kantonaler Bedeutung werden folgende Aussagen in einem Objektblatt festgehalten:

Übersichtsplänchen mit ÖV-Erschliessung

- Erschliessungsqualität der ÖV-Erschliessung (Anzahl Kurse pro Spitzenstunde)
- Zielwerte₂₀₁₀ der Anlagen für Auto und Velo/Moto
- Bestehende Anlagen Auto und Velo/Moto
- Neu zu realisierende Anlagen Auto und Velo/Moto: kurz-, mittel- und langfristig
- Beschrieb / Bemerkungen
- Die nächsten Schritte
- Federführung und Beteiligte bei der Planung und Realisierung

Das Umsetzungskonzept ...

Der Finanzbedarf

Der Gesamtfinanzbedarf für das Jahr 2010 der Park+Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung beträgt **rund 8.6 Mio. Franken** (Fr. 8'637'000.--). Davon entfallen auf

- Park+Ride fürs Auto: 6.9 Mio. Franken
- Bike+Ride fürs Velo: 1.7 Mio. Franken

Dieser Abschätzung wurden Kosten von Fr. 6'000.-- pro Autoabstellplatz und Fr. 750.-- pro Veloabstellplatz zu Grunde gelegt.

Neue Modelle für die Kostenbeteiligung

Die heutigen Beitragssätze des Kantons an die Gemeinden sind so ausgelegt, dass die Standortgemeinde einer Park+Ride-Anlage die Kosten zum grössten Teil selber tragen muss (maximaler Kantonsbeitrag: 50 %). Die Standortgemeinde hat aber in der Regel nur einen geringen Nutzen aus einer Park+Ride-Anlage. Ihr Interesse an der Realisierung von Park+Ride-Anlagen ist gering.

Fazit: Park+Ride kann nur wirkungsvoll gefördert werden, wenn den Standortgemeinden attraktivere Rahmenbedingungen geboten werden. Das ist nur möglich, wenn der Kanton die Führungsfunktion übernimmt und sich verstärkt finanziell und personell engagiert. Dies ergibt folgenden **Grundsatz zur Förderung von Park+Ride:**

Der Kanton ist verantwortlich für die Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes. Die Realisierung der Anlagen von kantonaler Bedeutung erfolgt unter Federführung des Kantons und wird hauptsächlich durch ihn finanziert. Die Standortgemeinden werden angemessen beteiligt.

Das Park+Ride-Konzept schlägt das «**Drittelsmodell**» als neues Beitragsmodell vor: der Kanton übernimmt grundsätzlich 2/3, die Standortgemeinde 1/3 der Kosten der Park+Ride-Anlagen für Autos an ÖV-Linien von kantonaler Bedeutung. Bei Vorliegen besonderer Verhältnisse kann der Kanton seinen Beitrag um 15 % der Kosten erhöhen oder auch vermindern. Bei den Bike+Ride-Anlagen für Zweiräder an ÖV-Linien von kantonaler Bedeutung übernimmt angesichts des höheren lokalen Interesses die Standortgemeinde 2/3 und der Kanton 1/3 der Kosten. Nicht mitfinanziert werden grundsätzlich Anlagen auf bahneigenen Arealen, die durch die SBB und die RM erstellt werden. Hingegen sind an grosse Park+Ride-Anlagen im Rahmen eines Gesamtkonzepts unabhängig vom Standort kantonale Beiträge möglich.

Die Realisierung von Park+Ride-Anlagen...

Für die Planung und Realisierung von Park+Ride-Anlagen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen:

Park + Ride-Anlage

Lage Die optimale Lage im Zufahrtsnetz und zur ÖV-Haltestelle ist eines der Kernkriterien.	Gestaltung / Ausstattung Mit der Gestaltung kann die Attraktivität für die Benutzer beeinflusst werden.
Betrieb / Bewirtschaftung Für den Benutzer ist der einfache Betrieb von hoher Bedeutung	Marketing / Information Um den Erfolg zu sichern braucht es nicht nur Mund zu Mund- Propaganda, sondern auch ein unterstützendes Marketingkonzept.

Das kantonale Bewirtschaftungskonzept ...

Unter dem Begriff Bewirtschaftung werden zwei Massnahmenbündel verstanden:

- Die **Gebührenerhebung** und
- die Berechtigung als Massnahme zur **Verhinderung von Fremdparkieren**.

Ausgehend von einer Beurteilung der Marktsituation wird folgendes Bewirtschaftungskonzept vorgeschlagen:

Bewirtschaftungskonzept Park+Ride Kanton Luzern

	Park+Ride an Bahnlinien	Park+Ride an Buslinien	Haupt- und Ergänzungsanlagen in der Agglomeration
Gebührenerhebung	Bahneigene PP: gemäss SBB/RM PP auf Drittarealen: Vorschlag: im Sinne Konzept SBB/RM	Keine Gebührenerhebung	Gebührenerhebung prüfen
Verhindern von Fremdparkieren	Massnahmen gemäss SBB/RM	Massnahmen empfohlen	Massnahmen sind zwingend

Wirkung und Nutzen von Park+Ride ...

Mit der Realisierung des Park+Ride-Konzeptes stehen im Jahr 2010 rund

- 2'200 Autabstellplätze und
- 6'500 Veloabstellplätze

für Park+Ride in Anlagen von kantonaler Bedeutung zur Verfügung.

Das Park + Ride-Konzept setzt damit ein **wichtiges verkehrspolitisches Zeichen**. Mit dem ausgeprägt **dezentralen Konzeptansatz** wird zudem angestrebt, dass die Fahrten zum Umsteigepunkt auf den ÖV möglichst kurz und damit umweltschonend sind.

Park+Ride

- leistet einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes in der Gesamtmobilität,
- entlastet die Strassen der Agglomeration
- fördert das Image des öffentlichen Verkehrs und
- ergänzt die Palette des ÖV-Angebotes.

Mit einem **pragmatischer Ansatz bei der Realisierung**, bei dem die Flächen vorerst planerisch freigehalten und die Parkplätze laufend entsprechend dem Bedarf erweitert werden, kann effizient und Kosten/Nutzen-orientiert vorgegangen werden.

So geht's weiter ...

Die effiziente Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes verlangt folgende weiteren Schritte seitens des Kantons:

- Bezeichnung der verantwortlichen **Park+Ride-Stelle**
- **Schrittweise Umsetzung und Controlling** des Konzeptes unter Federführung des Kantons in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen

1 Ausgangslage / Grundsätzliches

1.1 Ausgangslage

Die Park+Ride-Anlage dient in der Regel dem Umsteigen vom PW und vom Velo auf ein öffentliches Verkehrsmittel. Damit wird versucht, den individuellen Verkehr dort abzufangen, wo er zu gross wird und die Verkehrsteilnehmenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln konzentriert und wirtschaftlich weiterzubefördern.

Park+Ride leistet einen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und zur Verminderung des Verkehrsaufkommens MIV. Im Kanton Luzern ist Park+Ride nichts grundsätzlich Neues:

- Aufgrund des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 sind in den Jahren 1994-1996 fünf Prozent der Motorfahrzeugsteuern zur Förderung von Park+Ride-Anlagen und für weitere Massnahmen zur Verknüpfung von öffentlichem und privatem Verkehr verwendet worden. Am 8. Juni 1997 haben sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Luzern dafür ausgesprochen, diesen Anteil neu generell für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Trotz der Änderung des Verwendungszwecks bleiben diejenigen Mittel, die vor dem 8. Juni 1997 in einem **Spezialfonds** geäuftet wurden, der herkömmlichen Zweckbestimmung erhalten. Bisher wurden aus diesem Spezialfonds 53 Projekte mit insgesamt rund 5.1 Mio. Fr. unterstützt, rund 3.4 Mio. Fr. stehen aus diesem Fonds für neue Projekte noch zur Verfügung.
- Die Förderung von zentralen Umsteigepunkten zwischen individuellem- und öffentlichem Verkehr ist als Koordinationsaufgabe V4-17 im **kantonalen Richtplan 1998** enthalten:
Unter der Federführung des VTA ist zusammen mit den Regionalplanungsverbänden, den Gemeinden und den Bahnen ein Konzept Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen zu erstellen. In erster Linie sollen die Umsteigepunkte dem Pendlerverkehr dienen. Die Aufgabe ist innert fünf Jahren zu erledigen. Ein wirksames Angebot an Umsteigemöglichkeiten setzt eine übergeordnete Interessenabwägung sämtlicher raumrelevanter Kriterien voraus. Ein entsprechendes regionales Gesamtkonzept ist daher unabdingbar.
- Im **Regierungsprogramm 1999-2003** wird die stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger zur Bewältigung der steigenden Mobilität als wichtige Massnahme beurteilt.
- Der **Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern** vom Januar 2000 gibt folgende Hinweise:
 - Sorgfältige Abklärung des Potentials (Zielgruppen)

- Anordnung der Umsteigepunkte möglichst nahe beim Wohnort
 - Geeignet als Umsteigestationen sind insbesondere Bahnstationen, aber auch Bushaltestellen am Rand des städtischen Siedlungsgebietes, wo ein wesentlich besseres öffentliches Verkehrsangebot existiert als am Wohnort.
 - Die Realisierung kleinerer Park-and-ride-Anlagen im Rahmen eines dezentralen Konzepts ist einfacher und kostengünstiger als jene von Grossanlagen.
 - Das Velo ist für Distanzen bis gegen vier Kilometer eine gute Ergänzung zum Fussgänger-, Bus- oder PW-Zubringerverkehr (Bike+Ride).
- Die **Stadt Luzern** erarbeitet einen Richtplan Parkierung, die Arbeiten sind im Gang. Es existiert ein nicht verabschiedeter Entwurf von 1997, der auch Standorte für Park+Ride-Anlagen enthält.
 - Die Erarbeitung eines Park-and-ride-Konzepts ist auch im **Regionalentwicklungsplan REP 21 der Regionalplanung Luzern** (Stand: von der Delegiertenversammlung verabschiedet am 6. Dezember 2002) enthalten. Er enthält dazu folgende Aussagen:

Das VTA klärt im Rahmen der Machbarkeitsstudie regionaler Schienenverkehr unter Einbezug der Betreiber des öffentlichen Verkehrs zweckmässige Standorte und Grössen von Park+Ride-Anlagen ab. Aufgrund der Studien werden die Prioritäten zur Umsetzung sowie die Finanzierung der Anlagen festgelegt und deren Realisierung eingeleitet. Das Ziel sind nicht einzelne Grossanlagen. Bei möglichst allen Bahnhaltstellen und wichtigen ÖV-Umsteigeknoten soll ein situationsgerechtes Angebot an Parkflächen für Personenwagen (in der Grössenordnung von 10 bis 20 Abstellplätzen) und Zweiräder in unmittelbarer Nähe der Haltestelle bereitgestellt werden. Der Regionalplanungsverband hat für einen ersten Schritt verschiedene Park+Ride-Standorte bestimmt.
 - Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat das **Postulat Wyss über die Erstellung von Umsteigeplätzen an wichtigen Autobahnknoten** im Kanton Luzern vom 9. Mai 2000 als erheblich erklärt. In seiner Antwort hat er zugesichert, das Park+Ride-Konzept um die Frage der Umsteigeplätze in Autobahn-nähe zu erweitern.

Das vorliegende **Park+Ride-Konzept Luzern**

- stellt die einzelnen Aspekte Park+Ride in einen Gesamtzusammenhang,
- legt die räumliche Zuordnung von Park+Ride-Anlagen fest und
- macht Vorschläge zu deren Realisierung und Finanzierung.

1.2 Die Projektorganisation des Park+Ride-Konzeptes

1.2.1 Das Vorgehen

Die Erarbeitung des Park+Ride-Konzeptes des Kantons Luzern erfolgte in 3 Hauptschritten:

- In einem **ersten Schritt** wird die **generelle Strategie** (Kap. 2) erarbeitet. Die Strategie beinhaltet die Herleitung von Grundsätzen für die Anordnung von Park+Ride-Anlagen. Sie dient der Konsensfindung bezüglich Aufgabenstellung und Zuständigkeiten als Voraussetzung für die Detailerarbeitung des Konzeptes.
- Im **zweiten Schritt** erfolgt die konkrete Umsetzung der Strategie im eigentlichen **Standortkonzept** (Kap. 3). Darin werden die Bemessung der Anlagen, die räumlichen Zuweisungen sowie die Zuständigkeiten im Detail festgehalten.
- Der **dritte Schritt** zeigt im Rahmen des **Umsetzungskonzeptes** (Kap. 4) die Schritte zur **Realisierung** des Konzeptes auf. Die Finanzierungs- und Realisierungsgrundsätze bilden das Kernstück dieses Kapitels.

Die einzelnen Schritte wurden jeweils in den zuständigen Gremien (siehe unten) diskutiert und verabschiedet. Zum Finanzierungskonzept hat das Bau- und Verkehrsdepartement Vorgaben geliefert.

