

**Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern 2018-2023
Controllingbericht**



Beilage zur Mobilitätsstrategie 2024-2028

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
2	RICHTGRÖSSEN	4
2.1	ENTWICKLUNG DER WERTE BIS 2023	4
2.1.1	<i>Modalsplit</i>	4
2.1.2	<i>Verkehrssicherheit</i>	5
2.1.3	<i>Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus den Quartieren</i>	5
2.1.4	<i>Primärenergieverbrauch des Strassenverkehrs</i>	6
2.1.5	<i>Treibhausgasemissionen des Strassenverkehrs</i>	7
2.1.6	<i>Stickoxidemissionen des Strassenverkehrs</i>	8
2.1.7	<i>Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs</i>	9
2.1.8	<i>Verkehrsbelastung MIV am Innenstadt- und Stadtkordon</i>	9
2.2	ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT	10
3	BEURTEILUNG DER KERNANLIEGEN 2018-2023	12
3.1	RÜCKBLICK AUF DIE KERNANLIEGEN.....	12
3.1.1	<i>Aktionsplan Fussverkehr</i>	13
3.1.2	<i>Aktionsplan Veloverkehr</i>	14
3.1.3	<i>Autoparkierung</i>	15
3.1.4	<i>Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)</i>	16
3.1.5	<i>Carparkierung</i>	17
3.1.6	<i>Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)</i>	17
3.1.7	<i>Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)</i>	18
3.1.8	<i>Güterlogistik</i>	19
3.1.9	<i>Kapazitätsoptimierung hin zum Ziel «langfristige Grossprojekte»</i>	20
3.1.10	<i>Sharing</i>	21
3.1.11	<i>Veloparkierung Innenstadt</i>	22
3.1.12	<i>Verkehrssicherheit</i>	23
3.2	ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT	24
4	MASSNAHMENLISTE STAND 2023	25
4.1	ÜBERBLICK	25
4.2	ZUSAMMENFASSUNG UND KOMMENTARE	28

1 Einleitung

Die Mobilitätsstrategie setzt die strategischen Leitplanken für die künftige Entwicklung der Mobilität in der Stadt Luzern. Sie bildet damit eine Ergänzung und Konkretisierung der bestehenden kantonalen und städtischen Planungswerke und zeigt auf, in welche Richtung sich die Mobilität aus Sicht des Stadtrates entwickeln soll.

Einige Bestandteile der Mobilitätsstrategie (2018-2023), insbesondere die Massnahmenliste, sind einem Wandel unterworfen. Sie bedürfen deshalb einer periodischen Überarbeitung und Aktualisierung. Alle fünf Jahre wird die Mobilitätsstrategie aktualisiert.

Der Stadtrat nimmt die Überarbeitung der Mobilitätsstrategie zum Anlass, nicht nur die Massnahmenliste zu überarbeiten, sondern auch die Struktur der Strategie mit dem seither veränderten Umfeld zu prüfen und anzupassen. Von zentraler Bedeutung war in der Mobilitätsstrategie 2018-2023 die gegenseitige Abstimmung der Siedlungs-, Freiraum- und Mobilitätsentwicklung. Als Zeithorizont für die Mobilitätsstrategie 2018-2023 hatte der Stadtrat in Abstimmung mit dem Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern das Jahr 2035 gewählt. Die Siedlungsentwicklung beziehungsweise die bauliche Entwicklung, die durch das Raumentwicklungskonzept verortet wird, ist der Auslöser für zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse. Deshalb ist die Mobilitätsstrategie auf die mobilitätswirksamen Aspekte des Raumentwicklungskonzeptes abgestimmt.

Aus der im Jahr 2022 von der Stimmbevölkerung der Stadt Luzern bestätigten Klima- und Energiestrategie resultieren neue, zusätzliche Vorgaben für die Mobilität und die Strassenräume in der Stadt Luzern.

Die Vorgaben in der Mobilitätsstrategie werden jeweils einer Umsetzungskontrolle und andererseits einer Erfolgskontrolle unterzogen. Um den Erfolg der Mobilitätsstrategie messbar zu machen, werden verschiedene Richtgrössen definiert und für die nächste Aktualisierungsperiode quantifiziert. Im vorliegenden Controllingbericht werden die Richtgrössen, die Kernanliegen und die Massnahmenliste aus der Mobilitätsstrategie 2018-2023 beurteilt.

2 Richtgrössen

2.1 Entwicklung der Werte bis 2023

2.1.1 Modalsplit

Der Modalsplit, das heisst die Verkehrsmittelzusammensetzung, wird im Rahmen des [Mikrozensus Mobilität und Verkehr](#) alle fünf Jahre durch den Bund ermittelt. Als Richtgrösse werden die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Distanzen auf Stadtgebiet (Territorialprinzip) herangezogen. Aufgrund der Covid-19-Pandemie musste die Erhebung von 2020 auf 2021 verschoben werden. Der Einfluss der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ist bei der Interpretation der Resultate 2021 zu berücksichtigen, ganz besonders beim Vergleich mit den Daten früherer Jahre. Der Bund hat dazu eine [Sonderauswertung zur Auswirkung der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten](#) erarbeitet. Der Vergleich der Zielwerte für 2023 mit den erhobenen Werten 2021 zeigt, dass sich insbesondere der Anteil des ÖV nicht in die gewünschte Richtung entwickelt hat. Die ÖV-Distanzen sind besonders bei Freizeit-zwecken stark zurückgegangen. Auch die Ausbildungswege lagen aufgrund des Fernunterrichtes im 2021 deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau. Wie sich der Modalsplit nach der Pandemie entwickelt, ist derzeit nicht abschätzbar. Die Nachfrageentwicklung beim öffentlichen Verkehr im 2022 und 2023 deutet auf eine Steigerung des ÖV hin. Klarheit wird der nächste Mikrozensus Mobilität und Verkehr mit der Erhebung im 2025 bringen.

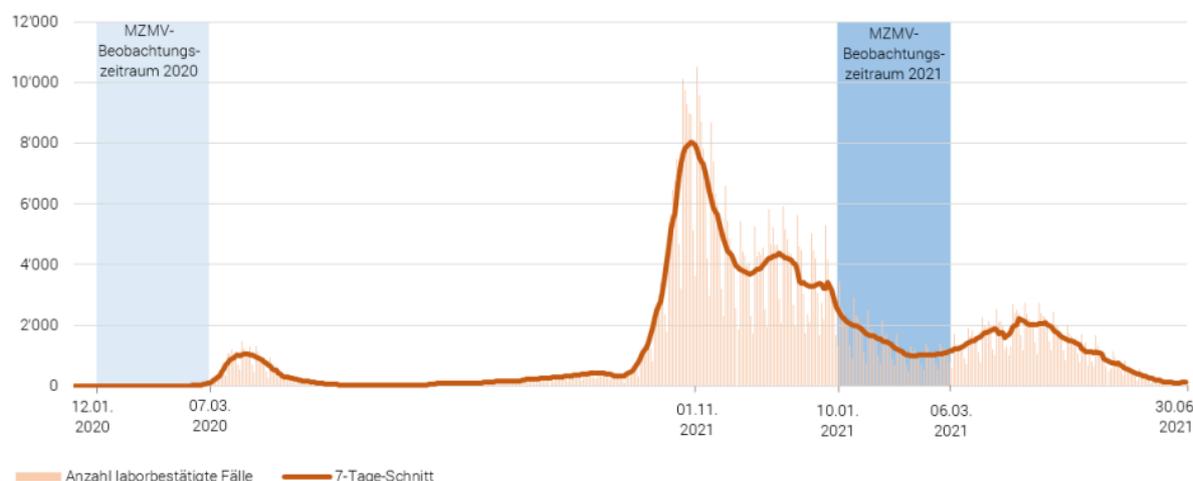
	2014 IST	2018 IST	2021 IST	2023 SOLL	2035 SOLL
	MZMV 2010	MZMV 2015	MZMV 2021	Zielwert 2023	Langfristige Zielwerte
Fussverkehr	13	13	10	14	15
Veloverkehr	3	5	6	8	10
ÖV	34	32	26	35	37
Auto	47	47	56	41	36
Übrige	3	3	2	2	2
Total	100	100	100	100	100

