



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 12. März 2014 (StB 145)

B 5/2014

## **Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern**

**Vom Grossen Stadtrat mit vier  
Protokollbemerkungen beschlossen  
am 5. Juni 2014  
(Protokollbemerkungen am Schluss dieses  
Dokuments)**

**Auf den Bericht wurde an der  
Ratssitzung vom  
15. Mai 2014 eingetreten.  
Die Detailberatung wurde bei  
Ziff. 6.3.3 unterbrochen**

## Bezug zur Gesamtplanung 2013–2017

### 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

- Durch die Entwicklung von Schlüsselarealen für wertschöpfungsintensive Unternehmen im Dienstleistungssektor das wirtschaftliche Wachstum stärken
- Attraktiven urbanen Wohnraum fördern
- Stadtregion optimal ins regionale, nationale und internationale Verkehrsnetz einbinden

### Leitsatz Umwelt

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

#### Stossrichtungen

- 2000-Watt-Gesellschaft als Fernziel anstreben
- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen
- „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten gemischten Nutzungsstruktur fördern

### Politikbereich Öffentliche Sicherheit

**Fünfjahresziel 1.2** Die Stadt strebt an, dass die Zahl der Verkehrsunfälle sinkt. Die umfassende Überprüfung von Fussgängerstreifen und Velorouten ist abgeschlossen, und Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sind ergriffen.

### Politikbereich Verkehr

**Fünfjahresziel 6.1** Der Ausbau des Bahnknotens Luzern (Tiefbahnhof) ermöglicht eine Verbindung im 15-Minuten-Takt Richtung Zürich und die Umsetzung eines funktionierenden S-Bahn-Systems für den Regionalverkehr. Das Bauprojekt für den Tiefbahnhof liegt vor, das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet, und die Mitfinanzierung ist gesichert.

*Protokollbemerkung: Die Stadt Luzern setzt sich für die direkte Realisierung des Tiefbahnhofs als Durchmesserlinie ein.*

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

**Fünfjahresziel 6.3** Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind die (flankierenden) Massnahmen zum Grossprojekt Bypass/Spangen festgelegt. Sie entlasten die Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr.

### **Politikbereich Umwelt und Raumordnung**

**Fünfjahresziel 7.1** Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume ist mit einem Konzept definiert und liegt dem Parlament vor. Die öffentlichen Räume sollen partizipativ, unter Einbezug und in Kooperation mit der Bevölkerung gestaltet werden. Erste Massnahmen sind umgesetzt.

**Fünfjahresziel 7.2** Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft und weg vom Atomstrom ist der Aktionsplan „Energie/Luftreinhaltung/Klimaschutz“ verabschiedet. Erste Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energie sind umgesetzt. Mindestens eine 2000-Watt-Siedlung ist im Bau.

### **Politikbereich Volkswirtschaft**

**Fünfjahresziel 8.1** Die Stadt schafft die Voraussetzung, dass 1'500 zusätzliche Wohnungen und 30'000 m<sup>2</sup> neue Büroflächen realisiert werden, ohne neue Einzonungen vorzunehmen.

### **Politikbereich Finanzen und Steuern**

**Fünfjahresziel 9.1** Spätestens 2015 hat Luzern einen Selbstfinanzierungsgrad von mindestens 100 Prozent erreicht, sodass die Verschuldung ab 2016 wieder abgebaut werden kann.

## Übersicht

Im Agglomerationszentrum Luzern kommt es in der Hauptverkehrszeit regelmässig zu Überlastungen. Dadurch sind die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Das sind auch ungünstige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung. Der Verkehr wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Das Siedlungswachstum und die in der neuen Bau- und Zonenordnung vorgesehene innere Verdichtung werden die Mobilitätsnachfrage weiter erhöhen.

Die Schlüsselmassnahmen für die Bewältigung dieser Mobilitätsnachfrage sind der Durchgangstiefbahnhof sowie der Bypass mit den Spangen Nord und Süd. Diese werden aber frühestens ab 2035 zur Verfügung stehen. Für den Stadtrat ist klar, dass nicht so lange zugewartet kann. Er hat deshalb eine Mobilitätsstrategie formuliert, die aufzeigt, wie die steigende Mobilitätsnachfrage bis 2035 bewältigt werden kann.

Die Stadt Luzern setzt sich zum Ziel, auch in Zukunft für alle attraktiv und erreichbar zu sein. Diese Zielsetzung steht deshalb auch über der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. In der Stadt Luzern mit ihren engen Grenzen werden in den nächsten Jahrzehnten kaum neue Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Damit die Innenstadt für alle zuverlässig und sicher erreichbar ist, will der Stadtrat auf den vorhandenen Verkehrsflächen zusätzliche Mobilitätskapazitäten bereitstellen, indem er die Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten verlagert. Der Stadtrat fördert dazu den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr und baut die dafür notwendigen Infrastrukturen aus. Gleichzeitig wird die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit, damit der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr die Innenstadt zuverlässig erreichen kann. Nur mit dieser Verlagerung kann ein Verkehrskollaps in den kommenden Jahren vermieden werden.

Mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs setzt der Stadtrat auch den Willen der Luzerner Stimmbevölkerung um. Diese hat am 26. September 2010 dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zugestimmt. Dieses Reglement verpflichtet den Stadtrat, dafür zu sorgen, dass der aus der Siedlungsentwicklung entstehende Mehrverkehr umweltfreundlich mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt wird und dass der motorisierte Individualverkehr nicht über das Ausmass von 2010 ansteigt. Die Stimmberechtigten haben dem Stadtrat mit der Zustimmung zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität den Auftrag erteilt, das Reglement weiter zu konkretisieren. Diesen Auftrag erfüllt der Stadtrat mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie (siehe auch Kapitel 3.6).

Die Mobilitätsstrategie umfasst ein Ziel, sechs Teilstrategien in den Bereichen Mobilitätsverhalten, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr sowie öffentlicher Raum und schliesslich ein Bündel von rund hundert Massnahmen. Viele dieser Massnahmen wurden vom Grossen Stadtrat oder von der Bevölkerung bereits verabschiedet oder stammen aus bestehenden Projekten. Die Mobilitätsstrategie stellt diese Mass-

nahmen in einen sorgfältig geplanten Zusammenhang und bündelt sie so, dass sie zeitlich, örtlich und in ihrer Wirkungsweise aufeinander abgestimmt sind. Deshalb legt der Stadtrat drei Planungshorizonte fest: Sofortmassnahmen und kurzfristige Massnahmen sollen bis ins Jahr 2015 umgesetzt sein, mittelfristige Massnahmen bis ins Jahr 2020 und langfristige Massnahmen bis ins Jahr 2035.

Die Mobilitätsstrategie ist mit den kantonalen Grundlagen für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wie dem kantonalen Richtplan 2009 oder dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation abgestimmt und berücksichtigt auch die Zielsetzungen des öV-Berichtes und des öV-Konzepts AggloMobil des Verkehrsverbunds Luzern. Die Mobilitätsstrategie stellt zudem sicher, dass die Massnahmen mit den jeweiligen Partnern abgestimmt sind. Als wichtigste Partner auf dem Gebiet der Stadt Luzern sind der Kanton, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern zu nennen.

Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt über Projektkredite. Die Zuständigkeit für diese Kredite ergibt sich aus der Zuständigkeit für die entsprechenden Infrastrukturen. Der Bund ist zuständig für die Nationalstrassen, der Kanton für die Kantonsstrassen und die Stadt Luzern für die Gemeindestrassen innerhalb des Stadtgebietes. Soweit die Stadt Luzern für die Finanzierung eines Projekts zuständig ist, hat sie die benötigten Ressourcen für die kurz- und mittelfristigen Massnahmen im Finanzplan eingestellt oder sie werden über Budgetkredite finanziert. Von diesem Grundsatz ausgenommen sind nur wenige Massnahmen, welche speziell gekennzeichnet sind. Mit der Zustimmung zur Mobilitätsstrategie werden aber weder Massnahmen noch die dafür benötigten finanziellen Mittel beschlossen.

Einige Bestandteile der Mobilitätsstrategie, insbesondere der Massnahmenplan, sind einem Wandel unterworfen. Diese Bestandteile der Mobilitätsstrategie bedürfen deshalb einer periodischen Überarbeitung und Aktualisierung. Der Stadtrat schlägt für die Überarbeitung ein Vierjahresintervall vor.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass durch eine konsequente Umsetzung der Massnahmen das Ziel der Mobilitätsstrategie erreicht werden kann und somit eine attraktive Stadt Luzern mit wirtschaftlicher Prosperität und Stadträumen mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität ermöglicht wird.

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>9</b>
1.1 Unbefriedigende Verkehrssituation	9
1.2 Der Verkehr bewegt sich auf Strassen von 1900	10
1.3 Auftrag	11
<b>2 Siedlungsentwicklung und Mobilitätswachstum</b>	<b>11</b>
<b>3 Grundlagen der Mobilitätsstrategie</b>	<b>13</b>
3.1 Kantonaler Richtplan 2009	13
3.2 Agglomerationsprogramm der zweiten Generation	14
3.3 öV-Bericht und AggloMobil due	15
3.4 Bauprogramm für Kantonsstrassen	15
3.5 Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern (BZO)	16
3.6 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität	16
3.7 Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energierglement)	17
3.8 Weitere Grundlagen	18
<b>4 Zusammenarbeit mit Partnern</b>	<b>18</b>
4.1 Kanton Luzern	18
4.2 LuzernPlus	18
4.3 Verkehrsverbund Luzern (VVL)	19
4.4 Transportunternehmungen	19
4.5 Nachbargemeinden	19
4.6 Verkehrskommission der Stadt Luzern	19
4.7 Quartiervereine und Quartierkräfte der Stadt Luzern	20
4.8 Weitere Institutionen	20
4.9 Private	20
<b>5 Mobilitätsstrategie: ein Ziel, sechs Teilstrategien, rund hundert Massnahmen</b>	<b>21</b>
5.1 Ziel der Mobilitätsstrategie	21

5.2	Grundsatz: Förderung der flächeneffizienten Verkehrsarten	21
5.3	Struktur der Mobilitätsstrategie	21
5.4	Aktualisierung	23
5.5	Gesamtverkehrskonzept	23
<b>6</b>	<b>Teilstrategien der Mobilitätsstrategie</b>	<b>24</b>
6.1	Teilstrategie Mobilitätsverhalten	24
6.1.1	Horizont langfristig (2035)	25
6.1.2	Horizont mittelfristig (2020)	25
6.1.3	Horizont kurzfristig (2015)	26
6.2	Teilstrategie motorisierter Individualverkehr (MIV)	26
6.2.1	Horizont langfristig (2035)	27
6.2.2	Horizont mittelfristig (2020)	28
6.2.3	Horizont kurzfristig (2015)	28
6.3	Teilstrategie Fussverkehr	29
6.3.1	Horizont langfristig (2035)	29
6.3.2	Horizont mittelfristig (2020)	30
6.3.3	Horizont kurzfristig (2015)	30
6.4	Teilstrategie Veloverkehr	30
6.4.1	Horizont langfristig (2035)	31
6.4.2	Horizont mittelfristig (2020)	31
6.4.3	Horizont kurzfristig (2015)	32
6.5	Teilstrategie öffentlicher Verkehr	32
6.5.1	Horizont langfristig (2035)	33
6.5.2	Horizont mittelfristig (2020)	33
6.5.3	Horizont kurzfristig (2015)	34
6.6	Teilstrategie öffentlicher Raum	34
6.6.1	Horizont langfristig (2035)	35
6.6.2	Horizont mittelfristig (2020)	35
6.6.3	Horizont kurzfristig (2015)	36
<b>7</b>	<b>Finanzierung</b>	<b>37</b>
<b>8</b>	<b>Monitoring</b>	<b>37</b>
<b>9</b>	<b>Antrag</b>	<b>38</b>

## **Anhang**

- 1 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität
- 2 Modalsplit: Die Verteilung des Gesamtverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsarten

# Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Unbefriedigende Verkehrssituation

Im Agglomerationszentrum Luzern kommt es zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Überlastungen. Dadurch sind die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Das sind auch ungünstige Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Weiterentwicklung. Die Mobilitätsnachfrage wird in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zunehmen. Die Bevölkerungszunahme und die in der neuen Bau- und Zonenordnung vorgesehene innere Verdichtung werden die Mobilitätsnachfrage weiter erhöhen, falls der Trend nach immer weiteren Wegen nicht gebrochen werden kann (siehe auch Kapitel 2).

Die langfristigen Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms Luzern für die Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind der Durchgangstiefbahnhof sowie der Bypass mit den Spangen Nord und Süd. Diese werden aber frühestens ab 2035 zur Verfügung stehen. Für den Stadtrat ist klar, dass nicht so lange zugewartet werden kann.

Eine repräsentative Bevölkerungsbefragung im Jahr 2012 hat ergeben, dass auf die Frage, welches derzeit die grössten Probleme der Stadt Luzern sind, 66 Prozent der Befragten Probleme im Verkehrsbereich genannt haben. Darunter fallen Nennungen wie Verkehrsbehinderungen, Überlastungen zu Stosszeiten, ungenügende Angebote des öffentlichen Verkehrs oder die Situation der Velofahrerinnen oder Fussgänger. Der Automobilist sieht den Zeitverlust im Stau als Problem an. Für die Anwohnerinnen und Anwohner sind die durch den Stau verursachten Lärm- oder Luftschadstoffimmissionen das Problem. Die Velofahrenden fühlen sich durch die Autos, welche im Stau stehen, an den Rand gedrängt. Viele Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende fühlen sich als weniger geschützte Verkehrsteilnehmende durch die Hektik und die Grösse und Masse der motorisierten Verkehrsmittel gefährdet. Unabhängig davon, welcher Gruppe von Verkehrsteilnehmenden die Personen angehören: Alle bemängeln sie die Verkehrssituation, die sie vorfinden. Jeder Verkehrsteilnehmer beurteilt dabei die Situation aus seiner momentanen Sicht. Diese ändert sich oft, denn die meisten Personen sind multimodal unterwegs. Mit wenigen Ausnahmen ist dabei allen gemeinsam, dass ihre Wege als Fussgänger beginnen und auch enden.