1.2.2 Mitwirkungsverfahren und Genehmigung durch den Regierungsrat

Vom Februar bis Mai 2003 wurde das Park+Ride-Konzept einem breit angelegten Mitwirkungsverfahren unterzogen. 42 Gemeinden, 15 Verbände und Organisationen, 6 Transportunternehmungen und verschiedene kantonale Amtsstellen haben eine Stellungnahme eingereicht. Grundsätzlich wurde das Konzept sehr gut aufgenommen, wenn auch erwartungsgemäss die Fragen zur Finanzierung sehr kontrovers beurteilt wurden. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind in einem separaten Bericht zusammengestellt.

Der Regierungsrat hat das Park+Ride-Konzept am 11. November 2003 genehmigt. Gegenüber dem Entwurf vom Februar 2003 sind lediglich kleinere Änderungen eingeflossen.

1.2.3 Die begleitenden Gremien

(Anhang 1: Mitglieder Projektteam)

Unter der Federführung des kantonalen **Verkehrs- und Tiefbauamtes** wurde die Erarbeitung des Park+Ride-Konzeptes durch 3 Gremien begleitet:

- **Das Projektteam**
 - genehmigte das Terminprogramm

- entschied über die Anträge der Begleitgruppe und der Regionalausschüsse
- genehmigte die Zwischenberichte und den Schlussbericht

Die Zusammensetzung des Projektteams kann dem Anhang 1 entnommen werden.

- **Die Regionalausschüsse**

- unterstützten die Planer bei der Bearbeitung der lokalen Fragestellungen in der Projektphase
- prüften die Anträge der Planer zum Standortkonzept zu Handen des Projektteams

Es wurden folgende drei Regionalausschüsse gebildet:

- Agglomeration
- Seetal / Wiggertal / Surental
- Rottal-Wolhusen / Oberes Wiggertal-Luthertal / Entlebuch

- **Die Begleitgruppe**

- ... war die operative Begleitgruppe der Planer
- ... bereitete die Sitzungen des Projektausschusses sowie der Regionalausschüsse vor

Der Begleitgruppe gehörten an:

- Ernst Schmid, Gesamtprojektleiter, VTA
- Peter Deuber, Leiter Abteilung Ortsplanungen beim kantonalen Raumplanungsamt
- Kurt Burkhard, Verkehrsplaner der Stadt Luzern
- Planer des Bearbeitungsteams

1.2.4 Das Bearbeitungsteam

Mit der Erarbeitung des Park+Ride-Konzeptes wurde folgendes Bearbeitungsteam beauftragt:

- Planteam S AG, Sempach-Station, Roger Michelin (Gesamtprojektleitung)
- TEAMverkehr, Cham, Oscar Merlo
- Kost + Partner AG, Sursee, Hansueli Pfenninger

1.3 Vorhandene Studien

Ergänzend zu den Unterlagen, die vom Kanton Luzern und den Regionen im Rahmen ihrer Richtplanungen erarbeitet wurden, konnte auf weitere Untersuchungen zurückgegriffen werden. Speziell wurde das Konzept «P + Rail» der SBB berücksichtigt, da hier schon grosse Verarbeiten geleistet wurden (siehe auch Kap. 1.4).

1.4 Park + Ride heute

1.4.1 Begriffe / Definitionen

Definition Park + Ride

«Park+Ride ist ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Auto oder dem Velo anfährt, das Fahrzeug auf dem Park+Ride-Platz abstellt und die Fahrt dann in einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt.»

Unter dem Begriff Park + Ride werden **verschiedene Formen des gebrochenen Verkehrs** zusammengefasst:

- **Park + Ride:** Üblicherweise versteht man darunter die Kombination Auto und Bahn resp. Auto und Bus. Im vorliegenden Bericht wird die Bildung von Fahrgemeinschaft (Umsteigen in gemeinsam genutztes Auto) ebenfalls zum Park+Ride gezählt.
- **Bike + Ride:** Ist eine Spezialform von Park + Ride, welche die Verbesserung der Schnittstelle zwischen Velo / Mofa / Roller und öffentlichem Verkehr betrifft.

Obwohl **Kiss + Ride** auch eine Form des gebrochenen Verkehrs ist, gehört sie nicht unter den Begriff Park + Ride, da hier der Reisende mit dem Auto zum öffentlichen Verkehr gebracht wird, ohne dass das Auto parkiert werden muss. Es braucht zwar keinen Parkplatz, jedoch einen Halteplatz.

Definitionen Benutzergruppen

Je nachdem ob die Vorteile des ÖV oder des Autos überwiegen, können unterschiedliche Benutzergruppe definiert werden:

- **ÖV-orientierte Park+Ride-Nutzende:**
Hauptmerkmal dieser Benutzergruppe ist, dass primär der kurze Weg mit dem Auto und der lange Weg mit dem ÖV zurückgelegt wird. Hier dient das Auto lediglich als Zubringer zu einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel. Der Kunde würde das öffentliche Verkehrsmittel von vorneherein benutzen, wenn er im fussläufigen Einzugsbereich der Haltestelle wohnen würde.
- **MIV-orientierte Park+Ride-Nutzende:**
Diese Nutzenden legen in der Regel die lange Distanz mit dem Auto zurück und steigen praktisch erst im letzten Moment auf den ÖV um, womit dann die kurze Strecke zurückgelegt wird. Der ÖV ergänzt vorteilhaft die Fahrt mit dem Auto, weil das Ziel selbst nur unter Schwierigkeiten erreichbar ist.

Die **Zielgruppe**, auf die Park+Ride-Systeme bisher primär ausgerichtet wurden, sind Berufspendler mit ständiger Autoverfügbarkeit, deren Wohnorte ausserhalb der Agglomerationen und fussläufigen Einzugsbereichen der Bahnstationen oder wichtigeren Bushaltestellen liegen und deren Arbeitsort sich innerhalb oder an der Agglomerationsgrenze befindet.

Definitionen Fahrtzweck

Heute muss eine erweiterte Zielgruppe betrachtet werden. Neu kommen auch die Besucher und die Einkaufenden dazu:

- **Pendler- / Berufsverkehr:**
Diese Kunden nutzen das Park+Ride-Angebot regelmässig für Fahrten zur Arbeitsstätte im Hauptzielgebiet Innenstadt und auch in den angrenzenden Gebieten. In grossen Städten und polyzentrischen Verdichtungsräumen erreicht der Berufsverkehr einen Anteil von 80% am gesamten Park+Ride.
- **Verkehr zu Dienstleistungen und Einkaufen:**
In den städtischen Räumen hat der Park+Ride-Verkehr zu Infrastruktureinrichtungen wie Dienstleistungen und Einkauf gegenüber dem Berufsverkehr weniger Bedeutung. Die Bedeutung diese Park+Ride-Verkehrs steigt jedoch mit der Grösse der Innenstadt (und damit mit dem Infrastrukturangebot), der sinkenden MIV-Erreichbarkeit sowie dem ÖV-Angebot im Zentrum.
- **Besucherverkehr bei Grossveranstaltungen:**
Park+Ride kommt vor allem auch bei Grossveranstaltungen ein hoher Stellenwert zu, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel die Hauptverkehrsströme aufzunehmen haben. Normalerweise werden für den jeweiligen Anlass Auffangräume eingerichtet, von wo aus dann ein organisierter ÖV-Shuttle-Betrieb zur Verfügung steht. Solche Park+Ride-Einrichtungen haben meistens nur temporären Charakter.

Weitere Fahrtzwecke wie Ausbildungs- und Freizeitverkehr sind für Park+Ride von geringerer Bedeutung. Zwar sind dies wichtige Verkehrsgruppen. Beim Freizeitverkehr wird eher selten umgestiegen. Beim Ausbildungsverkehr liegt das Schwergewicht beim Bike+Ride.

1.4.2 Erfahrungen mit Anlagen Park+Ride

Gesamtschweizerisch bestehen verschiedene Erfahrungen mit realisierten Park+Ride-Anlagen:

- **Kanton / Stadt Zürich**

Erfolgreich sind vor allem die Anlagen, welche direkt und schnell ab der Autobahn erreichbar und einer S-Bahnstation zugeordnet sind. Ein besonders gutes Beispiel dafür ist die Park+Ride-Anlage Stettbach bei der S-Bahn-Station (grosser Zeitgewinn gegenüber MIV). Diese wird laufend ausgebaut.

Beschränkt erfolgreich sind solche Anlagen, die ebenfalls einen direkten Anschluss zur Autobahn haben, aber dann ans städtische Tramnetz angeschlossen sind. Als wenig erfolgreich haben sich Anlagen im Stadtgebiet an Tramhaltestellen erwiesen, die nicht direkt an der Autobahn liegen.

Fazit Stadt Zürich: Erfolgreich sind primär Anlagen, die die Verknüpfung zwischen Autobahnnetz und S-Bahnnetz (als Mittelverteiler) anbieten und zu einem markanten Zeitgewinn führen.

- **Kanton / Stadt Bern**

Die Erfahrungen im Kanton Bern decken sich grösstenteils mit denjenigen in Zürich. Hier wurde jedoch noch verstärkt die Gefahr der Belegung solcher Anlagen durch Fremdparkierer festgestellt. Deren Anteil beträgt zum Beispiel bei der S-Bahn-Haltestelle Ostermundigen bis zu 50%.

Im **Kanton Luzern** konnte mit 2 grösseren Park+Ride-Anlagen Erfahrungen gesammelt werden:

- **Park+Ride-Parkhaus Eichhof**

(Anhang 2: Belegung Parkhaus Eichhof)

Das Park+Ride-Parkhaus Eichhof an der Obergrundstrasse liegt an sich an einem idealen Standort für MIV-orientierte Park+Ride-Nutzende. Die Distanz zum Autobahnanschluss Luzern Süd beträgt nur gerade 300 m, die Haltestelle der VBL Linie 1 mit einem 3-6'-Takt während den Hauptverkehrszeiten befindet sich in 100 m Distanz. Es besteht die Möglichkeit, ein Kombiticket Parkhaus/Busbillet zu lösen.

Dennoch wird die Anlage für Park+Ride kaum benutzt. Hauptgrund dafür dürfte der fehlende Anreiz zum Umsteigen sein, da am nahen Zielort in der Innenstadt nachwievor rasch ein grosses Parkplatzangebot zu einem unwesentlich höheren Preis erreicht werden kann (vgl. auch Kap. 2.2.3). Zusätzlich denkbar ist auch, dass das Angebot noch zu wenig bekannt ist.

- **Park+Ride-Anlage Sursee**

(Anhang 3: Daten zur Park+Ride-Anlage Sursee)

Bei der Park+Ride-Anlage Sursee - einer klassischen Anlage für ÖV-orientierte Park+Ride-Nutzende - handelt es sich um eine eigentliche Erfolgsgeschichte. Die Anlage wird von der Stadt Sursee betrieben. Heute werden dort auf einem bahnhofnahen bekiesten Platz 156 bewirtschaftete Parkplätze Park+Ride angeboten (Tagespreis: Fr. 3.50). Diese werden durch 8 Anhalteplätze für Kiss+Ride sowie den Kiosk ergänzt.

Die Ausnützung sämtlicher Parkgelegenheiten ist ausserordentlich gut und beträgt in der Regel 80 - 100 %. Der Bedarf für weitere Parkplätze nimmt laufend zu, so dass zur Zeit über die Realisierung eines Parkhauses nachgedacht wird. Das Ausbaubedürfnis wird noch gefördert durch die Tatsache, dass ab 2004 im Rahmen des Projektes Bahn 2000 die Schnellzugverbindung Luzern-Bern über die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist führen wird. Diese Schnellzüge werden voraussichtlich in Sursee und Zofingen halten.

Geht man den Ursachen des Erfolges nach, so kristallisieren sich folgende **Erfolgsfaktoren** heraus:

- Schnellzugs- und Regionalzugshalt
- Gute zentrale Lage im Luzerner Mittelland, Einzugsgebiet bis ins Luzerner Hinterland, ins Entlebuch, ins Seetal (für Fahrten Richtung Norden)
- Gute und schnelle Erreichbarkeit, naher Autobahnanschluss
- Sehr günstiger Parkpreis
- Mit wenigen Ausnahmen immer genügend Parkplätze, somit zuverlässig
- Übersichtliche und sichere Anlage
- Hoher Bekanntheitsgrad / Empfehlung durch Mund-zu-Mund-Propaganda

1.4.3 Erfahrungen mit Anlagen Bike+Ride

Gedckte Veloabstellplätze werden heute praktisch an jeder Bahnhaltestelle angeboten. Die Belegung dieser Anlagen zeigt das ausgewiesene Bedürfnis. Als wichtig erscheint die Anordnung jeweils beidseitig der Geleise, wenn nicht in unmittelbarer Bahnhofnähe eine fahrbare Querung möglich ist.

Beispielhaft sollen hier zwei sehr erfolgreiche Grossanlagen genannt werden:

- **Bahnhof Sursee**

Praktisch direkt am Perron werden in Sursee, aufgeteilt auf 3 Standorte, rund 500 gedckte Veloabstellplätze angeboten. Die Auslastung beträgt 80 - 100 %, wobei das Angebot seit Erstellung der Anlage laufend ausgebaut werden musste. Der Erfolg dieser Anlage ist wie beim Park+Ride-Angebot im guten ÖV-Angebot sowie im grossen Bevölkerungspotential in Velodistanz (keine Steigungen, sichere Zufahrten) begründet.