Datenquelle Lustat: Daten - LUSTAT Statistik Luzern

 **Zielbeurteilung: Zielwerte 2023 nicht erreicht.**

Verlauf der Covid-19-Pandemie in der Schweiz und Beobachtungszeiträume der MZMV-Sonderauswertung G16

Verlauf bis und mit 30. Juni 2021



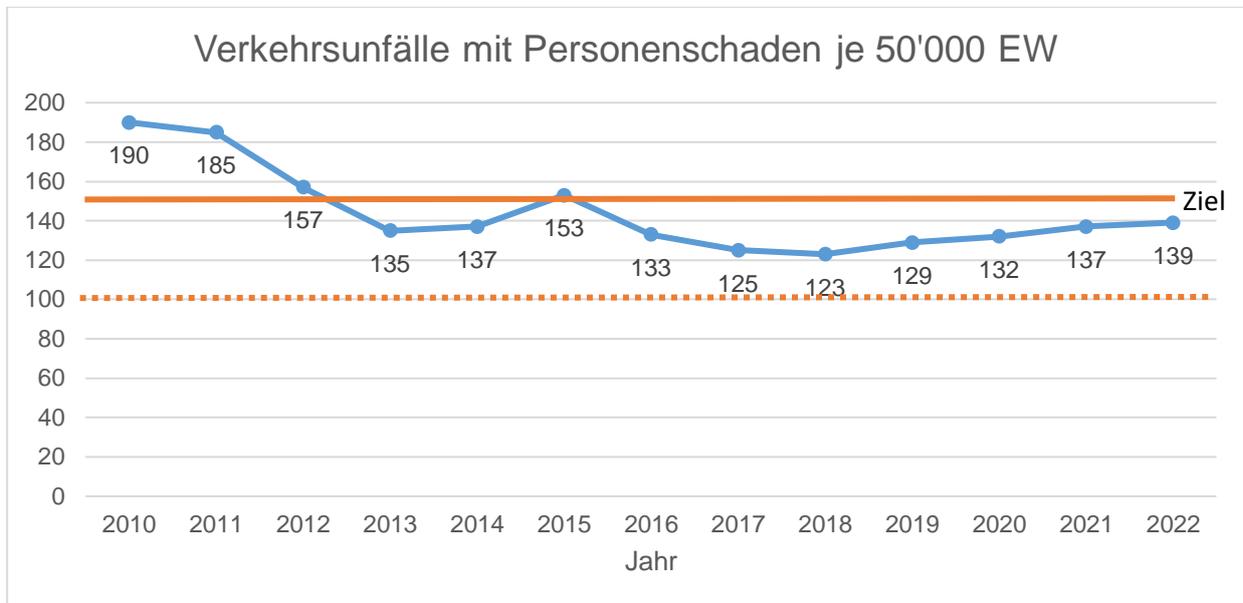
Hinweis: Covid-19-Fallzahlen verfügbar ab 24.02.2020, für die Tage davor wurden Nullen eingesetzt; die Zahlen enthalten auch die Fälle in Liechtenstein

Quelle: Bundesamt für Statistik, Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten (2021)

2.1.2 Verkehrssicherheit

Bis im Jahr 2035 sollen sich die Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner reduzieren. Für das Jahr 2023 wurde ein Zwischenziel von 150 Unfällen definiert. Im 2022 lag dieser Wert bei 139 Verkehrsunfällen pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Das Zwischenziel konnte erreicht werden. Die Zahlen weisen jedoch seit 2018 eine leicht steigende Tendenz aus. Die Daten stammen aus der nationalen Verkehrsunfallstatistik VUGIS.

😊 **Zielbeurteilung: Zielwert 2023 erreicht.**



Quelle: Daten: VUGIS; Auswertung: TBA

2.1.3 Erreichbarkeit des Stadtzentrums aus den Quartieren

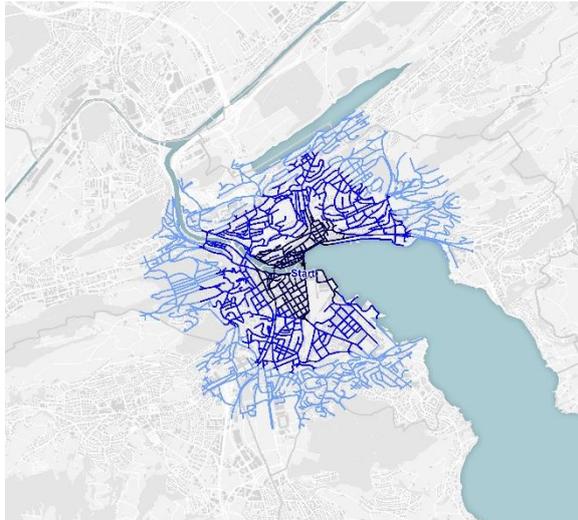
Die Erhebung der Fahrzeiten aus den Quartieren ins Stadtzentrum zeigt, dass das Ziel Stadtzentrum an durchschnittlichen Werktagen mit dem MIV innert 15 Minuten erreicht werden kann. Nur aus drei Quartieren kann das Stadtzentrum gemäss Fahrplan nicht innert 15 Minuten mit dem ÖV erreicht werden. Dies sind der Littauer Berg, Reussbühl und das Quartier an der Emme. Das wird sich auch bei Angebotsverbesserungen aufgrund der Distanzen nur unwesentlich ändern. Die Busverbindung vom Littauerberg (Haltestelle Stächenrain) zum Bahnhof benötigt bis zum Pilatusplatz 13 Minuten und bis zum Bahnhof Luzern 20 Minuten. Ab Reussbühl Ruopigen Schulhaus dauert die Verbindung bis zum Bahnhof Luzern, inklusive Umstieg am Bahnhof Emmenbrücke 25 Minuten. Die Bahnverbindung zwischen Littau-Luzern benötigt 8 Minuten und erschliesst auch das Quartier an der Emme. Auch über die weiteren S-Bahnhaltestellen in der Stadt Luzern (Verkehrshaus, Messe/Allmend) und in den benachbarten Gemeinden ist das Stadtzentrum innert kurzer Zeit erreichbar. Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, aus welchen Quartieren die Fahrzeit mehr als 15 Minuten beträgt (rot), bzw. wo je nach Fahrtrichtung (bergauf) die 15 Minuten nicht ausreichen (orange). Wie die Übersicht zeigt, liegt die Mehrheit der Verbindungen im grünen Bereich.