Im Jahr 2011 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) einen Vergleich der Unfallzahlen für die zehn grössten Schweizer Städte publiziert. Die Stadt Luzern belegt darin einen unrühmlichen Spitzenplatz: In keiner anderen Schweizer Stadt sind so viel polizeilich registrierte Verkehrsunfälle, insbesondere mit Fussgängern und Velofahrenden, zu verzeichnen wie in Luzern.

Die Unzufriedenheit der Bevölkerung mit der heutigen Verkehrssituation könnte nach Ansicht des Stadtrates auch darauf zurückzuführen sein, dass es den Behörden bisher zu wenig gelungen ist, der Öffentlichkeit aufzuzeigen, dass Verkehrsmassnahmen, die umgesetzt werden, Teile von längerfristigen Gesamtkonzepten sind. Es gibt im Bereich Verkehr zwar zahlreiche Grundlagen und klare Rahmenbedingungen auf Stadt- und Kantonsebene (siehe Kapitel 3 „Grundlagen der Mobilitätsstrategie“), es fehlt aber eine konsistente Gesamtzusammenstellung für das Gebiet der Stadt Luzern.

## **1.2 Der Verkehr bewegt sich auf Strassen von 1900**

Ein Grund dafür, weshalb die Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern nicht einfach zu lösen sind, sind die engen Platzverhältnisse, die sich aus der Topografie und der Bebauung ergeben. Die Stadt Luzern ist im Zentrumsbereich vor mehr als 100 Jahren gebaut und auf die damaligen Mobilitätsbedürfnisse abgestimmt worden.

Die Verkehrsmittel, die Mobilitätsbedürfnisse und die Einstellung der Stadtbevölkerung zur Mobilität haben sich seit damals laufend verändert. So hat Luzern 1899 eine Trambahn eingeführt, welche 1962 zugunsten von mehr individueller Mobilität aufgehoben wurde. Seither bildet in Luzern der Busverkehr das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs. Seit Beginn der Achtzigerjahre machen sich die negativen Auswirkungen des Verkehrs immer stärker bemerkbar. Unter dem Motto „Stadt im Gleichgewicht“ hat der Stadtrat zwischen 1985 und 1989 eine Stadtplanung eingeleitet, welche eine zunehmende Abstimmung von Siedlung und Verkehr zum Ziel hatte. In den Wohnquartieren hat die Stadt Luzern ab 1990 die „Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Stadtraumes“ umgesetzt und erste Tempo-30-Zonen realisiert.

Wie die Verkehrsprobleme in der Stadt für die Zukunft gelöst werden sollen, darüber gingen die Meinungen Ende des letzten Jahrhunderts weit auseinander. Nach der eher provokanten Idee der Sperrung der Seebrücke für den motorisierten Individualverkehr in den Neunzigerjahren, welche sowohl durch die Politik als auch durch die Verkehrsverbände äusserst kontrovers beurteilt worden ist, hat eine erste Annäherung der Positionen mit dem „Letter of Understanding“ stattgefunden. Dieser hat zum Ziel, in der Verkehrsplanung alle Verkehrsarten zu berücksichtigen. Er wurde im Jahr 2000 durch die meisten am Verkehr beteiligten Organisationen mitunterzeichnet. 2003 hat die Stadt Luzern die Strategie „Luzern macht mobil“ erarbeitet, welche in der Folge vom Kanton als Grundlage für das Agglomerationsprogramm übernommen worden ist. In seiner aktuellen Form, dem „Agglomerationsprogramm 2. Generation“, ist dieses nach wie vor eine der wichtigsten Grundlagen für die künftige Entwicklung der Mobilität in der Stadt Luzern.

## 1.3 Auftrag

Die Stimmberechtigten haben dem Stadtrat mit der Zustimmung zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität den Auftrag erteilt, das Reglement weiter zu konkretisieren (siehe dazu Kapitel 3.6). Diesen Auftrag erfüllt der Stadtrat mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie. Die „Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ entspricht den im Reglement geforderten Leitlinien.

Ein wichtiges Anliegen des Stadtrates ist es zudem, die Verkehrssicherheit auf dem ganzen Stadtgebiet und für alle Verkehrsteilnehmenden rasch und nachhaltig zu verbessern. Die Mobilitätsstrategie unterstützt dieses Anliegen des Stadtrates: Die gezielte Abstimmung der Massnahmen untereinander führt zu einer überdurchschnittlichen Steigerung der Verkehrssicherheit.

Der Stadtrat will die aktuellen Verkehrsprobleme der Stadt Luzern gemeinsam mit den Partnern lösen. Als wichtigste Partner sind in diesem Zusammenhang der Kanton, welcher für die Finanzierung der Kantonsstrassen zuständig ist, und der Verkehrsverbund, welcher den öffentlichen Verkehr plant und finanziert, zu erwähnen. Die vorliegende Mobilitätsstrategie zeigt auf, wie die Verkehrsprobleme und die Mobilitätsnachfrage bis 2035 bewältigt werden können. Die Strategie besteht aus einem allgemeinen Teil (Kapitel 1 bis 5) und einem in Teilstrategien unterteilten Massnahmenkatalog (Kapitel 6).

## 2 Siedlungsentwicklung und Mobilitätswachstum

Die Stadt Luzern setzt sich zum Ziel, auch in Zukunft für alle attraktiv und erreichbar zu sein. Diese Zielsetzung steht deshalb auch über der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. In diesem Kapitel soll aufgezeigt werden, wie Siedlung und Mobilität zusammenhängen und wie die Siedlungsentwicklung das Mobilitätswachstum beeinflusst.

Die Stadt Luzern strebt eine überdurchschnittliche Lebensqualität für alle Generationen an. Luzern soll auch in Zukunft eine Stadt sein, in der Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Kultur in den unterschiedlichsten Formen und Ausprägungen nahe beieinander in einer einzigartigen, intakten Umwelt möglich sind. Die Stütze dieser gewünschten Entwicklung ist eine gut funktionierende Wirtschaft. Luzern muss deshalb über innovative Rahmenbedingungen für eine zukunftsorientierte Wirtschaftsentwicklung verfügen. Durch diese sollen auch attraktive Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen werden. Luzern will auch eine attraktive Wohnstadt mit vielfältigem Wohnungsangebot und lebendigen Quartieren sein. Sie baut deshalb das Wohnangebot weiter aus und setzt dabei auf eine innere Verdichtung. Sie strebt damit eine Stadt der kurzen Wege an.

Die Voraussetzung für die Entwicklung der Stadt und der Agglomeration Luzern ist ein gut funktionierendes und leistungsfähiges Netz von Verkehrs- und Transportwegen, sowohl innerhalb des Stadtgebietes und der Agglomeration als auch zu benachbarten Regionen und Zentren. Strassenseitig übernehmen die National-, Kantons- und Gemeindestrassen diese Aufgabe, schienenseitig ist es das Fernverkehrs- und S-Bahn-Netz der SBB, welches in Luzern seinen Knotenpunkt für die gesamte Zentralschweiz hat.

Abbildung: Verkehrsbeziehungen vom/zum Agglomerationszentrum Luzern (Quelle: öV-Bericht Verkehrsverbund Luzern)



Eine Siedlungsentwicklung, die zusätzliche Wohn- und Arbeitsplätze schafft, führt in der Regel auch zu einer Mobilitätszunahme. Mehr Personen, die sich in einem Gebiet aufhalten, induzieren mehr Wege, sei es zur Arbeit, im Zusammenhang mit der Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, und damit zusätzliche Mobilität. Siedlung und Mobilität sind also eng miteinander verflochten. Mobilität wird nicht zum Selbstzweck betrieben. Sie dient dem gesellschaftlichen Zusammenleben und der Wirtschaft.

Um die Siedlungsentwicklung und die Mobilität nicht unkontrolliert wachsen zu lassen, ist sowohl im Agglomerationsprogramm Luzern (siehe Kapitel 3.2) als auch in der Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Luzern (siehe Kapitel 3.5) eine Verdichtung nach innen vorgesehen. Das heisst, dass die Siedlungsräume nicht weiter anwachsen sollen und die Wege dadurch tendenziell kürzer werden.

Dennoch rechnet das Agglomerationsprogramm im Zeitraum zwischen 2010 und 2030 mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Agglomeration von 20 Prozent beim Individualverkehr und von 40 Prozent beim öffentlichen Verkehr. Eine solche Zunahme der Mobilität ist in der Stadt Luzern kaum möglich. Dies zeigt auch ein Blick auf die Verkehrsentwicklung in der Innenstadt von Luzern in den letzten Jahren (siehe dazu Kapitel 8 „Monitoring“). Der Verkehrsraum in der Stadt Luzern ist im Wesentlichen auf das heutige Netz beschränkt. Es muss also gelingen, die Siedlungsentwicklung und das Mobilitätswachstum weitgehend zu entkoppeln. Der Trend zu immer weiteren Wegen muss gebrochen werden. Zusätzliche Mobilität soll deshalb mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln (öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr, siehe auch Kapitel 5.2) bewältigt werden. Das schreibt auch das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (siehe Kapitel 3.6) vor.

Durch eine innovative Siedlungs- und Verkehrsplanung, eine kluge Nutzungsdurchmischung und eine Verdichtung nach innen („Stadt der kurzen Wege“) an mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten sowie durch eine intelligente Weiterentwicklung des Mobilitätssystems kann das Mobilitätswachstum möglicherweise auf einem tieferen Niveau gehalten werden. Die angestrebte Siedlungsentwicklung und das Ziel der Stadt Luzern, auch

in Zukunft das Zentrum der Zentralschweiz und damit eine attraktive Stadt mit wirtschaftlicher Prosperität zu sein, werden aber dennoch zu einer zusätzlichen Mobilitätsnachfrage führen. Der Stadtrat ist überzeugt, dass diese mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie bewältigt werden kann.

### 3 Grundlagen der Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie stützt sich auf verschiedene gesetzliche Grundlagen und Vorgaben. Die Massnahmen der vorliegenden Mobilitätsstrategie stammen teilweise aus diesen Grundlagen. Oder aber die Grundlagen geben die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Mobilitätsstrategie vor.

#### 3.1 Kantonaler Richtplan 2009

Mit dem kantonalen Richtplan 2009 wird die räumliche Entwicklung des ganzen Kantons gesteuert. Er setzt behördenverbindliche Leitplanken für die Entwicklung des Kantons Luzern. Im Richtplan werden Ziele und Massnahmen der kantonalen Raumordnungspolitik zu den räumlichen Strukturen, zur Wirtschaftsentwicklung, zur Landschaft, zur Umwelt, zur Siedlungsentwicklung und zum Verkehr festgelegt.

Der kantonale Richtplan 2009 macht unter Mobilität zur Gesamtverkehrspolitik folgende verbindliche Aussagen<sup>1</sup>:

„Die Räume, die Hauptentwicklungsachse und die Zentren werden nach Bedeutung und Bedarf durch den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr nachhaltig und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung und die Umwelt erschlossen. Dabei wird den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft, der Risikovorsorge und dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor übermässigen Immissionen ein hoher Stellenwert eingeräumt. Hohe Priorität geniessen Massnahmen im Bereich der Hauptentwicklungsachsen.

Im Raum Agglomeration Luzern und im Bereich der Hauptentwicklungsachsen

- wird der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt;
- wird dem motorisierten Individualverkehr der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt;
- wird dem nicht motorisierten Individualverkehr (Fussgängerinnen, Radfahrer) in den Strassenräumen der notwendige Platz eingeräumt, um so dessen Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen und damit dieser einen massgeblichen Anteil der kurzen Wege übernehmen kann;

---

<sup>1</sup> Quelle: Kantonaler Richtplan 2009, Mobilität, M1 Gesamtverkehrspolitik, I Richtungsweisende Festlegung;  
Internet: <http://www.richtplan.lu.ch>

- werden die strassengebundenen Mittel in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses aller Mobilitätsteilnehmenden, zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der Immissionen eingesetzt;
- sind die weiteren Siedlungsentwicklungen, insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten, mit der Gesamtverkehrskapazität abzustimmen;
- wird das Agglomerationsprogramm Luzern umgesetzt.“

### 3.2 Agglomerationsprogramm der zweiten Generation

Der Bund beteiligt sich finanziell an Massnahmen im Bereich Verkehr, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Dazu müssen die Kantone ihre Agglomerationsprogramme einreichen. Aktuell sind die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation<sup>2</sup> in Bearbeitung. Jenes der Agglomeration Luzern wurde Mitte 2012 zur Beurteilung beim Bund eingereicht. Es umfasst ein Zukunftsbild 2030 für Siedlungsentwicklung, Landschaftsentwicklung und die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen. Das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Luzern zeigt auf, wie die Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Luzern in Zukunft stattfinden soll. Die künftige Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum Luzern und dessen Umland erfolgt weitestgehend nach innen. Das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt. Die vier Zentren Luzern, Nord (um den Seetalplatz), Ost (Ebikon) und Süd (Horw bis Mattenhof) werden zu Kristallisationsorten mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt. Die Landschaft bleibt weitgehend frei, wird vielfältig genutzt, aber teilweise auch geschützt.

