

# CARSTRATEGIEPROZESS

Workshops: (05.02.20 / 28.10.20 / 26.01.21 / 30.04.21) einberufen durch das Umwelt – und Baudepartement der Stadt mit Isabella Kaspar als Projektleiterin zusammen mit Frau Marianne Brunner vom Ing.büro Gruner AG und Frau Bernadette Breitenmoser als Moderatorin..

Teilnehmer seitens VgdPM : **Andreas Stäuble** und **Jim Binnenkade**

**Vorstellung** der Struktur sowie der Ablauf

**Phase I Zielsetzung** (1. Quartal 1/2020) im Sinne einer Brainstorming aus 3 Workshops total 71 Stakeholder.

**Phase II Lösungen** (2. und 3. Quartal 2020) Konkrete Lösungsfindung. Wird nachträglich bis in Herbst 2020 durch Gruner AG/ Breitenmoser geprüft und erarbeitet.

**Phase III Umsetzungskonzept** (4. Quartal 2020 bis 2. Quartal 2021) zum Abschluss soll ein Anlass mit allen Beteiligten aus den beiden Projekten (Tourismus und Carstrategie) gemacht werden, wohl im Sinne einer Art Zusammenfassung und der Abschlussfindung.

## **Phase I: Zielsetzung**, beginnt mit

**Nr. 1** Workshop Messe Allmend . Gruppenarbeit mit 72 Anwesenden an 14 Tischen mit dem Ziel ein **Fotoprotokoll** zu erstellen als **Grundlage für Analysen** auf Basis der aktuellen Beurteilung und gemäss eigenen Erfahrungen. Es waren zivile Personen aus Verbänden, Behörden, etc. versus Interessenvertreter aus Gewerbe/ Industrie / Tourismus. In der Gruppe konnte man sich zuerst vorstellen, dann folgten als nächstes Aufgaben wie: Festlegung einer Moderation am Tisch, eines Zeitnehmers und eines Berichterstatters im Plenum. Was als Themen am Tisch hervorgebracht wurde musste auf grüne Zettelchen für positive Aspekte auf den roten für negative Aspekte vermerkt werden. Diese wurden vom Berichterstatter im Plenum vorgebracht und danach wurden diese Papierchen je nach Thema an eine Pinnwand angebracht. Darauf bekamen alle

Anwesenden Gelegenheit sich dort, wo sie sich äussern möchten, mit roten und gelben Aufklebern ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen.

**Nr. 2** Webcast-Veranstaltung mit Bild und Ton... eine Einweg-Vorführung seitens des Organisationsteams. Sie erklärten uns aus ihren Analysen von dem Fotoprotoll, wie sie diese zugordnet hatten, was sie als **Themen** definierten und gaben dann auch noch ihre Begriffserklärungen dazu ab. Lediglich konnten darauf im beschränkten Rahmen Verständigungsfragen via sms an sie gestellt werden um dann im Anschluss daran auf ein Online –Formular die gestellten Fragen anzukreuzen und anschliessend abzuschicken. Ihre Resultate aus dem Foto-Protokoll hatten sie nicht veröffentlicht, aber wir haben dieses Foto-Protokoll selber ausgewertet und kamen zum Schluss, dass 54% der Bevölkerung deutliche Verbesserungen in der Situation wünschte und die andere 46% Verbesserungen auf ihrem geschäftlichen Gebiet ersehnten.

**Nr. 3** Workshop via Microsoft Teams mit 49 Teilnehmenden. Es ging darum **Zielvorschläge aus den Themen** zu eruieren. In dieser Sendung wurden Gruppen gebildet von ca. 5 Personen, welche online einen 18Themen – Fragebogen basierend auf die von ihnen zusammengestellten Themen, mit einander fleissig um eine Meinungsbildung rangen, und wie die Qualifikation zu beurteilen sei. Im Anschluss daran füllte jeder für sich einen Fragebogen über die vorgegebenen 18 Themen gemäss einer Beurteilung: *nicht wichtig, wichtig, sehr wichtig und zwingend* aus.

**Nr. 4** Workshop via Microsoft Teams (am 04.03.2021 ab 18:45 bis 20:45h)

Einführung durch Frau Kaspar, worin sie erklärt was auf uns zukommen würde und wie der Ablauf wäre. Zu diesem Zweck hatte sie vorher um **Lösungsvorschläge** aus den vorhergehenden Zielvorschlägen, dargestellt in Form einer mp4- oder als eine wmv-Datei, gebeten, welche nun gezeigt wurden. Es gab 6 Projektideen/Lösungen die vom Herrn Urs Dossenbach einzeln angesagt wurde. Nach jedem Ablauf las er die Chats in frageform vor, die dann wieder vom jeweiligen Projektverfasser beantwortet wurden. Es kam zu vielen Pannen.