😐 **Zielbeurteilung: Ziel grösstenteils erreicht**

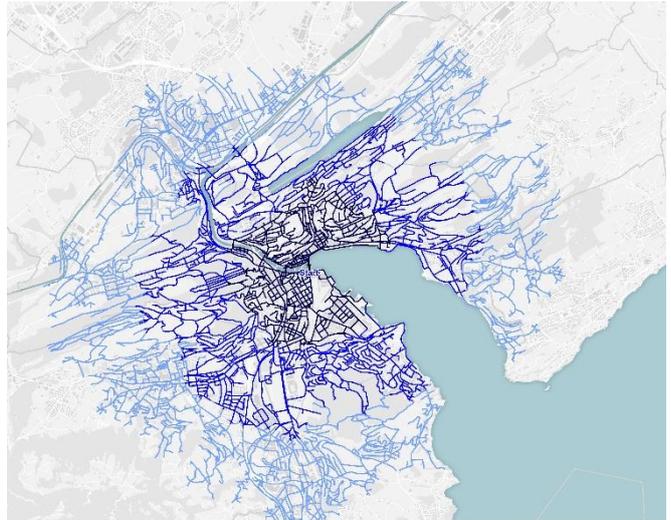
Stadtkreise		Quartier	öV	Velo	MIV
Rechte Seeseite	01	Oberseeburg/ Rebstock	Green	Yellow	Green
	02	Würzenbach / Schädtrüti	Green	Yellow	Green
	03	Bellerive / Schlössli	Green	Green	Green
	04	Halde / Lützelmatt	Green	Green	Green
Rechtes Reussufer	05	Wesemlin / Dreilinden	Green	Green	Green
	06	Maihof / Rotsee	Green	Green	Green
	07	Hochwacht / Zürichstrasse	Green	Green	Green
	08	Kantonsspital / Ibach	Green	Green	Green
	09	Bramberg / St. Karli	Green	Green	Green
Innenstadt	10	Altstadt /Wey	Green	Green	Green
	11	Bruch /Gibraltar	Green	Green	Green
	12	Hirschmatt Kleinstadt	Green	Green	Green
	13	Bahnhof /Werft	Green	Green	Green
	14	Neustadt / Voltastrasse	Green	Green	Green
	15	Unterlachen / Tribtschen	Green	Green	Green
Linke Seeseite	16	Ober- / Untergütsch	Green	Yellow	Green
	17	Obergrund / Allmend	Green	Green	Green
	18	Sternmatt / Hochrüti	Green	Green	Green
	19	Langensand / Matthof	Green	Green	Green
Linkes Reussufer	20	Basel- /Bernstrasse	Green	Green	Green
	21	Udelboden	Green	Green	Green
	22	Reussbühl	Green	Yellow	Green
	23	Ruopigen	Red	Red	Green
Littau	24	Matt	Green	Yellow	Green
	25	Littau Dorf	Green	Red	Green
	26	An der Emme	Red	Red	Green
	27	Littauerberg	Red	Red	Green

Quelle: Daten: Fahrpläne vbl, Reisezeiten Google; Auswertung: TBA

Erreichbarkeit ab Seebrücke mit 10 km/h



Erreichbarkeit ab Seebrücke mit 20 km/h



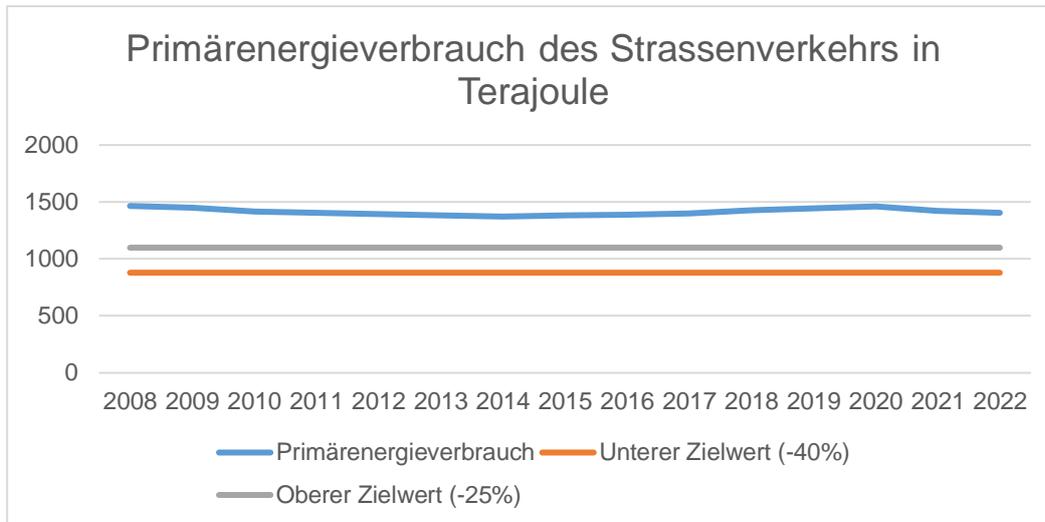
Farbabstufungen je 5, 10 und 15 Minuten. Der hellste Bereich ist innert 15 Minuten erreichbar.

2.1.4 Primärenergieverbrauch des Strassenverkehrs

Beim Primärenergieverbrauch wurde in der Mobilitätsstrategie 2018-2023, basierend auf dem Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte und Klimapolitik, Absenkraten über alle Verursachergruppen definiert. Der Strassenverkehr muss seinen anteilmässigen Beitrag leisten. Für 2023 wurde das Zwischenziel von 1'100 TJ pro Jahr festgelegt. Bis 2035 wird eine Reduktion um 25 bis 40 Prozent angestrebt.

Zwischenzeitlich hat die Berechnungsweise geändert, und die Daten wurden rückwirkend auf die neue Berechnungsweise angepasst. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung des Primärenergieverbrauches des Strassenverkehrs auf. Es ist ersichtlich, dass die Werte gesunken und dann bis 2020 sogar wieder leicht angestiegen sind. Der Zielwert ist klar nicht erreicht. Im 2022 ist der Wert lediglich 4 Prozent unter den Werten von 2008.

 **Zielbeurteilung: Ziel 2023 nicht erreicht.**



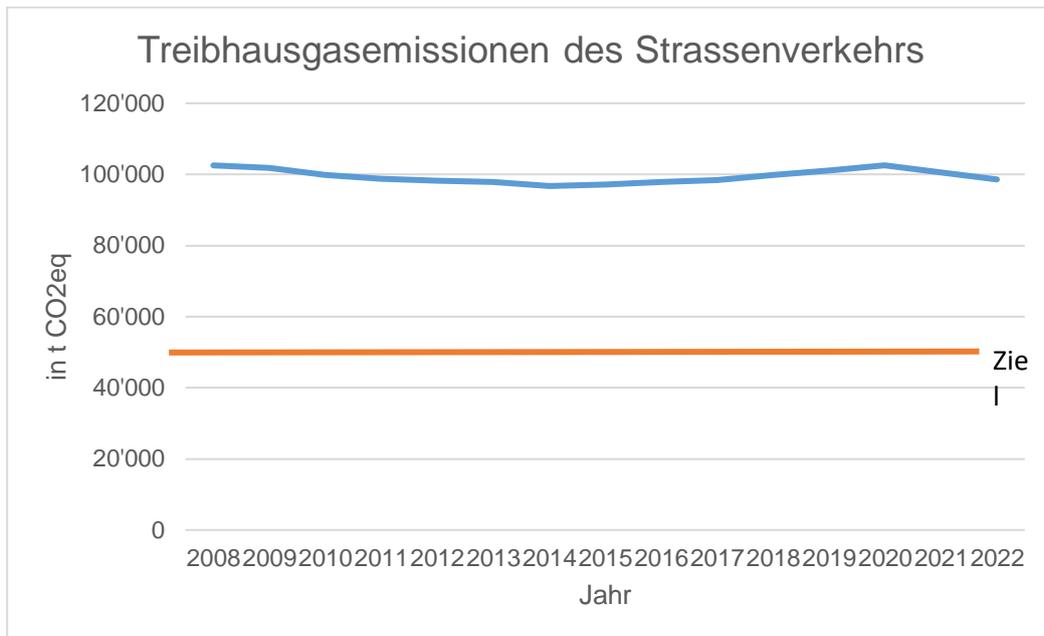
Quelle: Auswertung: UWS, Daten mit neuer Berechnungsgrundlage