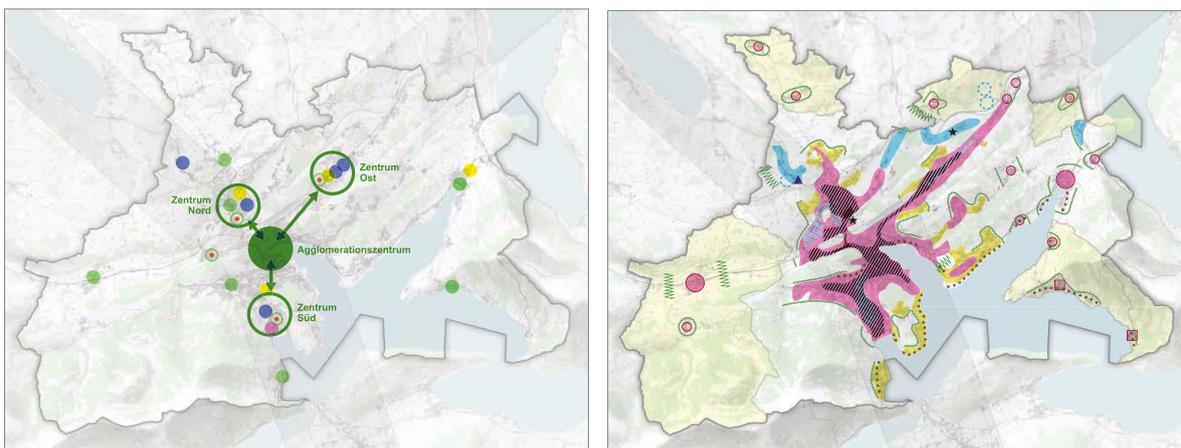


Abbildung: Siedlungsentwicklung gemäss Zukunftsbild 2030 des Aggloprogramms 2. Generation

Das Agglomerationsprogramm rechnet von 2010 bis 2030 mit einer Zunahme der Mobilität in der Agglomeration von 20 Prozent beim MIV und 40 Prozent beim ÖV. Die langfristigen Schlüsselmassnahmen des Programms sind die beiden Grossprojekte Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie sowie das Gesamtsystem Bypass mit den Spangen Nord und Süd. Bei den kurz- bis mittelfristig umgesetzten Massnahmen handelt es sich neben dem Seetalplatz,

<sup>2</sup> Internet: <http://www.aggloprogramm.lu.ch>

welcher allen Verkehrsarten dient, vor allen um Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr.

Der Stadtrat hat das Agglomerationsprogramm Luzern mitentwickelt, und das Parlament hat dieses zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat bekennt sich nach wie vor zum Agglomerationsprogramm und seinen Massnahmen.

### **3.3 öV-Bericht und AggloMobil due**

Mit dem öV-Bericht unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat alle zwei Jahre einen Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Luzern. Der öV-Bericht gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest. Erarbeitet wird der öV-Bericht durch den Verkehrsverbund Luzern (VVL), welcher für die Planung, Finanzierung und die Organisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern zuständig ist.

Die kurz- bis mittelfristige Planung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern ist im öV-Konzept AggloMobil due<sup>3</sup> des VVL festgehalten. Es baut auf den folgenden vier Pfeilern auf:

- Bessere Verknüpfung von S-Bahn und Bus zwecks kürzerer und verlässlicher Reisezeiten,
- Ausbau der Kapazitäten mit grösseren Fahrzeugen und zusätzlichen Linien,
- Einführung von neuen Direktverbindungen (Tangentallinien) und
- Verbesserung der Zuverlässigkeit durch Massnahmen, die den ÖV bevorzugen.

Die meisten der infrastrukturellen Massnahmen, die von AggloMobil due vorgeschlagen werden, sind im Agglomerationsprogramm enthalten. Stadt und Kanton Luzern setzen diese infrastrukturellen Massnahmen um. Jene Massnahmen, welche die Stadt Luzern betreffen, sind auch in der vorliegenden Teilstrategie ÖV enthalten.

### **3.4 Bauprogramm für Kantonsstrassen**

Mit dem Bauprogramm für Kantonsstrassen unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat alle vier Jahre einen Bericht über die Infrastrukturausbauten am Strassennetz des Kantons Luzern. Das Bauprogramm hält fest, wann welche Ausbauten vorgesehen sind, und gibt Auskunft über die dafür notwendigen finanziellen Mittel. Es enthält auch die für die Entwicklung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs notwendigen infrastrukturellen Massnahmen.

---

<sup>3</sup> Internet: <http://www.vvl.ch/>

### 3.5 Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern (BZO)

Ziel der Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern ist eine massvolle innere Verdichtung. Diese soll der Stadt Luzern ein moderates Wachstum an Wohn- und Arbeitsplätzen ermöglichen. Der Stadtrat geht davon aus, dass dank des bereits heute vorhandenen Potenzials sowie jenem, das mit der BZO neu geschaffen wird, in den nächsten 10 bis 15 Jahren in der Stadt Luzern neue Wohnungen für 6'200 bis 8'800 Personen und 3'000 bis 4'800 neue Arbeitsplätze entstehen können. Damit diese attraktiv sind, städtebaulich hochwertige und sichere Lebensräume entstehen und unerwünschte Einwirkungen auf die Wohn- und Arbeitsgebiete vermieden werden, sorgen Stadt, Kanton und der Verkehrsverbund Luzern (VVL) dafür, dass die Gebiete optimal mit Fuss- und Radwegen erschlossen und mit dem ÖV erreichbar sind.

Die Entwicklungsschwerpunkte von Stadt und Agglomeration Luzern einerseits und die Infrastrukturvorhaben für die Mobilität andererseits beeinflussen sich gegenseitig und müssen gut aufeinander abgestimmt werden. Dafür sorgen sowohl das Agglomerationsprogramm Luzern (siehe Kapitel 3.2) als auch die BZO der Stadt Luzern.

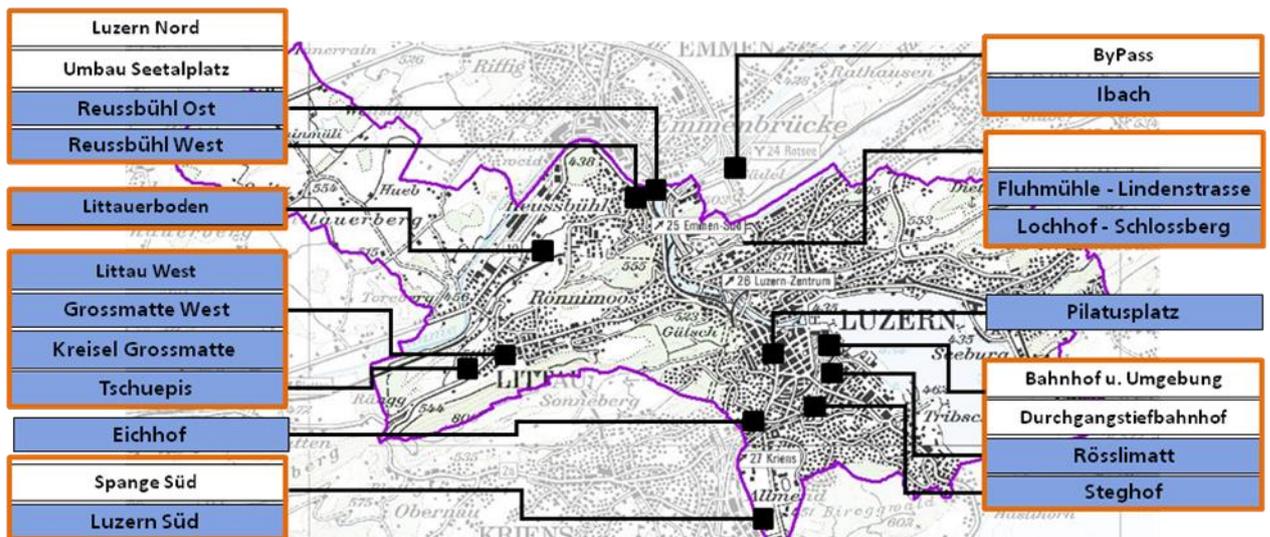


Abbildung: Entwicklungsschwerpunkte und Infrastrukturvorhaben (Auswahl). Bei den blau hinterlegten Kästchen handelt es sich um städtische Projekte.

### 3.6 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (Nr. 6.4.1.1.2 der systematischen Rechtssammlung Stadt Luzern; siehe auch Anhang 1) bildet die gesetzliche Grundlage der Stadt Luzern für die Weiterentwicklung der Mobilität. Das Reglement ist am 26. September 2010 mit einem deutlichen Mehr durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern als Gegenvorschlag zur Städteinitiative gutgeheissen worden.

Das Reglement schreibt dem Stadtrat im Wesentlichen vor, dass er sich dafür einsetzt, die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunehmen zu lassen und den Mehrverkehr in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr

abzuwickeln (Art. 5, siehe auch Anhang 1). Das Reglement fordert den Stadtrat auf, „Leitlinien“ zu erlassen, wie diese Forderungen, welche im Reglement als „Ziele“ bezeichnet werden, erreicht werden können (Art. 8, siehe auch Anhang 1). Diese „Leitlinien“ bringt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat zur Kenntnis. Die „Leitlinien Stadtverkehr“ gehen dabei von einer Gesamtverkehrsbetrachtung für die gesamte Agglomeration Luzern aus. Sie beinhalten quantitative Aussagen und werden periodisch überprüft und aktualisiert. Mit dem vorliegenden Bericht „Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ erfüllt der Stadtrat diesen Auftrag. Die Mobilitätsstrategie geht von einer Gesamtverkehrsbetrachtung aus, zeigt auf, wie die Partner der Agglomeration und deren Gemeindegebiete in die Mobilitätsplanung einbezogen werden, macht quantitative Aussagen und stellt mit dem Monitoring (siehe Kapitel 8) die geforderte periodische Überprüfung und Aktualisierung sicher.

### **3.7 Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energierglement)**

Die Stadt Luzern strebt die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft bis 2080 an. Bis spätestens 2045 soll zudem der Atomausstieg geschafft sein. Die städtische Stimmbevölkerung hat dies in der Volksabstimmung vom 27. November 2011 mit der deutlichen Zustimmung zum „Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energierglement)“ beschlossen (Nr. 7.3.1.1.1 der systematischen Rechtssammlung Stadt Luzern).

Gemäss Absenkpfad des Energierglements sind im Langfristhorizont der Mobilitätsstrategie bis 2035 gegenüber 2008 der Primärenergieverbrauch um 25 bis 40 Prozent auf 3'000 bis 3'800 Watt Dauerleistung pro Kopf der Bevölkerung und die Primärenergie-basierten Treibhausgasemissionen um 55 Prozent auf 2,8 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Kopf der Bevölkerung und Jahr zu senken. Kürzerfristig ist die Luftbelastung mindestens auf das gemäss Umweltschutzgesetzgebung zulässige Mass zu reduzieren.

Der Strassenverkehr beansprucht auf Stadtgebiet zirka 10 Prozent des Primärenergieverbrauchs und verursacht 20 Prozent der Treibhausgasemissionen, 50 Prozent der Stickoxidemissionen und 60 Prozent der Feinstaubemissionen. Die Mobilitätsstrategie muss deshalb einen namhaften Beitrag zur Zielerreichung der städtischen Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik leisten. Dies kann gelingen, wenn der Modalsplit (siehe Anhang 2) in der Stadt Luzern – wie mit der Mobilitätsstrategie angestrebt – in Richtung flächen- und energieeffiziente Verkehrsarten entwickelt wird.

### **3.8 Weitere Grundlagen**

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern stützt sich auf weitere Grundlagen, welche hier aber nicht alle im Detail erläutert werden. Als weitere solche Grundlagen sind als Beispiele zu nennen:

- Das Programm Via Sicura und die Verkehrssicherheitsinstrumente ISSI des Bundesamtes für Strassen: Durch sie sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Unfallzahlen deutlich gesenkt werden.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG): Es soll durch den Abbau von Hindernissen die bessere Integration der Behinderten in unserer Gesellschaft ermöglichen.
- Die Lärmschutz-Verordnung: Sie verpflichtet die Gemeinden, ihre Strassen bis 2018 lärmtechnisch zu sanieren.
- Der Wirtschaftsbericht der Stadt Luzern: Wird zurzeit erarbeitet.

## **4 Zusammenarbeit mit Partnern**

Die Mobilität hört nicht an der Stadtgrenze auf. Darum ist die Stadt Luzern auf eine gute Zusammenarbeit mit Partnern angewiesen. Die wichtigsten Partner für die grenzübergreifende Zusammenarbeit sind der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern (VVL). Bei gemeindeübergreifenden Fragestellungen arbeitet die Stadt Luzern auch direkt mit den Nachbargemeinden zusammen.

Auch innerhalb der Stadtgrenzen gibt es zentrale Ansprechpartner: Die Verkehrskommission der Stadt Luzern ist das beratende Organ des Stadtrates in Fragen der Mobilität. Wichtigste Bindeglieder zwischen der Stadt Luzern und der Bevölkerung sind die Quartiervereine.

### **4.1 Kanton Luzern**

Die „Vereinbarung über die Zuständigkeiten für Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Luzern“ vom 1. Januar 2000 regelt die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton Luzern betreffend Bau, Betrieb und Unterhalt von Kantonsstrassen auf dem Stadtgebiet. In institutionalisierten Sitzungen werden die Zuständigkeiten für Einzelprojekte geregelt, gemeinsame Haltungen entwickelt oder unterschiedliche Auffassungen ausdiskutiert. Diese regelmässigen Sitzungen finden sowohl auf Stufe Kantons- und Stadtingenieur als auch auf Projektstufe statt.

