

MUSEGGPARKING

Ob sich das Projekt rechnet, wenn nur die Carparkierung gebaut wird?

Die unterirdische Parkieranlage für Reisebusse im Lichte von aktuellen Fragestellungen – Mai 2018

Per Mail zuhanden der Parteileitungen und Fraktionen der Stadt Luzern:
CVP, FdP, Grüne/JG, GLP, SP/JUSO, SVP
Luzern, 14. Mai 2018



Abbildung: Längsschnitt durch die Anlage mit nur einem Geschoss für die Carparkierung plus 1-2 Geschossen für Parkierung von Kleinbussen/ PW oder alternative Nutzungen

Absender:

Projektträgerschaft:

Musegg Parking AG
Schwanenplatz 4
6004 Luzern

kontakt@MuseggParking.ch

MUSEGGPARKING

1 Rechnet sich das Projekt, wenn nur die Carparkierung gebaut wird?

Diese Frage wurde in den letzten Wochen der Musegg Parking AG von verschiedenen Seiten gestellt. Sie wurde bereits in der Entwicklung des Projekts erörtert. In der damaligen Zusammenarbeit von Stadt Luzern und Musegg Parking AG rechnete man mit Tarifen von 12 Franken/h pro Car. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass es zum einen eine Tarifrage ist, ob sich das Projekt nur mit der Carparkierung rechnet. Zum anderen ist es eine Bedürfnisfrage. Die kurze Antwort zu den Tarifen: Ab 65 Franken pro Stunde könnte im Musegghügel eine unterirdische Parkinganlage realisiert und zu heutigen Zinsen rentabel betrieben werden. Es stellt sich die Frage in wie fern es für das wirtschaftliche Gedeihen Parkplätze für Privatwagen im Innenstadtbereich braucht. Die politisch umstrittene Kompensation von oberflächigen Parkplätzen die im Zuge der Innenstadtaufwertung (Bahnhofstrasse, Weygebiet, Umfeld Franziskanerplatz) wegfallen und ob diese andernorts platziert werden sollen, muss diskutiert werden. Auch wenn grosse Parkierungsanlagen nicht mehr im Trend liegen, so lohnt es sich diese Diskussion zu führen, in wie weit wegfallende Parkplätze im Musegg Parking realisiert werden sollen.

2 Warum nicht eine Kombination von innovativen Ideen?

Grosse Parkierungsanlagen für Autos stossen im aktuellen verkehrspolitischen Kontext auf wenig Gegenliebe und dürften in Luzern kaum je zur Realisierung kommen. Nichtsdestotrotz zeigen städtebauliche Entwicklungen auf, dass es Sinn machen kann, öffentliche Infrastrukturen im Untergrund zu realisieren. Das ist vor allem dort der Fall, wo der Boden knapp und teuer ist, beziehungsweise, wo Raum zurückgewonnen werden soll. Man denke an Lagerkapazitäten und logistische Dienstleistungen an zentraler Lage, Plätze für Anliefern und Abholen, an Infrastrukturen der künftigen Energie- und Datenversorgung wie Speicherbatterien oder Datencenter, oder an einen Hub für E-Mobility oder Carsharing, usw. Alles künftig notwendige Nutzungen, um Luzern der Vision einer lebenswerten und wirtschaftlich funktionierenden CO2-neutralen Altstadt näher bringen würde.

Luzern und seine Agglomeration wächst. Der Nutzungsdruck steigt. Es braucht neue Ideen sowie Infrastrukturen, welche Weiterentwicklung ermöglichen. Das Musegg Parking hat Potenzial. Es schafft Voraussetzungen für verschiedene Themen. Entsprechend soll das Projekt über die Kernidee der Carparkierung und Aufwertung von zentralen Plätzen hinaus diskutiert sowie weiterentwickelt werden. So lässt sich die Car-Parkierung um ein oder mehr Geschosse erweitern, welche ohne Rentabilitätsdruck für andere Zwecke genutzt werden können. Zu denken wäre an ein Geschoss spezifisch für touristische Kleinbusse und/oder Car-Sharing, City-Logistik usw. Das Musegg Parking bietet die nötige Flexibilität das Projekt so weiterzudenken, dass es nachhaltigen Mehrwert schaffen kann für ein modernes vom Detailhandel und Tourismus geprägtes Stadtzentrum. Mit Tarifen für die Car-Parkierung, die deutlich höher sein dürfen als bisher angenommen, ergeben sich neue sowie grosse Spielräume für die politische Diskussion.