2.1.5 Treibhausgasemissionen des Strassenverkehrs

Die Anforderungen an die Reduktion der Treibhausgasemissionen wurde in der Mobilitätsstrategie 2018-2023 basierend auf dem Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte und Klimapolitik über alle Verursachergruppen definiert. Der Strassenverkehr muss seinen anteilmässigen Beitrag leisten. Absolut müssen die Treibhausgasemissionen von 87'000 Tonnen auf 41'000 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr gesenkt werden bis 2035. Für das Jahr 2023 wurde das Zwischenziel mit 68'000 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr festgelegt. Gegenüber 2008 sollen die Emissionen von Treibhausgasen um 50% sinken. Im Jahr 2022 wurden die Treibhausgasemissionsfaktoren aktualisiert. Dies hat rückwirkend eine Erhöhung der Ausgangswerte zur Folge. Der Zielwert wurde mit der Reduktion von 50% ebenfalls angepasst.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Strassenverkehrs auf. Der Zielwert ist klar nicht erreicht, wir befinden uns lediglich 4% unter den Werten von 2008.

 **Zielbeurteilung: Ziel 2023 nicht erreicht.**



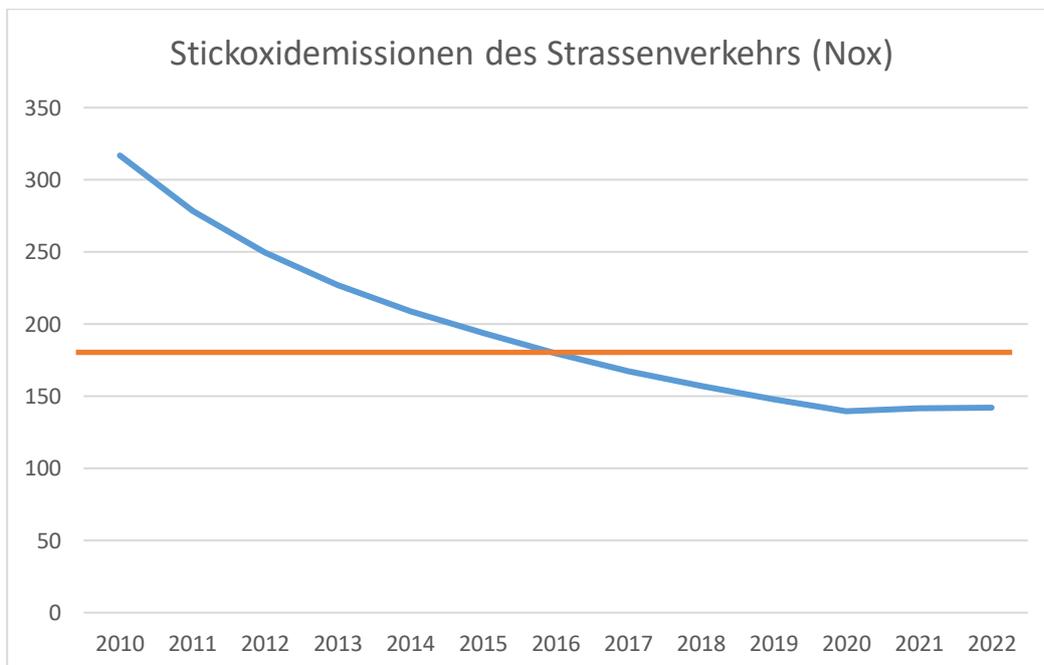
Quelle: Auswertung: UWS, Daten mit neuer Berechnungsgrundlage.

2.1.6 Stickoxidemissionen des Strassenverkehrs

Damit die Immissionsgrenzwerte der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung eingehalten werden können, müssen die Stickoxidemissionen gegenüber 2010 um zirka 40 Prozent gesenkt werden. Für den Strassenverkehr bedeutet dies eine Reduktion von 200 auf 125 Tonnen Stickoxide pro Jahr bis 2035. Bis 2023 wurde ein Zwischenziel von 125 Tonnen pro Jahr vorgegeben.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Stickoxidemissionen des Strassenverkehrs auf.

😊 **Zielbeurteilung: Ziel 2023 erreicht.**



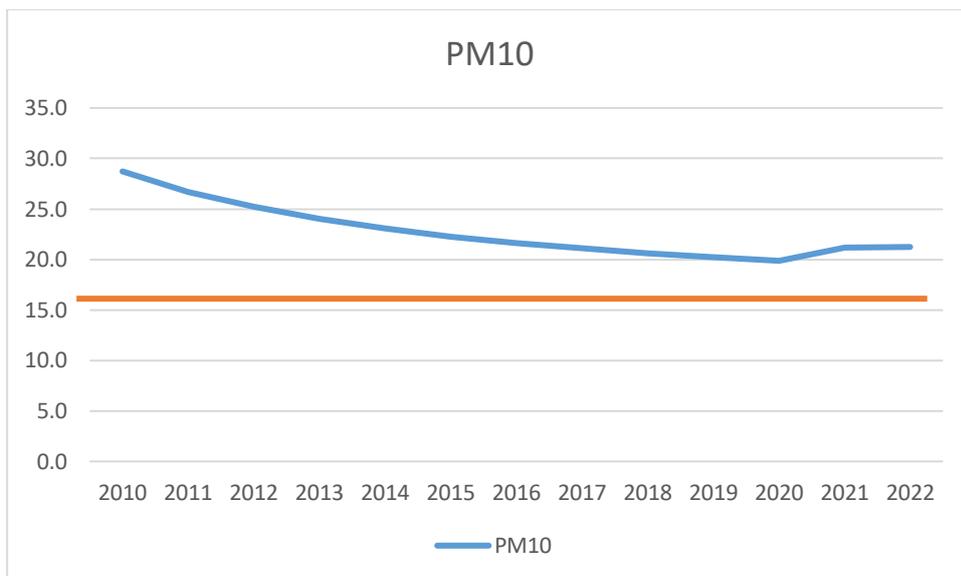
Quelle: Auswertung: UWS, Daten mit neuer Berechnungsgrundlage.

2.1.7 Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs

Damit die Immissionsgrenzwerte der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung eingehalten werden können, müssen die Feinstaubemissionen gegenüber 2010 um zirka 40 Prozent gesenkt werden. Für den Strassenverkehr bedeutet dies eine Reduktion von 24 auf 16 Tonnen Feinstaub pro Jahr bis 2025. Bis 2023 wurde ein Zwischenziel von 16 Tonnen pro Jahr vorgegeben.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs auf. Der Zielwert ist nicht erreicht, es wird eine Reduktion von 26% festgestellt.

