



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 4. April 2012 (StB 323)

B 17/2012

Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern

**Vom Grossen Stadtrat mit einer
Protokollbemerkungen beschlossen
am 14. Juni 2012
(Protokollbemerkung am Schluss dieses
Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2012–2016

Leitsatz Gesellschaft

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

Stossrichtungen

- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern

Leitsatz Wirtschaft

Luzern entwickelt seinen Wirtschaftsraum zum Nutzen der ganzen Zentralschweiz.

Stossrichtungen

- Stadtregion optimal ins regionale, nationale und internationale Verkehrsnetz einbinden

Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

Stossrichtungen

- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen
- „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten gemischten Nutzungsstruktur fördern

Politikbereich Verkehr

Fünffjahresziel 6.2 Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Ebenso wird Mehrverkehr durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011–2014 sind umgesetzt.

Fünffjahresziel 6.3 Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind die begleitenden Massnahmen festgelegt. Sie entlasten die Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr.

Projektplan

I69047.01 Leitlinien Stadtverkehr, Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Übersicht

Die grossen Herausforderungen im Verkehr stellen sich auf den Hauptachsen in der Agglomeration, wo die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. An diesen Stellen sind aber einfache, kostengünstige Lösungen selten möglich, da der Platz knapp ist und das Umfeld hohen Ansprüchen genügen muss. Bereits heute ist das Verkehrssystem in der Stadt Luzern zu gewissen Tageszeiten überlastet. Die täglichen Staus, welche zu den Hauptverkehrszeiten auftreten oder die Folge von temporären Verkehrseinschränkungen sind, führen dazu, dass die Stadt Luzern nicht mehr zuverlässig erreicht werden kann. Durch die Bündelung der ÖV-Linien in der Innenstadt übertragen sich zudem diese Verspätungen auf das gesamte Busnetz. Neben der Einschränkung der Erreichbarkeit ist auch durch die Luft- und Lärmbelastung die Lebensqualität in der Stadt stark beeinträchtigt. Es ist unbestritten, dass sowohl beim ÖV wie auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV) kurz- bis mittelfristig grosser Handlungsbedarf besteht, um das sich abzeichnende Nachfragewachstum der Mobilität abfangen und eine Entwicklung der wirtschaftlichen Prosperität für Stadt und Kanton Luzern sicherstellen zu können. Gleichzeitig sind die gesellschaftlichen und ökologischen Anliegen zu berücksichtigen.

Am 26. September 2010 beschloss der Souverän der Stadt Luzern das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Gleichzeitig wurde die zu weit gehende Städteinitiative, die verlangte, dass der MIV um 10 Prozentpunkte hätte gesenkt werden müssen, was einer Verkehrsreduktion beim MIV von etwa 25 bis 30 Prozent entsprochen hätte, abgelehnt. Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität wird festgehalten: Die Stadt sorgt für ein sicheres, attraktives Fussweg- und Veloroutennetz. Der öffentliche Verkehr wird im Strassenraum konsequent priorisiert. Die Stadt setzt sich ein für attraktive Transportketten sowie für höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die Verkehrsbelastung durch den MIV soll nicht weiter zunehmen. Für die Umsetzung dieses Reglements, das u. a. die Entwicklung von quantitativen Aussagen für die Mobilitätsentwicklung beinhaltet, und aufgrund der sich abzeichnenden Überlastungssituationen im Verkehr ist die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts zwingend notwendig.

Die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen übergeordneten Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof und Bypass mit Spangen Nord und Süd, die die Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern lösen können, liegen erst langfristig etwa im Jahr 2030 vor. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf des Agglomerationsprogramms Luzern der zweiten Generation vom 12. August 2011 wurde deshalb die Massnahme „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“, mit der nachhaltige Verkehrslösungen bis zur Realisierung der Schlüsselmassnahmen im Bereich Bahnhof/Pilatusstrasse/Pilatusplatz sowie auf den angrenzenden Achsen angestrebt werden, von allen Seiten unterstützt. Der dazu notwendige Projektauftrag wurde im März 2012 von Kanton (BUWD), Verkehrsverbund Luzern, LuzernPlus und der Stadt Luzern (UVS) gemeinsam unterzeichnet.

