

# So soll die künftige Car-Strategie aussehen

Über 70 Firmen, Verbände und Institutionen haben sich auf gemeinsame Ziele geeinigt. Doch diese sind teils widersprüchlich.

## Robert Knobel

Seit über einem Jahr sind die Touristencars aus dem Luzerner Stadtbild verschwunden. Doch früher oder später werden sie zurückkommen – und dann wird auch die jahrzehntealte Dauerkontroverse über die Auswirkungen des Massentourismus wieder aufflammen. Schon im Jahr 2000 warnte ein Postulat im Stadtparlament vor einem «Car-Chaos» in der Innenstadt.

Seither streitet man darüber, wie das Phänomen Touristencars in geordnete Bahnen gelenkt werden kann. Die wichtigsten Entscheide bisher:

– Neues Anhalteregime mit Aussteigen am Schwanen- und Einsteigen am Löwenplatz (2015)

– Annahme Initiative für ein carfreies Inseli (2017)

– Neues Car-Parkleitsystem per App (2019)

Deutlich länger ist allerdings die Liste mit gescheiterten Ideen und Massnahmen – allen voran die Parkhäuser Musegg und Schweizerhofquai, die Schwanenplatz-Metro sowie die Carparkplätze Allmend und Hinterschlund. Und ob die vom Stadtrat gewünschten Carparkplätze beim Südpol realisiert werden, ist ebenso offen wie die vom Parlament geforderte Einführung einer Anhaltegebühr für Cars.

## 300 000 Franken für Lösungsfindung

Und was tut man, wenn sich die Diskussion ständig im Kreis dreht? Genau: Man geht zurück auf Feld 1 und macht eine Gesamtanalyse mit Chancen, Möglichkeiten und Risiken. Diese Einsicht setzte sich 2018 durch: Es bringt nichts, ständig über

Projekte zu reden, die kaum mehrheitsfähig sind. Bevor man konkrete Massnahmen beschliesst, braucht es einen Grundkonsens über die Ziele. Ende 2019 startete die Stadt deshalb den «Strategieprozess Car-regime» unter Federführung der Firma Gruner AG Basel. Kostenpunkt: 300 000 Franken. Bisher wurden drei Workshops mit über 70 Interessenvertretern aus Tourismus, Wirtschaft, Verkehr, Politik, Bevölkerung und Nachbargemeinden durchgeführt.

Herausgekommen ist ein 40-seitiger Zwischenbericht, in dem man sich auf 18 Ziele geeinigt hat. Aus diesen sollen später Massnahmen abgeleitet werden. Jedoch sind bereits diese 18 Ziele nicht frei von Widerspruch. So wird etwa gefordert, dass es möglichst keine Halteplätze mitten im Stadtzentrum geben soll, Leerfahrten und Fahrten durch Wohnquartiere sollen vermie-

den werden. Gleichzeitig sollen die wichtigsten Touristenattraktionen aber «in Gehdistanz» erreichbar sein.

## These: Touristen wollen möglichst bequem anreisen

Gelöst werden könnte dieses Dilemma etwa mit Carparkplätzen an der Peripherie, von wo die Touristen mit guten ÖV-Verbindungen in die Stadt gelangen. Doch genau dies ist seit Jahren einer der kontroversesten Punkte überhaupt: Würden die Tagessgäste eine derart komplizierte Anreise akzeptieren? Die Teilnehmer der Workshops scheinen die Antwort darauf zu kennen: Wichtig sei nicht, möglichst schnell zu den Sehenswürdigkeiten zu gelangen, sondern möglichst bequem. «Touristen haben Zeit, es muss nicht möglichst schnell gehen», heisst es im Bericht – eine eher überraschende Erkenntnis, wenn man

an die dicht gedrängten Tagesprogramme der asiatischen Gruppen zwischen Luzern, Paris, Interlaken und Rom denkt.

Auf Basis der 18 Ziele wird die Gruner AG bis Ende Jahr Massnahmen zur Steuerung der Cars vorschlagen. Dabei ist theoretisch möglich, dass «alte» Ideen wie die Parkhäuser Musegg oder Schweizerhofquai wieder auf den Tisch kommen – falls sich zeigen sollte, dass das Projekt mit den Zielen vereinbar ist.

## Nüchterne Fakten statt politische Emotionen

Die Empfehlungen der Gruner AG werden anschliessend den Workshopteilnehmern zur Stellungnahme unterbreitet. Daraus wiederum wird der Stadtrat ein Massnahmepaket inklusive Kredit schnüren, das 2022 als Bericht und Antrag dem Parlament vorgelegt wird. Und wenn diese Lösungsvorschläge erneut poli-

tischen Schiffbruch erleiden? Isabelle Kaspar, Projektleiterin in der städtischen Umwelt- und Mobilitätsdirektion, ist überzeugt, dass es diesmal klappen wird. Sie nennt zwei Gründe: Erstens sind alle wichtigen Anspruchsgruppen von Anfang an in den Planungsprozess einbezogen. Zweitens die Federführung durch eine externe Firma: «Die Gruner AG wird die Projekte anhand von fachlich-technischen Kriterien bewerten, die auf gemeinsam erarbeiteten Zielen basieren», sagt Kaspar. Das sei entscheidend, da die meisten Ideen zur Lösung des Carproblems bisher an politischen Grabenkämpfen scheiterten. Dank mehr Objektivität sollen die empfohlenen Lösungsvorschläge mehrheitsfähig und realisierbar werden. Falls dies gelingt, hätte die Stadt endlich einen Ausweg aus der seit Jahren blockierten Debatte gefunden.