☹️ **Zielbeurteilung: Ziel nicht erreicht.**



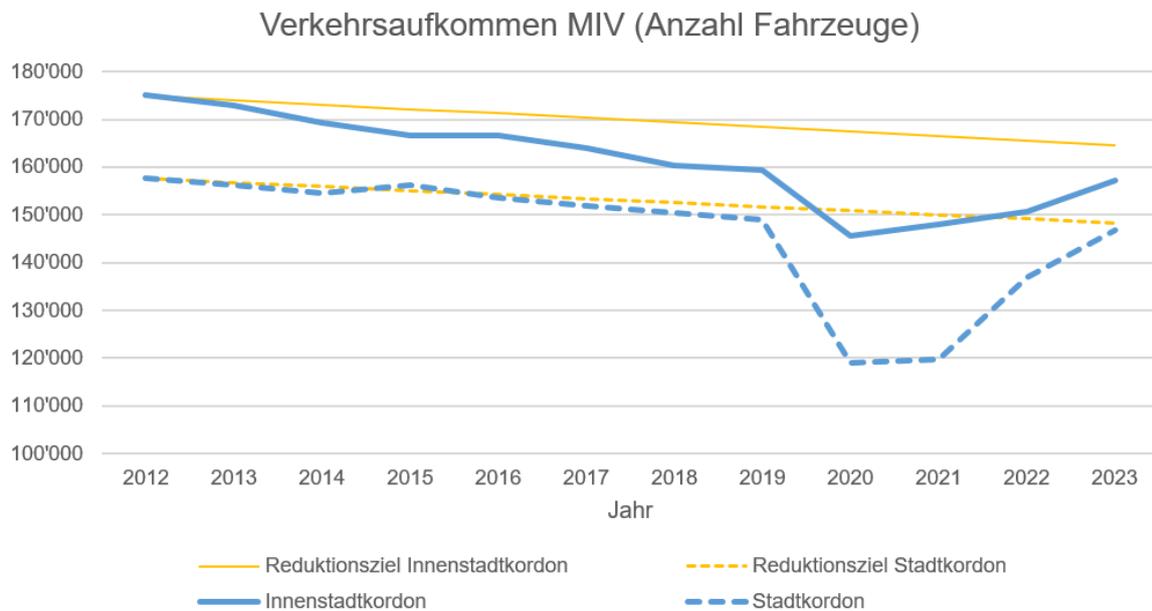
Quelle: Auswertung: UWS, Daten mit neuer Berechnungsgrundlage.

2.1.8 Verkehrsbelastung MIV am Innenstadt- und Stadtkordon

Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität war ursprünglich festgelegt, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Netz nicht ansteigen soll. Zur Überprüfung wird dazu das Verkehrsaufkommen des MIV an der Grenze der Innenstadt und am Stadtkordon mit Dauerzählstellen erfasst und die Entwicklung dokumentiert. Mit der Annahme der Klima- und Energiestrategie wurde das Reglement dahingehend angepasst, dass für 2035 eine Verkehrsreduktion von 15 % angestrebt wird.

Die Zielwerte für das Jahr 2023 und 2025 wurden dementsprechend angepasst. Das gemessene Verkehrsaufkommen am Stadtkordon entspricht etwa den Zielwerten, am Innenstadtkordon werden die Zielwerte unterschritten. Die Auswertung zeigt, dass das Verkehrsaufkommen während der Pandemie teilweise stark abgenommen hat. Die Verkehrszahlen sind nach der Pandemie wieder angestiegen, haben aber das Niveau von 2019 bislang nicht erreicht.

😊 **Zielbeurteilung: Ziel 2023 erreicht.**



2.2 Zusammenfassung und Fazit

Richtgrösse		Ausgangswert	Ziel 2023	Aktueller Wert 2023
Modalsplit % zurückgelegter Distanzen auf Stadtgebiet	Fussverkehr	13	14	9
	Veloverkehr	5	8	7
	ÖV	32	35	26
	MIV	47	41	56
	übrige	3	2	2
Verkehrssicherheit	Anzahl Verkehrsunfälle pro 50'000 EW	218	150	139 (2022)
Erreichbarkeit des Stadtzentrums	mit Bus, MIV und Velo		< 15 Minuten	mehrheitlich erreicht
Primärenergieverbrauch des Strassenverkehrs	TJ pro Jahr	*	*	*
Treibhausgasemissionen des Strassenverkehrs	Tonnen CO ₂ -Äquivalente pro Jahr	*	*	*
Stickoxidemissionen des Strassenverkehrs	Tonnen pro Jahr	*	*	*
Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs	Tonnen pro Jahr	*	*	*1
Verkehrsbelastung MIV (DTV)	Innenstadtkordon	175'000	<165'000	157'000
	Stadtkordon	157'000	<148'000	147'000 (2023)

Tab. 1: Zielerreichung Richtgrössen Mobilitätsstrategie 2018-2023; rot hinterlegt: Zielwert verfehlt

Der Modalsplit hat sich gegenüber 2018 insofern verschlechtert, dass der Anteil MIV – der vor der Pandemie tendenziell gesunken ist, wieder deutlich angestiegen ist. Es ist davon auszugehen, dass dies nach wie vor eine Folge der Covid-19-Pandemie ist. Im 2022 lagen die Passagierzahlen noch nicht im Bereich

*1 Die Berechnungsgrundlagen haben geändert. Die Daten wurden rückwirkend angepasst und entsprechen nicht mehr den Werten, die in der Mobilitätsstrategie 2018-2023 ausgewiesen sind.

der Werte vor der Pandemie. Wie sich das Verkehrsverhalten «nach Corona» einpendelt, wird der nächste Mikrozensus Mobilität und Verkehr im 2025 zeigen, der im 2027 vorliegen soll.

Bei den Zielwerten Verkehrssicherheit ist die Stadt Luzern derzeit auf Kurs. Die Zielwerte für 2023 konnten erreicht werden. Nun geht es darum, weitere Verbesserungen zu erzielen.

Hinsichtlich der 15-Minuten-Stadt gibt es einzelne Quartiere, von wo aus das Stadtzentrum mit dem ÖV und dem Velo aufgrund der Linienverbindungen und der Distanzen nicht innert dieser Zeit erreicht werden kann. Dies sind der Littauer Bär, Reussbühl und das Quartier an der Emme. Das wird sich auch bei Angebotsverbesserungen aufgrund der Distanzen nur unwesentlich ändern. Die Bahnverbindung zwischen Littau-Luzern benötigt 8 Minuten und erschliesst auch das Quartier an der Emme. Auch über die weiteren S-Bahnhaltestellen in der Stadt Luzern (Verkehrshaus, Messe/Allmend) und in den benachbarten Gemeinden ist das Stadtzentrum innert kurzer Zeit erreichbar.

Keiner der Zielwerte des Luft-, Klima- und Energiesektors konnten erreicht werden. Beim Primärenergieverbrauch und den Treibhausgasemissionen sind die Werte gegenüber dem Ausgangswert sogar angestiegen. Grund dafür dürfte die Entwicklung hin zu immer grösseren, schwereren und stärkere Neuwagen sein, was z. B. der SUV-Boom deutlich zeigt.

Auch die Werte der Stickoxid- und Feinstaubemissionen liegen aktuell noch über den Zielwerten. Um die Ziele zu erreichen, sind Veränderungen sowohl bei der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte aber angesichts des steigenden Primärenergieverbrauches auch bei der Verkehrsleistung erforderlich.

Die Mobilitätsstrategie 2018 enthielt zudem Richtgrössen zu der Breite von Velohaupttrouten und Parkplatzzahlen. Zwischenzeitlich sind die Planungsstandards für den Veloverkehr als Planungsgrundlage festgelegt und werden angewandt. Mit dem Konzept Autoparkierung sind auch Parkierungsgrundlagen verankert worden. Diese beiden Richtgrössen entfallen für die neue Mobilitätsstrategie.