3 Was hat die Stadtbevölkerung davon?

Im Zusammenhang mit der direkten Zufahrt und Parkierung von Cars im Stadtzentrum steht die Aussage im Raum, dass „nur“ die touristischen Anbieter von einer neuen Infrastruktur profitieren. Eine solche Schlussfolgerung ist allerdings heikel für die Ausrichtung des Wirtschaftsstandorts Luzern. Sie ist inhaltlich nicht nachvollziehbar. Der Tourismus hat für die ganze Stadt Luzern eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, rund 7000 Arbeitnehmende sind in dieser Branche tätig. Für die Wohnbevölkerung sind folgende Aspekte von Interesse:

MUSEGGPARKING

- Das Projekt zielt mit seinen 36 Carparkplätzen und 7 Anhalteperrons auf die Befreiung der Luzerner Umschlagplätze vom Carverkehr. Die Rede ist vom Schwanenplatz. Aber auch ein carfreier Löwenplatz kann mit den entsprechenden Lenkungs- und Begleitmassnahmen realisiert werden.
- Da es die Reisebusse direkt ab Hauptzubringer Autobahn in den Berg führt, entfallen 85 % der Carfahrten über die Seebrücke! Die Zu- und Wegfahrten der Cars werden deutlich kürzer, der Parkplatz-Suchverkehr der Cars fällt weg.
- Für die Bevölkerung wird die Innenstadt sicherer. Auch das Stadtbild profitiert, wenn die Hauptverkehrsachsen weitgehend von an- und weggehenden Cars entlastet werden.
- Die unterirdische Parkierung schont die knappen Bodenressourcen der Stadt und schafft neuen Handlungsspielraum, um die Luzerner Innenstadt zu attraktivieren.
- Die Geschäfte, Gastronomie- und kulturellen Publikumsbetriebe sind auf hohe Frequenzen angewiesen. Im Gegenzug prägen sie mit ihren Angeboten die Stadt Luzern als lebendigen Marktplatz und beliebten Treffpunkt. Luzern behält seine Anziehungskraft für Gäste aus Nah und Fern.

4 Das Musegg Parking als Carterminal für ReiseCars - Übersicht

Die Musegg Parking AG schlägt als Lösung für den Cartourismus eine unterirdische Parkierungsanlage vor. Damit kommt Luzern weg vom heutigen dezentralen Konzept für den Cartourismus hin zu einer zentralen Lösung. Welche weiteren Nutzungen in der Kaverne platziert werden, ist eine Frage der Tarifgestaltung sowie der Nachfrage für weitere Lösungen.

Die Parkierungsanlage besteht aus einer unterirdischen Zwillingkaverne, deren Höhe und darüberliegenden Geschosse je nach Nutzung flexibel zu gestalten ist, sowie einer unterirdischen Erschliessung ab Geissmattbrücke. Nebst dem ReiseCar-Terminal mit 7 Anhalteplätzen für den Passagierumschlag finden 36 Cars Parkplatz. Ziel bleibt es, die Anlage selbsttragend zu finanzieren und rentabel zu betreiben, was für die Investoren im Lichte der aktuellen Zinsentwicklung ab einer Dividendenrendite um die 4 Prozent attraktiv ist. Die Stadt selbst, ihre und weitere Pensionskassen haben Gelegenheit zu einer langfristigen Investition mit zufriedenstellender Verzinsung.

Die Kosten für eine Kaverne mit nur einem Geschoss für die Carparkierung ist für rund 98 Mio. Franken zu realisieren. Ab einem Mindesttarif von 65 CHF/h pro Car kann die nötige Investition getätigt werden sowie eine minimal nötige Rendite erwirtschaftet werden. Höhere Parkierungstarife und/oder ein zusätzliches Parkgeschoss mit 165 PP als Ersatz für die wegfallenden Oberflächen Parplätze sind denkbar. Sie ermöglichen Erträge, die zum Beispiel für Baurechtszinsen zu nutzen wären. Sie empfehlen sich allenfalls auch für die Bildung von Reserven angesichts der Zinsentwicklung. Es könnte damit auch ein zusätzliches Geschoss für obgenannte innovative Ideen, welche keinen Ertrag abwerfen, finanziert werden. Die technische Machbarkeit ist mit den Abklärungen für das Vorprojekt nachgewiesen worden. Die finanzielle Machbarkeit ist allerdings ebenso eine Frage der Tarifgestaltung als des politischen Willens. Massgebend für die maximale Höhe des Parkierungstarifs dürfte die Akzeptanz von touristischer Seite sein. Beim schweizerischen Vergleichsbeispiel „Rheinfall“ sind es CHF 40.—als Grundgebühr plus CHF 10.—pro angebrochene Stunde. Weitere Beispiele sind der Tabelle im Anhang zu entnehmen.

Die Zu- und Wegfahrt erfolgt direkt ab der Autobahn A2 über die Geissmattbrücke. Schon heute kommen 85% der Reisebusse über die Autobahn in die Stadt. Sämtliche Anfahrten auch von Süd, können auf kürzestem Weg ohne weitere Belastung des städtischen Strassennetzes in den Musegg-Hügel geführt werden, wenn dannzumal der bestehende Autobahnanschluss Lochhof als Wendeschleife für Reisebusse geöffnet wird, was mit und ohne Spange Nord machbar ist.