Der Kanton Luzern ist auch Bindeglied zu den verschiedenen Bundesämtern.

### **4.2 LuzernPlus**

Die Stadt Luzern und die Agglomerationsgemeinden sind Mitglieder von LuzernPlus. Bei gemeindeübergreifenden Projekten übernimmt LuzernPlus die Rolle der Projektkoordination. Aktuelles Beispiel ist die Realisation des Seetalplatzes. Daneben werden Mitarbeitende von

LuzernPlus in städtische Projektorganisationen mit einbezogen, welche gemeindeübergreifende Auswirkungen haben (Beispiele: Agglomerationsprogramm zweite Generation, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern).

### **4.3 Verkehrsverbund Luzern (VVL)**

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) organisiert, plant und finanziert den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern. Er wurde 2010 mit dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr geschaffen. Aufgaben des VVL sind unter anderen, das ÖV-Angebot weiterzuentwickeln, Angebotsvereinbarungen mit Transportunternehmen abzuschliessen und die Preise festzusetzen. Strategisches Führungsorgan des VVL ist der Verbundrat, in welchem der Stadtrat mit einem Exekutivmitglied (aktuell Adrian Borgula) vertreten ist. Zusätzlich findet regelmässig ein strategischer Austausch auf Stufe Geschäftsführer VVL und Stadtingenieur statt. Unter der Leitung von Stadt und Kanton Luzern ist der VVL in die Projektorganisationen von städtischen und kantonalen Mobilitätsprojekten eingebunden.

### **4.4 Transportunternehmungen**

Die Planung des öffentlichen Verkehrs obliegt dem VVL. Dennoch ist für die infrastrukturelle Umsetzung von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr der Kontakt zu den Transportunternehmungen wichtig. Als wichtigste Partnerin erweist sich dabei die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl AG).

### **4.5 Nachbargemeinden**

Bei gemeindeübergreifenden Fragestellungen arbeitet die Stadt Luzern direkt mit den Nachbargemeinden zusammen. Diese Zusammenarbeit findet heute vor allem projektbezogen statt. In Zukunft soll die Zusammenarbeit mit den direkten Nachbarn Horw, Kriens, Emmen und Ebikon institutionalisiert werden (K5 Mobilität). Zusammen mit der Stadt Luzern bilden diese Gemeinden die sogenannte K5 Mobilität (fünf Kerngemeinden der Agglomeration Luzern). Der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus wird dabei als Gast eingebunden.

### **4.6 Verkehrskommission der Stadt Luzern**

Der Stadtrat hat per Verordnung eine städtische Verkehrskommission eingesetzt. Diese berät den Stadtrat in Fragen der Mobilität. Die städtische Verkehrskommission setzt sich wie folgt zusammen:

2 Mitglieder aus dem Kantonsrat, 1 Mitglied pro Fraktion des Grossen Stadtrates sowie je 1 Mitglied der Organisationen Automobil Club der Schweiz (ACS), Touring Club der Schweiz (TCS), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), IG öffentlicher Verkehr (IGÖV), Pro Velo, IG Stadtverkehr und Wirtschaft, Verband städtischer Quartiervereine, Wirtschaftsverband Stadt Luzern

(WVL), Haus- und Grundeigentümergeverband, Luzerner Mieterinnen- und Mieterverband (MV Luzern), Fussverkehr Region Luzern und City Vereinigung Luzern

#### 4.7 Quartiervereine und Quartierkräfte der Stadt Luzern

Die Quartiervereine der Stadt Luzern sind ein wichtiges Bindeglied zur Bevölkerung der Stadt Luzern. Zusammen mit weiteren Quartierkräften (z. B. kulturelle und kirchliche Organisationen) tragen die Quartiervereine Anliegen aus der Bevölkerung an die Stadt Luzern heran. Einige Quartiervereine betreiben eine eigene Verkehrskommission, welche sich um die Verkehrsanliegen im Quartier kümmert.

#### 4.8 Weitere Institutionen

Weitere sporadische oder projektbezogene Kontakte im Zusammenhang mit der Mobilität unterhält die Stadt beispielsweise zu:

<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dienststellen von Bund, Kanton und Gemeinden</li><li>▪ Politische Parteien und Kommissionen</li><li>▪ Verkehrsverbände (ACS, TCS, VCS, Pro Velo, Fussverkehr Schweiz)</li><li>▪ Schulen (inkl. Elternvertretungen)</li><li>▪ Hochschulen/Fachhochschulen</li><li>▪ Baugenossenschaften</li><li>▪ Transportunternehmungen (SBB, vbl AG, Postauto, SGV ...)</li><li>▪ Notfallorganisationen (Luzerner Polizei, Feuerwehr, Sanitätsdienst)</li><li>▪ Betreiber von Leitungsnetzen (ewl, CKW, REAL)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Behindertenverbände</li><li>▪ Luzern Tourismus</li><li>▪ Geschäftsvereinigungen (City Vereinigung, Neustadt)</li><li>▪ Wirtschaftsverbände</li><li>▪ Messe Luzern</li><li>▪ Ingenieur- und Planungsbüros</li><li>▪ Umweltverbände</li><li>▪ Fonds für Verkehrssicherheit</li><li>▪ BfU</li><li>▪ Liegenschaftenverwaltungen</li><li>▪ Pflegeeinrichtungen</li><li>▪ Veranstalter</li><li>▪ Medien und Medienschaffende</li></ul>
---	--

#### 4.9 Private

Privaten Initiativen steht der Stadtrat grundsätzlich offen gegenüber. Entsprechende Projekte, z. B. „Metro Ibach–Schwanenplatz“ oder das „Parkhaus Musegg“ werden durch die Stadt Luzern geprüft und können integriert werden, falls sie einen Beitrag zur Entwicklung der Stadt Luzern oder zur Lösung der Mobilitätsprobleme leisten. Als Beispiel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit kann der Veranstaltungsort Allmend genannt werden.

## 5 Mobilitätsstrategie: ein Ziel, sechs Teilstrategien, rund hundert Massnahmen

### 5.1 Ziel der Mobilitätsstrategie

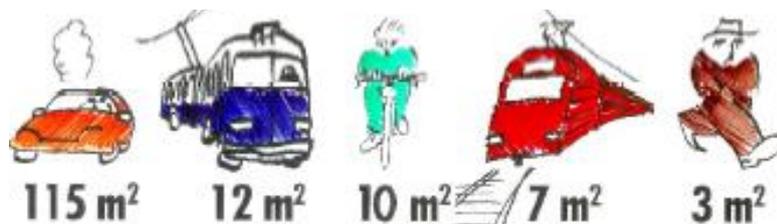
Zu einer attraktiven Stadt, mit einer wirtschaftlichen Prosperität, mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität, gehört, dass sie sicher, zuverlässig und für alle erreichbar ist. Diese Zielsetzung steht deshalb auch über der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern.

### 5.2 Grundsatz: Förderung der flächeneffizienten Verkehrsarten

In der Stadt Luzern mit ihren engen räumlichen Verhältnissen werden in den nächsten Jahrzehnten kaum neue Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Damit die Innenstadt für alle zuverlässig und sicher erreichbar ist, will der Stadtrat auf den vorhandenen Verkehrsflächen ein zusätzliches Mobilitätsangebot bereitstellen, indem er die Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten verlagert. Der Stadtrat fördert den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr und baut die dafür notwendigen Infrastrukturen aus. Er befreit die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr, damit der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr die Innenstadt zuverlässig erreichen kann.

Der spezifische Flächenbedarf der einzelnen Verkehrsteilnehmenden beträgt:

- Autofahrer: 115 m<sup>2</sup>
- Buspassagier: 12 m<sup>2</sup>
- Velofahrer: 10 m<sup>2</sup>
- S-Bahn-Passagier: 7 m<sup>2</sup>
- Fussgänger: 3 m<sup>2</sup>



Die Abbildung zeigt den spezifischen Flächenbedarf der einzelnen Verkehrsteilnehmenden (Quelle: Tiefbauamt Stadt Zürich)

### 5.3 Struktur der Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie bündelt eine Vielzahl von laufenden Massnahmen und integriert künftige Vorhaben. Vielen dieser Massnahmen wurde vom Grossen Stadtrat oder von der Bevölkerung bereits zugestimmt, oder sie stammen aus bestehenden Projekten. Die Mobilitätsstrategie bündelt die Massnahmen so, dass sie zeitlich, örtlich und in ihrer Wirkungsweise aufeinander abgestimmt sind. Es muss gewährleistet sein, dass jede Massnahme in die Zukunft „aufwärtskompatibel“ ist, um als Grundlage für zukünftige Mobilitätsmassnahmen

dienen zu können. Es gibt deshalb Massnahmen, die prioritär umgesetzt werden müssen und die Voraussetzung für die Realisierung weiterer Massnahmen sind. Deshalb legt der Stadtrat drei Planungshorizonte fest:

- Sofortmassnahmen und kurzfristige Massnahmen sollen bis ins Jahr 2015 umgesetzt sein,
- mittelfristige Massnahmen bis ins Jahr 2020,
- langfristige Massnahmen bis ins Jahr 2035.

Die Mobilitätsstrategie umfasst ein Ziel und sechs Teilstrategien in den Bereichen

- Mobilitätsverhalten,
- motorisierter Individualverkehr (MIV),
- Fussverkehr,
- Veloverkehr,
- öffentlicher Verkehr,
- öffentlicher Raum.

Für die Umsetzung definiert sie schliesslich ein Bündel von rund hundert Massnahmen.

Nachfolgende Grafik illustriert die Mobilitätsstrategie und zeigt den Zusammenhang zwischen Grundlagen, Massnahmen, Teilstrategien und Ziel auf:

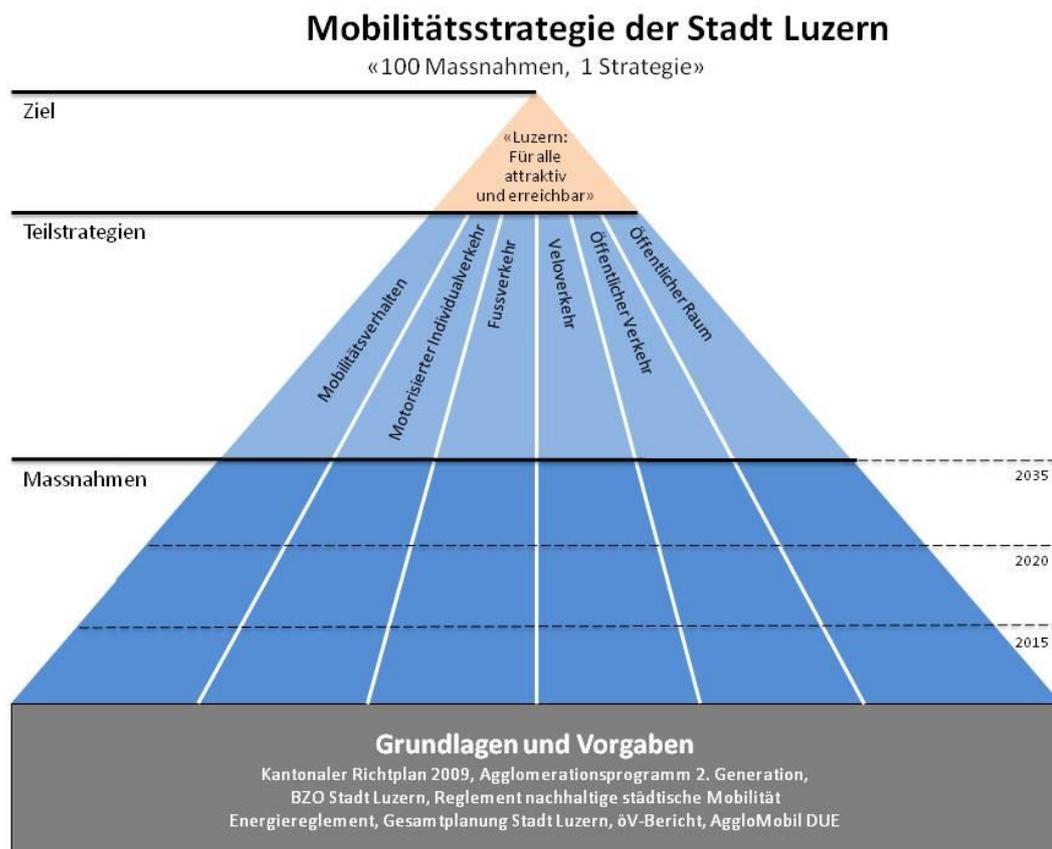


Abbildung: Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern: Ziel, Teilstrategien, Massnahmen und Grundlagen

Trotz dieser methodischen Unterteilung: Die Mobilitätsstrategie stellt eine Gesamtverkehrs-sicht dar und richtet sich an alle Benutzerinnen und Benutzer der Mobilitätsinfrastrukturen. Sie gilt somit für alle Verkehrszwecke. Sowohl der Pendlerverkehr (Berufspendler), der Einkaufsverkehr (z. B. der Bewohnerinnen zum Quartierladen oder der Agglomerationsbewohner zur „Shoppingmeile Altstadt“), der Nutzverkehr (Berufsverkehr, Verkehr für die Ver- und Entsorgung) als auch der Touristikverkehr (Besucherinnen, Gäste und Touristen) werden durch die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern und deren Massnahmen beeinflusst.