4 Beurteilung der Kernanliegen 2018-2023

4.1 Rückblick auf die Kernanliegen

Kernanliegen wurden in der Mobilitätsstrategie 2018-2023 wie folgt definiert: Ein Kernanliegen hat für die Stadt Luzern eine grosse Bedeutung, ist ein aktuelles und relevantes Thema in der Politik, beinhaltet eine hohe Betroffenheit der Öffentlichkeit, und beinhaltet häufig eine vielschichtige Fragestellung (verkehrsmittel-/verkehrsträgerübergreifend oder mit zahlreichen involvierten Anspruchsgruppen). Somit ist grundsätzlich Handlungsbedarf angezeigt. Dieser besteht oft aus einem Massnahmenbündel, kann aber auch ein einzelnes Projekt sein.

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der städtischen Verkehrskommission wurden 2017 elf Mobilitätsthemen als Kernanliegen 2018–2023 hergeleitet. Aus dem Abgleich mit dem Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern kamen zusätzlich Gestaltungsanforderungen an den Strassenraum als zusätzliches Kernanliegen dazu.

Die Mobilitätsstrategie 2018- 2023 wurde auf die Kernanliegen angewendet und zudem wurde festgehalten, dass die Kernanliegen alle fünf Jahre bei der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie neu gesetzt oder geändert werden können. Nachfolgend erfolgt eine Beurteilung der Kernanliegen 2018 – 2023 hinsichtlich der Relevanz für die nächste Mobilitätsstrategie 2024-2028. Dazu wurde das jeweilige Kernanliegen um eine Beurteilung 2023 ergänzt.

Verschiedene Lösungsansätze die in den Kernanliegen aufgeführt waren konnten in den vergangenen Jahren umgesetzt oder angegangen werden. Auffällig ist, dass vor allem bei Ansätzen die darauf zielen, das Mobilitätsbewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu stärken, kaum Massnahmen umgesetzt werden konnten.

12 Kernanliegen

2018 - 2023



Aktionsplan Fussverkehr	Aktionsplan Veloverkehr	Autoparkierung
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	Carparkierung	Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)
Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)	Güterlogistik	Kapazitätsoptimierung hin zum Ziel „langfristige Grossprojekte“
Sharing	Veloparkierung Innenstadt	Verkehrssicherheit

Grafik 5: Schematische Darstellung der 12 Kernanliegen 2018-2023

4.1.1 Aktionsplan Fussverkehr	
<p>Herausforderung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein direktes, engmaschiges, attraktives, zusammenhängendes und sicheres Fusswegnetz fördert das zu Fuss gehen. ▪ Restliche Verkehrsträger wollen ihre Flächen und Verkehrsabläufe behalten. ▪ Wegrechte auf Privatgrund müssen gesichert werden. ▪ Sichere und engmaschige Fusswege können hohe Investitionen erfordern 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadträume auf den Fussverkehr ausrichten. Gut gestaltete Räume sind attraktiv, belebt und geben Sicherheit. ▪ Quartierzentren aufwerten, mit interessanten Erdschossnutzungen. ▪ Dezentrale Versorgung und kleinräumige Strukturen fördern. ▪ Auf den Fussverkehr ausgerichtete Möblierungen und Infrastrukturen wie Sitzbänke (auch mit Seitenlehnen damit Senioren und Gehbehinderte besser aufstehen können), Trinkwasserspender, Kehrichtkübel usw. ▪ WC-Anlagen verteilt über den öffentlichen Raum, ▪ Gute Bewirtschaftung der Infrastrukturen (Sauberkeit) und ausreichende Beleuchtung der Fussverkehrswege. 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktes, sicheres, zusammenhängendes und damit attraktives Fusswegnetz definieren. ▪ Neue, sichere und direkte Fussverbindungen schaffen. ▪ Verbesserte Erschliessung von Hanglagen u. a. durch Liftanlagen ▪ Verbesserungen an der bestehenden Anlage (z.B. Verbessern des Ausbaustandards, Verbreiterung zu schmaler Wege, Barrierefreiheit, Trottoirnasen und Trottoirabsenkungen, Markierungen, bessere Wegweisung usw.) ▪ Verkehrsanlagen gemäss Norm umbauen (z.B. breitere Fuss-/Velowege)
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fussgängerleitsystem aktualisieren, digitalisieren ▪ Reduktion der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Propagieren des täglichen Gehens von 10'000 Schritten (z. B. Abgabe von Schrittzählern) ▪ Kampagne an Schulen (z.B. Pedibus) ▪ Kampagne Rücksichtnahme, Fairverkehr ▪ Kampagne Stadt der kurzen Wege
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gültiger Teilrichtplan Fusswege (1997) ▪ Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern (2018) 	
<p>Nächste Schritte:</p> <p>Bericht und Antrag Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr (2018)</p>	
<p>Umsetzung ab 2019</p>	
<p>Beurteilung 2023</p>	
<p>Der Bericht und Antrag Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr 2018 wurde vom Parlament nicht genehmigt. In der Folge wurden einzelne Massnahmen aus dem Aktionsplan Fussverkehr in der Kompetenz des Stadtrates umgesetzt. Konkret wurden die Infrastrukturmassnahmen in erster Priorität angegangen, bzw. sind in Umsetzung. Zudem werden laufend kleinere Verbesserungsmassnahmen in laufenden Projekten berücksichtigt und umgesetzt. Um die Zugänglichkeit in den Hanglagen zu verbessern, war eine Studie zu Liftlösungen (u. a. Schrägliften) vorgesehen. Diese wurde bislang mangels personeller Ressourcen noch nicht ausgelöst. Auch eine Vorstudie für eine Fussverkehrsverbindung über das Gleisfeld Bahnhof (Verbindung Hirschmatt – Tribtschenstadt) wurde bislang nicht gestartet. Die im Aktionsplan Fussverkehr vorgesehenen Dienstleistungen wurden teilweise umgesetzt. Bei den Kommunikationsmassnahmen konnte lediglich die erwähnte Smiley-Kampagne realisiert werden. Wünschenswert wären auch weitere Datengrundlagen über den Fussverkehr, die über punktuelle Zählungen und die permanente Zählstelle auf der Seebrücke hinausgehen.</p> <p>Der Richtplan Fussverkehr wurde überarbeitet und wird im 2024 dem Regierungsrat zum Beschluss vorgelegt. Vorangehend wurden die städtischen Standards Fussverkehr verabschiedet. Diese bilden die Planungsgrundlage für Fussverkehrsanlagen. Mit der Smiley Kampagne im 2022 wurde auf ein verbessertes Miteinander in der Kleinstadt und auf Fuss- und Radwegen hingewiesen.</p> <p>Der Fussverkehr ist und bleibt das zentrale Verkehrsmittel in der Stadt. Die Anliegen des Fussverkehrs werden in jedem Projekt berücksichtigt. Darüber hinaus braucht es Massnahmen, um den Stellenwert und die Relevanz des Fussverkehrs sichtbar zu machen. Das hat einerseits auf kommunikativer Ebene zu erfolgen und andererseits braucht es gute, direkte</p>	

Wegverbindungen. Gerade bei Hangkanten und den Trennwirkungen durch Infrastrukturen oder auch Gewässer: Es braucht neue Brücken und weitere Verbindungen für den Fussverkehr. Diese Anforderungen werden einerseits im Richtplan Fussverkehr und andererseits auch in den Planungen rund um den Bahnhof Luzern berücksichtigt.

- Die Förderung des Fussverkehrs bleibt auch für die Mobilitätsstrategie 2024-2028 ein zentrales Anliegen.