- **Bahnhof Luzern**

Aufgrund der unbefriedigenden Zweiradabstellplatz-Situation beim Bahnhof Luzern beschloss der Grosse Stadtrat 1999 ein Massnahmenpaket zu deren Verbesserung. Dabei wurde die Anzahl der Zweiradabstellplätze von 1200 auf 2000 Plätze erhöht. Die Ordnung, die Sicherheit und das Dienstleistungsangebot wurden ausgebaut und die Zufahrtswege verbessert. Auf der Ostseite des Bahnhofs wurde eine bewachte Fahrradstation eingerichtet, wo für einen Franken pro Tag das Fahrrad vom ersten ankommenden bis zum letzten abfahrenden Zug sicher abgestellt werden kann. Ein Veloordnungsdienst verschiebt falsch abgestellte Fahrräder auf Sammelplätze, und kontrolliert und entsorgt „Veloleichen“. Zählungen von 1997 ergaben, dass zu den Spitzenzeiten bis 1600 Zweiräder beim Bahnhof abgestellt werden. Rund 8-10% der parkierten Zweiräder waren Roller und Motorräder und 3-4% Mofas, wobei die Beliebtheit des Rollers als städtisches Verkehrsmittel in den letzten Jahren stark zugenommen hat und der Anteil heute höher sein dürfte. Der Hauptgrund für die Fahrt mit dem Zweirad zum Bahnhof ist die Benützung des Zuges (65%). Sechzig Prozent der Zweiradfahrenden stellen ihr Fahrzeug mehr als dreimal pro Woche ganztägig beim Bahnhof ab. Schätzungsweise ein Drittel der Fahrradfahrenden sind Zupendler welche ihr Fahrrad vor allem nachts und am Wochenende abgestellt haben.

Im Moment ist die bewachte Fahrradstation mit den 420 Abstellplätzen nicht ausgelastet. Die durchschnittliche Auslastung beträgt lediglich zirka 30 %. Ein Grund dafür ist sicher der Standort. Von Richtung Osten über die Frohburgstrasse beträgt heute der Anteil der Zufahrten mit dem Zweirad zum Bahnhof nur 10 %. Mit den geplanten Bauvorhaben im Tribtschen-/Langensandquartier dürfte dieser Anteil in den nächsten Jahren jedoch zunehmen.

1.4.4 Erfahrungen mit Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften

Das Umsteigen auf Fahrgemeinschaften wird praktiziert und dürfte mit wachsendem Kostenbewusstsein sowie mit einer allfälligen Verknappung des Parkplatzangebotes am Zielort laufend zunehmen. Unterstützen würde dies auch eine Bevorzugung von Fahrgemeinschaften, wie sie in verschiedenen Städten im Ausland gehandhabt wird, wo für Autos mit mehr als 2 Personen Belegung teilweise separate Fahrspuren angeboten werden.

Da nur sehr wenige solche Umsteige-Anlagen bestehen, dürfte auch ein «verstecktes» Umsteigen auf eigentlich nicht dafür vorgesehenen Plätzen stattfinden (z.B. auf Autobahnraststätten, auf autobahnnahen Sammelparkplätze mit Gratisparkieren).

Die bestehenden Umsteige-Anlagen sind in der Regel nicht bewirtschaftet.

- **A1-Anschluss Aarau West**
Unmittelbar am A1-Anschluss Aarau West besteht ein grosser Gratis-Parkplatz mit einer Parkzeitbeschränkung von 24 Stunden. Der Parkplatz ist jederzeit gut belegt. Er liegt im direkten Einzugsbereich der Agglomeration Aarau sowie dem Surental.
- **A2-Anschluss Sempach**
Nach der Eröffnung des A2-Anschlusses Sempach wurde in zunehmendem Masse direkt am Anschluss «wild» parkiert. Da die gewählten Abstellplätze verkehrstechnisch gefährlich waren und auch der Untergrund dafür nicht geeignet war, musste das Parkieren mit entsprechenden Absperrungen verhindert werden. Als Ersatz wurden bei der unmittelbar am Anschluss stehenden CKW-Station 7 offizielle Parkplätze zur Verfügung gestellt und auch signalisiert. Obwohl die Zufahrt trotz Signalisierung nun schwerer zu finden ist, darf die Auslastung als gut bezeichnet werden. Bei Stichprobenerhebungen wurden jeweils 6 bis 10 Fahrzeuge gezählt, wobei auch auf nicht dazu vorgesehenen Flächen parkiert wurde.

1.4.5 Fazit: Chancen und Risiken von Park+Ride

Der Erfolg von Park+Ride hängt von verschiedenen Faktoren ab. Dabei spielen häufig auch sehr persönliche Aspekte eine wichtige Rolle bei der Nutzung von Park+Ride. Damit der Automobilist zum Park+Ride-Nutzenden wird, muss er grundsätzlich das Gefühl haben, dass er einen **Vorteil** daraus ziehen kann.

- Das **attraktive ÖV-Angebot** ist Grundvoraussetzung, dass überhaupt umgestiegen wird.
- Der **Zeitvorteil** wird umso wichtiger, je kürzer die Gesamtreisezeit ist. Insbesondere der MIV-orientierte Park+Ride-Nutzende wird nur dann umsteigen, wenn ein erheblicher Zeitvorteil resultiert.
- Der **Kostenvorteil** muss tatsächlich vorhanden sein und muss auch klar kommuniziert werden können. Kombitickets Parkieren/ÖV-Billet sowie attraktive Tarife sind Voraussetzung dazu.
- Der **Komfort** kann ausschlaggebend sein. Es wird lieber in die Bahn umgestiegen, wo der Mantel ausgezogen und die Zeitung gelesen werden kann. Ein überfüllten Bus, wo ein Sitzplatz kaum garantiert ist, kann da insbesondere auf längeren Strecken bezüglich Komfort nicht mithalten.

Von entscheidender Bedeutung ist ein **attraktives** ÖV-Angebot. Neben einer **hohen Taktdichte** sind auch Faktoren wie

- die erschlossenen Ziele,
- die Fahrzeiten (ohne Behinderungen durch Staus),
- die Fahrplansicherheit und
- direkte Verbindungen zum Ziel ohne Umsteigen

fürs das Umsteigen auf den ÖV ausschlaggebend.

Speziell bei Anlagen im Agglomerationsbereich kann die Ankunftszeit meistens kaum zeitlich genau vorausberechnet werden. Bei einer dichten Taktfolge des öffentlichen Verkehrs kann eine allfällige Verspätung leichter verkraftet werden.

Die **Attraktivität des Standortes** einer Park+Ride-Anlage steigt mit

- der Nähe zum ÖV-Angebot,
- mit der Attraktivität der Fussgänger Verbindung zwischen Parkplatz und Haltestelle (z.B. Distanz, Sicherheit),
- der möglichst staufreien Zufahrt
- der Zuverlässigkeit des Angebotes (der potentielle Park+Ride-Nutzende muss die Sicherheit haben, dass er immer einen Parkplatz findet. Die Erfahrungen zeigen, dass darum idealerweise eine maximale Auslastung von ca. 80% nicht überschritten werden sollte. Bei einer stärkeren Auslastung besteht die Gefahr, dass zu lange gesucht werden muss und dann die Bahn oder der Bus verpasst wird.)
- dem Bekanntheitsgrad der Anlage.

Nicht zu unterschätzen ist auch die **Bedienerfreundlichkeit** einer Anlage. Insbesondere eine verständliche Bedienung der Ticketautomaten, die sich nahe beim Abstellplatz befinden, sind Voraussetzung dazu.

Es darf jedoch daraus nicht abgeleitet werden, dass Park+Ride nur dann erfolgreich ist, wenn Anlagen an Bahnknotenpunkten angeordnet werden. Auch wenige einzelne Parkplätze an den verschiedenen Stationen von Bahn und Bus können in den Gesamtbilanz einen Beitrag zum Erfolg von Park+Ride leisten.

1.5 P + Rail, ein Angebot der SBB

Unter den Begriff Park + Ride fällt auch das neue Angebot «**P + Rail**» der SBB, welches die Haus-zu-Haus-Verbindung mit einer vollständigen Transportkette von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr (sprich Bahn) unterstützt. An ausgewählten Bahnhöfen am Zielort soll auch ein individuelles Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden («RailLink»-Angebot mit Carsharing).

Die SBB betreiben heute gesamtschweizerisch rund 17'400 Park+Rail-Parkplätze an 440 Haltepunkten. Diese sollen in den nächsten fünf Jahren kontinuierlich verdoppelt werden.

Mit dem P+Rail-Angebot sollen nachstehende Ziele erreicht werden:

- Einführung der P+Rail-Parkplätze als Produkt
- Bekanntheitsgrad bei der Bevölkerung wie Halbtax- und Generalabonnement erreichen
- Befriedigung der Kundenbedürfnisse
- Gewinn von zusätzlichen Bahnreisenden

- Verdoppelung des Ertrags
- Senkung der Bewirtschaftungskosten um 25%

P+Rail-Parkplätze sind **Kundenparkplätze für Zugbenutzer**. Diese Anlagen werden an optimaler Lage mit guten Zugängen zu den Zügen platziert. Die maximale Gehdistanz soll 300 Meter nicht überschreiten.

Es ist vorgesehen, an jedem Haltepunkt ein Minimum an Parkplätzen zur Verfügung zu stellen. Um den Benutzern eine gewisse Verfügbarkeit gewährleisten zu können, soll die ideale durchschnittliche Auslastung pro Anlage ca 80% betragen.

Die SBB definiert **3 Typen von Anlagen**. Sie unterscheiden sich durch Art der Ausrüstungen und dem angebotenen Service von einander.

Typ	Anlage	Ausrüstung	Service
A	Minimalanlage	6 - 15 Normalparkplätze Ticketverkauf über einfachen Parkautomaten (oder keine Bewirtschaftung)	-
B	Kleinanlage	10 - 120 Normalparkplätze darin ausgewiesen gemäss individueller Definition: • Frauenparkplätze • Invalidenparkplätze • Parkplätze für Kompaktfahrzeuge • Parkplätze für E-Mobile Ticketverkauf über zentrale Parkuhr	• Reservation • Information über Platzangebot
C	Grossanlage	> 100 Normalparkplätze mit Schrankenanlage darin ausgewiesen gemäss individueller Definition: • Frauenparkplätze • Invalidenparkplätze • Parkplätze für Kompaktfahrzeuge • Parkplätze für E-Mobile Ticketverkauf über Kassierstation	• Reservation • Information über Platzangebot • Überwachung

Im kurzzeitigen Gebrauch (Stunden/Tage) der Anlagen kann nicht zwischen Bahnkunden und Dritten unterschieden werden. Alle Nutzer bezahlen ihre Parkgebühr vor Ort mit den dem Parkplatztyp entsprechenden Möglichkeiten. Der **regelmässige Benutzer** weist sich als Bahnkunde aus (Generalabonnement, Streckenabo, Verbundabo). Nur er kann eine stark verbilligte Monats- oder Jahreskarte beziehen.

Die SBB beabsichtigt, ihre P+Rail-Anlagen nach folgendem grundsätzlichen **Bewirtschaftungskonzept** zu betreiben:

Bewirtschaftungskonzept P+Rail der SBB

Dauer	Stufe	0	1	2	3	4
1 Jahr		0 Fr.	300 Fr.	500 Fr.	600 Fr.	≥ 800 Fr.
1 Monat		0 Fr.	30 Fr.	50 Fr.	60 Fr.	≥ 80 Fr.
1 Tag		0 Fr.	3 Fr.	5 Fr.	6 Fr.	≥ 8 Fr.
1 Stunde (degressiv)		0 Fr.	0.50 Fr.	1.00 Fr.	1.50 Fr.	≥ 2.00 Fr.

Die **massgebende Preisstufe** soll unter Berücksichtigung

- der Nachfrage
- der Lage der Anlage, wobei Anlagen mit vergleichbaren Lagen gleich bewirtschaftet werden sollten,
- den Erstellungs- und Betriebskosten der Anlage,
- dem Service und dem Komfort der Anlage sowie
- den Förderungszielen

festgelegt werden.

1.6 Die Akteure

Es können keine idealtypischen Betreiber von Anlagen festgelegt werden. Die beteiligten Akteure ergeben sich jeweils aus den ortspezifischen Verhältnisse des jeweiligen Standortes. Grundsätzlich sind folgende **Betreiber von Park+Ride-Anlagen** denkbar:

- **Öffentliche Hand**
 - Gemeinden
 - Kanton
 - Mischformen Gemeinden / Kanton
- **Private Betreiber**
 - Transportunternehmungen Bahn und Bus
 - Reine private Gesellschaften / Privatpersonen
 - Private Gesellschaften mit Gemeinden oder Kanton als Aktionäre
- **Partnerschaftliche Modelle**
 - Mischformen mit privaten Betreibern und der öffentlichen Hand

2 Die Strategie

2.1 Typisierung der Anlagen

2.1.1 Generelles zu den verschiedenen Typen

Je nach Qualität und Umfang der Nachfrage lassen sich verschiedene Typen von Park+Ride-Systemen definieren. Aufbauend auf dem Dreitypen-System der SBB und dem ausgehenden Verkehrsmittel (Auto oder Velo) lassen sich für das Park+Ride-Konzept Luzern die nachfolgenden Typen festlegen.