## 5.4 Aktualisierung

Einige Bestandteile der Mobilitätsstrategie, insbesondere der Massnahmenplan, sind einem Wandel unterworfen. Diese Bestandteile der Mobilitätsstrategie bedürfen einer periodischen Überarbeitung und Aktualisierung. Der Stadtrat schlägt für die Überarbeitung ein Vierjahresintervall vor.

## 5.5 Gesamtverkehrskonzept

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern ist nicht mit dem Gesamtverkehrskonzept gleichzusetzen. Beim Gesamtverkehrskonzept (GVK) handelt es sich um eine Massnahme, welche Bestandteil der Mobilitätsstrategie ist und die auch im Agglomerationsprogramm Luzern enthalten ist. Das „Gesamtverkehrskonzept für das Agglomerationszentrum Luzern“ ist, wie es die vollständige Bezeichnung erwähnt, auf das Gebiet der Innenstadt begrenzt. Es soll aufzeigen, wie für den mittelfristigen Zeithorizont (also vor der Realisierung der grossen Verkehrsinfrastrukturprojekte wie Tiefbahnhof und Bypass-/Spangen-System) eine höhere Gesamtmobilität in der Innenstadt ermöglicht werden kann. Das Gesamtverkehrskonzept wurde mit dem B 17/2012 vom Parlament zustimmend zur Kenntnis genommen.



Abbildung: Gesamtverkehrskonzept, Projektperimeter

## 6 Teilstrategien der Mobilitätsstrategie

In diesem Kapitel werden die konkreten Massnahmen der sechs Teilstrategien Mobilitätsverhalten, motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr (ÖV) und öffentlicher Raum aufgeführt. Jede Massnahme ist dabei nur in einer Teilstrategie aufgeführt, auch wenn die Zuordnung in mehreren Teilstrategien möglich gewesen wäre.

Jede Teilstrategie enthält in der Regel einen Einführungstext, in welchem die Ausgangslage aufgezeigt wird. Es folgt eine Beschreibung des angestrebten Zustandes, und schliesslich werden die wichtigsten Massnahmen im Mittelfristhorizont erwähnt. Danach folgen je drei Unterkapitel, welche sich auf den langfristigen, den mittelfristigen und den kurzfristigen Horizont beziehen. Diese enthalten je eine Tabelle mit den konkreten Massnahmen. Aus dieser Tabelle wird auch ersichtlich, wer für die Finanzierung der Massnahmen zuständig ist.

Kurz- und mittelfristige Massnahmen, für welche die Kosten noch nicht bekannt sind und deren Finanzierung über einen Budgetkredit oder eine geplante Tranche im Finanzplan bisher nicht vorgesehen ist, sind mit \* gekennzeichnet. Zusätzliche Angaben zur Finanzierung finden sich im Kapitel 7 „Finanzierung“.

### 6.1 Teilstrategie Mobilitätsverhalten

Die Teilstrategie Mobilitätsverhalten umfasst sowohl Massnahmen, welche das Mobilitätsverhalten im eigentlichen Sinn beeinflussen, als auch solche, die den Modalsplit (siehe auch Anhang 2) verkehrsartenübergreifend beeinflussen.

Die Verkehrsflächen in der Stadt Luzern bleiben in den nächsten Jahren gleich gross. Damit zusätzliche Mobilität auf den bestehenden Flächen bewältigt werden kann, wird sich der Modalsplit in Richtung flächeneffizienter Verkehrsmittel verändern müssen. Die Verkehrsanteile der verschiedenen Verkehrsarten gemäss dem distanzbezogenen Modalsplit auf dem Stadtgebiet sind gemäss der Mikrozensusserhebung von 2010 die folgenden (siehe auch Anhang 2):

- MIV 41 Prozent
- ÖV 45 Prozent
- Velo 2 Prozent
- Zu Fuss 9 Prozent
- Übrige 2 Prozent

Die Ziele der Mobilitätsstrategie, die gute und sichere Erreichbarkeit der Innenstadt und die Erhöhung der Lebensqualität, können nur erreicht werden, wenn sich auch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ändert. Dass eine Veränderung im Mobilitätsverhalten bereits eingesetzt hat, zeigt auch die Tatsache, dass 2010 im städtischen Raum bereits 42 Prozent der Haushalte kein eigenes Auto mehr besitzen (2005 waren es 37 Prozent). Langfristig soll die Änderung des Mobilitätsverhaltens dazu führen, dass weniger Mobilität nachgefragt wird, was sich anhand eines generellen Rückgangs der zurückgelegten Tagesdistanzen feststellen lässt. Die

Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zu weniger Mobilität (Suffizienz) ist gleichzeitig auch die kostengünstigste Lösung für die Mobilitätsprobleme unserer Stadt. Durch die Veränderung des Modalsplits in Richtung flächeneffizienter Verkehrsmittel wird es zudem möglich, die Gesamtverkehrsleistung zu steigern und auch mehr Raum für den wirtschaftlich notwendigen Individualverkehr zur Verfügung zu stellen.

Als langfristige Massnahme, welche in diese Richtung wirken kann, unterstützt der Stadtrat die Bestrebungen hin zu einem Mobilitypricing. Mittelfristig sind vor allem Bestrebungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und bei grösseren Bauvorhaben vorgesehen, wobei der Zahl der zu bewilligenden Parkplätze bei neuen Nutzungen eine grosse Bedeutung zukommt. Bei den Massnahmen, welche auf eine Veränderung des Modalsplits hinwirken, ist die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts im Agglomerationszentrum Luzern und der Schutz der Wohnquartiere vor Durchgangsverkehr zu erwähnen.

### 6.1.1 Horizont langfristig (2035)

#### Ziele:

- Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist gesteigert.
- Primärenergieverbrauch und Treibhausgasemissionen erreichen die im Energiereglement festgelegten Zwischenziele (Absenkpfad).

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit <sup>4</sup> :					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1G.	AP 2G.	Bund	Dritte
Mobilität in Richtung ressourcenoptimiertes Mobilitätsverhalten weiterentwickeln.	X					
Mobilitypricing einführen.					X	

### 6.1.2 Horizont mittelfristig (2020)

#### Ziele:

- Das Mobilitätsmanagement (siehe auch Anhang 2) ist fester Bestandteil der Mobilitätsplanung.
- Die Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Beschäftigten gehen bewusst mit der Mobilität um.
- Tempo 30 ist ausserhalb der Hauptverkehrsstrassen flächendeckend realisiert.
- MIV ist punktuell reduziert, damit der strassengebundene öffentliche Verkehr verlustzeitfrei funktioniert.
- Der Modalsplit ändert sich von heute MIV 41 Prozent, ÖV 45 Prozent, Velo 2 Prozent, zu Fuss 9 Prozent, übrige 2 Prozent auf neu MIV 36 Prozent, ÖV 47 Prozent, Velo 4 Prozent, zu Fuss 11 Prozent und übrige 1 Prozent.
- Maximal 25 Prozent der Befragten sind in der Stadt Luzern mit dem Verkehr unzufrieden (heute 66 Prozent der Befragten).

<sup>4</sup> Legende: Bauprogramm Kantonsstrassen (BP Kant.Str.), Aggloprogramm erste Generation (AP 1G.), Aggloprogramm zweite Generation (AP 2G.).

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Mobilitätsmanagement als Bestandteil von Entwicklungsschwerpunkt(ESP)-Planungen einsetzen.	X					X
Mobilitätsmanagement für die Bewilligung grösserer Bauvorhaben vorgeben.	X					
Informationen zur Mobilität auf verschiedenen Kanälen verfügbar machen (Apps, Internet, Pläne).*	X					
Vorbildliches Mobilitätsmanagement durch die Stadtverwaltung vorleben.	X					
Das Parkplatzreglement überprüfen und weiter optimieren.	X					
Anreizsysteme zur Benützung umweltfreundlicher Verkehrsmittel innerhalb der Agglomeration einführen.*	X	X				X
In den Quartieren flächendeckend Tempo 30 realisieren.	X					
Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern.	X	X				X

\* Kosten und Finanzierung dieser Massnahme nicht gesichert.

### 6.1.3 Horizont kurzfristig (2015)

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern erarbeiten und quantitative Ziele für die Mobilitätsentwicklung formulieren.	X	X		X		X
Die Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsmanagement des Kantons verstärken.	X					
Informationsveranstaltungen zum Thema Mobilität durchführen.	X					X
Durchgangs-MIV Bruchstrasse unterbinden.	X					
Durchgangs-MIV Libellenstrasse unterbinden.	X					

## 6.2 Teilstrategie motorisierter Individualverkehr (MIV)

Wer mit dem Auto in die Stadt muss, steht heute oftmals im Stau. Der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr kann die Innenstadt nicht immer zuverlässig erreichen. Für die Wohnquartiere mindert der Durchgangsverkehr zudem die Aufenthaltsqualität, und es gibt Unfallschwerpunkte, die es zu sanieren gilt. Der Verkehr am Agglomerationskordon und am Stadtkordon nimmt weiter zu, wohingegen am Innenstadtkordon und auf der Seebrücke die Verkehrsmengen seit Jahren stagnieren oder sogar leicht rückläufig sind. Von 1996 bis 2012 sind auf dem Gebiet der Stadt Luzern in Parkhäusern zusätzliche Parkplätze geschaffen worden (plus 15 Prozent), im Gegenzug aber Oberflächenparkplätze aufgehoben worden (minus 7 Prozent). Insgesamt verfügt Luzern über 17'790 öffentlich benützbare Parkplätze (siehe auch Kapitel 8 und Bericht Monitoring Gesamtverkehr Luzern).

Ziel der Teilstrategie motorisierter Individualverkehr ist es, langfristig sicherzustellen, dass der wirtschaftlich notwendige Autoverkehr die Innenstadt ohne grosse zeitliche Verzögerungen erreichen kann. Der Durchgangsverkehr soll über das System Bypass/Spangen um die Stadt herum geleitet werden. Die Innenstadt wird im Gegenzug weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit, und die Wohnquartiere werden verkehrsberuhigt. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden wird deutlich reduziert. Der MIV nimmt nicht mehr weiter zu.

Als mittelfristige Massnahme für den MIV wird der Seetalplatz ausgebaut und dessen Verkehrskapazität erhöht. Angestossen durch das Reglement über die nachhaltige städtische Mobilität erstellt die Stadt Luzern ein Parkierungskonzept. Und schliesslich verbessert die Stadt Luzern die Verkehrssicherheit im ganzen Stadtgebiet, wobei die nötigen Bauarbeiten möglichst mit den Leitungsbauten koordiniert werden.

### 6.2.1 Horizont langfristig (2035)

#### Ziele:

- Die wirtschaftlich notwendige Mobilität funktioniert.
- Der Durchgangsverkehr wird über Bypass und Spangen um die Stadt Luzern geleitet.
- Die Innenstadt ist weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit.
- Der MIV ist auf dem Niveau 2010 plafoniert.

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Bypass/Spangen realisieren und mit flankierenden Massnahmen sicherstellen, dass sich der MIV bezogen auf das ganze Stadtgebiet nicht erhöht.		X		X	X	
Schweizerhofquai und Seebrücke weitgehend vom Durchgangs-MIV befreien.	X	X		X	X	

## 6.2.2 Horizont mittelfristig (2020)

### Ziele:

- Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden wird von heute 218 auf 150 reduziert (bezogen auf 50'000 Einwohner; ASTRA-Vergleich mit anderen Städten).

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Verkehrsverbindungen im Bereich Luzern Nord sicher und attraktiv gestalten (Projekt Seetalplatz).	X	X		X		X
Cheerstrasse Littau realisieren.	X			X		
Ausbau Rösslimattstrasse prüfen (Entlastung Werkhofstrasse).	X					
MIV-Kapazitäten zugunsten eines verlustzeitfreien strassengebundenen ÖV gemäss GVK punktuell reduzieren.	X	X		X		X
Sanierung der Unfallschwerpunkte.*	X	X				
Flankierende Massnahmen zu Bypass und Spangen erarbeiten.*	X	X		X		
Basierend auf dem GVK eine Strategie zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr erarbeiten.*	X	X		X		

\* Kosten und Finanzierung dieser Massnahme nicht gesichert.

## 6.2.3 Horizont kurzfristig (2015)

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Verkehrssicherheitsanalyse durchführen, Unfallschwerpunkte identifizieren und Massnahmenplan Sanierung mit Prioritäten planen.	X					
Erste prioritäre Unfallschwerpunkte sanieren (einer davon Knoten Moosstrasse-Bundesstrasse).	X	X				
Zirkusplatz Allmend als Veranstaltungsparkplatz ausbauen (Freiraumkonzept Allmend).	X					
Kreisel Grossmatte realisieren.	X					X
Ersatz der Lichtsignalanlage Weinbergli	X					
Erarbeiten Verkehrskonzept Car-Tourismus.	X			X		X
Überarbeitung Parkkartenreglement	X					
Konzept Parkierung Stadt Luzern erarbeiten.	X					X
Kompatibilität der Erstellung Parkhaus Musegg und Metro mit Mobilitätsstrategie prüfen.	X					X

\* Kosten und Finanzierung dieser Massnahme nicht gesichert.