Im Zentrum des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern stehen die Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die För-

derung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität. Dabei gilt es vor allem die Gesamtverkehrsanforderungen im Agglomerationszentrum zu definieren und den Strassenraum entsprechend zu organisieren. Der Detaillierungsgrad liegt auf der Stufe eines Vorprojektes. Auftraggeber des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern sind die Stadt Luzern, der Kanton Luzern, der Verkehrsverbund und der Gemeindeverband LuzernPlus. Die Kosten für das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern werden auf total Fr. 600'000.– geschätzt. Die Arbeiten werden voraussichtlich im zweiten Quartal 2012 anlaufen.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
1.1 Kapazitätsgrenze ist erreicht	6
1.2 Verkehrsentwicklung	6
1.3 Verkehrssicherheit	7
1.4 Tiefbahnhof und Bypass mit Spangen Nord und Süd	7
1.5 Kurzfristige Optimierungen im Bereich Bahnhof/Pilatusplatz/Bundesplatz	8
2 Auftrag, Legitimation	8
2.1 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität	8
2.2 Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation	9
3 Grundlagen und laufende Planungen	9
4 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern	10
4.1 Ziele	10
4.2 Projektperimeter	11
4.3 Projektorganisation	11
4.4 Projektablauf	12
4.5 Termine	13
4.6 Teilprojekt Monitoring Gesamtverkehr Luzern	13
4.7 Verbindlichkeit	14
5 Kosten	15
6 Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern	16
7 Antrag	17

Anhang

1. Projektauftrag Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern vom 29. Februar 2012
2. Konzeptbericht Monitoring Gesamtverkehr Luzern vom 11. November 2011

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Kapazitätsgrenze ist erreicht

Die Stadt Luzern, als wirtschaftliches Zentrum der Agglomeration und des Kantons Luzern, leidet zunehmend unter einer schlechter werdenden Erreichbarkeit. Bereits heute ist das Verkehrssystem in der Stadt Luzern zu gewissen Tageszeiten überlastet. Die täglichen Staus, welche zu den Hauptverkehrszeiten auftreten oder die Folge von temporären Verkehrseinschränkungen sind, führen dazu, dass die Stadt Luzern nicht mehr zuverlässig erreicht werden kann. Für die Wirtschaft der Stadt und des Kantons Luzern ist die Erreichbarkeit des wirtschaftlichen Zentrums aber einer der wichtigsten Standortfaktoren. Neben der Wirtschaft leidet aber auch die Bevölkerung der Stadt Luzern zunehmend unter dem nicht bewältigten Verkehr, da sich dieser infolge des verstopften Hauptstrassennetzes den Weg durch die Quartierstrassen der Wohnquartiere sucht.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu erwähnen, dass durch die Verkehrsstaus auch ein grosser Teil des öffentlichen Agglomerationsverkehrs betroffen ist, ist der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern doch mehrheitlich Busverkehr und damit ebenfalls strassengebunden. Die Buslinien führen radial in die Luzerner Innenstadt hinein. Es gibt nur wenige durchgehende Linien. Die Kapazitätsgrenze des Agglomerationszentrums ist bereits heute erreicht. Zahlreiche Busse, vor allem diejenigen der Linie 1, sind zudem in den Hauptverkehrszeiten überfüllt. Dadurch können Fahrpläne nicht immer eingehalten und Anschlüsse nicht immer garantiert werden. Verkehrsbehinderungen zu den Hauptverkehrszeiten treffen den öffentlichen Verkehr deshalb besonders hart, weil dies für ihn ohnehin die teuersten Produktionszeiten sind. Zusätzliche Kursführungen zu den Hauptverkehrszeiten zur Einhaltung des Fahrplans sind deshalb auch aus finanziellen Gründen wenn immer möglich zu vermeiden.

1.2 Verkehrsentwicklung

In den vergangenen Jahren hat der Verkehr stetig zugenommen. Betrachtet man die Summen aller Ein- und Ausfahrten inklusive Autobahnen an den permanenten Zählstellen rund um die Agglomeration Luzern, betrug die Verkehrszunahme beim motorisierten Individualverkehr von 2001 bis 2010 rund 1,7 Prozent pro Jahr. Im Jahre 2010 betrug die Zunahme sogar 3,2 Prozent. Der Motorfahrzeugbestand im Kanton Luzern stieg vom Jahr 2001 von 214'793 Motorfahrzeugen auf 252'567 Motorfahrzeuge im Jahre 2010. In der Stadt Luzern hat sich

aufgrund der grossen Strassennetauslastung die Summe aller Ein- und Ausfahrten an den Zählstellen rund um die Innenstadt in den letzten 15 Jahren nur gering verändert.

