

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Strategieprozess Carregime: Fachliche Bewertung

Teilnehmerangaben:

QV Hochwacht
Friedbergstrasse 3
6004 Luzern

Kontaktangaben:

Stadt Luzern
Obergrundstrasse 1
6003 Luzern

E-Mail-Adresse: umd@stadtluzern.ch
Telefon: 041 208 83 22

Teilnehmeridentifikation:

59856

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	1.1 Ausgangslage	Erfasst von: Fredy Städler Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie der Stadt als Rahmenbedingung und Grundlage für die Vision Tourismus 2030 und das Carregime festlegen.	Dass der Strategieprozess Carregime parallel zur Vision Tourismus 2030 erarbeitet wird, erachten wir als fragwürdig. Denn die strategischen Leitlinien für ein funktionierendes Carregime hängen stark von den Ergebnissen der Vision Tourismus 2030 ab. Aber nicht nur das: Als Rahmenbedingung und Grundlage für die Vision Tourismus 2030 und das Carregime ist die Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie der Stadt viel mehr zu berücksichtigen und zu gewichten.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	1.2 Aufgabenstellung	Erfasst von: Fredy Städler Für die Interessen und Anliegen der lokalen Bevölkerung sind weitere Massnahmen für eine partizipative Beteiligung zu ergreifen.	Der verfolgte partizipative Ansatz begrüßen wir. Trotzdem führte der doch eher technische und abstrakte Mitwirkungsprozess dazu, dass die Interessen und Anliegen der lokalen Bevölkerung zu wenig zur Geltung kamen und nur bedingt berücksichtigt werden konnten. Um ein gegenüber heute besser funktionierendes und vor allem allgemein akzeptiertes Carregime zu installieren, sind weitere Massnahmen zur Meinungsbildung und Mitwirkung nötig.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	1.3 Organisation	Erfasst von: Fredy Städler Einbindung der Bevölkerungsanliegen verbessern.	Der Cartourismus ist nebst einem Geschäft, auch zu einem Problem geworden. Das zeigt sich vor allem bei den Halte- und den Parkplätzen am Löwen wie auch am Schwanenplatz. Diese Überbelastung führt zusammen mit dem Carverkehr zwischen den Carhalte- und Carparkplätzen zu viel Unverständnis und Unmut in der lokalen Bevölkerung. Diesem Unverständnis und Unmut sollte besser Rechnung getragen werden. So spielten z. B. die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung vom Sommer 2020 bei der Bewertung der Lösungen keine Rolle. Auch kann nicht erwartet werden, dass sich die breite lokale Bevölkerung an einem doch eher abstrakten Workshop "Carregime" beteiligt.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	2 Grundlagen	Erfasst von: Fredy Städler Übergeordnete Ziele berücksichtigen und höher gewichten.	Obwohl bei den Grundlagen aufgeführt, wurden die übergeordnete Ziele wie die der Mobilitätsstrategie bei der Bewertung nicht berücksichtigt.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	3 Ziel- und Kriteriensystem gemäss Partizipationsprozess Phase I	Erfasst von: Fredy Städler Ziele des Carregimes mit den Anliegen der Bevölkerung und den übergeordneten Zielen abgleichen.	Die zur Bewertung der Lösungsvarianten gefassten Ziele sind zu eng gefasst und zum teil widersprüchlich und schwierig zu bewerten. Z. B. das Ziel " Das Carregime soll möglichst wenig Verkehr verursachen" oder "Die Car-Halteplätze sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf das direkte Umfeld haben". Auch das hochgewichtete Ziel "Die Gruppengäste sollen ihre Zielorte bequem erreichen können" ist nicht absolut. Wenn man bei der lokalen Bevölkerung ein allgemein akzeptiertes Carregime zumuten und erreichen will, darf man auch den Gruppengästen zumuten, dass sie nicht direkt zu den Zielorten chauffiert werden.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	4.1 Insgesamt 59 Lösungsideen	Erfasst von: Fredy Städler Die Lösungsideen, insbesondere der Kategorien "Standort" und "Raum" ,bündeln.	Die Lösungsideen, insbesondere der Kategorien "Standort" und "Raum" ist ein Sammelsurium von Lösungen, welche oft nur einen kleinen Teil eines Carregimes abbilden. Daher sollten diese Lösungsideen gebündelt und das Augenmerk viel mehr auf Gesamtlösungen gerichtet werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	4.2 Unterschiedlicher Detaillierungsgrad	Erfasst von: Fredy Städler Siehe Pkt. 4.1)	Die unterschiedlichen Kategorien, die grossen Unterschiede bei dem Detaillierungsgrad und Tiefe der Lösungsideen machen eine aussagekräftige und übersichtliche Bewertung fast unmöglich.