## 6.3 Teilstrategie Fussverkehr

80'000 Personen überqueren pro Tag die See-, die Kapell-, die Reuss- und die Spreuerbrücke und den Rathaussteg. An Samstagen, so zeigen es die 2012 erhobenen Zahlen, steigt dieser Wert gar auf über 110'000 Personen. Eine beachtliche Zahl, welche die Bedeutung des Fussverkehrs für die Luzerner Innenstadt belegt. Die Bedeutung des Fussverkehrs ergibt sich auch aus der Tatsache, dass sämtliche Wegstrecken, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie zurückgelegt werden, als Fussverkehr beginnen und enden. Insbesondere der guten Verknüpfung zwischen Fussverkehr und öffentlichem Verkehr ist deshalb in Zukunft noch stärkere Beachtung zu schenken. Sich zu Fuss fortzubewegen, ist hinsichtlich der benötigten Fläche und der pro Person aufgewendeten Energie äusserst effizient (siehe auch Kapitel 2). Das Potenzial ist noch lange nicht ausgeschöpft: Heute werden viele kurze Strecken mit dem Auto oder per Bus gefahren, die zu Fuss zurückgelegt werden könnten.

Eine gute Nutzungsdurchmischung, wie sie auch die Siedlungspolitik der Stadt Luzern anstrebt, beeinflusst dieses Ziel positiv. Der Stadtrat will eine „Stadt der kurzen Wege“ schaffen. Ziel ist es, mehr Leute dazu zu bringen, die kurzen Strecken in Luzern zu Fuss zu gehen. In den urbanen Räumen der Stadt übernimmt der Fussverkehr bedeutende Mobilitätsanteile. Das Potenzial dafür ist vorhanden: Gemäss einer Auswertung des Mikrozensus Verkehr 2005 sind 12 Prozent der Autofahrten und 20 Prozent der Busfahrten kürzer als 1 km, was einem Fussweg von zirka 15 Minuten entspricht. Der Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr soll deshalb von heute 10 Prozent bis 2035 auf 15 Prozent erhöht werden.

Die Teilstrategie Fussgänger definiert dafür Massnahmen in den Bereichen Sicherheit und Zugänglichkeit. Vor allem auf Fussgängerstreifen und auf Schulwegen soll die Sicherheit verbessert werden. Lange Wartezeiten an Lichtanlagen werden reduziert und die Verbindungen so weit als möglich behindertengerecht gestaltet. Durch die Umsetzung des Teilrichtplans Fusswege wird den zu Fuss Gehenden ermöglicht, direkte Wege (keine Umwege) zu benutzen. Es soll ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz entstehen.

### 6.3.1 Horizont langfristig (2035)

#### Ziele:

- Der Fussgängeranteil am Modalsplit ist von heute 10 auf 15 Prozent gesteigert.
- Zu Fuss gehen in Luzern wird aufgrund der aufgewerteten Stadträume als attraktiv empfunden (Stadt der kurzen Wege).

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Die Netzergänzungen aus dem Richtplan Fusswege umsetzen.	X					
Den Dammdurchbruch an der Baselstrasse nochmals überprüfen.	X					

### 6.3.2 Horizont mittelfristig (2020)

#### Ziele:

- Der Fussgängeranteil am Modalsplit ist von heute 10 auf 11 Prozent gesteigert.
- Die Wartezeiten für Fussgänger an den Verkehrsregelungsanlagen sind verkürzt.

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Die wichtigsten Gefahrenstellen im Fusswegnetz (gemäss Überprüfung Verkehrssicherheit) eliminieren.*	X	X				
Sanierung der sanierungsbedürftigen Fussgängerstreifen abschliessen.*	X	X				
Die Wartezeiten der Fussgänger an Lichtsignalanlagen bei Hauptverkehrsachsen reduzieren.	X	X				
Die wichtigen verhältnismässigen Anpassungen am Fusswegnetz zur Verbesserung der Situation mobilitätsbehinderter Personen realisieren.	X	X				
Richtplan Fusswege aktualisieren.	X					
Das Fussgängerleitsystem der Stadt Luzern erweitern und ausbauen.*	X					
Weitergehende Massnahmen zur Verbesserung der Fussgänger- und Schulwegsicherheit über den Littauerberg prüfen und teilweise umsetzen.	X					X

\* Kosten und Finanzierung dieser Massnahme nicht gesichert.

### 6.3.3 Horizont kurzfristig (2015)

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Überprüfung Fussgängersicherheit abschliessen, 10 Prozent der sanierungsbedürftigen Fussgängerstreifen sanieren.	X	X				
Verkehrsregelungsanlagen auf zu lange Wartezeiten für Fussgänger überprüfen und Massnahmenplan erarbeiten.	X					
Anpassungsbedarf für die Umsetzung eines hindernisfreien Verkehrsraums erheben und Massnahmenplan zur Sanierung mit Prioritäten erarbeiten.	X	X				
Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Fussgänger- und Schulwegsicherheit über den Littauerberg umsetzen.	X					

## 6.4 Teilstrategie Veloverkehr

In Luzern sind die Wege kurz – ideal, um sie auf dem Velo zurückzulegen. Das Velo bietet als Verkehrsmittel in der Stadt entscheidende Vorteile: Es ist schnell, umweltfreundlich, energieeffizient, platzsparend und gesundheitsfördernd. Doch es gibt Lücken im Luzerner Velonetz. Die Statistik des ASTRA zur Verkehrssicherheit in den zehn grössten Schweizer Städten weist aus, dass sich in Luzern überdurchschnittlich viele Unfälle mit Velofahrenden ereignen.

Im Rahmen der Umsetzung der Mobilitätsstrategie sollen diese Lücken geschlossen und das Potenzial der platzsparenden und effizienten Velofahrten ausgeschöpft werden. 34 Prozent der Autofahrten und 60 Prozent der Busfahrten in den urbanen Räumen sind gemäss Mikrozensus Verkehr kürzer als 3 km. Sie könnten mit dem Velo in rund 10 Minuten zurückgelegt werden. Ziel ist es, den Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehr langfristig von heute 2 Prozent auf 10 Prozent zu erhöhen, obwohl die Topografie der Stadt Luzern nicht gleich ideale Voraussetzungen wie in anderen Schweizer Städten (z. B. Basel oder Winterthur) bietet. Velofahren in Stadt und Agglomeration gehört zum „Lifestyle“, und die städtischen Verkehrswege können sicher und stressfrei benutzt werden.

Damit Velofahren attraktiver wird, will der Stadtrat genügend Abstellplätze zur Verfügung stellen und Lücken im Radwegnetz schliessen, z. B. jene zwischen Kasernenplatz und Geissmattbrücke oder zwischen Würzenbach und Hochhüslweid. Zudem erhöht die Stadt Luzern die Sicherheit, unter anderem durch das Realisieren von Umfahrungen des Pilatus- oder des Bundesplatzes. Auf dem alten Trasse der Zentralbahn plant die Stadt Luzern, zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden Kriens und Horw, einen zwei Kilometer langen Velo- und Fussgängerweg zu realisieren. Und schliesslich soll die Bevölkerung mit kommunikativen Massnahmen motiviert werden, die verbesserte Infrastruktur auch tatsächlich zu benützen.

#### 6.4.1 Horizont langfristig (2035)

##### Ziele:

- Der Veloanteil am Modalsplit beträgt 10 Prozent.
- Velofahren in Stadt und Agglomeration Luzern gehört zum „Lifestyle“.
- Durchgängige, sichere Velorouten

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Einfallsachse Schlossberg–Luzernerhof (Alpenstrasse) velogerecht umgestaltet.		X				
Velo-/Fusswegverbindung Neustadt–Fruttstrasse (mit Haltestelle Steghof) realisieren.	X			X		

#### 6.4.2 Horizont mittelfristig (2020)

##### Ziele:

- Der Veloanteil am Modalsplit ist von heute 2 auf 4 Prozent erhöht.
- Die Lücken im Velonetz sind geschlossen, und die Sicherheit ist erhöht.
- Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Anzahl vorhanden.
- Rücksichtsvolles Verhalten der Velofahrenden ist normal.

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Im Raum Altstadt und Bahnhofplatz je eine Veloparkierungsanlage realisieren (aus Parkingmeterfonds).*	X	X				
Radweg Kleine Emme realisieren.	X					
K 2 Veloweg Hermitage–Meggen realisieren.		X		X		
Veloquerung Pilatusplatz realisieren.		X		X		
K 32a Velotunnel Bahnhof realisieren.	X	X	X			
Veloverbindung Neustadt–Zentralstrasse (Umfahrung Bundesplatz) realisieren.*	X					
Velounterführung Brüelstrasse realisieren.		X				
Im Rahmen der Überarbeitung des Parkplatzreglements Optimierung der privaten Abstellanlagen prüfen.	X					
K 31 Radverkehrsanlage Friedentalstrasse–Sedel realisieren.		X	X			
Radstreifen Geissensteinring realisieren (mit Projekt Überbauung Industrie-strasse).*	X					X

\* Kosten und Finanzierung dieser Massnahme nicht gesichert.

### 6.4.3 Horizont kurzfristig (2015)

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Velo- und Fussgängerachse auf ehemaligem Trasse der Zentralbahn realisieren.	X	X	X			X
Veloförderkampagne zusammen mit Interessenverbänden weiterführen.	X					X
Konzept Veloparkierung Innenstadt fertigstellen.	X					
K 13 Lücke Kasernenplatz–St.-Karli-Brücke schliessen.		X		X		
Radweg Waldegg–Biregg realisieren.	X					
K 30 Rad-/Gehweg Brüel–Adligenswil realisieren (Projekt Schädritstrasse).		X		X		
Veloquerung Pilatusplatz projektieren.		X		X		

## 6.5 Teilstrategie öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Luzern ist der bedeutendste Verkehrsknotenpunkt des öffentlichen Verkehrs der Zentralschweiz. Von hier aus verkehren Reisende mit dem Fernverkehr in benachbarte Städte und zu internationalen Destinationen, mit der S-Bahn in die Agglomeration Luzern und die Regionen der Zentralschweiz und mit dem Bus auf dem lokalen Strassennetz zu den Wohn- und Arbeitsgebieten der Agglomerationsgemeinden. Der strassengebundene öffentliche Verkehr, also der Busverkehr, hat in Stadt und Agglomeration seit 2004 um 25 Prozent zugenommen. Das Agglomerationsprogramm Luzern rechnet für die Zeit zwischen 2010 und 2030 mit einer Zunahme des öffentlichen Verkehrs von 40 Prozent. Sowohl die Bahninfrastruktur als auch das Bussystem in der Agglomeration Luzern stossen an ihre Grenzen. Beim Bahnsystem ist es vor allem die Zufahrtsstrecke zum Bahnhof Luzern, welche sich kapazitätslimitierend auswirkt. Der Busverkehr steht vor allem zu den Hauptverkehrszeiten im Stau.

Mit dem Bau des Durchgangstiefbahnhofs und dem dadurch möglichen Ausbau der Fernverbindungen und des S-Bahn-Netzes stehen zentrale Massnahmen im Raum, um die Verkehrsprobleme in und rund um die Stadt Luzern langfristig zu lösen. Ein attraktives Bahnnetz kann seine Wirkung aber nur entfalten, wenn auch die Feinverteilung mit dem Bus funktioniert. Bei der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs soll deshalb auch die Feinverteilung mit dem Bus funktionieren.

Mit der Teilstrategie öffentlicher Verkehr strebt die Stadt Luzern mittelfristig eine Stärkung des Bussystems an. Sie entwickelt das ÖV-System mit den Partnern VVL, Kanton und Luzern-Plus schrittweise weiter, um bei Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs bereit zu sein. Wo immer möglich, erhalten Busse künftig eigene Busspuren, denn die Innenstadt soll auch zu den Hauptverkehrszeiten mit dem öffentlichen Verkehr zuverlässig erreichbar sein. Die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet sollen bis 2020 auf die Hälfte reduziert sein. Es sollen künftig mehr Bus-Durchmesserlinien zur Verfügung stehen. Zusätzliche Bus-Tangentiellinien und ein Netz von Subzentren (Luzern Nord, Süd und Ost) mit bequemen und zeitsparenden Umstiegen zwischen S-Bahn und Bus sollen das Zentrum entlasten. Als Infrastrukturmassnahmen zur Busförderung werden neben der Realisierung der Umsteigepunkte mittelfristig die Busspuren im Bereich Seetalplatz, Baselstrasse und Hauptstrasse (Fluhmühle–Reussbühl) umgesetzt.

### 6.5.1 Horizont langfristig (2035)

Ziele:

- Attraktive Fernverkehrsverbindungen an die Zentren der Schweiz
- Regionales S-Bahn-Angebot im Viertelstundentakt auf allen Linien
- Attraktive Umsteigeknoten in den Subzentren Luzern Nord und Süd sowie Rontal

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Kapazitäten im Bahnknoten Luzern mit höchster Dringlichkeit ausbauen (Tiefbahnhof als Durchgangsbahnhof realisieren).	X	X		X	X	
Mitfinanzierung des Tiefbahnhofs sicherstellen.	X					

### 6.5.2 Horizont mittelfristig (2020)

Ziele:

- Finanzierung Tiefbahnhof ist gesichert, Plangenehmigungsverfahren ist durchgeführt.
- Die Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr auf Stadtgebiet sind um 50 Prozent reduziert (zu 2012).
- AggloMobil due auf Stadtgebiet ist zusammen mit VVL umgesetzt.

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
AggloMobil due auf Stadtgebiet umsetzen.	X	X		X		X
R-Bus auf Stadtgebiet einführen und als neue „ÖV-Marke“ verankern; Massnahmen im Strassenraum umsetzen.	X	X				X
Doppelbusperron für Haltestelle Bahnhof realisieren.		X				X
Neue Durchmesserlinie 3 einführen und Infrastrukturen auf Stadtgebiet anpassen (Haltestelle Pilatusplatz).*	X	X		X		X
Linie 1 als Trolleybus bis Knoten Ebikon verlängern und Verlustzeiten auf Einfallsachse Ebikon–Luzern eliminieren.		X		X		X
Linie 1: Verlustzeiten in Kriens Zentrum und Grosshof-Kupferhammer eliminieren.		X		X		X
K 13 Busspur Fluhmühle–Reussbühl realisieren (mit Stützmauersanierung).		X		X		
Buspriorisierung Spitalstrasse realisieren.	X			X		

\* Kosten und Finanzierung dieser Massnahme nicht gesichert.