Bei der Typisierung ist auch die Zielgruppe zu betrachten. Der Pendlerverkehr, Berufsverkehr und der Dienstleistungs-/Einkaufsverkehr lassen sich in der Regel einfach kombinieren. Der Besucherverkehr, speziell bei Grossanlässen, tritt selten und kurzfristig, jedoch mit einer sehr grossen Nachfrage auf, welche in der Regel mit für den jeweiligen Fall zugeschnittenen Bedarfsparkplätzen abzudecken ist. Diese Parkplätze sind im Rahmen eines speziellen Verkehrskonzeptes für den Anlass zu bezeichnen.

2.1.2 Typisierung der Anlagen Park+Ride (Auto - ÖV)

Bei der Typisierung der Anlagen Park+Ride gilt es zwischen Anlagen mit Umsteigen auf die Bahn und Anlagen mit Umsteigen auf den Bus zu unterscheiden:

Auto - Bahn

	Kleinanlagen	Mittlere Anlagen	Grossanlagen
Grösse / Angebot	≤ 15 Parkplätze	16 - 100 Parkplätze	> 101 Parkplätze
Bewirtschaftung	in der Regel nein	in der Regel	ja
Standort	S-Bahn-Stationen	bedeutende S-Bahn-Stationen	Regionalzentren (Schnellzugshalte)
Zielgruppen	Pendler- und Berufsverkehr	Pendler- und Berufsverkehr	Pendler-, Berufs- und Einkaufsverkehr

Auto - Bus

	Kleinanlagen	Mittlere Anlagen	Grossanlagen
Grösse / Angebot	≤ 10 Parkplätze	11 - 50 Parkplätze	> 51 Parkplätze
Bewirtschaftung	in der Regel nein	in der Regel nein	ja
Standort	Haltestellen mit entsprechendem Einzugsgebiet	Busknoten und Agglomerationsgrenze	Busknoten und Agglomerationsgrenze
Zielgruppen	Pendler- und Berufsverkehr	Pendler- und Berufsverkehr	Pendler-, Berufs- und Einkaufsverkehr

2.1.3 Typisierung der Anlagen Bike+Ride (Velo - ÖV)

Bei der Typisierung der Anlagen Bike+Ride gilt es ebenfalls zwischen Anlagen mit Umsteigen auf die Bahn und Anlagen mit Umsteigen auf den Bus zu unterscheiden:

Velo - Bahn

	Kleinanlagen	Mittlere Anlagen	Grossanlagen
Grösse / Angebot	≤ 50 Stellplätze in der Regel gedeckt	51 - 200 Stellplätze gedeckt und gesichert	> 201 Stellplätze gedeckt, gesichert und ev. überwacht
Bewirtschaftung	nein	nein	je nach Serviceangebot
Standort	ländliche Stationen	kleinere Regionalzentren	Regionalzentren
Zielgruppen	Pendlerverkehr	Pendlerverkehr	Pendlerverkehr

Velo - Bus

	Kleinanlagen	Mittlere Anlagen
Grösse / Angebot	≤ 50 Stellplätze in der Regel gedeckt	51 - 200 Stellplätze gedeckt
Bewirtschaftung	nein	nein
Standort	Haltestellen mit entsprechendem Einzugsgebiet	Busknoten
Zielgruppen	Pendlerverkehr	Pendlerverkehr

2.1.4 Typisierung der Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften (Auto/Velo - Auto)

Die Bildung von Fahrgemeinschaften (Umsteigen in gemeinsam genutztes Auto) kann sowohl durch Auto- wie auch durch Velobenutzende erfolgen:

Auto/Velo - Auto

	Auto - Auto	Velo - Auto
Grösse / Angebot	< 20 Parkplätze	< 50 Stellplätze in der Regel gedeckt
Bewirtschaftung	in der Regel nein	nein
Standort	Autobahnanschlüsse	Autobahnanschlüsse
Zielgruppen	Pendler- und Berufsverkehr	Pendlerverkehr

2.2 Aspekte mit Einfluss auf die Strategie

2.2.1 Ländlicher Raum - Agglomerationsraum

Aus verkehrsplanerischer Betrachtung ist eine generelle Unterscheidung zwischen ländlichem Raum und Agglomerationsraum sinnvoll.

Der **Agglomerationsraum** umfasst die Stadt Luzern sowie die dichten Siedlungsgebiete der angrenzenden Gemeinden. Die Abgrenzung des Agglomerationsraumes ist aus den A3-Plänen des Standortkonzeptes ersichtlich.

Der **ländliche Raum** umfasst alle Gebiete ausserhalb des Agglomerationsraumes.

2.2.2 Mögliche Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden

Zur Bezeichnung derjenigen ÖV-Linien und Haltestellen, die über ein genügendes Potential für die Aufnahme von Park+Ride-Kunden verfügen, müssen zuerst die möglichen **Fahrziele der Park+Ride-Nutzenden** bezeichnet werden.

	Ausserhalb Agglomerationsraum Luzern	Innerhalb Agglomerationsraum Luzern
Fahrziele	Alle durch den ÖV erschlossenen kantonalen und ausserkantonalen Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Das Stadtzentrum Luzern • Alle Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitschwerpunkte an den zum Stadtzentrum Luzern führenden ÖV-Verbindungen • Von untergeordneter Bedeutung wären: Ziele entlang von ÖV-Tangentialverbindungen zwischen Schwerpunkten der Agglomeration
ÖV-orientierte Park+Ride- Nutzende	Wechsel nahe am Ausgangsort	Wechsel nahe am Ausgangsort
MIV-orientierte Park+Ride- Nutzende	kein Umsteigen im Kanton Luzern	Wechsel am Agglomerationsrand

Für die Belange des Park+Ride-Konzeptes wird das **Stadtzentrum Luzern** wie folgt definiert:

Stadtzentrum Luzern



Direkte Buslinien zu Park+Ride-Anlagen sollten mindestens zwei oder mehr der nachfolgenden Haltestellen im Stadtzentrum bedienen:

- Bahnhof Luzern (SBB, LSE, RM, Regionalbusse, Postauto, VBL)
- Bushaltestelle Kasernenplatz
- Bushaltestelle Pilatusplatz
- Bushaltestelle Schwanenplatz
- Bushaltestelle Löwenplatz

Für den **Spezialfall von zeitlich beschränkten Fahrzielen** an Grossanlässen wie z.B. Sportveranstaltungen, Messen / Ausstellungen, Seenachtsfest und dergleichen werden eigene Park+Ride-Konzepte entwickelt.

Diese gehen im Agglomerationsraum von einem möglichst autobahnnahen Grossparkplatz (Auffangraum) mit intensivem ÖV-Shuttle-Betrieb aus. Im ländlichen Raum verlangen solche Anlässe insbesondere auf den Anlass ausgerichtete Extrakurse Bahn und Bus. Dabei kann weitgehend auf bereits bestehende Erschliessungskonzepte solcher Anlässe zurückgegriffen werden. Das Park+Ride-Konzept bezeichnet solche Auffangräume (z.B. Mehrfachnutzung Industrieariale, Allmend Luzern, Flugplatz Emmen usw.).

2.2.3 Chancen für Park+Ride im Agglomerationsraum

(Anhang 4: Auswertung Parkleitsystem der Stadt Luzern)

Park+Ride im Agglomerationsraum muss bezüglich der Nutzer und der Fahrziele differenziert betrachtet werden. Es sind insbesondere folgende zwei Park+Ride-Bedürfnisse zu unterscheiden:

- Park+Ride-Benutzer die innerhalb der Agglomeration wohnen und deren Fahrziele vorwiegend ausserhalb der Agglomeration liegen
- Park+Ride-Benutzer die ausserhalb der Agglomeration wohnen und deren Fahrziele innerhalb der Agglomeration liegen

Park+Ride-Nutzende aus der Agglomeration mit Ziel ausserhalb der Agglomeration

Zu den Park+Ride-Nutzenden, die innerhalb dem Agglomerationsraum wohnen und deren Fahrziele häufig ausserhalb liegen, können folgende Feststellungen gemacht werden:

- Für die Park+Ride-Nutzenden aus dem Agglomerationsraum, die vor dem Umsteigen möglichst eine grosse Strecke mit dem Auto zurücklegen wollen, besteht im Rahmen des Park+Ride-Konzeptes für den Kanton Luzern kaum Handlungsbedarf. Im Kanton Luzern sind alle Ziele ausserhalb der Agglomeration mit dem Auto gut erreichbar. Ein Umsteigen kurz vor dem Ziel ist nicht zu erwarten. Der MIV-orientierten Park+Ride-Nutzende aus dem Agglomerationsraum steigt erst in den Agglomerationen anderer Kantone auf den ÖV um (Zürich, Basel usw.). Beim Bahnhof Luzern besteht zudem die Möglichkeit, in den nahen Parkhäusern das Auto abzustellen.
- Für nur ungenügend ÖV-erschlossene Gebiete innerhalb dem Agglomerationsraum müssen allenfalls für diejenigen Park+Ride-Nutzenden Angebote geprüft werden, die möglichst rasch auf den öffentlichen Verkehr umsteigen wollen. Innerhalb der Agglomeration sind allerdings nur sehr wenige Gebiete ungenügend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen - sei dies aufgrund zu geringer Taktdichte und/oder mangelnder direkter Verbindungen zum weiterführenden attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel (mehrmaliges Umsteigen Bus-Bus notwendig). Wird dabei noch berücksichtigt, welche dieser Gebiete zumindest in akzeptabler Velodistanz (Topografie, Sicherheit) zu einer genügenden ÖV-Erschliessung liegen, nimmt der mögliche Benutzerkreis Park+Ride weiter ab.

Fazit: Dort wo es einfach möglich ist (Kosten, vorhandener Raum), sollen zweckmässige Angebote geschaffen werden. Mit geeigneten Massnahmen ist dabei sicherzustellen, dass diese Parkplätze nicht durch Benutzer von ausserhalb der Agglomeration belegt werden (z.B. Berechtigung nur durch Bewohner ungenügend erschlossener Quartiere, analog Anwohnerbevorzugung in der blauen Zone). Insbe-

sondere die an den bestehenden und neuen Bahnhaltstellen vorgesehenen Parkplätze übernehmen diese Aufgabe (vgl. Kap. 3, Standortkonzept).

Park+Ride-Nutzende von ausserhalb mit Ziel Agglomeration Luzern

Park+Ride wird für die Automobilisten mit Ziel Agglomeration dann zum Vorteil, wenn sie bei der Erreichung des Zieles Zeit sparen (Zufahrt, Parkplatzsuche).

Für diese Benutzergruppe sind heute diese Vorteile im Agglomerationsraum noch nicht gegeben:

- Die Stadt und Agglomeration sind mit dem Auto nach wie vor gut erreichbar. Zwar treten in den Spitzenzeiten regelmässig Staus auf. Diese sind aber heute noch geringer als in Agglomerationen wie Zürich und Basel. Der «Leidensdruck» ist noch zu wenig gross, um Automobilisten zum Umsteigen zu bewegen.
- An den Hauptzielen der Stadt und Agglomeration sind mit Ausnahme von ganz wenigen Spitzentagen noch genügend Parkplätze vorhanden (was mit der Auswertung des Parkleitsystems der Stadt Luzern klar belegt werden kann, vgl. Anhang 4). Zudem verfügt das Stadtzentrum über einen Ring von grossen Parkhäusern, die von den Hauptverkehrsstrassen aus gut erreicht werden können und die durchwegs in akzeptierter Fusswegdistanz zu allen Zielen der Innenstadt liegen. Mit dem neuen Parkleitsystem konnte der Betrieb dieser Parkhäuser optimiert werden.
- Die Agglomeration Luzern ist verhältnismässig klein. Der Zeitverlust innerhalb der Agglomeration ist gemessen an der Gesamtfahrtstrecke in der Regel relativ gering. Die Distanzen sind klein, womit auch die Zeitdifferenzen ohne massive Verkehrsbehinderungen kaum relevant sind. «Wers mit dem Auto bis an den Agglomerationsrand geschafft hat, fährt auch gleich ins Zentrum».
- Erfahrungen in anderen Städten haben gezeigt, dass Park+Ride vor allem dann angenommen wird, wenn auf ein attraktives und komfortables Schienenverkehrsangebot (z.B. S-Bahn) umgestiegen werden kann, das seine Ziele weitgehend störungsfrei und möglichst schneller als der MIV erreicht. Diese Voraussetzungen sind in der Agglomeration Luzern kaum gegeben, da die heutigen Buslinien annähernd im gleichen Tempo im motorisierten Individualverkehr mitfahren. Die neue S-Bahn wird dazu erst mit der zukünftig angestrebten Taktverdichtung attraktiv. Es gibt kaum Gründe, wieso dann diese Zeit nicht im bequemeren Auto mit allen individuellen Freiheiten verbracht werden soll. Die Erfahrung zeigt zudem, dass Park+Ride im grösseren Ausmass nur dort gemacht wird, wo der Parkplatz gratis benützt werden kann oder höchstens die Dauerparkiergebühr bezahlt werden muss und eine ÖV-Linie mit kurzer Taktfolge zur Verfügung steht.