Lösungsidee Nr. 1 „**TALPA**“ (eine Tunnellösung) vorgetragen vom Thomas Hess. Alter Wein in neuen Schläuchen: das METRO-Projekt Revival! Ein Tunnel vom Busterminal + MIV-Parking an der Riedstrasse (die Strasse zum Friedental) und per Schienenbus via Kantonsspital ins Stadtzentrum führt. Alles sei kein

Problem, weil man das mit einer Tunnelbohrmaschine macht und damit alles im Griff hat und nur ein Startkapital von 500 bis 700'000 Franken bräuchte. Auf die Frage nach den Baukosten und –Zeit antwortete er ca. 250 bis 300 Mio. und das mit einer Bauzeit von 2 bis 4 Jahren. Auf einem Chat las ich: “Das wurde doch vom Stimmvolk abgelehnt!”. Aber Kritik war verpönt.

Lösungsidee Nr. 2 „**SEEPARKING**“ von Oscar Merlo, Marc Syfrig und René Zemp (Ing. bei Basler und Hofmann) vorgetragen durch Marc Syfrig (der Architekt). Nichts neues, alles alte Zeichnungen und Bilder mit den gleichen Dimensionen von früher, die jetzt wieder gezeigt wurden, allerdings – wie wundersam– von bis jetzt 32 auf 66 Cars, variabel in der Kapazität, unterm Quai , etc., etc. Alles bestens, privat finanziert (140 Mio.) und mit Parkgebühren à CHF 120.- /h wie in Salzburg oder Venedig. Es gab lediglich eine Frage nach der Etappierung und noch eine weitere nach der zweiten Baumreihe.

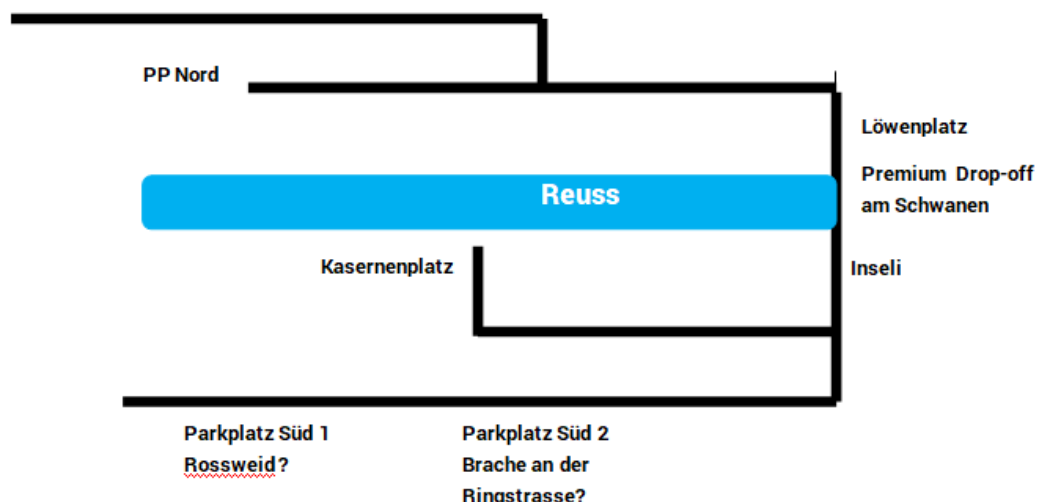
Lösungsidee Nr. 3 „**NUMMER TWO**“ von Jim Binnenkade vom Verein gegen das Parkhaus Musegg. Der Vortrag bestand darin, dass es ab der A2-Autobahnanschluss beim Kreisel Schlund der Ringstrasse bis zum „Waldegg“-Kreisel entlang geht um dort bei dem Sportgebäude in eine grosse unterirdischen Anlage vorm Sportgebäude und unter den Fussballfeldern zu parkieren. Diese unterirdische Anlage bietet auf rund zweidreiviertel Hektare für 100 Cars einen Stellplatz. Man wird dort Toiletten und vielleicht auch ein Verpflegungsbüffet oder einen Kiosk finden können. Die Zu- und Wegfahrten werden mit einem Leitsystem und via Ampeln geregelt. Die Gäste können zu Fuss via einen kurzen unterirdischen Verbindungstunnel die Perrons der Station Mattenhof erreichen. Von dort fährt alle sieben bis acht Minuten ein Zug ab und hält nach einer Fahrzeit von 7 Minuten im Luzerner Durchgangsbahnhof an. Von dort aus sind nur noch ca. 250m zu gehen bis zum Schwanenplatz. Das Parkhaus würde im Rahmen der Kubikmeter Preise für umbauten Raum ca. 35 Mio. Franken kosten und mit Parkgebühren von 12 Franken pro Stunde eine Rendite vor Steuern von 4% abwerfen. In der Folge sind Löwen- wie Schwanenplatz und Inseli endlich Car frei. Und falls der Cartouristenstrom einmal verebbt, kann das Parkhaus weitere Dienste leisten, denn im Rahmen der Mobilitätsstrategie müssen zwangsläufig Parkplätze am Strassenrand aufgehoben werden und dafür muss die Stadt einen Ersatz bieten. Das könnte sie, denn dieses Parkhaus am Rande der Peripherie würde beispielsweise infolge notwendiger Massnahmen aus einer kommenden Mobilitätsstrategie mit 80 %-er Auslastung einen möglichen Ersatz für ca. 750

aufzuhebende Parkplätze anbieten. Dann verbleiben für übrige Zwecke noch 20%, beispielsweise als Ersatz von Bus- und Car-Halteplätzen, die dann wieder wegen des Wegfalls beim Durchmesser-Bahnhof, dort wieder den direkten Anschluss am ÖV hätten. Darauf gab es keine einzige Frage zu beantworten.