MUSEGGPARKING

Zu Fuss gelangt man durch eine ca. hundert Meter lange Passage direkt ins Herz der Innenstadt mit seinem umfassenden Angebot an Detailhandelsgeschäften, Gastronomie und Ausflugstourismus. Der Ausgang mündet im Bereich des Musegrains in die Hertensteinstrasse.

Beispiele in Städten mit ähnlicher Ausgangslage zeigen, dass eine Anlage im Berg funktioniert: Salzburg und Thun (wird im November eröffnet).

Tarife Carparkierung in vergleichbaren touristischen Destinationen

Ort	Gebühr Ein-/Ausladen	Erste Stunde	Weitere Stunden	Ganztages-tarif	Kosten 2.5h Aufenthalt
Musegg Parking	---	12	12	---	30
Seeparking Luzern	120 (50)	120	120	50/Nacht	300
Luzern (Inseli, Kaser-nenplatz)	---	10	10	50	25
Luzern (vbl-Depot)	---	12	12	---	30
Interlaken Kursaal	---	9	9	---	22.5
Interlaken Bahnhof West, Kursaal West	---	8	7 (sinkend)	47	18
Rheinfall	---	40	10	270	55
Rheinfall Burgunwiese	je 15	---	---	30	30
Zürich Flughafen	---	5	1	28	6.5
Zürich Sihlquai	---	5	5	120	12.50
Zürich Kreis 1	---	2	3	---	5 (max. 2h)
Heidelberg*	---	31 (90min)	21	67	52
Salzburg, Terminal und Busplätz Nord/Süd	27.60	Inkl.	Inkl.	27.60	27.60
Salzburg, Hellbronn	---	11.50	11.50	57.50	28.75
Wien am Stadtpark*	---	13	13	51	32
Wien Prater*	---	6	6	69	14
Venedig	240-425	---	---	240-425	240-425
Rom	30-46	---	---	170-220	130-165