### 6.5.3 Horizont kurzfristig (2015)

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
K 2 Busspur Pilatusstrasse realisieren.	X	X		X		
K 13 Busspur Baselstrasse realisieren.		X		X		
K 13 Busspur Hirschengraben realisieren.		X		X		
Realisierung Gütschbahn	X					X

## 6.6 Teilstrategie öffentlicher Raum

Strassen sind in einer belebten Stadt nicht nur Verkehrswege, sondern dienen auch als Lebens- und Aufenthaltsräume. Ihr Bedürfnis nach attraktiven Aufenthaltsräumen in der Stadt Luzern haben die Luzerner Stimmberechtigten z. B. am 22. September 2013 kundgetan: Sie haben die Initiative „Für eine attraktive Bahnhofstrasse in der Stadt Luzern“ angenommen, welche fordert, dass die Bahnhofstrasse wenn immer möglich autofrei werden soll. Damit kann eine lange Tradition in der Stadt Luzern fortgeführt werden, welche mit der Umgestaltung der Altstadt auf die 800-Jahr-Feier der Stadt Luzern von 1978 begonnen wurde. Sie wurde mit dem Umbau des Helvetia- und des Vögeligärtlis 1990 im Rahmen der „Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Stadtraumes“ und schliesslich durch den Umbau des Mühlenplatzes 2010 fortgesetzt. Daneben sind auch Strassenzüge (z. B. die Bruchstrasse) und Plätze (z. B. Klosterplatz im Wesemlin oder Franziskanerplatz in der Kleinstadt), welche nach wie vor dem Verkehr dienen, umgestaltet worden.

Ziel der Teilstrategie öffentlicher Raum ist es, in Luzern viele attraktive öffentliche Räume zu bieten und die Lebensqualität in den Quartieren zu verbessern.

Eine Strategie für die Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume (Konzept Stadtraum) ist in Arbeit. Durch die Realisierung geplanter Umgestaltungen und die Realisierung der Entwicklungsschwerpunkte entstehen neue öffentliche Räume, etwa mit dem neuen Stadtzentrum Luzern Nord rund um den Seetalplatz oder der Gestaltung des Dorfkerns Reussbühl. Tempo 30 in den Quartieren, die Aufwertung der Plätze und Ufer entlang der Gewässer sowie eine Lösung für das Carproblem am Schwanenplatz sind weitere Massnahmen. Die Bahnhofstrasse, der Grendel und das Hirschmattquartier werden aufgewertet. Bereits realisiert ist die Vorzone auf der Allmend, welche eine grosszügige Gestaltung, eine gute funktionale Nutzung und eine gute ÖV-Erschliessung vereint.

### 6.6.1 Horizont langfristig (2035)

#### Ziele:

- Luzern verfügt über attraktive öffentliche Räume.
- Das Wohnumfeld in den Quartieren ist bedarfsgerecht nutzbar und attraktiv gestaltet.
- In den Entwicklungsschwerpunkten Nord, Süd, Bahnhof und Steghof sind attraktive neue öffentliche Räume entstanden.
- Die öffentlichen Räume sind bedarfsgerecht nutzbar und attraktiv gestaltet.
- Der Zustand der Infrastrukturen im öffentlichen Raum ist nachhaltig gesichert.

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Den gesamten öffentlichen Raum im neu entstehenden Gebiet Luzern Süd aufwerten.				X		X
Werterhaltung der Infrastrukturen im öffentlichen Raum nachhaltig sicherstellen.	X					
Verbindung Quartier Basel-/Bernstrasse mit dem Naherholungsgebiet Gütschwald erarbeiten.	X					

### 6.6.2 Horizont mittelfristig (2020)

#### Ziele:

- Bahnhofstrasse, Grendel und Hirschmattquartier sind aufgewertet.
- Der Strassenraum ist zu 70 Prozent behindertengerecht umgebaut.
- Das Nutzungskonzept öffentliche Räume ist vom Grossen Stadtrat verabschiedet.
- Die Infrastrukturen im öffentlichen Raum sind in einem akzeptablen Zustand.

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Gesamterneuerung Hirschmatt realisieren.	X					X
Aufwertung Bahnhofstrasse realisieren.	X					
Erschliessung Langsamverkehr zu Überbauung Güterschuppenareal SBB realisieren.						X
Aufwertung Grendel/Grabenstrasse realisieren.	X					X
Masterplan Bahnhof weiterentwickeln (Grundlage ESP Bahnhof) und die Potenziale des Bahnhofareals aufzeigen.	X					X
Gesamtsanierung Strassenraum ESP Steghof realisieren.*	X					X
Plan Lumière fertig umgesetzt.	X					X
Öffentlichen Raum im Gebiet Luzern Nord aufwerten (Seetalplatz).	X	X		X		X
Lärmsanierungen bis 2018 abschliessen für das ganze städtische Strassennetz (Termin gemäss LSV).	X	X			X	
Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt „Grünstadt Schweiz“ umsetzen.	X					
Projekt Aufwertung Seeufer Europaplatz–Ufeschötti erarbeiten.	X					
Aufenthaltsqualität in den Quartieren BaBeL und Fluhmühle verbessern.	X					

\* Kosten und Finanzierung dieser Massnahme nicht gesichert.

### 6.6.3 Horizont kurzfristig (2015)

Massnahmen:	Finanzierung/Zuständigkeit:					
	Stadt Luzern	BP Kant.Str.	AP 1.G.	AP 2.G.	Bund	Dritte
Das Konzept Stadtraum erarbeiten.	X					
Eine Internetplattform zur Publikation von Nutzungen/Events und Baustellen einrichten.	X					X
Substanzerhaltungsmassnahmen Infrastrukturen mittelfristig planen und Finanzbedarf aufzeigen. Zeitlich befristete Minimalstrategie definieren.	X					
Forschungsprojekt „Grünstadt Schweiz“ mit anderen Städten zusammen durchführen.	X					
Gesamterneuerung ESP Steghof planen und projektieren.	X					X
Aufwertung Bahnhofstrasse projektieren.	X					
Realisierung Naturarena Rotsee	X					X
Gestaltung der Aussenräume auf der Allmend abschliessen.	X					
Aufwertung Strassenräume Kleinstadt prüfen.	X					

## 7 Finanzierung

Die Finanzierung der in den Teilstrategien in Kapitel 6 enthaltenen Massnahmen erfolgt über Projektkredite. Die Zuständigkeit für diese Kredite ergibt sich aus der Zuständigkeit für die entsprechenden Infrastrukturen. Der Bund ist zuständig für die Nationalstrassen, der Kanton für die Kantonsstrassen und die Stadt Luzern für die Gemeindestrassen innerhalb des Stadtgebietes. Aus den Tabellen in Kapitel 6 ist für jede einzelne Massnahme ersichtlich, wer für deren Finanzierung zuständig ist.

Soweit die Stadt Luzern für die Finanzierung eines Projekts zuständig ist, richtet sich die Zuständigkeit für die Projektbewilligung nach der Finanzkompetenz. Der Stadtrat hat die benötigten Ressourcen für die kurz- und mittelfristigen Massnahmen im Finanzplan eingestellt, soweit sie nicht über Budgetkredite finanziert werden. Von diesem Grundsatz ausgenommen sind nur diejenigen Massnahmen, welche in den Tabellen des Kapitels 6 speziell gekennzeichnet sind. Diese werden bei der Konkretisierung der Massnahme je nach finanzieller Zuständigkeit dem Stadtrat oder dem Parlament zum Beschluss unterbreitet.

Beim Finanzplan handelt es sich um eine rollende Planung, die jährlich im Rahmen der Budgetdebatte durch das Parlament bestätigt werden muss. Mit der Zustimmung zur Mobilitätsstrategie werden somit noch keine finanziellen Mittel beschlossen.

## 8 Monitoring

Die Stimmberechtigten haben dem Stadtrat mit der Zustimmung zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität den Auftrag erteilt, das Reglement weiter zu konkretisieren. Diesen Auftrag erfüllt der Stadtrat mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie. Sie entspricht den im Reglement geforderten „Leitlinien“. Gemäss Art. 8 des Reglements sollen diese „Leitlinien“ quantitative Aussagen beinhalten und periodisch überprüft und aktualisiert werden (siehe auch Kapitel 3.6).

Zusammen mit dem Kanton und dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) hat die Stadt Luzern 2012 das „Monitoring Gesamtverkehr Luzern“ eingeführt und Ende 2012 einen Pilotbericht veröffentlicht. Mit dem Bericht „Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2013“ haben die drei Partner erstmals einen kompletten Bericht publiziert. Dieser gibt einen Überblick über die wichtigsten Kennwerte der Mobilität in der Stadt, in der Agglomeration und im Kanton Luzern. Hauptzielsetzung des Monitorings Gesamtverkehr Luzern ist es, die Gesamtverkehrsentwicklung und die Zusammensetzung des Verkehrs (Modalsplit) zusammen mit der Entwicklung weiterer erklärender Indikatoren aus dem Mobilitätsbereich jährlich zu dokumentieren und damit Grundlagen für die Festsetzung von Zielen für die Planung zukünftiger Verkehrsmassnahmen zu schaffen. Die erhobenen Kennzahlen können ausserdem zur Überprüfung der Wirkung von umgesetzten Massnahmen herangezogen werden und sollen der interessierten Bevölkerung, Politikern und Fachleuten zur Verfügung stehen. Der Bericht kann

auf der Homepage der Stadt Luzern (Dokumente & Bilder) eingesehen und heruntergeladen werden.

Die zu erhebenden Kennzahlen sind zudem mit dem Städtenetz Mobilität, einer Fachvereinigung der Mobilitätsverantwortlichen der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich abgeglichen worden.

Der Bericht vereint Datengrundlagen für die folgenden Zwecke:

- Richtplancontrolling, Kanton Luzern
- Monitoring und Wirkungskontrolle der Agglomerationsprogramme (MOCA) des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)
- Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, Teilprojekt Monitoring Gesamtverkehr
- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, Stadt Luzern
- öV-Bericht, Verkehrsverbund Luzern
- Bauprogramm für Kantonsstrassen
- Städtevergleich Mobilität, Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich

## 9 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, 12. März 2014



Stefan Roth  
Stadtpräsident



Toni Göpfert  
Stadtschreiber



## Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 5 vom 12. März 2014 betreffend

## Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

**beschliesst:**

Vom Bericht „Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ wird zustimmend Kenntnis genommen.

Luzern, 5. Juni 2014

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

  
Thomas Gmür  
Ratspräsident

  
Toni Göpfert  
Stadtschreiber



## **Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates**

Zu B 5/2014 Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern:

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 6.1.2, Seite 26, Horizont mittelfristig, Massnahmen 3. Position, lautet:

„Bei dieser Massnahme gehört das X (also Zuständigkeit und Finanzierung) zum Aggloprogramm der 2.Generation und nicht zur Stadt.“

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 6.1.2, Seite 26, Horizont mittelfristig, Massnahmen 7. Position, lautet:

„In den Quartieren Tempo 30 realisieren, wenn dies keine Hauptverkehrsstrassen und keine Strassen mit übergeordneter Bedeutung betrifft.“

Die **Protokollbemerkung 3** zu Kapitel 6.2.1, Seite 27, Horizont langfristig, Massnahmen 1. Position, lautet:

Der Bypass (Nationalstrasse A2) wird in der Berechnung nicht mit einbezogen.

Die **Protokollbemerkung 4** zu Kapitel 6.2.2, Seite 28, Horizont mittelfristig, Massnahmen 4. Position, lautet:

„Die Realisierung eines verlustzeitfreien strassengebundenen ÖV gemäss GVK möglichst ohne gleichzeitige Reduktion der MIV-Kapazitäten.“

## **Anhang 1: Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität**

### **Art. 1**      *Gegenstand*

<sup>1</sup> Unter dem Begriff Mobilität wird in diesem Reglement das Bedürfnis des Menschen nach einer Raumveränderung verstanden, also dem Wunsch danach, sich an einen anderen Ort zu begeben.

<sup>2</sup> Die Mobilität ist für die Stadt Luzern als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus. Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in unserer Stadt, unabhängig davon, ob sie sich in Luzern dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.

<sup>3</sup> Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, welche ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind. Für Verkehrssysteme steht in den städtischen Agglomerationen ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

<sup>4</sup> Das vorliegende Reglement zeigt auf, wie die Stadt Luzern mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgeht. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen.

### **Art. 2**      *Vorgaben für die Gesamtverkehrsentwicklung*

<sup>1</sup> Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr zusammen.

<sup>2</sup> Der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten ist bei der Planung besondere Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs.

<sup>3</sup> Die verschiedenen Nutzungsansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität.

<sup>4</sup> Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten lässt sich den nachfolgenden Artikeln des Reglements entnehmen. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.

### **Art. 3**      *Fuss- und Veloverkehr*

<sup>1</sup> Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Veloroutennetz.

<sup>2</sup> Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.

<sup>3</sup> Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind, gewährleistet. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.

#### **Art. 4**      *Öffentlicher Verkehr*

<sup>1</sup> Die Stadt setzt sich ein für attraktive Transportketten sowie eine höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

<sup>2</sup> Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.

<sup>3</sup> Die Stadt setzt sich zudem für einen integralen Tarifverbund ein, welcher ein attraktives Angebot für die ganze Region garantiert.