Die Angebotsverbesserungen (Halbstundentakt nach Zürich und S-Bahn-Verkehr) führten von 2005 bis 2010 im Kanton Luzern zu einer Zunahme der Reisenden um fast 40 Prozent.

Trotz bestmöglicher Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird aufgrund des Wachstums der Agglomeration Luzern der Gesamtverkehr weiter zunehmen. So weit als möglich soll dieser Mehrverkehr mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden (Erhöhung des Modalsplit). Im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation rechnet man bis 2030 mit einer Zunahme beim motorisierten Individualverkehr von 20 Prozent und beim öffentlichen Verkehr von 50 bis 60 Prozent. Dass diese zusätzliche Mobilität die bestehende Verkehrssituation noch verschärft und die Engpässe im Strassen- und Schienenverkehr noch zunehmen werden, wenn keine Massnahmen zu deren Beseitigung ergriffen werden, versteht sich von selbst.

1.3 Verkehrssicherheit

In einem nationalen Vergleich des Bundesamtes für Strassen (Astra) vom 5. Januar 2012 nimmt die Stadt Luzern leider den Spitzenplatz bei Unfällen mit Verletzten ein. Mit 218 Unfällen pro 50'000 Einwohner liegt sie deutlich vorne. In St. Gallen, der verkehrssichersten Stadt der Schweiz, kommt es mit durchschnittlich 112 nur zu rund halb so vielen Unfällen mit Verletzten. Der Verkehrssicherheit muss daher noch mehr Gewicht, als dies bisher der Fall war, beigemessen werden. Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern soll mit direkten Massnahmen wie auch indirekt durch die Erhöhung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit einen grossen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

1.4 Tiefbahnhof und Bypass mit Spangen Nord und Süd

Das Agglomerationsprogramm Luzern zeigt auf, wie die Verkehrsprobleme in Zukunft gelöst und damit die Erreichbarkeit Luzerns verbessert werden soll. Voraussetzung für die Umsetzung der Verkehrsstrategie des Agglomerationsprogramms sind die zwei Grossprojekte Tiefbahnhof Luzern und Bypass mit Spangen Nord und Süd. Der Zeithorizont für deren Verwirklichung liegt etwa im Jahr 2030 (Zeithorizont: „längerfristig“).

Das in der Ausgangslage skizzierte Bild der Mobilität im Agglomerationszentrum Luzern zeigt, dass mit der Lösung der Verkehrsprobleme nicht bis zur Realisierung des Tiefbahnhofs oder des Bypass-Spangen-Systems zugewartet werden kann. Es sind Lösungen in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht im Zeithorizont „mittelfristig“ zu suchen. Ansonsten verunmöglichen wir vor allem eine Entwicklung der wirtschaftlichen Prosperität für Stadt und Kanton Luzern.

1.5 Kurzfristige Optimierungen im Bereich Bahnhof/Pilatusplatz/Bundesplatz

Der Bahnhof Luzern ist der wichtigste Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Der Bahnhofplatz wird heute von über 25 Buslinien angefahren. Die Busse des öffentlichen Verkehrs benötigen für die Zufahrt zum Bahnhofplatz, vor allem aus Richtung Pilatusplatz, in den letzten Jahren immer mehr Zeit. Das Tiefbauamt der Stadt Luzern prüft im Auftrag des Kantons Luzern (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur) Möglichkeiten zur Beschleunigung der ÖV-Verbindungen zum Bahnhof. Im Zentrum steht die Frage, ob auf den Rechtsabbieger aus der Pilatusstrasse zum Bahnhofplatz zugunsten einer reinen Busspur verzichtet werden kann. Es soll untersucht werden, ob diese MIV-Beziehung über die Zentralstrasse zum Bahnhofvorplatz geführt werden kann. Mit der Untersuchung dieser Zufahrt werden auch speziell die Abläufe am gesamten Knoten Bahnhof analysiert. Erste Ergebnisse werden im Frühjahr 2012 vorliegen.

2 Auftrag, Legitimation

2.1 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

In der Stadt Luzern ist am 26. September 2010 die Städteinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs mit einem Nein-Stimmen-Anteil von gut 54 Prozent abgelehnt worden. Gleichzeitig haben die Stimmberechtigten aber dem Gegenvorschlag des Stadtrates in Form eines Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität mit einem Ja-Stimmen-Anteil von rund 63 Prozent zugestimmt. Gemäss Zielsetzung, die mit diesem Reglement verfolgt wird, soll die städtische Mobilität im Sinne der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität entwickelt werden. Diese Charta will den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr fördern und setzt sich für eine Plafonierung des MIV ein.