4.1.2 Aktionsplan Veloverkehr

Herausforderung

- Velofahrende wollen rasche und sichere Velohauptrouten.
- Restliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wollen ihre Flächen und Verkehrsabläufe behalten

Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

- Der Veloverkehr erhält in der Planung und Realisierung von Stadträumen und Verkehrsanlagen eine erhöhte Priorität.
- Anliegen des Veloverkehrs als Bestandteil von Siedlungsentwicklungen berücksichtigen.

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

- Direktes, sicheres, zusammenhängendes und damit attraktives Veloroutennetz.
- Veloroutennetz vermehrt auf den ungeübten Velofahrenden ausrichten
- Neue Verkehrsführungen auf bestehenden Strassen realisieren.
- Velo/Busspuren talwärts kombinieren.
- Verkehrsknoten umbauen mit besseren Querungsmöglichkeiten und Fahrbeziehungen für den Veloverkehr
- Infrastrukturen Ergänzen mit zusätzlichen Velopumpen, Servicestellen, Velowaschanlagen, Stromversorgungsmöglichkeiten für E-Bikes usw.

Verkehr intelligent steuern

- Vorstarts bei Lichtsignalanlagen erhöhen die Verkehrssicherheit.
- Zusätzliche Velobevorzugungssampeln an Kreuzungen (z.B. Velovorstart).

Mobilitätsbewusstsein fördern

- Das Velofahren in der Stadt Luzern als Thema positionieren und die umgesetzten Massnahmen für die Öffentlichkeit sichtbar machen.
- Velofahren gehört zum städtischen Lifestyle
- Rücksichtsvolles Verhalten unter den Verkehrsteilnehmenden fördern (Velo-/Fussverkehr MIV-Veloverkehr)

Städtische Grundlagen zum Thema:

- Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern (2009)
- Erschliessungsrichtplan Zweiradverkehr Littau (2004)
- Mobilitätsanalyse Stadt Luzern (2017)

Nächste Schritte:

Bericht und Antrag Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr (2018)

Umsetzung ab 2019

Beurteilung 2023

Der Bericht und Antrag Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr 2018 wurde vom Parlament nicht genehmigt. In der Folge wurden einzelne Massnahmen aus dem Aktionsplan Veloverkehr in der Kompetenz des Stadtrates umgesetzt. Konkret wurden die Infrastrukturmassnahmen in erster Priorität angegangen, bzw. sind in Umsetzung. Zudem werden laufend kleinere Verbesserungsmassnahmen in laufenden Projekten berücksichtigt und umgesetzt.

Dazu gehört die Überarbeitung des Richtplanes Veloverkehr und vorangehend die Erarbeitung und Verankerung der Standards für den Veloverkehr, die zwischenzeitlich die Planungsgrundlagen für die städtische Veloverkehrsplanung darstellen. Verschiedene Strassenabschnitte mit Fahrverboten oder Einbahnstrassen wurden für Velos geöffnet. und auf den massgebenden Kantonsstrassenabschnitten wurden zu Handen des Kantons Machbarkeitsstudien für den Veloverkehr ausgearbeitet. Alle ausgewiesenen Infrastrukturmassnahmen erster Priorität wurden umgesetzt oder sind in Arbeit. Auch die ausgewiesenen Dienstleistungsmassnahmen erster Priorität konnten umgesetzt werden. Dazu gehören unter anderem die neuen Leihvelos und Leih-E-Bikes von nextbike, die im Frühjahr 2023 in Betrieb genommen werden konnten und Ausleihrekorde verzeichnen und auch die Lastenvelos von Carvelo2go. Kommunikationskampagnen konnten hingegen mit Ausnahme der

Smiley-Kampagne nicht angegangen werden, obwohl gerade im Bereich Kleinstadt und auch Xylofonweg eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden angezeigt ist.

- Die Förderung des Veloverkehrs bleibt auch für die Mobilitätsstrategie 2024-2028 ein zentrales Anliegen.

4.1.3 Autoparkierung

Herausforderung

- Dienstleistung und Gewerbe benötigen für den Güterumschlag und für ihre Kunden genügend Parkraum in Geschäftsnähe, meist für eine kürzere Parkdauer
- Die Einwohnerinnen und Einwohner wollen Parkraum für ihr privates Fahrzeug, meist für eine längere Abstelldauer.
- Die Oberflächenparkplätze im öffentlichen Raum stehen in direkter Konkurrenz zu anderen Nutzungen.
- Eine lebendige Stadt braucht qualitativ hochwertige Verkehrsräume.

Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

- Vielfältige Angebote im Verkehrsraum ermöglichen (z.B. Geschäfte, Café, Sezugang, Plätze, siedlungsverträglicher Verkehrsfluss, Koexistenz unter Verkehrsträgern, usw.).
- Parkflächen zu Gunsten der Gestaltung und Aufenthaltsqualität verringern.
- Verringerung der Anzahl Parkplätze für Dauerparkierung auf öffentlichem Grund.
- Sammelparkierungsanlagen entlasten den Strassenraum.
- Schaffen von Parkplätzen für Kurzzeitparkierung und Güterumschlag, um das lokale Gewerbe zu fördern.
- Überarbeitung des Parkplatz- und Parkkartenreglements.

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

- Täglich gleichlaufender Pendlerverkehr mit verbesserten Anreizen vom Auto auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagern (Fussverkehr, Velo und/oder öV), um haushälterisch mit Parkraum umzugehen.
- Statt neuen Parkraum zu schaffen, werden bestehende Parkplätze effizienter genutzt.
- Parkierungsflächen der Strassenparkierung zu Gunsten flächeneffizienter Mobilität, wie Carsharing, Velos und Motorräder, umverteilen.

Verkehr intelligent steuern

- Parksuchverkehr u. a. durch den Einsatz neuer Technologien reduzieren.
- Standorte des Parkraums optimieren (z.B. Strassenparkplätzen in bestehende oder neue Parkhäuser verschieben).

Mobilitätsbewusstsein fördern

- Fakten zur Parkierung jährlich sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich machen.
- Carsharing/Ridesharing (Mitfahrssysteme) unterstützen.
- Bekanntheit des Parkleitsystems erhöhen.

Städtische Grundlagen zum Thema:

- Fachbericht zum Grundkonzept Parkierung (2017)
- Autoarmes Wohnen und Arbeiten Stadt Luzern, Grundlagen und Empfehlungen (2014)
- Aktionsplan Luft, Energie, Klima (2015)

Nächste Schritte:

Überarbeitung Parkplatzreglement

Anpassung Parkkartenreglement

Anpassung Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren

Beurteilung 2023

Die erwähnten nächsten Schritte wurden alle mit dem B+A 5/2020 Konzept Autoparkierung umgesetzt.

Mit der Klima- und Energiestrategie wurden neue Vorgaben bezüglich Autoparkierung überwiesen. Diese sind in der neuen Mobilitätsstrategie als Zielgrössen zu hinterlegen.

Weiter gibt es Wechselwirkungen zwischen der Autoparkierung und dem aus der Güterlogistik resultierenden Bedarf an Güterumschlagplätzen sowie dem Anliegen nach Parkmöglichkeiten für Handwerker. Diese werden in den aktuellen Arbeiten zur Parkierung und dem B+A Citylogistik behandelt.

Die Vorgaben für das Thema Autoparkierung sind mehrheitlich gegeben und werden daher im Tagesgeschäft bei einzelnen Projekten und Bauvorhaben betrachtet, bzw. mit dem aus der Klima- und Energiestrategie beschlossenen und laufenden Konzept für die Parkplatzreduktion behandelt.

- Die Autoparkierung wird zu einer Koordinationsaufgabe im Zusammenhang mit verschiedensten Anliegen an den Strassenraum.