Fazit: Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Ziel Agglomeration dürften darum im Agglomerationsraum solange kaum Chancen auf Erfolg haben, bis die notwendigen Zeitvorteile gegeben sind. Das Park+Ride-Parkhaus Eichhof, das heute kaum als solches genutzt wird, zeigt es.

Um Park+Ride mit Ziel Agglomeration bereits heute zum Durchbruch zu verhelfen, wären flankierend **Einschränkungen innerhalb des Agglomerationsraumes** erforderlich (z.B. prohibitive Parkplatzgebühren, Beschränkung der Parkplatzzahl, Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Zufahrten usw.). Solche Massnahmen stehen teilweise im Widerspruch zum angestrebten Ziel der Erreichbarkeit für den «wirtschaftlich notwendigen» MIV.

Ausblick: Die oben geschilderte heutige Situation dürfte sich mit der allgemeinen Verkehrszunahme laufend verschärfen, wodurch sich die Chance für Park+Ride am Agglomerationsrand erhöht. Bereits heute ist festzustellen, dass Berufspendler aus dem Raum Entlebuch und Küssnacht / Meggen unerwünscht Gratisparkplätze in Littau und im Gebiet Lido Luzern belegen, um auf den Bus umzusteigen. Im Rahmen des Park+Ride-Konzeptes müssen darum die Standorte für mögliche Park+Ride-Anlagen bezeichnet, planerisch gesichert und **bei Bedarf** realisiert und kontinuierlich ausgebaut werden.

2.3 Die wichtigsten Kriterien zur Standortwahl

Zusammenfassend können aus den vorangegangenen Kapiteln folgende generellen Kriterien für die Standortwahl von Park+Ride-Anlagen festgehalten werden:

2.3.1 Attraktiver öffentlicher Verkehr als Voraussetzung

Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen haben nur dann Erfolg, wenn sie an ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel angeschlossen sind. Jeder Umsteigevorgang ist eine Minderung der Attraktivität des ÖV. Die Erfahrung zeigt, dass die Park+Ride-Nutzenden nach dem Umstieg vom Auto auf den ÖV kaum nochmals umsteigen.

Als Zielgrösse müsste dazu während den Hauptverkehrszeiten im ländlichen Raum von einem 30'-Takt, in der Agglomeration mindestens von einem 15'-Takt ausgegangen werden.

Attraktiv im Sinne des Park+Ride-Konzeptes sind demnach folgende heutigen und künftigen ÖV-Erschliessungen:

- alle Bahnstationen der SBB (inkl. Brüniglinie), der LSE und der RM
- alle Regionalbuslinien mit direkter Verbindung zu den Hauptzielen der Park+Ride-Nutzenden (2.2.3).
- alle Buslinien der Agglomeration (ÖVL) im Grenzbereich des Agglomerationsraumes mit direkter Verbindung zum Stadtzentrum Luzern (2.2.3).

Die Attraktivität nimmt zu

- mit der Taktdichte
- an Haltestellen, wo Strecken zusammengeführt werden und sich dadurch das ÖV-Angebot vergrössert. Es können auf verschiedenen Linien mehrere Ziele angefahren werden und/oder infolge der Linienüberlagerungen steigt die Bedienungshäufigkeit.

Künftigen ÖV-Erschliessungen sind dann zu berücksichtigen, wenn sie die obenstehenden Kriterien erfüllen und in absehbarer Zeit realisierbar sind.

2.3.2 Standortvoraussetzungen aus Sicht des MIV

Die Zufahrt zu den Park+Ride-Anlagen soll folgende Kriterien erfüllen:

- Da der Zeitfaktor eine grosse Rolle für die Akzeptanz von Park+Ride spielt, sind die Park+Ride-Anlagen dort anzuordnen, wo sie ohne Staus erreichbar sind. Zudem sollen sie an ÖV-Linien liegen, die gegenüber dem Auto einen Zeitgewinn für die Fahrt zum Ziel ermöglichen.
- Park+Ride-Anlagen liegen möglichst nahe bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
- Park+Ride-Anlagen liegen an ÖV-Erschliessungen, die gegenüber dem MIV einen Zeitgewinn ermöglichen, zumindest aber keinen Zeitverlust verursachen.
- Im ländlichen Raum werden die Park+Ride-Anlagen über Hauptverkehrs- und allenfalls Sammelstrassen erschlossen.
- Im Agglomerationsraum liegen die Park+Ride-Anlagen nahe einem Autobahnanschluss an der Agglomerationsgrenze. Die Zufahrten tangieren soweit als möglich keine reinen Wohngebiete oder Mischgebiete Arbeiten / Wohnen mit hohem Wohnanteil.

2.3.3 Weitere Grundsätze zur Standortwahl

- Der erste mögliche Umsteigeort ist die dem Wohnort nächste Haltestelle. Je grösser das Einwohnerpotential einer Haltestellen ist, desto grösser ist auch das Potential möglicher Park+Ride-Nutzenden.
- Um den Park+Ride-Nutzenden ein möglichst kostengünstiges Angebot machen zu können, sind Standorte direkt hinter der Tarifgrenze zu bevorzugen.

2.3.4 Anpassungen des Angebotes des öffentlichen Verkehrs als Möglichkeit

Bietet sich aus Sicht des MIV ein attraktiver Standort für eine Park+Ride-Anlage an, deren ÖV-Erschliessung

- heute nur ungenügend (Takt, Haltestellenabstand) ist oder
- noch vollständig fehlt,

so müssen die Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen oder der Realisierung einer neuen Erschliessung in die Planung mit einbezogen werden.

Die Wirtschaftlichkeit der ÖV-Erschliessung muss berücksichtigt werden.

2.4 Realisierungsgrundsätze Park+Ride

Das Park+Ride-Angebot im Kanton Luzern wird nach folgenden Grundsätzen pragmatisch - in Etappen nach Bedarf - kontinuierlich ausgebaut:

2.4.1 Park+Ride generell

G 1 Die Park+Ride-Anlagen werden auf die Konzeptvorstellungen Park+Ride des Kantons, des ÖVL, der Transportunternehmungen sowie der Planungsregionen ausgerichtet.

G 2 Die Priorität liegt bei der Förderung von Park+Ride-Anlagen, bei denen möglichst kurze Fahrstrecken mit dem MIV resultieren.

G 3 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Park+Ride-Standorte.

G 4 Ein finanziell attraktives, verständliches und technisch leicht zu bedienendes Tarifsystem ist Voraussetzung für die Akzeptanz der Anlagen.

2.4.2 Park+Ride-Standorte im ländlichen Raum

G 5 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher ist die Priorität für die Realisierung von Park+Ride-Anlagen. Dies ergibt im ländlichen Raum folgende Reihenfolge (je in absteigender Priorität):

Bahn: Schnellzugshalt, Regionalzugshalt mit regionalem Einzugsgebiet, Regionalzugshalt mit lokalem Einzugsgebiet

Bus: Regionaler Busknoten, Haltestelle von Expresskursen, normale Haltestelle

2.4.3 Park+Ride-Standorte an der Grenze des Agglomerationsraumes

G 6 Park+Ride-Anlagen für Benutzer mit Ziel Agglomeration werden bei Bedarf dort an der Grenze des Agglomerationsraumes angeordnet, wo öffentliche Verkehrsmittel mit direkter Verbindung zu den Hauptzielen in Stadt und Agglomeration staufrei direkt von einer Einfallsachse (Autobahn, T10) aus erreicht werden können. Mit Anwachsen der Kapazitätsprobleme in der inneren Agglomeration nimmt die Priorität zur Realisierung dieser Anlagen zu.

2.4.4 Park+Ride-Standorte innerhalb des Agglomerationsraumes

G 7 Park+Ride-Anlagen innerhalb dem Agglomerationsraum werden schwerge-
wichtig auf die Bedürfnisse derjenigen Benutzer ausgelegt, die innerhalb der Agglomeration wohnen, von keinem attraktiven ÖV-Angebot profitieren können und deren Fahrziele ausserhalb liegen.

2.4.5 Realisierungsgrundsätze Bike+Ride

- G 8 Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Bike+Ride-Standorte.
- G 9 Bike+Ride-Anlagen sind nach Möglichkeit gedeckt und werden möglichst nahe an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs realisiert. Bei grösseren Anlagen wird jeweils die Ausstattung mit weiteren Serviceleistungen und Sicherheits-einrichtungen geprüft.
- G 10 Die Standorte der Bike+Ride-Anlagen genügen den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum (Einsichtigkeit, nach Möglichkeit belebte Räume usw.).
- G 11 Bike+Ride-Anlagen werden an jeder Bahnhofstabelle im Kanton realisiert.
- G 12 Kleinanlagen Bike+Ride werden im ländlichen Raum nach Möglichkeit an den Bus-Haltestellen aller Linien und an den Schiffsanlegestellen realisiert.
- G 13 Bike+Ride-Anlagen werden im Agglomerationsraum an den Regionalbushaltestellen (Umsteigehaltestellen) und an denjenigen Bushaltestellen realisiert, die ausserhalb der Veloerreichbarkeit (Distanz, Steigungen) des Stadtzentrum liegen.

2.4.6 Realisierungsgrundsätze Umsteige-Anlagen Fahrgemeinschaften

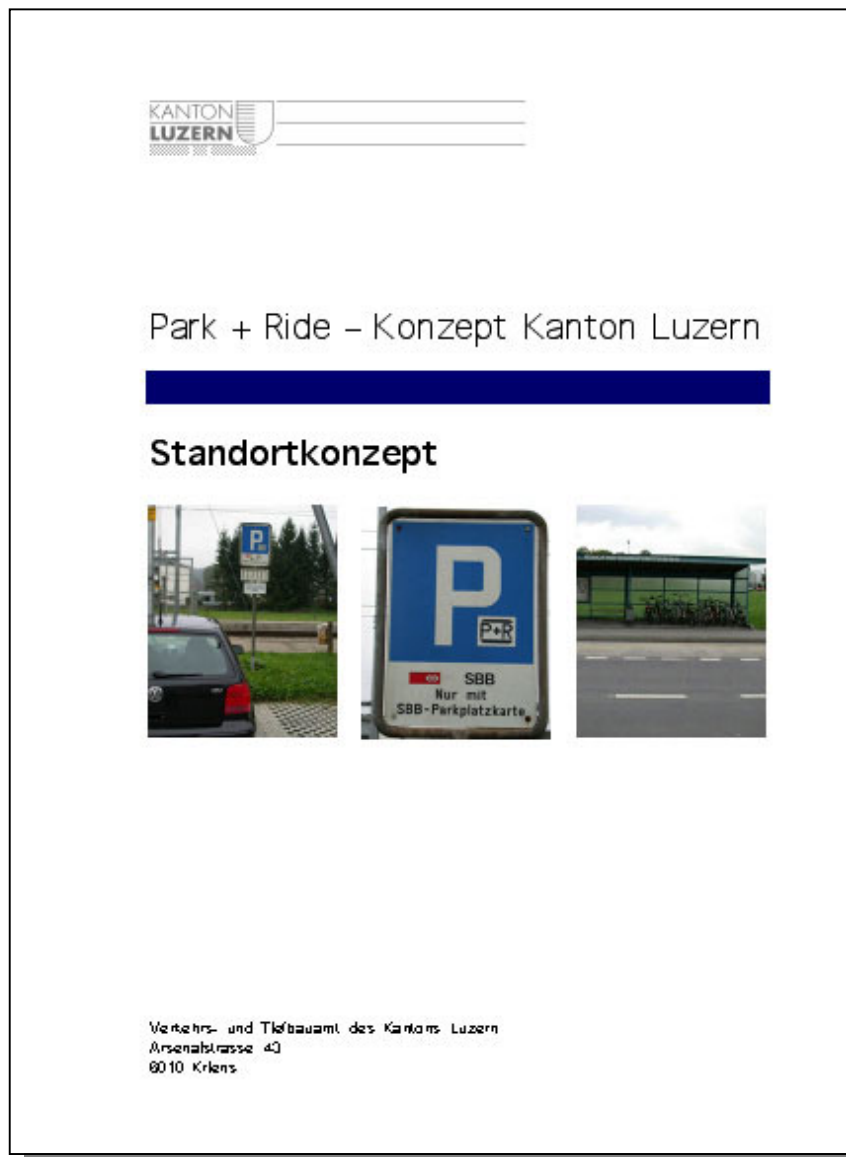
- G 14 Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden an allen Autobahnanschlüssen geprüft.
- G 15 Die Bemessung der Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften richtet sich nach dem Einzugsgebiet der Autobahnanschlüsse und den vorhandenen Möglichkeiten, günstige Parkplätze zu realisieren.
- G 16 Die Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften werden deutlich signalisiert und das Angebot bekannt gemacht.
- G 17 Wo Umsteige-Anlagen für Fahrgemeinschaften in Velodistanz zu grösseren Siedlungen liegen, werden sie mit gedeckten Veloabstellplätzen versehen.

3 Das Standortkonzept

Das Standortkonzept ist in einem separaten Berichtteil «Standortkonzept» mit zugehörigen Konzeptplänen A3 dargestellt.