In diesem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität wird die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten festgehalten. Grundsätzlich soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stetig erhöht werden. Gemäss Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität hat der Stadtrat Leitlinien für den Stadtverkehr zu erlassen, wie die Strategien zur Erreichung der im Reglement aufgezeigten Ziele umgesetzt werden. Die Leitlinien gehen von einer Gesamtverkehrsbetrachtung für die gesamte Agglomeration aus und beinhalten quantitative Aussagen, die periodisch überprüft und aktualisiert werden.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die Leitlinien Stadtverkehr, die quantitative Aussagen für die Mobilitätsentwicklung festlegen, und aufgrund der sich abzeichnenden Überlastungssituationen im öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und MIV für die Zeit bis zur Realisierung der Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass/Spangen, hat das Tiefbauamt der Stadt Luzern festgestellt, dass die anstehenden Mobilitätsfragen nur mit Hilfe eines Gesamtver-

kehrskonzepts zu beantworten sind. Dieses soll ein nachhaltiges Gesamtverkehrssystem beinhalten sowie die Massnahmen aufzeigen, die notwendig sind, um die stark wachsende Mobilitätsnachfrage im knappen Strassenraum abzudecken. Die quantitativen Aussagen für die einzelnen Verkehrsarten werden mit Hilfe eines Gesamtverkehrsmodells ermittelt, in dem die massgebenden Verkehrsströme für den Zielzustand berechnet werden.

2.2 Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation

Das Agglomerationsprogramm wurde vom Bund lanciert, um den Agglomerationsgemeinden einen Anreiz zu bieten, gemeinsam die zunehmende Verkehrsproblematik in den urbanen Verdichtungsräumen anzugehen und langfristige Lösungen und Verbesserungen zu suchen. Dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation liegt ein Zukunftsbild zugrunde, aus welchem die Siedlungs- und Verkehrsstrategie und Massnahmen abgeleitet werden. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf des Agglomerationsprogramms Luzern der zweiten Generation vom 12. August 2011 wurde die Massnahme „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“, mit der möglichst rasch Verkehrslösungen im Bereich Bahnhof/Pilatusstrasse/Pilatusplatz sowie auf den angrenzenden Achsen angestrebt werden, von allen Seiten unterstützt. Der Stadtrat ist überzeugt, dass diese Massnahme mit seinen Vorstellungen eines Gesamtverkehrskonzepts übereinstimmt und diesem Kernelement höchste Dringlichkeit zukommt. Das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation wird zurzeit konkretisiert und bereinigt. Es wird anschliessend von den Delegierten des Entwicklungsträgers LuzernPlus und den Regierungen der Nachbarkantone verabschiedet, vom Regierungsrat des Kantons Luzern beschlossen und spätestens Ende Juni 2012 den Bundesbehörden zur Prüfung eingereicht. Die wesentlichen Elemente des Agglomerationsprogramms sind anschliessend verbindlich im kantonalen Richtplan zu verankern.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Massnahme „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ dann erfolgreich ist, wenn es der Stadt und der Agglomeration dient und von den Gemeinden sowie vom Kanton mitgetragen wird. Der entsprechende Projektauftrag für das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern wurde im März 2012 von Kanton (BUWD), Verkehrsverbund Luzern, LuzernPlus und der Stadt Luzern (UVS) gemeinsam unterzeichnet.

3 Grundlagen und laufende Planungen

Die Rahmenbedingungen zur Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern sind in einer Reihe von kantonalen und kommunalen Grundlagen definiert. Im Folgenden sind die wichtigsten Grundlagen aufgelistet, die für den Inhalt des Gesamtverkehrskonzepts massgebend sind:

- Strassengesetz des Kantons Luzern vom 21. März 1995 (Stand 1. Januar 2010)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (Stand 1. Januar 2010)
- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010
- Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energierglement) vom 9. Juni 2011
- Bauprogramm 2011–2014 für Kantonsstrassen
- ÖV-Bericht 2012–2015 des Verkehrsverbunds
- Kommunale Teilrichtpläne (Zweirad, Fussgänger und Parkierung)
- Antwort auf das Postulat von Adrian Borgula „Über die Verbesserung und Optimierung der Zufahrt von Bussen zum Bahnhof Luzern“ vom 17. Dezember 2010
- Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung vom 5. Dezember 2001

Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern steht im Umfeld von und in gegenseitiger Abhängigkeit zu zahlreichen laufenden Planungen. Es ist eine Massnahme des Agglomerationsprogramms Luzern der zweiten Generation und optimal mit den laufenden Planungen AggloMobil due, Bus 2030, Tiefbahnhof Luzern (Teilprojekt Verkehr) und ESP Bahnhof, die alle im 2012 fertiggestellt werden, abgestimmt. Dabei gilt es vor allem die Gesamtverkehrsanforderungen im Agglomerationszentrum zu definieren und den Strassenraum entsprechend zu organisieren. Der Detaillierungsgrad liegt auf der Stufe eines Vorprojektes.