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	5.1 Methodik	Erfasst von: Fredy Städler Kein Antrag	Die Methodik ist nachvollziehbar und nach unseren Einschätzungen richtig. Das Problem ist die Ausgangslage, bei der die vielen Teil-Lösungsideen der Kategorie "Standort" und "Raum" und unterschiedlichen Detaillierungsgraden mit 18 Zielen bewertet werden sollen. Oder anders gesagt, unter diesen Voraussetzungen ist es sehr schwierig, mit welcher Methodik auch immer, aussagekräftige Ergebnisse zu erreichen.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	5.3 Grundannahmen	Erfasst von: Fredy Städler Teillösungsideen, insbesondere der Kategorie "Standort" und "Raum", welche zu wenig konkrete Angaben enthalten, nicht bewerten, sondern nur als Information aufzuführen.	Die Bewertung von Lösungsideen der Kategorie "Standort" und "Raum" ohne konkrete Angaben können nicht wirklich bewertet werden. So führt z. B. eine Grundannahme dazu, dass bei 29 Lösungsideen der Löwenplatz als Halteplatz vorgesehen ist. Dieser Grundannahme stehen wir sehr skeptisch gegenüber.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	5.4 Bewertungsergebnisse Nutzwertanalyse	Erfasst von: Fredy Städler Kein Antrag	Die Nutzwertanalyse ist nachvollziehbar und bei den Gesamtlösungen auch plausibel.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	5.5 Sensitivitäten Nutzwertanalyse (nur Kategorie Gesamtlösungen)	Erfasst von: Fredy Städler Kriterien der Gewichtung «Innenstadt bequem erreichen» neu beurteilen.	Die Sensitivitätsbetrachtung zeigt, dass die Bewertungen stark von der Gewichtung abhängt. Insbesondere der Aspekt «Innenstadt bequem erreichen» muss auf der Grundlage der Mobilitätsstrategie neu überdacht werden. Nach diesem Konzept setzt die Stadt verstärkt auf eine kombinierte Mobilität, bei der die verschiedenen Verkehrsarten verstärkt miteinander verknüpft werden. Das gilt auch für den Carverkehr.
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	5.7 Erkenntnisse aus der Bewertung	Erfasst von: Fredy Städler Übergeordnete Strategie festlegen.	Die Unterschiede in der Zielerreichung einzelner Ziele sind gross. Dies zeigt sich z. B. an der Frage, ob die Cars weiterhin direkt im Zentrum ihre Gäste aus- und einsteigen lassen dürfen. Oder anders gesagt, bevor diese Frage nicht geklärt ist, können die Lösungsideen auch nicht bewertet werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Fachbericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge Bericht: Phase II: Bewertung der Lösungsvorschläge	6 Fazit und Ausblick	Erfasst von: Fredy Städler Carregime besser in die Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie einbinden. Anliegen und Befindlichkeiten der lokalen Bevölkerung besser aufnehmen (Veranstaltung, Umfragen, usw.)	<p>Wie zu befürchten war, führt die fachliche Bewertung zu keiner Bestvariante. Auch, weil eine Nutzwertanalyse von 59 Lösungsideen mit 18 Zielen sehr komplex ist. Trotzdem, die Bewertung zeigt insbesondere bei den Gesamtlösungen diejenigen auf, welche einen hohen Nutzen aufweisen, aber leider auch eher oder sehr teuer sind. Nach unserer Ansicht zeichnen sich folgende 3 Lösungsvarianten mit entsprechenden Vor- und Nachteilen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiter wie bisher mit Löwenplatz als Halteplatz (Lösungsvarianten "Standort" und "Raum") - Innenstadtbereich ohne Carverkehr unter der Prämisse "Innenstadt bequem erreichen" (Rollband, Metro, Monorail) - Innenstadtbereich ohne Carverkehr unter der Prämisse "Innenstadt zumutbar erreichen" (umsteigen auf S-Bahn. S-Bahnstation ist zugleich Halteplatz). <p>Für den Ausblick wünschen wir uns, dass das Carregime besser in die Mobilitäts-, Energie- und Klimastrategie eingebunden wird, die Anliegen und Befindlichkeiten der lokalen Bevölkerung besser aufgenommen werden und damit ein besser funktionierendes und vor allem ein allgemein akzeptiertes Carregime erreicht werden kann.</p>