Es behandelt:

- die Bemessung der Park+Ride-Anlagen
- die räumliche Zuweisung
- die detaillierten Standortblätter der Park+Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung



4 Das Umsetzungskonzept

4.1 Finanzbedarf 2010 für Park+Ride

Ausgehend von den noch zu realisierenden Park+Ride-Plätzen gemäss Standortkonzept kann eine erste **grobe Abschätzung des Finanzbedarfs** bis zum Jahr 2010 gemacht werden.

Diese basiert auf folgenden generellen Annahmen:

- **Auto:** Fr. 6'000.-- pro PP
Erstellung eines oberirdischen Parkplatzes inkl. Landkosten, Unterbau und Entwässerung.
Dabei wird von einer eher kostengünstigen Ausführung der Anlagen ausgegangen. Nicht berücksichtigt ist dabei die Realisierung von wesentlich teureren Parkplätzen in Parkhäusern, was gemäss Konzept bis zum Jahr 2010 ohnehin nur in der Sprengi und allenfalls in Sursee (mengenmässig untergeordnet) relevant wäre.
- **Velo:** Fr. 750.-- pro VP
Gedeckter Veloplatz inkl. Landkosten

Dies ergibt folgende Kosten für die **Anlagen von kantonaler Bedeutung** (vgl. Tabellen Standortkonzept, 3.5):

Auto₂₀₁₀

• An Bahnlinien			5'154'000.--
- Areal SBB / RM:	399 PP	2'394'000.--	
- Areal Dritte (inkl. neue Haltest.):	460 PP	2'760'000.--	
• An Buslinien	95 PP		570'000.--
• Im Agglomerationsraum	200 PP		1'200'000.--
Total	1154 PP		6'924'000.--

Velo₂₀₁₀

• An Bahnlinien			1'515'000.--
- 2005: Konzept Bahnen	341 VP	255'750.--	
- 2004: neue Haltestellen	20 VP	15'000.--	
- 2010: Ergänzungen	1659 VP	1'244'250.--	
• An Buslinien	144 VP		108'000.--
• Im Agglomerationsraum	80 VP		60'000.--
• An Regionalbuslinie in Agglomeration	40 VP		30'000.--
Total	2'264 VP		1'713'000.--

Der Gesamtfinanzbedarf für das Jahr 2010 der Park+Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung beträgt **rund 8.6 Mio. Franken** (Fr. 8'637'000.--).

4.2 Neues Modell für die Kostenverteilung

4.2.1 Die bisherigen Subventionen

Gemäss den Regierungsratsbeschlüssen Nr. 3538 vom 20. Dezember 1994 und 2625 vom 21. November 1997 gelten folgende Finanzierungsgrundsätze an eine Park+Ride-Anlage:

- Der Staatsbeitrag richtet sich nach dem **Nutzen** (klein, durchschnittlich, sehr gross) und der räumlicher **Bedeutung** (lokal, regional, überregional) einer Anlage. Die Bandbreite der Beiträge liegt bei 20 - 50 % der anrechenbaren Kosten.
- Falls eine Gemeinde die Anlage errichtet, werde die Beiträge in Abhängigkeit zum **Steuerfuss der Standortgemeinde** mit einem Faktor multipliziert:

- Steuerfuss 2.40 und höher:	Faktor	1.00
- Steuerfuss 2.00 bis 2.39:	Faktor	0.75
- Steuerfuss unter 2.00:	Faktor	0.50

Die Standortgemeinde oder ein anderer Ersteller bzw. Erstellerin erhält also einen Beitrag von maximal 50 % der anrechenbaren Kosten einer Park+Ride-Anlage. Die bisher gesprochenen Beträge lagen im Schnitt bei rund 20 bis 30%.

4.2.2 Künftig verstärkte Förderung durch den Kanton

Die heutigen Beiträge werden meistens an die Standortgemeinde ausgerichtet. Diese müssen die Kosten der Park+Ride-Anlage zum grössten Teil selber tragen. Sie haben aber in der Regel nur einen geringen Nutzen davon:

- Die Park+Ride-Nutzer kommen in der Regel grösstenteils von ausserhalb der Standortgemeinde. Je besser das ÖV-Angebot ist, auf das umgestiegen wird, desto grösser ist das Einzugsgebiet der Nutzer. Dies zeigt sich am Beispiel Sursee deutlich.
- Je nach Lage der Park+Ride-Anlage wird die Standortgemeinde durch zusätzlichen Verkehr belastet.

Die Standortgemeinde hat also wenig Interesse an der Realisierung von Park+Ride-Anlagen. Gespräche mit Gemeindevertretern im Rahmen dieses Konzeptes haben gezeigt, dass eine Lösung mit freiwilliger Mitfinanzierung durch die profitierenden Nachbargemeinden keine Chancen hat.

Fazit:

Park+Ride kann nur wirkungsvoll gefördert werden, wenn den Standortgemeinden attraktivere Rahmenbedingungen geboten werden. Das ist nur möglich, wenn der Kanton die Führungsfunktion übernimmt und sich verstärkt finanziell und personell engagiert

Dies ergibt folgenden **Grundsatz zur Förderung von Park+Ride:**

Der Kanton ist verantwortlich für die Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes. Die Realisierung der Anlagen von kantonaler Bedeutung erfolgt unter Federführung des Kantons und wird hauptsächlich durch ihn finanziert. Die Standortgemeinden werden angemessen beteiligt.

4.2.3 Vorschlag neues Beitragsmodell

Das Park+Ride-Konzept schlägt das **«Drittelsmodell»** als neues Beitragsmodell vor:

«Drittelsmodell»

- Der Kanton finanziert 2/3 der Kosten aller Park+Ride-Anlagen (Auto) von kantonaler Bedeutung (siehe Standortkonzept). Die Standortgemeinde übernimmt 1/3 der Kosten.
- Allfällige Einnahmen durch Parkplatzbewirtschaftung gehören den Betreibern der Anlage (z.B. Gemeinde).
- Die Realisierung von Autoabstellplätzen auf bahneigenen Arealen durch die SBB und die RM wird finanziell nicht unterstützt (da wirtschaftlicher Nutzen der Bahnen: zusätzliche Kunden, Erträge aus der Bewirtschaftung, Land bereits vorhanden, in der Regel kostengünstige Realisierung möglich).
- Bei Vorliegen besonderer Verhältnisse (besondere Vor- resp. Nachteile für die Standortgemeinde) kann der Kanton seinen Beitrag um 15 % der Kosten erhöhen oder auch verringern.
- Grosse P+R-Anlagen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (z.B. P+R mit Ausbau Bahnanlagen, Zufahrt Bus etc.) können unabhängig vom Standort mit finanziert werden. Der Kantonsbeitrag wird im Einzelfall festgelegt.
- Beiträge an Autoabstellplätze in Parkhäusern werden im Einzelfall festgelegt.
- Bike+Ride-Anlagen an ÖV-Linien von kantonaler Bedeutung (siehe Standortkonzept) werden zu 1/3 durch den Kanton mitfinanziert. Davon ausgenommen sind Bike+Ride-Anlagen auf bahneigenen Arealen durch die SBB und die RM. Haben die Anlagen klar überkommunalen Charakter, kann der Kanton höhere Beiträge vorsehen.

Die Umsetzung des «Drittelmodells» führt für den Kanton Luzern zu folgendem **Finanzbedarf 2010**:

• Park+Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung (66% von 4.53 Mio. Fr.):	2.99 Mio. Fr.
• Bike+Ride-Anlagen (33% von 1.46 Mio. Fr.):	0.48 Mio. Fr.
Total	3.47 Mio. Fr.

4.3 Mittelbeschaffung

Aufgrund des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994 sind in den Jahren 1994-1996 fünf Prozent der Motorfahrzeugsteuern zur Förderung von Park+Ride-Anlagen und für weitere Massnahmen zur Verknüpfung von öffentlichem und privatem Verkehr verwendet worden.

Am 8. Juni 1997 haben sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Luzern dafür ausgesprochen, diesen Anteil neu generell für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Trotz der Änderung des Verwendungszwecks bleiben 8.5 Mio. Fr., die vor dem 8. Juni 1997 in den **Spezialfonds Park+Ride** geflossen sind, der herkömmlichen Zweckbestimmung erhalten.

Bis Ende 2002 wurden aus diesem Spezialfonds 53 Projekte mit insgesamt 5.1 Mio. Fr. unterstützt. Davon entfielen 9 Projekte auf Park+Ride fürs Auto und 30 Projekte auf Bike+Ride. Heute stehen aus diesem Fonds für neue Projekte noch **3.4 Mio. Fr.** zur Verfügung.

Die Mittel reichen knapp aus, um alle Park+Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung gemäss Konzept nach dem «Drittelmodell» mitfinanzieren zu können. Bei der Umsetzung des Park+Ride-Konzepts sind Prioritäten zu setzen. Wichtig sind insbesondere Anlagen an den Halteorten der Schnell- und RegioExpress-Züge.

4.4 Grundsätze zur Realisierung von Park+Ride-Anlagen

Für die Planung und Realisierung von Park+Ride-Anlagen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Sie lassen sich unabhängig von der Grösse der Anlage in vier Bereiche unterteilen:

Park+Ride-Anlage

<p>Lage</p> <p>Die optimale Lage im Zufahrtsnetz und zur ÖV-Haltestelle ist eines der Kernkriterien.</p>	<p>Gestaltung / Ausstattung</p> <p>Mit der Gestaltung kann die Attraktivität für die Benutzer beeinflusst werden.</p>
<p>Betrieb / Bewirtschaftung</p> <p>Für den Benutzer ist der einfache Betrieb von hoher Bedeutung</p>	<p>Marketing / Information</p> <p>Um den Erfolg zu sichern braucht es nicht nur Mund zu Mund- Propaganda, sondern auch ein unterstützendes Marketingkonzept.</p>

Verschiedene Anforderungen tragen zum Erfolg der Anlage bei. Je grösser die Anlage bzw. das Umfeld, umso eher können und sollen technisch aufwändigere Systeme bei der Ausstattung gewählt werden. Grundsätzlich kann immer klein angefangen werden und - sofern der Platz vorhanden ist - mit der Nachfrage gewachsen werden.

4.4.1 Lage

Generell:

- Die Lage der Anlage muss so gewählt werden, dass immer ein **direkter Bezug zur ÖV-Haltestelle** besteht. Sie soll als zur ÖV-Haltestelle gehörend erkannt werden. Dazu gehören auch möglichst kurze Wege von den Parkplätzen zu den Einstiegsstellen beim ÖV. Je kleiner die Anlage ist, umso näher ist sie anzuordnen.
- Ein Automobilist wird dann gerne auf den ÖV umsteigen, wenn seine gesamte Reisezeit gegenüber der durchgehenden Autofahrt kleiner wird. Die Lage ist auch so festzulegen, dass er die Park+Ride-Anlage schnell, behinderungsarm und direkt erreichen kann.
- Bike+Ride-Anlagen sollen ins sichere **Radroutennetz** des Kantons und der Gemeinden eingebunden werden.

Wegweisung:

- Insbesondere bei kleineren Einzelanlagen der Landschaft genügt die **Wegweisung** zu den Parkplätzen. Je näher man zur Agglomeration Luzern kommt, kann die Erweiterung der Wegweisung zu einem Parkleitsystem sinnvoll sein. In der Stadt Luzern ist schon ein Parkleitsystem im Einsatz, welches bei Bedarf erweitert werden könnte. Da aber die heutige Situation zeigt, dass mit Hilfe des **Parkleitsystems** in der Stadt meistens ein Parkplatz gefunden werden kann, ist eine Erweiterung zurzeit noch unverhältnismässig.
- Liegen Park+Ride-Anlagen im Bereich von Strassen mit Rückstaus, können **spezielle Zufahrtsspuren** den Zugang zu den Parkplätzen sicherstellen. Eine solche Massnahme ist speziell bei grossen Anlagen von Bedeutung.
- Künftig könnte die Wegweisung in der Region um ein **Informationssystem** ergänzt werden. Auf den Autobahnen sind heute schon im Rahmen des nationalen Verkehrsleitsystems Informationsanzeigen aufgestellt worden. Diese könnten, wie im Ausland zu Teil schon gemacht, auch Informationen über die Parkiersituation in Luzern anzeigen, sowie auch die Abfahrtszeiten des nächsten öffentlichen Verkehrsmittels.
- Weiter wäre die Kopplung der Park+Ride-Informationen aus dem Parkleitsystem mit dem Verkehrsfunk oder mit den heute in vielen Autos bereits installierten **Navigationssystemen** zu prüfen.

4.4.2 Gestaltung / Ausstattung

- Eine **übersichtliche und überschaubare Anlage**, wo speziell die Ausgänge zur ÖV-Haltestelle direkt und schnell erreichbar sind, verkürzt die erforderliche Umsteigezeit. **Infrastruktureinrichtungen** wie WC, Infotafel mit Fahrplänen usw. stehen allen Fahrgästen zur Verfügung. Stehen die Parkplätze etwas abseits, sind grössere Anlagen ergänzend damit auszustatten. Es ist bei grossen Anlagen zu prüfen, ob auch der Billetbezug direkt beim Park+Ride-Parkplatz angeboten werden kann.
- **Interne Wegweiser** zu den Einstiegstellen helfen kurze Umsteigezeiten zu erreichen.
- Sobald die Anlage eine bestimmte Grösse (ca. 50 bis 100 Parkplätze) überschreitet und z.B. unterirdisch angeordnet wird, spielt die **soziale Sicherheit** eine grosse Rolle. Eine helle Farbgebung und eine gute Ausleuchtung sind bei solchen Anlagen zwingend. Beim Eingang können z.B. speziell für Frauen reservierte Parkplätze angeordnet werden.
- Heute müssen bei der Einteilung der Parkplätze immer mehr die Unterschiede bei den Fahrzeuggrössen berücksichtigt werden. Die Ausscheidung von **Spezialplätzen** wie z.B. "Smart-Parkplätzen" ist zu prüfen.