4 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern

4.1 Ziele

Die für die Verkehrsplanung zuständigen Stellen von Kanton und Stadt Luzern sind sich einig, dass die zusätzliche Mobilitätsnachfrage für die nächsten rund zwanzig Jahre befriedigt werden muss. Mittels eines Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der Grossprojekte (ab 2030) soll deshalb die Verkehrssituation dahingehend verbessert werden, dass die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums verbessert und auch für die nahe Zukunft gewährleistet werden kann. Spezielle Beachtung gilt es dabei den Verkehrsträgern „öffentlicher Verkehr“ und „Fuss- und Veloverkehr“ zu schenken, da diese auch im beschränkt vorhandenen Strassenraum zusätzliche Anteile an der Gesamtmobilität übernehmen können und damit den Druck auf den heute schon überlasteten Verkehrsträger „Strasse“ reduzieren. Auf die Nachfrage soll mit Mitteln des Mobilitätsmanagements eingewirkt werden.

Die Ziele dieser als „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ bezeichneten mittelfristigen Verkehrsplanung für das Zentrum der Agglomeration Luzern sind somit:

- Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um zirka 30 Prozent bis 2030 (Ziele Modalsplit)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs, um die Mobilitätssteigerung durch diese Verkehrsträger aufzunehmen.
- Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern
- Verbessern der Produktionsbedingungen des öffentlichen Verkehrs (Abbau von Zusatzkursen, Verbesserung der Produktivität)

4.2 Projektperimeter

Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern geht von einer Gesamtverkehrsbetrachtung für die gesamte Agglomeration Luzern aus. Bei der Problemanalyse und bei der Definition des Handlungsbedarfs werden die Einflüsse aus den angrenzenden Gemeinden berücksichtigt, so beispielsweise die Verkehrszunahmen aufgrund der Siedlungsentwicklungen. Das Schwergewicht der zu erarbeitenden Massnahmen liegt aber innerhalb der Stadtgrenzen. Dieses Gebiet wird systematisch und flächendeckend mit Massnahmen abgedeckt. Die räumliche Abgrenzung des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern unterscheidet somit einen Betrachtungsperimeter und einen Bearbeitungsperimeter.

Betrachtungsperimeter:

Gemeinden Luzern, Emmen, Ebikon, Meggen, Horw und Kriens

Bearbeitungsperimeter:

Kasernenplatz, Pilatusplatz, Paulusplatz, Bundesplatz, Bahnhof, Luzernerhof und Löwenplatz

4.3 Projektorganisation

Auftraggeber des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern sind die Stadt Luzern, der Kanton Luzern, der Verkehrsverbund und der Gemeindeverband LuzernPlus. Die Federführung der breit abgestützten Projektorganisation haben das Tiefbauamt der Stadt Luzern (Gesamtprojektleitung) und die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern (Projektoberleitung).

Um die Projektziele erreichen zu können, bedarf es der Zusammenarbeit aller für den Verkehr zuständigen Stellen. Es sind dies insbesondere:

- der Kanton Luzern mit den Dienststellen Verkehr und Infrastruktur (vif) und Raumordnung, Umwelt und Wirtschaft (rawi)
- die Stadt Luzern mit den Dienstabteilungen Tiefbauamt, Umweltschutz, Stadtentwicklung und Städtebau

- der Verkehrsverbund Luzern
- der Gemeindeverband LuzernPlus

Nur eine erfolgreiche Zusammenarbeit all dieser Stellen gewährleistet eine gelingende Weiterentwicklung der Mobilität und des Gesamtverkehrssystems im Zentrum der Agglomeration Luzern. Ausserdem wird vonseiten der Stadt Luzern ein Begleitgremium aus Vertretern von Verbänden, Quartiervereinen und politischen Parteien gebildet, welches als Echoraum dient. In einer knapp halbjährigen Folgephase werden die Konzeptinhalte im Rahmen von Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahren einem breiteren Publikum zugänglich gemacht. Die detaillierte Projektorganisation ist in der Beilage „Projektauftrag Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ vom 29. Februar 2012 ersichtlich.