* Preise in CHF umgerechnet, zum Kurs von 1.15 CHF/Euro

MUSEGGPARKING

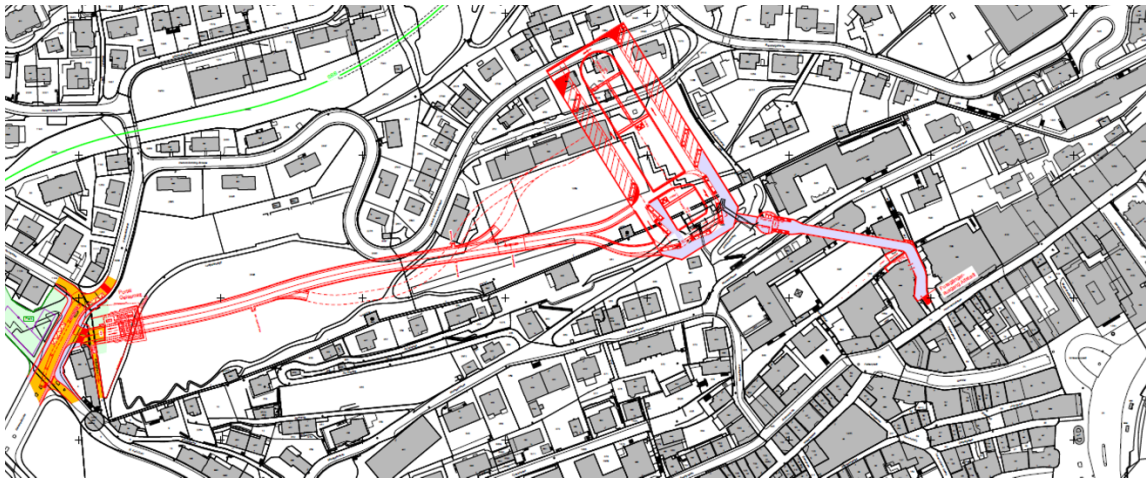


Abbildung: Situation Musegg Parking Grundriss Car-Geschoss

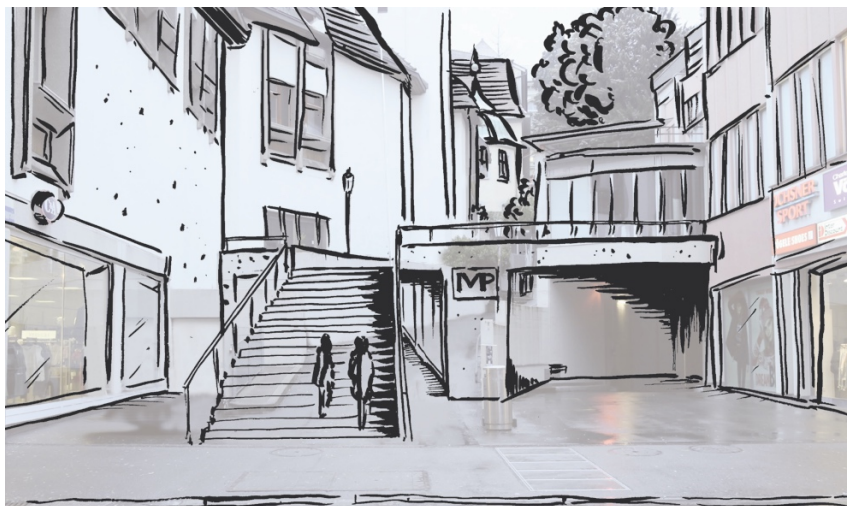


Abbildung: Visualisierung Ausgang Altstadt, Hertensteinstrasse

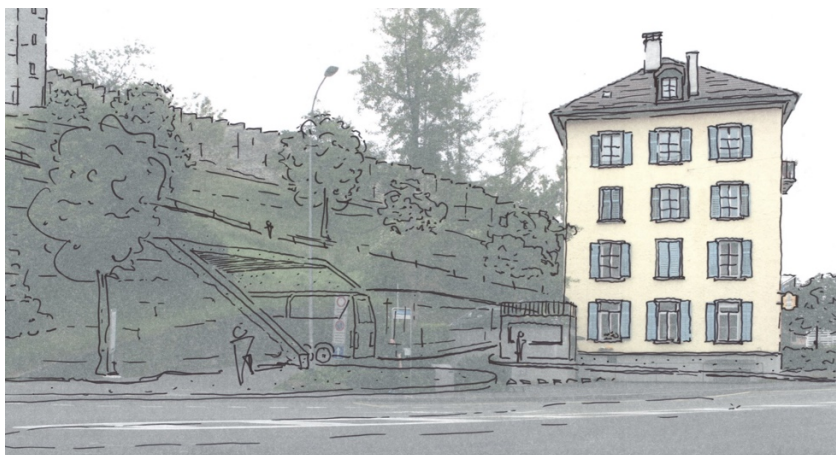


Abbildung: Visualisierung Portal Geissmatt

MUSEGGPARKING

Nachfolgende Tabelle zeigt, wie die Tarife Einfluss auf Kennzahlen zur Investition haben. Sämtliche Zahlen spiegeln das Resultat von provisorische Modellrechnungen, die als Trend aber nicht als absolute Grössen zu interpretieren sind. Insbesondere gilt es zur Festlegung von Parkierungstarifen die Akzeptanz von touristischer Seite vertieft zu klären.

MODELLRECHNUNGEN MUSEGG PARKING

Varianten Musegg Parking mit Carparkierung und reduzierter Anzahl von Geschossen: Zusammenfassung Betriebsrechnung

Grundlage: erarbeitets Vorprojekt vom 22. 9.2016 der MusggParking AG

(Annahmen: 24 Stundenbetrieb/365 Tage offen , durchschnittliche Belegung 30% (Erfahrungswert), PW-Preis pro Stunde CHF: 3.25. Cartarife neu gerechnet.)

Bemerkung:

Die einzelnen Geschosse sind stützenfrei und können auch für Kleinbusse, Car-Shairing, City-Logistik usw. gebraucht werden, mit Einfluss auf Erlös.

	VARIANTE 1 nur Carebene 36 CP (+ 7 Anhalte)	VARIANTE 2a Car + 1 Geschoss 36 CP (+ 7 Anhalte) + 165 mögliche PP	VARIANTE 3a Car + 2 Geschosse 36 CP (+ 7 Anhalte) + 165 PP + Citylogistik	VARIANTE 3b Car + 2 Geschosse 36 CP (+ 7 Anhalte) + 330 mögliche PP
Investitionssumme Mio. (inkl. MWST)	98	106	119	119
Bei CHF 60.– pro Stunde Carparking				
Rendite (auf Eigenkapital)	3.13%	3.97%	3.45%	4.46%
Erlös für Dividende, Reserven, Baurechtszins	2'422'488	3'802'233	2'874'193	4'611'475
Bei CHF 80.– pro Stunde Carparking				
Rendite (auf Eigenkapital)	4.79%	5.50%	4.82%	5.82%
Erlös für Dividende, Reserven, Baurechtszins	3'284'402	4'083'000	4'012'607	4'850'034
Bei CHF 100.– pro Stunde Carparking				
Rendite (auf Eigenkapital)	6.45%	7.10%	6.18%	7.19%
Erlös für Dividende, Reserven, Baurechtszins	4'422'816	5'270'414	5'151'021	5'988'406

Musegg Parking AG _ Luzern, 13. Mai 2018