#### **Art. 5**      *Motorisierter Individualverkehr*

<sup>1</sup> Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartiererschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

<sup>2</sup> Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungenstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.

<sup>3</sup> Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen werden wo möglich entschleunigende Massnahmen ergriffen.

<sup>4</sup> Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass Durchgangsverkehr vermieden und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

#### **Art. 6**      *Ruhender Verkehr*

<sup>1</sup> Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.

<sup>2</sup> Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr wird durch eine konsequente Anwendung des Parkplatzreglements im Baubewilligungsverfahren gesteuert. Für neue Liegenschaften wird eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr angestrebt. Den Bedürfnissen des Langsamverkehrs innerhalb privater Siedlungsräume ist besondere Beachtung zu schenken.

#### **Art. 7**      *Modalsplit*

<sup>1</sup> Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.

<sup>2</sup> Die Zielvorgaben werden in den Leitlinien Stadtverkehr festgelegt.

#### **Art. 8**      *Leitlinien Stadtverkehr*

<sup>1</sup> Der Stadtrat erlässt Leitlinien für den Stadtverkehr und bringt diese dem Grossen Stadtrat zur Kenntnis. Die Leitlinien zeigen die Strategien zur Erreichung der unter Artikel 2 bis 7 aufgezählten Ziele auf.

<sup>2</sup> Die Leitlinien Stadtverkehr gehen von einer Gesamtverkehrsbetrachtung für die gesamte Agglomeration Luzern aus.

<sup>3</sup> Sie beinhalten quantitative Aussagen. Sie werden periodisch überprüft und aktualisiert.

**Art. 9** *Inkrafttreten*

<sup>1</sup> Dieses Reglement tritt am 1. Oktober 2010 in Kraft.

<sup>2</sup> Das Reglement ist zu veröffentlichen.

Luzern, 29. April 2010

Namens des Grossen Stadtrates

Marcel Lingg  
Ratspräsident

Hans Büchli  
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat

## Anhang 2: Modalsplit: Die Verteilung des Gesamtverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsarten

Mobilität wird in erster Linie als Verkehrsaufkommen wahrgenommen. Die Anteile der Verkehrsmittel beziehungsweise die Verkehrsmittelzusammensetzung wird als Modalsplit bezeichnet. Je nach Fragestellung variieren die jeweiligen Bezugsgrößen und auch der Bezugsraum. Für die Interpretation des Modalsplit ist die Kenntnis über die verwendeten Bezugsgrößen und Bezugsräume wesentlich.

### Bezugsgrößen: Distanz, Unterwegszeit, Etappen

Die gebräuchlichsten Bezugsgrößen für den Modalsplit sind: Tagesdistanzen, Unterwegszeiten und Etappen. Am meisten verbreitet ist der Modalsplit an der durchschnittlichen zurückgelegten **Tagesdistanz** einer Person. Die Schweizer Wohnbevölkerung legte 2010 im Inland pro Tag durchschnittlich 37 km zurück. Davon wurden durchschnittlich 24 km mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs, 9 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 1 km mit dem Fahrrad und 2 km zu Fuss zurückgelegt. Da längere Distanzen eher mit dem Auto oder dem Zug zurückgelegt werden, sind deren Anteile an der Tagesdistanz deutlich höher als die des Fuss- und Radverkehrs.

Anders sieht es bei den Bezugsgrößen **Unterwegszeit** und **Etappen** aus. Im Mikrozensus Verkehr und Mobilität werden Wege und Etappen folgendermassen definiert<sup>5</sup>: Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z. B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z. B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Verkehrszweck wechselt oder wenn sich jemand eine Stunde oder länger am gleichen Ort aufhält. Ein Weg kann aus mehreren Etappen bestehen: Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei auch das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Eine Etappe beträgt mindestens 25 Meter. Dies führt dazu, dass etappenbezogene Modalsplits einen hohen Anteil an Fussetappen beinhalten. Alternativ zu diesem Etappenkonzept wird nach unterschiedlichen Konventionen (Hierarchie, Dauer oder Distanz) das Hauptverkehrsmittel pro Weg ausgewiesen.



Schematische Darstellung der Bezugsgrößen des Modalsplits

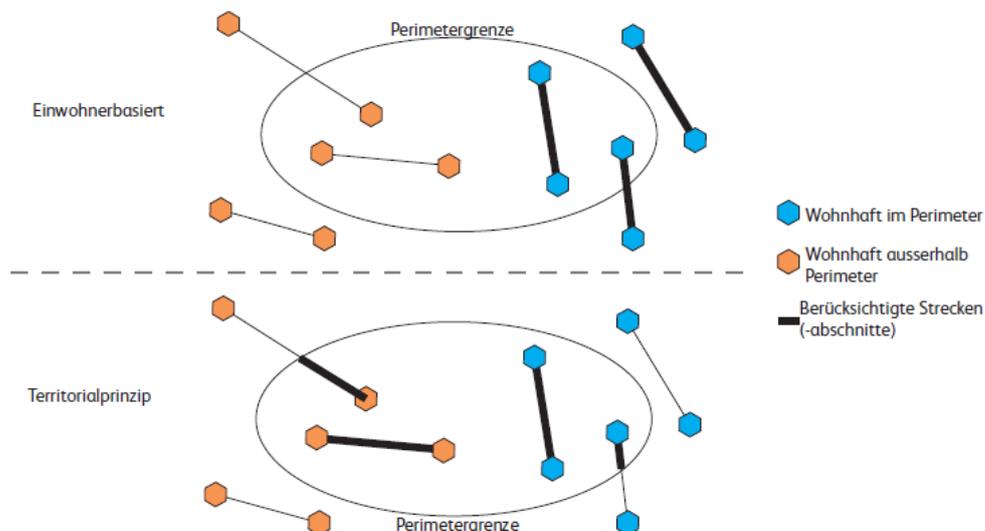
<sup>5</sup> Bundesamt für Statistik, 2012: Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuenburg, S. 111.

### Bezugsräume: Bewohner, Gebiete, Querschnitte

Bis dato wurde jeweils der Modalsplit der Bewohner eines Gebietes ausgewiesen. Dieser Indikator zeigt die **Verkehrsmittelwahl der Bewohner** an, jedoch nicht, wo sie diese Verkehrsleistungen generieren. Ist der Perimeter klein, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Bevölkerung ausserhalb der Perimetergrenze bewegt. Ein Beispiel dafür sind Fernpendler, die in einer Stadt wohnen und in einer anderen Stadt arbeiten. Wenn sie ihren Arbeitsweg mit dem ÖV zurücklegen, wird der ÖV-Anteil des Modalsplits der Wohnstadt beeinflusst, die Verkehrsleistung wird aber mehrheitlich ausserhalb der Wohnstadt erbracht.

Neu kann basierend auf dem Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2010 der **Modalsplit eines Bezugsgebiets** ausgewiesen werden (sogenanntes „Territorialprinzip“). Diese Grösse gibt einen Hinweis auf die Verkehrsmittelanteile, die innerhalb eines bestimmten Gebietes umgesetzt werden. Dabei spielt es keine Rolle, woher die Verkehrsteilnehmer kommen (folgende Abbildung).

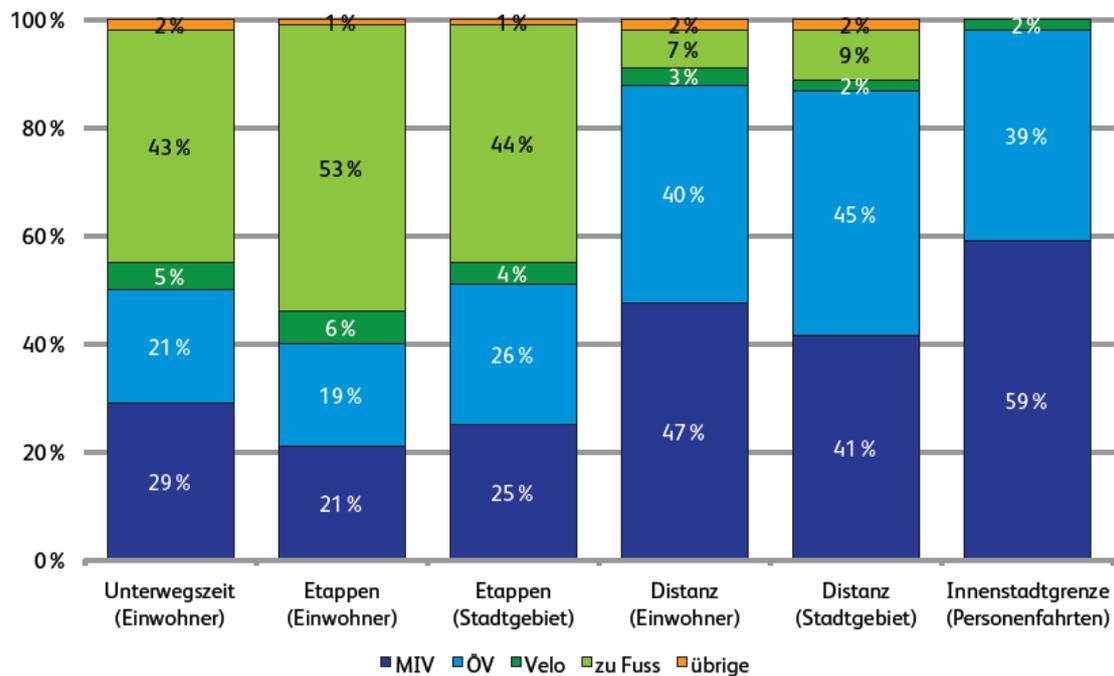
Als dritter Bezugsraum sind die Verkehrsmittelanteile am effektiven Verkehrsaufkommen zu nennen. Diese werden an **einzelnen Querschnitten** erhoben. Da für den Rad- und den Fussverkehr in den wenigsten Fällen Zähldaten vorhanden sind, beschränkt sich dieser Modalsplit oftmals auf die Anteile MIV/ÖV am Verkehrsaufkommen.



Schematische Darstellung der Bezugsräume des Modalsplits

### Beispiel: Modalsplit Stadt Luzern

Der grösste Anteil an der Tagesdistanz (47 Prozent) der Stadtluzerner Bevölkerung wird mit dem MIV zurückgelegt, 40 Prozent mit dem ÖV, und die übrigen 12 Prozent fallen auf den Rad-, den Fussverkehr und sonstige Verkehrsmittel (Säule Nr. 4 in der nachfolgenden Abbildung). Betrachtet man jedoch die Verkehrsleistung nach dem Territorialprinzip (Säule Nr. 5), zeigt sich, dass die auf Stadtgebiet zurückgelegten Distanzen mehrheitlich mit dem ÖV zurückgelegt werden (45 Prozent) und 41 Prozent mit dem MIV. Dies legt die Vermutung nahe, dass Zupendler und Besucher auf Stadtgebiet verstärkt ÖV-Passagiere sind, beziehungsweise dass die Stadtbevölkerung einen grossen Anteil der MIV-Strecken ausserhalb der Stadtgrenze zurücklegt. Wird das effektive Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelaufteilung an der Innenstadtgrenze betrachtet (Anzahl Fahrten), zeigt sich ein MIV-ÖV-Verhältnis von 58 Prozent zu 42 Prozent.



Übersicht der Modalsplit-Anteile (%) der Stadt Luzern 2010

### Der „richtige“ Modalsplit?

Die verschiedenen Betrachtungsweisen haben alle ihre Berechtigung. Je nach Fragestellung wird der geeignetste Modalsplit herangezogen: Für eine Berechnung der Verkehrsemissionen auf Gemeindegebiet wird vorzugsweise ein distanzbezogener Modalsplit nach dem Territorialprinzip herangezogen. Für eine Marketingkampagne innerhalb einer Gemeinde ist hingegen ein bevölkerungsbasierter etappenbezogener Modalsplit besser geeignet.

Für das Monitoring des Verkehrsverhaltens spielt insbesondere die Entwicklung der Modalsplit-Anteile über die Zeit eine grosse Rolle. Sofern die Methode im zeitlichen Vergleich beibehalten wird, dienen alle vorgestellten Bezugsgrössen und Bezugsräume zur Abschätzung der Veränderungen im Verkehrsverhalten. Die alleinige Betrachtung des Modalsplits reicht jedoch nicht aus für eine zuverlässige Beurteilung. Vielmehr ist die Entwicklung der absoluten Werte beizuziehen.

So kann beispielsweise festgestellt werden, dass der ÖV-Anteil am Modalsplit der zurückgelegten Tagesdistanz der Stadtluzerner Bevölkerung zwischen 2005 und 2010 von 37 Prozent auf 40 Prozent gestiegen ist. Die Tagesdistanzen sind jedoch im gleichen Zeitraum von 31 km auf 36 km gestiegen. Dies legt die Vermutung nahe, dass der grösste Anteil der ÖV-Steigerung dem Fernverkehr zuzuschreiben ist. Bei einer näheren Betrachtung zeigt sich auch, dass die Zunahme tatsächlich auf der Bahn stattgefunden hat.

Für das Monitoring Gesamtverkehr in der Stadt Luzern soll der distanzbezogene Modalsplit auf dem Stadtgebiet verwendet werden. Dieser gibt den prozentualen Verkehrsmiteinsatz aller Verkehrsteilnehmer auf dem Gebiet der Stadt Luzern bezogen auf die zurückgelegten Distanzen wieder. Zusammen mit der Betrachtung der Entwicklung der absoluten Werte an den Querschnitten Stadtkordon, Innenstadtkordon und Stadtzentrum widerspiegelt dieser das Verkehrsgeschehen in der Stadt am besten.