Lösungsidee Nr. 4 „**Standort Musegg**“: ein reiner Marketingvorschlag von Frau Karin Aufdermauer im Vorstand vom MuseggParking. Sie zeigte keinem ein Projekt, nur schilderte sie das Potential des Musegghügels. Vor allem erzählte sie strahlend, dass die Cars verschwinden würden, dass die Gäste sich willkommen fühlen würden, auch mehr Sicherheit bevor stünde und erst noch eine bessere Aufenthaltsqualität geboten würde, dass sogar 36 Cars darin Platz finden könnten und auch sonst hätte es noch Platz für Speicherbatterieen. Deshalb gab es wohl keine Fragen mehr.

Lösungsidee Nr. 5 Das alte unveränderte „**Car-Konzept C-Netz**“ von Arch. Frider Hiss. Nicht einmal eine Neugestaltung auf neues Papier! Ein Mischmasch aus allerlei bestehende Parkhäuser wie das MuseggParking, das Parking Süd (Mattenhof), Parking Nord (Rotsee), Parking Ost (Lido mit 12PP), das Gleisfeld, Lochhof (mit Bahnanschluss) und noch -zig andere. Auf die Frage: „Welches Projekt dann im Vordergrund stünde“, gab es nur eine ausweichende Antwort.

Lösungsidee Nr. 6 „**PRYO-Konzept**“. von „IG Weltoffenes Luzern“. Aus der Feder von der IG WOL und vorgetragen vom André Bachmann. Die Ziele sind: Steuerung, Akzeptanz und Lenkung. Das Konzept sähe ungefähr so aus:



Also eigentlich überhaupt kein Konzept, alles bleibt beim Alten und ist lediglich ein bla-bla! Auf die Frage „was ist mit dem Inseli, worüber man doch abgestimmt hat, etc.“ gab Bachmann zu verstehen, dass man dort „etwas“ unternehmen

würde. Uns wurde nicht klar was das wohl sein könnte und von uns aus eine reine Wichtigtuerei! Gegen 20:45h dankte Frau Kaspar und entschuldigte sich wegen den technischen Pannen und versprach eine Liste mit Namen und Emailadressen.

Damit wurde **die Phase I abgeschlossen** und nun beginnt **Phase II** des Strategieprozesses. Hierin geht es darum, die vorhandenen Lösungsideen zu bewerten. Ziel dieser Phase ist eine fachliche Empfehlung für das künftige Carregime. Als erstes wurden dazu die bereits bekannten Standortvarianten und Lösungsideen aus dem Konzept Car-Parkierung der Stadt Luzern aus dem Jahr 2017 mit den inzwischen überarbeiteten Gesamtlösungen sowie weiteren Ideen für einzelne Standorte oder für ganze Räume ergänzt. Diese rund 60 Lösungsideen wurden den Fachleuten der Firma Gruner AG nun zur Bewertung übergeben.

Zum erneuten Einbezug der Stakeholder ist am 20. September 2021 wieder eine Veranstaltung vorgesehen, an welcher uns die Bewertungsergebnisse vorgestellt werden und man sich im Rahmen einer Vernehmlassung zu den Ergebnissen äussern könnte. Der Stadtrat wird anschliessend die fachliche Bewertung und die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Kenntnis nehmen und seinen Vorschlag für das künftige Carregime der Stadt Luzern dem Parlament in Form eines Berichts und Antrags präsentieren. Dies wird voraussichtlich Anfang 2022 der Fall sein.

Anmerkung:

Es gibt auch einen „**NUMBER ONE**“ mit folgendem Inhalt:

Noch immer hält Covid-19 einige von Europas am schwersten betroffenen Städten mehrheitlich im Griff. Der Zusammenbruch der Reise-Industrie, verursacht durch dieses Virus, bietet „uns“ doch eine einmalige Möglichkeit das Businessmodell der vom Massentourismus geplagten Städte neu zu überdenken und Verluste die wegen eines Verzichts auf Car-Kurzausflügler entstehen würden durch ein generieren etwas weniger als 3% mehr Logiernächten ausgeglichen werden könnten, wobei diese und die bereits vorhandene Betten selbstverständlich auch mit Dienstleistungen anstelle von Produkten verbunden sein müssten. Dazu gehört zudem noch die konsequentere Ausrichtung des globalen touristischen Angebots nach dem Motto „Gästen statt Besucher“. Dann fallen die teuren Investitionen für deren Infrastrukturen, wie z.B. *Parkier Anlagen* sowie *Haltestellen* mit ihren Kostenfolgen zu Lasten der Stadt und seinen Bewohnern definitiv weg!

Frau Kaspar fand das sei keine Carstrategie!