

**Systematische Rechtssammlung**

Nr. 6.4.1.1.2

Ausgabe vom 1. September 2023

**Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität**

vom 29. April 2010

*Der Grosse Stadtrat von Luzern,*

gestützt auf Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999<sup>1</sup>,

*beschliesst:*

---

<sup>1</sup> sRSL 0.1.1.1.1

## **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<sup>2</sup>** *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.

<sup>4</sup> Zur Umsetzung des «Velohauptroutennetzes 2033» realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit wo immer möglich von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die «Velohaupttrouten 2033» werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

### **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<sup>3</sup>** *Motorisierter Individualverkehr*

<sup>1</sup> Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz (Stadtkordon) bis 2040 gegenüber 2010 um 15 Prozent abnimmt. Der zu substituierende motorisierte Individualverkehr

---

<sup>2</sup> Fassung gemäss Änderung vom 16. Dezember 2021, in Kraft seit 15. Mai 2022 (Volksabstimmung).

<sup>3</sup> Fassung gemäss Änderung vom 17. Februar 2022, in Kraft seit 1. Januar 2023.

und allfälliger zukünftiger Mehrverkehr werden in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsentslastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

<sup>2</sup> Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen 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 <sup>4</sup> 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.

---

<sup>4</sup> sRSL 7.2.2.1.1

**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 aufgezeigten 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>5</sup>

<sup>2</sup> Das Reglement ist zu veröffentlichen.<sup>6</sup>

Luzern, 29. April 2010

Namens des Grossen Stadtrates

Marcel Lingg  
Ratspräsident

Hans Büchli  
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat

---

<sup>5</sup> Von den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Städte-Initiative angenommen am 26. September 2010.

<sup>6</sup> Veröffentlicht im Kantonsblatt vom 8. Mai 2010.

## Tabelle der Änderungen des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010

Nr.	B+A / StB	Datum	Kantonsblatt Seite	Geänderte Stellen	Art der Änderung	Inkraft- treten
1.	B+A 39/21	16.12.21	21.5.22 1827	Art. 3	geändert	15.5.22
2.	B+A 22/21	17.2.21	8.10.22 3677	Art. 5	geändert	1.1.23