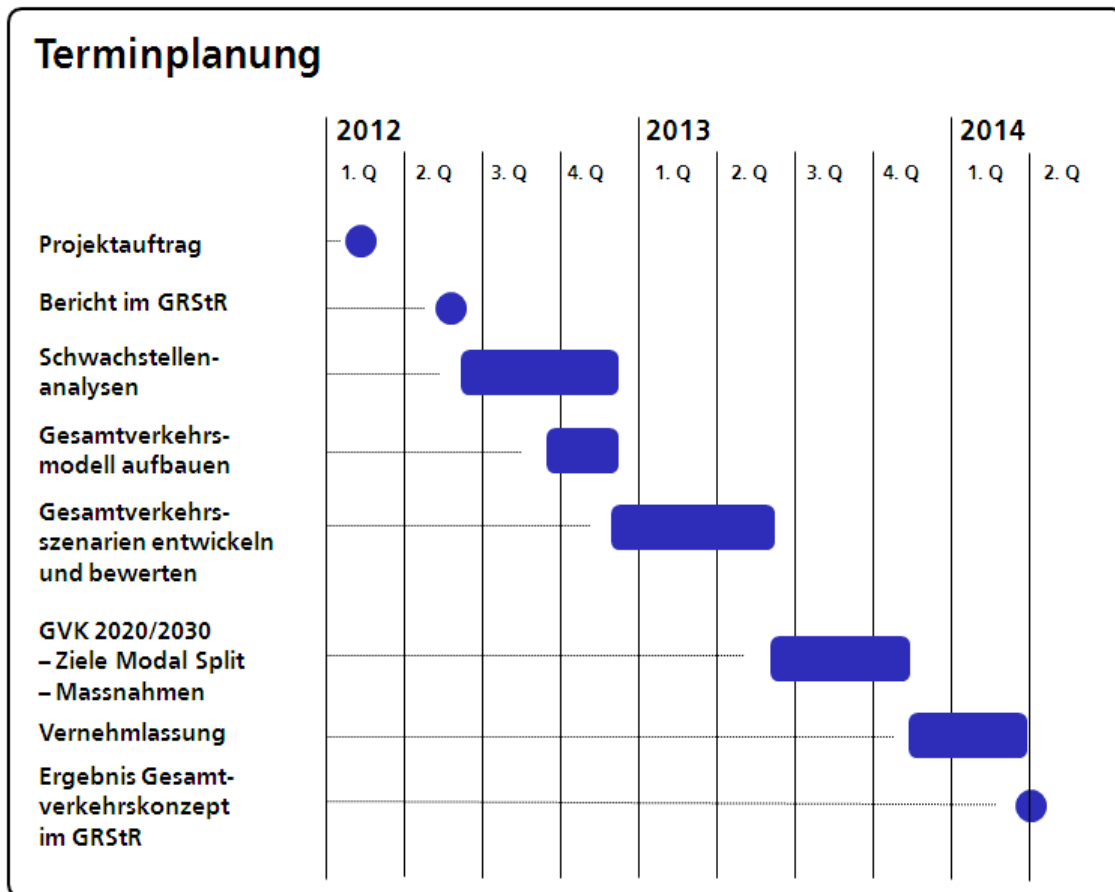
4.4 Projektablauf

Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern wird in Projektphasen eingeteilt, die in sich geschlossene Teilprojekte beinhalten. Die Hauptphasen sind die Schwachstellenanalysen, das Gesamtverkehrsmodell, der Zielzustand / Modalsplit und die detaillierte Massnahmenentwicklung. Der Rahmen für das Gesamtverkehrskonzept richtet sich nach dem Massnahmenblatt aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation. Es sind die folgenden Projektphasen vorgesehen:

- Erarbeitung und Abstimmung von Grundsätzen über die künftige Mobilität im Bearbeitungssperimeter (künftiger Stellenwert MIV/ÖV/Langsamverkehr). Künftige Bedeutung der wichtigsten Verkehrserzeuger im Perimeter (Parkhäuser, SBB-Bahnhof, Busbahnhof, Uni, KKL, Altstadt, Einkaufszentren usw.).
- Schwachstellenanalysen der verschiedenen Verkehrsarten
- Abschätzen des künftigen Verkehrsaufkommens durch Siedlungswachstum und Steigerung der Mobilitätsnachfrage
- Wahl und Kalibrierung des zu verwendenden Verkehrsmodells
- Erarbeiten eines Ziel- und Bewertungssystems für die Szenarien
- Erarbeiten von 3 Szenarien, die der Ausgangslage gegenübergestellt werden
- Anhand des erarbeiteten Zielsystems sind die einzelnen Szenarien zu bewerten.
- In einem abschliessenden Schritt ist aus den gewonnenen Erkenntnissen eine Lösung zu entwickeln, mit welcher die festgesetzten Ziele bestmöglich erreicht werden können.
- Detaillierte Massnahmenplanung auf der Basis des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation

4.5 Termine

Für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern werden zirka eineinhalb Jahre gerechnet. Aus dem folgenden Terminplan sind die einzelnen Projektphasen und Meilensteine ersichtlich.



4.6 Teilprojekt Monitoring Gesamtverkehr Luzern

Im Anschluss an die Annahme des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität durch den Souverän der Stadt Luzern vom 26. September 2010 konnte unter der Oberaufsicht der kantonalen Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi) das Projekt „Monitoring Gesamtverkehr Luzern“ lanciert werden, da das Projekt Bestandteil des Monitorings des Agglomerationsprogramms Luzern ist. Der Konzeptbericht zu diesem Monitoring wurde im November 2011 durch den Verkehrsverbund Luzern, die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) und das Tiefbauamt der Stadt Luzern verabschiedet.

Hauptzielsetzung des Monitorings Gesamtverkehr Luzern ist es, die Gesamtverkehrsentwicklung (Modalsplit) zusammen mit der Entwicklung anderer wichtiger Indikatoren aus dem Verkehrsbereich zu dokumentieren und damit Grundlagen für die Festsetzung von Zielen und für die zukünftige Steuerung des Verkehrs zu schaffen. Die im Reglement für eine nachhal-

tige städtische Mobilität geforderten quantitativen Aussagen werden auf diesen Grundlagen basieren. Um die Verkehrsentwicklung in den verschiedenen Räumen aktuell und räumlich präzise zu erkennen, kommen hauptsächlich automatische Verkehrserhebungen zum Einsatz. Die Agglomeration wird in einen Aussenkordon (Agglomeration), einen Mittelkordon (Annäherung der Stadtgrenze Luzern) und einen Innenkordon (Innenstadt Luzern) aufgeteilt. Daten für den MIV und den ÖV sind an allen Querschnitten zur Erhebung vorgesehen. Daten für den Veloverkehr sind schwergewichtig am Innenstadtkordon und an zentralen Zählstellen vorgesehen. Einzelne zusätzliche Velozählstellen sind in der Region festgelegt. Daten für den Fussverkehr sind vorerst nur an der zentralen Zählstelle auf der Seebrücke zur Erhebung vorgesehen.

Im Herbst 2012 wird ein erster Pilotbericht mit Bezugsjahr 2010/2011 vorliegen. Die weitere Berichterstattung ist jährlich vorgesehen. Es ist geplant, im Frühjahr 2013 mit dem Bezugsjahr 2012 erstmals einen Bericht mit allen Zählstellen und Indikatoren zu erstellen.

4.7 Verbindlichkeit

Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern hat einen behördenverbindlichen Charakter und gibt damit der Stadt und dem Kanton die Richtung für die Entwicklung des Verkehrssystems vor. Es wird vom Stadtrat beschlossen und dem Grossen Stadtrat für eine zustimmende Kenntnisnahme vorgelegt. Die Inhalte des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern werden anschliessend in die kantonalen sowie kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen aufgenommen. Darin signalisieren die Stadt und der Kanton gegenüber der Bevölkerung und dem Bund die Verpflichtung, die Umsetzung der Massnahmen voranzutreiben.

5 Kosten

Die Bruttokosten für das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern gemäss Projektauftrag werden auf total Fr. 600'000.– geschätzt. Die Stadt beteiligt sich zur Hälfte an diesen Kosten.