- Ein Teil der Parkplätze ist **behindertengerecht** auszugestalten (mind. 3.5 m breit). Entsprechende Richtlinien sind vorhanden.
- Die **Ausbaubarkeit** der Anlage ist zu berücksichtigen, da es in den seltenen Fällen möglich ist, von Anfang an die Grösse genau zu definieren. Es ist meistens sinnvoll, mit einer kleinen Anlage anzufangen, sich aber die Möglichkeit einer Erweiterung, sei es in der Fläche (horizontal) als auch in der Höhe (vertikal), offen zu behalten.
- Es ist auf einen **behindertengerechten Ausbau** zu achten.

Ergänzungsangebote:

- Park+Ride-Anlagen könnten auch dazu dienen, verschiedene **Dienstleistungen** zu kombinieren: In Kombination mit einem Garagenbetrieb könnte das Auto tagsüber gewartet, gewaschen, betankt usw. werden. Auch Carsharinglösungen sind denkbar, wie z.B. Mobility-Parkplätze oder "Combicar" in München, wo ein Carsharingfahrzeug tagsüber von mehreren Personen für Geschäftsfahrten genutzt wird und am Abend dann wieder für die Fahrt nach Hause eingesetzt wird.

4.4.3 Betrieb / Bewirtschaftung

Bewirtschaftung:

Zur Bewirtschaftung der Parkplätze vergleiche das ausführliche Kap. 4.5.

Verfügbarkeit:

Für den einzelnen Benutzer ist es zentral, dass er immer einen freien Parkplatz findet. Damit dies in der Regel der Fall ist, soll eine Park+Ride-Anlage **nur bis zu 80% ausgelastet** werden. Mit neuen Technologien könnten den Benutzern auch **Reservationsmöglichkeiten** (z.B. Internet, Mobiltelefon etc.) angeboten werden.

Unterhalt:

Die Anlagen sind regelmässig zu unterhalten. Die Geldkassetten der Automaten sind zu leeren, Störungen müssen behoben werden, die Parkplätze sollen in einem sauberen Zustand gehalten werden usw. Für den Unterhalt kann die Gemeinde, eine Transportunternehmung oder auch ein privater Anbieter betraut werden.

4.4.4 Marketing und Information

Damit im Kanton Luzern Park+Ride benutzt wird, muss die Bevölkerung zuerst über das Angebot grundsätzlich informiert («Erstinformation») und anschliessend laufend über Angebotsänderungen orientiert werden.

Dazu ist in Koordination mit den Betreibern von Park+Ride-Anlagen ein **Marketingkonzept** zu erarbeiten.

Dies benutzt neben den klassischen Informationsmitteln wie

- Pressemitteilungen,
- Inserate
- Infobroschüren, Flyer, Karten und dergleichen (eigenständig und/oder als Beilagen zu Broschüren Transportunternehmen, Einbindung in Broschüre Passepartout usw.)
- Internetauftritt (eigenständig «www.parkandride-luzern.ch und/oder Einbindung in bestehende Auftritte von z.B. Transportunternehmungen, ÖVL, Kanton, Regionen, Gemeinden usw.)

auch die neuen Kommunikationsmittel. Denkbar sind insbesondere auch die in Kap. 4.4.1 angeregten Möglichkeiten:

- Informationstafeln an den Autobahnen
- Lokalen Verkehrsmeldungen
- Navigationssysteme
- Mobilfunk-Abfragen zur aktuellen Verkehrssituation

4.5 Bewirtschaftungskonzept

4.5.1 Begriff der Bewirtschaftung

Unter dem Begriff Bewirtschaftung werden zwei Massnahmenbündel verstanden:

- Die **Gebührenerhebung** und
- Die Regelung der Berechtigung als Massnahme zur **Verhinderung von Fremdparkieren**.

Es steht die Bewirtschaftung für Autoabstellplätze im Vordergrund. Bei Veloabstellplätzen kommen erst bei sehr grossen Anlagen mit Zusatzleistungen Bewirtschaftungssysteme in Frage (zu Velostationen und ähnliche Modelle: vgl. Kap. 4.6). Nachfolgend wird nur auf die Bewirtschaftung für Autoabstellplätze eingegangen.

4.5.2 Gebührenerhebung

Um eine möglichst grosse Attraktivität der Parkplätze zu erreichen, muss die Bewirtschaftung für den Benutzer möglichst einfach, komfortabel und schnell funktionieren.

Die Gebührenerhebung ist **abhängig von der Grösse der Anlage** und von der Art der Benutzung. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Gebühren und der Gebührenerhebung (= Abfertigungsanlagen).

- Bei **kleinen Anlagen bis ca. 15 Parkplätze** ist eine Bewirtschaftung mit Gebührenerhebung genauesten zu prüfen, da die Investitionskosten vermutlich in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.
- Ab **15 Parkplätzen** kann grundsätzlich eine Gebührenerhebung wirtschaftlich betrieben werden. Für Parkplätze in der Grössenordnung bis ca. 100 Parkplätze haben sich Ticketautomaten bewährt. Die Ticketautomaten werden vornehmlich von gelegentlichen Park + Ride-Kunden benutzt. Standard sind heute Ticketautomaten, an denen die Parkplatznummer eingegeben werden können. Dies ergibt einen Zeitgewinn sowohl beim Parkieren (es muss kein Billet im Auto aufgelegt werden) wie auch bei der Kontrolle.
Regelmässigen Kunden stehen Vignetten oder Parkkarten zur Verfügung, welche direkt mit dem Monats- oder Jahresabo gelöst werden können.
- Erst bei Grossanlagen ab ca. **100 Parkplätzen** sind Bewirtschaftungssysteme mit Schrankenanlagen gerechtfertigt. Da bei solchen Anlagen erst im Nachhinein bezahlt werden muss, haben sie für gelegentliche Park+Ride-Kunden den Vorteil, dass nur für die effektive Parkzeit bezahlt werden muss. Im Vergleich zu Ticketautomaten sind Schrankenanlagen deutlich teurer.

Ideal wäre, wenn direkt am Automaten bei den Parkplätzen das gewünschte ÖV-Billett gelöst werden könnte. Heute existieren noch keine Ticketautomaten, bei welchen auch gleichzeitig ein **ÖV-Billett zu verschiedenen Destinationen** gelöst werden kann (beim Parkhaus Eichhof zum Beispiel gilt das Billett nur für die Hin- und Rückfahrt zum Stadtzentrum, ein Billett nach Zürich kann hier aber nicht gelöst werden.). Die Ticketautomaten an Bahnlinien und den Haupt- und Ergänzungsanlagen im Agglomerationsraum sollten mit dieser Funktionalität erweitert werden. Damit wird das Umsteigen vom Auto zum ÖV noch komfortabler und attraktiver.

4.5.3 Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren

Damit die Parkplätze auch wirklich den ÖV-Kunden zur Verfügung stehen, sind sie mit verhältnismässigem Aufwand vor Fremdparkierern zu schützen. Dazu sind verschiedene Massnahmen denkbar. Generell sollen sie anwenderfreundlich sein, da sie bei unerwünschtem Mehraufwand für den Benutzer sonst eher von Park+Ride abschrecken könnten.

Besteht die Gefahr von Fremdparkieren nicht, sollen die Parkplätze frei verfügbar sein.

Um sicherzustellen, dass die Parkplätze nur von ÖV-Benutzern belegt werden, kann Folgendes geprüft werden:

- Die Benutzung von **gebührenfreien Parkplätzen** kann an eine Berechtigung geknüpft werden. Denkbar wären insbesondere:
 - Die Benutzung der Parkplätze ist nur für ausgewiesene ÖV-Benutzer zulässig.
 - Mit dem Erwerb von ÖV-Abonnements wird gratis auch eine Berechtigung für die Benutzung eines klar zugewiesenen Park+Ride-Platzes abgegeben.
 - Bei ÖV-Haltestellen mit Ticketautomaten kann ein Teil des Billets im Auto als Parkierungsberechtigung hinterlegt werden.
- Die Benutzung von **gebührenpflichtigen Parkplätzen** kann wie folgt an eine Berechtigung geknüpft werden:
 - Es können nur Kombitickets Parkierung / ÖV-Benutzung gelöst werden
 - Ticketautomaten können mit Billetlesern ausgestattet werden, welche für Inhaber von ÖV-Abonnements einen günstigeren Tarif verrechnen.
 - Die Ausgabe von Monats- und Jahresparkkarten wird an den Kauf eines entsprechenden ÖV-Abonnements geknüpft.

Wird die Berechtigung an ein ÖV-Abonnement geknüpft, so entspricht die Nutzungsdauer derjenigen des ÖV-Abonnements.

Um die verschiedensten Benutzer (regelmässige und unregelmässige) zu berücksichtigen, sind neben den eigentlichen Dauerparkkarten (Monat / Jahr) auch eine Art «**Mehrfachbenutzungskarten**» (analog der Mehrfahrtenkarte) für gelegentliches Benutzen anzubieten. Man kann sich dazu mehrere Systeme vorstellen.

- Beim Automaten können Entwertungskarten eingesetzt werden.
- Bei Anlagen ohne technische Systeme gibt es Beispiele mit "Rubbelkarten", bei denen man eine gewisse Anzahl Daten selber freirubbeln kann.

4.5.4 Bewirtschaftungskonzept Kanton Luzern

Die Anwendung der vorher beschriebenen Grundsätze zur Realisierung von Park+Ride-Anlagen ergibt folgendes, mit dem Bewirtschaftungskonzept der SBB koordiniertes, Bewirtschaftungskonzept für den Kanton Luzern:

Bewirtschaftungskonzept Park+Ride Kanton Luzern

	Park+Ride an Bahnl linien	Park+Ride an Bus- linien	Haupt- und Ergä nungsanlagen in der Agglomeration
Gebührenerhebung	<p>Bahneigene PP: gemäss SBB/RM, je nach Marktsituation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tag: X Fr. • Monat: X0 Fr. • Jahr X00 Fr. <p>PP auf Drittarealen: Betreiber sind grundsätzlich frei bei der Gebührenerhebung. Sinnvollerweise erfolgt Gebührenfestsetzung und die Massnahmen zur Verhinderung von Fremdparkieren in Abstimmung mit dem Konzept der SBB</p>	<p>Keine Gebührenerhebung</p> <p>kaum Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • würde kaum angenommen • eher Kleinanlagen, darum kosten für notwendige Infrastruktur und Kontrolle wären unverhältnismässig hoch 	<p>Gebührenerhebung prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Gebühren orientieren sich sinnvollerweise am Modell SBB. • die Höhe der Gebühren soll in Abstimmung mit den jeweiligen kommunalen Parkplatzkonzepten (Gebühren, Berechtigungen) nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten festgelegt werden.
Verhindern von Fremdparkieren	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelbenutzung: ohne Berechtigung • Monats- und Jahreskarte an SBB-Abonnement geknüpft 	<p>Empfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belegung nur mit Berechtigung • Abgabe Parkkarten (gebührenfrei) nur in Kombination mit Dauerstreckena-bonnement • Benutzungsregeln aufstellen für Parkplatzbenutzung ausserhalb der Betriebszeiten des ÖV 	<p>Massnahmen sind zwingend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelbenutzung nur in Kombination mit ÖV-Billet (nur Kombitickets wählbar) • Monats- und Jahreskarte an ÖV-Abonnement geknüpft • Mehrfachbenutzungskarten anbieten

4.6 Bike+Ride im Besonderen

Bike+Ride-Anlagen sind schon von ihrer Dimension und von der Grösse des Einzugsgebietes her anders zu betrachten. Unabhängig davon sind folgende Punkte bei der Realisierung von Abstellplätzen zu beachten:

- Die Nähe zur ÖV-Haltestelle in von zentraler Bedeutung. Es sind immer die nächstmöglichen Standorte zur Haltestelle zu wählen. Es besteht ansonsten die Gefahr von wildem Abstellen.
- Abstellplätze sind immer gedeckt auszubilden, wobei ein Dach in den meisten Fällen nicht genügt. Sie sind nach Möglichkeit auch seitlich gegen Wind (umkippen) und stürmischen Regen zu schützen.
- Die soziale Sicherheit spielt ebenfalls eine grosse Rolle. Die Abstellplätze müssen gut beleuchtet werden und gut einsehbar sein. Mit der Nähe zur ÖV-Haltestelle kann dieser Forderung in den meisten Fällen nachgekommen werden.
- Abstellplätze sind als solche gut erkennbar zu bezeichnen. Dies dient einerseits der Imagewerbung und andererseits der leichteren Auffindbarkeit.