Tätigkeit	Kosten in Fr.
Schwachstellenanalyse ÖV	0.–
▪ Daten aus Studie AggloMobil due	
Schwachstellenanalyse MIV	40'000.–
▪ Kapazitätsengpässe, Steuerung Verkehrsablauf, Parkierung, Typisierung Strassennetz, Sicherheitsdefizite	
Schwachstellenanalyse Fussverkehr	40'000.–
▪ Netzlücken, Stadträume, Querungen, Sicherheitsdefizite	
Schwachstellenanalyse Veloverkehr	40'000.–
▪ Netzlücken, Querungen, Parkierung, Sicherheitsdefizite	
Erarbeiten von Grundsätzen über die Mobilität im Agglomerationszentrum	20'000.–
Gesamtverkehrsmodell aufbauen	40'000.–
▪ Verfeinern des kantonalen Verkehrsmodells	15'000.–
▪ Kalibrierung und Eichung Verkehrsfluss-Simulation (VISSIM)	25'000.–
Gesamtverkehrsszenarien entwickeln und bewerten	260'000.–
▪ Erarbeitung Ziel- und Bewertungssystem	10'000.–
▪ Prognosen 2020 und 2030 hochrechnen und implementieren	20'000.–
▪ Entwicklung und Beurteilung von 3 Szenarien (inkl. Modalsplit)	120'000.–
▪ Simulation der 3 Szenarien	60'000.–
▪ Ausarbeitung Bestvariante	50'000.–
Detaillierte Massnahmenplanung	70'000
▪ Massnahmenkatalog	60'000.–
▪ Finanzplanung	10'000.–
Kommunikation	20'000.–
Unvorhergesehenes	70'000.–
Total	600'000.–

Für die Stadt Luzern kommen noch, nebst den bereits verwendeten Projektkosten für die Leitlinien Stadtverkehr (Teilprojekt Monitoring Gesamtverkehr Luzern) im Umfang von Fr. 92'500.– Kosten von Fr. 50'000.– für das städtische Begleitgremium hinzu. Diese beinhalten die Organisation und Durchführung von Workshops und Echoraumveranstaltungen mit Vertretungen von Verbänden, Quartiervereinen und politischen Parteien. Der benötigte Gesamtkredit beträgt brutto Fr. 742'500.– und liegt in der Kompetenz des Stadtrates. Die Beiträge Dritter belaufen sich auf Fr. 300'000.–, sodass der Nettokredit Fr. 442'500.– beträgt.

Für die im Jahr 2012 anfallenden Kosten wurde durch den Stadtrat gestützt auf Art. 60 Abs. 2 lit. c GO ein Nachtragskredit bewilligt. Die restlichen Kosten von netto Fr. 220'000.– werden für die Jahre 2013 und 2014 jeweils in den Voranschlag aufgenommen.

Die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen sind noch offen. Die Finanzierung dieser Massnahmen erfolgt hauptsächlich durch den Kanton (Kantonsstrassen) und die Stadt Luzern (Gemeindestrassen). Da diese agglomerationsrelevanten Massnahmen im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation angemeldet sind, wird mit einer Mitfinanzierung durch den Bund für Infrastrukturprojekte gerechnet.

6 Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern

Bei der Volksabstimmung vom 27. November 2011 „Strom ohne Atom“ und dem Gegenvorschlag „Energierglement“ wurden beide Varianten angenommen. Mit der Stichfrage haben sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger für die Variante „Energierglement“ entschieden. Der Stadtrat verpflichtet sich mit dem Reglement zu einer rationellen, umweltschonenden und wirtschaftlichen Verwendung von Energie und zum vermehrten Einsatz von erneuerbaren Energien. Die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft – eine massive Reduktion der Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen – sollen zwischen 2050 und 2080 erreicht werden. Die enthaltenen Massnahmen des Schwerpunkts „Mobilität“ haben primär zum Ziel, die Effizienz der Mobilität zu erhöhen. Sie lassen sich wie folgt unterteilen:

- Vermeidung von Verkehr oder Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf Fuss-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehr;
- technologische Verbesserung und Elektrifizierung des verbleibenden Verkehrs.

Das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern unterstützt die Energie- und Klimastrategie der Stadt Luzern und wird mit seinen Massnahmen die Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität schaffen.

7 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat, vom vorliegenden Bericht zustimmend Kenntnis zu nehmen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 4. April 2012

Urs W. Studer

Urs W. Studer
Stadtpräsident

Toni Göpfert

Toni Göpfert
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 17 vom 4. April 2012 betreffend

Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

Vom Bericht wird zustimmend Kenntnis genommen.

Luzern, 14. Juni 2012

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Korintha Bärtsch
Ratspräsidentin



Hans Büchli
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

zu B+A 17/2012 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (Kapitel 4.1, Seite 10 f., Ziele):

Die Ziele bei Kapitel 4.1, Seite 10 f., sind mit folgendem Punkt zu ergänzen:

- Plafonierung und Optimierung des wirtschaftlich notwendigen MIV