Ergänzende Angebote

Je grösser die Bike+Ride-Anlage ist (vgl. Kap. 2.1.3), umso eher sind auch ergänzende Angebote vorzusehen:

- Bei kleineren Anlagen (< 50 Abstellplätze) sind keine ergänzenden Angebote notwendig. Soweit möglich sind Vorrichtung anzubieten, welche das diebstahlsichere Abstellen des Velos ermöglichen.
- Bei mittleren Anlagen (51 - 200 Abstellplätze) steigern minimale zusätzliche Angebote, wie z.B. Pumpstation und Schliessfächer für Velohelme die Attraktivität.
- Bei grossen Anlagen (> 200 Abstellplätze) sind ergänzende Angebote wie beim Veloparking zu prüfen. Das Spektrum reicht von den minimalen Angeboten wie Pumpstation und Schliessfächer für Velohelme bis zur Angliederung eines Veloreparaturservice, dem Anbieten von Veloboxen (für sehr teure Velos) sowie allenfalls Umkleidemöglichkeiten mit Duschen.
- Informationen zu Velostationen: Vgl. «www.velostation.ch»

Bewirtschaftung

Grundsätzlich sollen die Bike+Ride-Plätze gratis angeboten werden. Wird jedoch ein zusätzliches Angebot zur Verfügung gestellt, kann dies gegen eine bescheidene Gebühr geschehen. Dabei sollen nur die kostenintensiveren Angebote auch kostenpflichtig sein. Pumpstation und Schliessfächer für Velohelme gehören zum Gratisangebot.

5 Fazit und Schlussfolgerungen

5.1 Wirkung und Nutzen von Park+Ride

Mit der Realisierung des Park+Ride-Konzeptes stehen im Jahr 2010 rund

- 2'200 Autoabstellplätze und
- 6'500 Veloabstellplätze

für Park+Ride in Anlagen von kantonaler Bedeutung zur Verfügung.

Das Park + Ride-Konzept setzt damit ein **wichtiges verkehrspolitisches Zeichen**:

- Bei vollständiger Belegung der 2'200 Autoabstellplätzen entsprechen die vermiedenen Fahrten der Kapazität von zwei Zufahrtsspuren pro Stunde nach Luzern.
- Die 6'500 Veloabstellplätze entfalten eine grosse Flächenwirkung, der grosse Bedeutung beigemessen werden muss. Noch nicht berücksichtigt sind bei dieser Zahl die bereits bestehenden Anlagen von kommunaler Bedeutung.

Mit dem ausgeprägt **dezentralen Konzeptansatz** wird zudem angestrebt, dass die Fahrten zum Umsteigepunkt auf den ÖV möglichst kurz und damit umweltschonend sind. Die Parkplätze können zudem meist günstig à Niveau realisiert werden.

Im Rahmen der koordinierten Gesamtpolitik des Kantons Luzern stellt Park+Ride ein **wichtiger Baustein** dar. Park+Ride

- leistet einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes in der Gesamtmobilität,
- entlastet die Strassen der Agglomeration,
- fördert das Image des öffentlichen Verkehrs und
- ergänzt die Palette des ÖV-Angebots.

Die für das Park+Ride anfallenden einmaligen Investitionskosten sind verglichen mit anderen Verkehrsvorhaben gering, die Betriebskosten fallen kaum ins Gewicht. Investitionen in Park+Ride sind hinsichtlich Kosten / Nutzen interessant.

Mit einem **pragmatischer Ansatz bei der Realisierung**, bei dem die Flächen vorerst planerisch freigehalten und die Parkplätze laufend entsprechend dem Bedarf erweitert werden, kann effizient und Kosten/Nutzen-orientiert vorgegangen werden.

Fazit:

Die Bedeutung von Park+Ride rechtfertigt eine stärkere Förderung als bis anhin. Der Kanton muss die Führungsfunktion übernehmen und sich verstärkt finanziell und personell engagieren.

5.2 Die nächsten Schritte

Die effiziente Umsetzung des Park+Ride-Konzeptes verlangt folgende weiteren Schritte seitens des Kantons:

- **Bezeichnung der verantwortlichen Park+Ride-Stelle**
Innerhalb der kantonalen Verwaltung wird die für das Park+Ride verantwortliche Stelle bezeichnet. Diese hat insbesondere folgende Aufgaben:
 - Verwaltungsinterne Koordinationsstelle für alle Belange von Park+Ride
 - Ansprechstelle für die Gemeinden und weiterer Partner bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen
 - Aufbau der notwendigen Fachkompetenz
 - Führen von einschlägigen Dokumentationen
 - Projektleitung resp. Koordination bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen
 - Vorbereitung der für Park+Ride notwendigen politischen Entscheide (Beitragsgesuche, Parlamentsvorlagen, Regierungsratsentscheide)

- **Schrittweise Umsetzung und Controlling** des Konzeptes unter Federführung des Kantons in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmungen
 - Realisierungsprogramm Park+Ride mit Prioritäten, Organisation usw.
 - Marketingkonzept in Zusammenarbeit mit Transportunternehmungen und Parkplatzbetreibern
 - Konkrete Ausgestaltung des Modells für die Kostenbeteiligung
 - Controlling: Umsetzung, Erfolgskontrolle und Beratung
 - Einbinden Park+Ride in die kantonale Verkehrspolitik

Anhang

- Anhang 1: Mitglieder Projektteam
- Anhang 2: Belegung Parkhaus Eichhof
- Anhang 3: Daten zur Park+Ride-Anlage Sursee

Beilage:

Auswertung 2001 Parkleitsystem der Stadt Luzern
(siehe separate Datei «**parkleitsystem.pdf**»)

Anhang 1: Mitglieder Projektteam

Mitglieder Projektteam

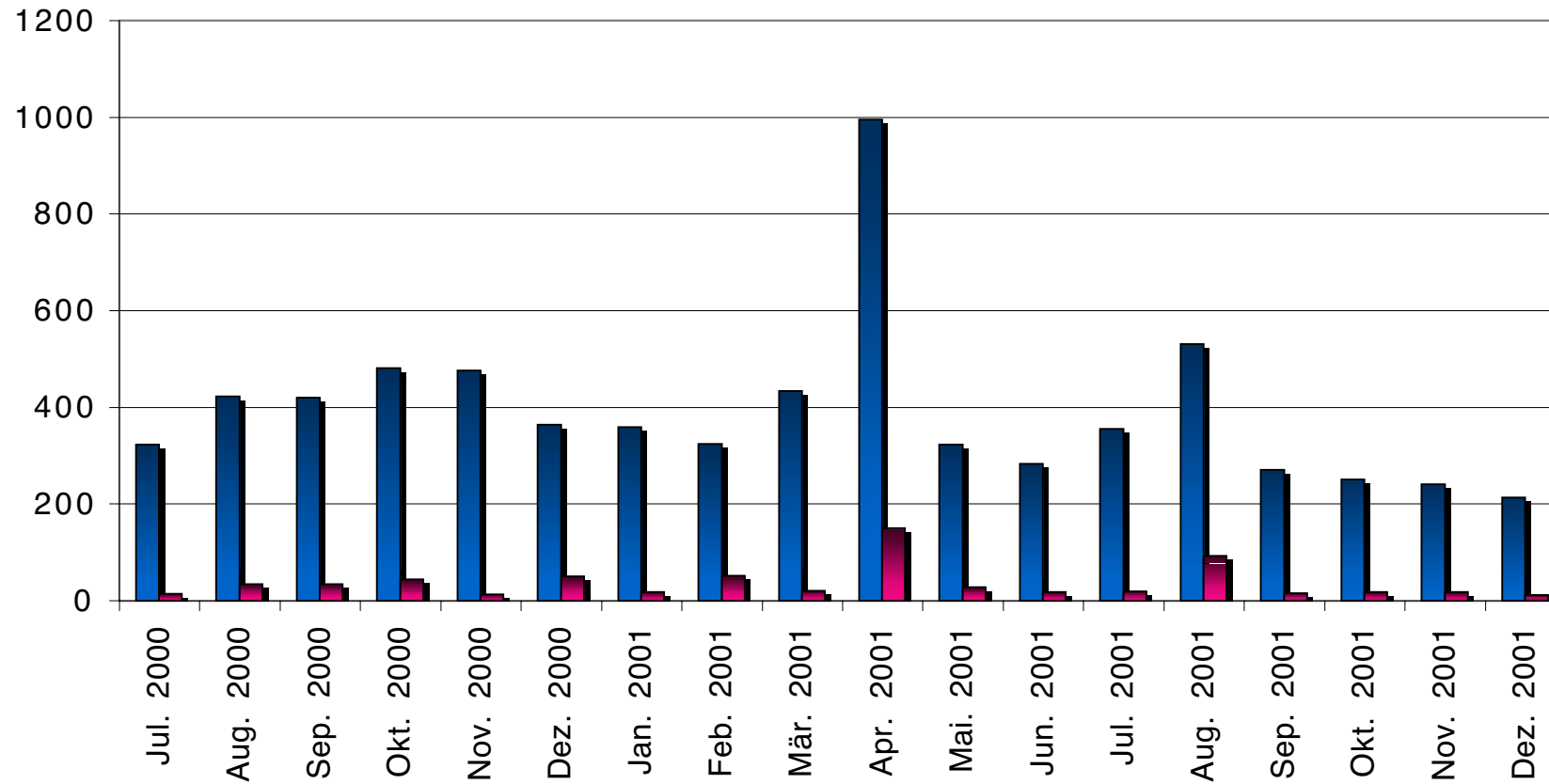
Albert Sidler	VTA, Leiter Projektteam
Erwin Bachofer	Repla Rottal-Wolhusen
Peter Bigler	Präsident Repla Rottal-Wolhusen
Franz Bucher	Präsident Repla Seetal
Kurt Burkhard	TBA Stadt Luzern
Pia Maria Brugger	Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr, ÖVL
Peter Deuber	Kantonales Raumplanungsamt
Silvio Fässler	GPL S-Bahn
Hugo Fessler	Präsident VCS
Edgar Fischer	Repla Sempachersee-Surental-Michelsamt
Rolf Friedrich	Vorstand IgöV
Rainer Frösch	Repla Wiggental-Suhrental
Heinrich Hofstetter	Präsident Repla Entlebuch
Saemi Honegger	Präsident ACS Luzern, Ob- und Nidwalden
Roland Koch	Betriebschef VBL
Markus Mächler	Vorstand TCS Waldstätte
Hans Notz	Präsident Repla Oberes Wiggental-Luthertal
Romeo Piconi	Verband Luzerner Gemeinden
Fredy Rey	Kantonsingenieur (ab Juni 2002)
Peter Rüttimann	IG Velo Luzern
James Sattler	Präsident Repla Luzern
Christoph Schenk	Regionalverkehr Mittelland AG
Ernst Schmid	Gesamtverkehrskordinator VTA, Projektleiter
Thomas Wettstein	SBB Regionalleiter Zentralschweiz
Franz Zihlmann	Direktor Rottal Auto AG
Paul Zosso	Kantonsingenieur (bis Ende April 2002)

Anhang 2: Belegung Parkhaus Eichhof

Juli 2000 bis Dezember 2001

Statistik Parkhaus Eichhof Juli 2000-Dezember 2001

blau: Belegung total
rot: davon P+R



Anhang 3: Daten zur Park+Ride-Anlage Sursee

Bei der Park+Ride-Anlage Sursee handelt es sich um eine Erfolgsgeschichte, die so wohl niemand erwartet hätte. Im Jahre 1990 forderte SVU-Konzept des Kantons Luzern für Sursee 30 Parkplätze.

Heute, im April 2002, finden sich beim Bahnhof Sursee folgende Anlagen:

Parkplätze für PW

- Park+Ride-Anlage mit Billettautomat 156
- Längsparkplätze beim Bahnhof für Bahnhofkiosk und Kiss+Ride 8

Veloplätze

- In 9 überdeckten Abstellereinheiten 306
 - Überdeckt im Bereich des Busterminals 140
 - Überdeckt auf der Westseite der Geleise 70
- Total 516

Parkplätze für Motorräder und Motorroller

- Unter 3 gedeckten Parkeinheiten 36

Während die Plätze für Motorräder / Motorroller und Velos gratis sind, werden bei der Park+Ride-Anlage für die Zeit von Montag - Samstag 06.00 -19.00 Uhr folgende **Preise** erhoben:

Ganzer Tag	Fr.	3.50
1 Stunde	Fr.	1.00
2. - 4. Stunde	Fr.	0.50
ab 5. Stunde pro Stunde	Fr.	0.10

Die Monatsdauerkarte kostet Fr. 35.00, die Kurzzeitparkplätze sind gratis.

Die Ausnützung sämtlicher Parkgelegenheiten ist ausserordentlich gut und beträgt in der Regel 80 - 100 %.

Die Park+Ride-Anlage für Automobile wird von der Stadt Sursee betrieben. Aus der Stadtrechnung ist ersichtlich, dass bezüglich der Betriebskosten (ohne Annuität für die Baukosten) jährlich rund Fr. 55'000.-- Ausgaben anfallen (hauptsächlich Pachtzins), während auf der Einnahme-Seite rund Fr. 95'000.-- verbucht werden.