4.1.4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)

Herausforderung

- Aufenthaltsqualität an verkehrsorientierten Strassen verbessern.
- Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen und Aktivitäten die im Strassenraum stattfinden, Trennwirkungen reduzieren.
- Situationsgerechte Gestaltung des Strassenraumes als Begegnungsraum von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen.

Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

- Anpassung des Temporegimes
- Umgestaltung von Strassenabschnitten
- Möblierung und Begrünung von Aufenthaltsflächen
- Berücksichtigung von (neuen) Quartierplätzen in der Planung
- Frühzeitige Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten als Planungsgrundlage

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

- Angemessene Berücksichtigung der Anliegen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.
- Einbezug von Haltestellen und Umsteigestellen, Parkierungsanlagen in die Gestaltungskonzepte.

Verkehr intelligent steuern

- Berücksichtigung der Anforderungen für die Ver- und Entsorgung von Gütern.

Mobilitätsbewusstsein fördern

- Partizipative Planung

Nächste Schritte:

Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept Spitalstrasse

Berücksichtigung Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Bern- und Luzernerstrasse im Bauprogramm für Kantonsstrassen

Generellen Vorgehensvorschlag erarbeiten

Beurteilung 2023

In der Stadt Luzern sind verschiedene BGK in Erarbeitung (Lidostrasse, Tribschenstrasse) und mit der Umgestaltung der Lindenstrasse und der Spitalstrasse werden 2023/2024 zwei Projekte umgesetzt. Ab 2024 starten auf Gemeindestrassen das BGK Würzenbachstrasse (basierend auf den Erkenntnissen aus dem Entwicklungskonzept Würzenbach) und das Pilotvorhaben zum Klimaquartier im Kleinmattquartier. Inhaltlich erweitern sich die Fragestellungen von der Reduktion der Trennwirkung mit der Reduktion des Durchgangsverkehrs in Quartieren, was dazu führt, dass die gesamte Verkehrsführung eines Kleinquartiers mitberücksichtigt wird. Hinzu kommen Anforderungen an die Klimaanpassung und die Aufenthaltsqualität in den Quartieren. Ausgehend von der Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern wird in den kommenden Jahren für Leitungsbauten eine Vielzahl der Strassenzüge in der Stadt Luzern aufgerissen. Damit auch die Oberflächengestaltung an die zukünftigen Anforderungen angepasst werden kann, geht der Bedarf über einzelne BGKs hinaus. Hier ist in den kommenden Jahren ein starker Effort angezeigt. Die verschiedenen beteiligten Abteilungen müssen sich zeitnah organisieren, um diese zentrale Herausforderung zu meistern.

Auf Kantonsstrassen sind die Herausforderungen ebenfalls hoch. Mit der Erarbeitung des BGK Bern- Luzernerstrasse kann im 2024/2025 wird ein erster Strassenzug vertieft beplant werden. Das Bauprogramm für Kantonsstrassen enthält daneben verschiedene Strassenabschnitte zur «Optimierung des Strassenraumes» (Pilatusstrasse-Schweizerhofquai, Haldenstrasse, Obergrundstrasse, Bundesstrasse, Hirschengraben, Zürichstrasse) mit Planungsbeginn 2024 vor. Die Planung und Realisierung von Kantonsstrassen im städtischen Raum ist komplex und aufwändig. Damit die Planungen vorangehen, ist die Bereitstellung von Ressourcen zur Begleitung dieser Projekte vorzusehen.

- Das Anliegen der Strassenraumgestaltung erhält durch die Menge an Vorhaben, der Erweiterung auf Klimaquartiere und der zahlreichen Anforderungen an den Strassenraum ein deutlich stärkeres Gewicht, als es in der Mobilitätsstrategie 2018-2023 gehabt hat.

4.1.5 Carparkierung	
Herausforderung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Raum für Zwischenparkierung sicherstellen ▪ Sicherer und störungsfreier Verkehrsablauf an Car-Hotspots gewährleisten ▪ Eine lebendige Stadt braucht qualitativ hochwertige und sichere Aufenthaltsräume. ▪ Unterschiede zwischen Ansprüchen der Bevölkerung und der Gruppenreisenden können zu Interessenkonflikten führen. ▪ Einfacher Zugang zu Kapellbrücke, Altstadt, Schwanenplatz und Löwenplatz für Besucherinnen und Besucher ermöglichen 	
Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der Schlüsselstellen Schwanenplatz, Löwenplatz und Inseli dank Verlagerung der Parkierung auf Flächen ausserhalb der Innenstadt. ▪ Reglementsüberarbeitung: Parkgebühren und -dauer anpassen, überprüfen eines Pricing-Systems. ▪ Optimierung des Ein- und Ausstiegsregimes, um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten. ▪ Sichere betriebliche Abwicklung des Cartourismus gewährleisten (z.B. Verkehrsdienst) 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimal gelegenen Terminal für Fernbusse anbieten.
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung eines Car-Parkleitsystems. ▪ Steuerung der Carzu- und -wegfahrten. ▪ Synergien mit weiteren Anlagen im Busbereich suchen (z.B. Koordination mit Fernbusterminal) 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anreiseinformationen verbessern und einfach zugänglich machen
Städtische Grundlagen zum Thema:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzept Car-Parkierung Stadt Luzern (2016) ▪ Monitoring Carparkplatz Inseli Luzern (2015) ▪ Studie Interface (2018) ▪ In Vorbereitung: B+A Attraktivierung Innenstadt (2018) 	
Nächste Schritte:	
Kurzfristige Massnahmen Carparkierung (Carparkleitsystem, Ersatzparkplätze Inseli)	
Partizipative Planung Testbetrieb Allmend	
Beurteilung 2023	
<p>Die kurzfristigen Massnahmen wurden umgesetzt, mit der App «iParkiere Bus» wird für den Carverkehr eine Echtinformation über die verfügbaren Carparkplätze angeboten. Der Carparkplatz Rösslimatt in Kriens ist seit Herbst 2022 in Betrieb. Gleichzeitig mit der Schliessung des Carparkplatzes Inseli wurde den Fernbussen ein provisorischer Platz am Landenberg ermöglicht – bis die vom Kanton erarbeitete langfristige Lösung im Raum Allmend vorliegt. Die Fernbushaltestelle soll auch für Ausflugsfahrten ab Luzern genutzt werden können und entlastet damit vor allem den Carparkplatz Landenberg/Alpenquai und reduziert die Fahrten in der Innenstadt. Die Arbeiten für das Slot-Management für den Carverkehr laufen. Der entsprechende B+A ist für das 2. Halbjahr 2024 terminiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Das Thema Carparkierung und Caranhalteplätze wird die Stadt Luzern die nächsten Jahre weiterhin stark beschäftigen, da eine Ersatzlösung für den Carparkplatz Rösslimatt aktuell nicht absehbar ist und der Stadtrat von einer Realisierung der Stadtpassage absieht. Aufgrund der Relevanz des Themas wird es auch in der nächsten Mobilitätsstrategie einen entsprechenden Fokus darauf brauchen. 	

4.1.6 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)
Herausforderung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Hauptverkehrszeiten, im bestehenden Strassenraum, den Verkehr auf den Hauptstrassen verflüssigen.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Verkehrsteilnehmenden wollen möglichst unbehinderte Fahrt zum Ziel. 	
Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:	
Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hindernisfreie Haltestellen 	Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilweise neue Spuraufteilung (z.B. Alpenstrasse). ▪ Zuverlässigkeit des öV mit Busschleusen, Fahrbahnhaltestellen und elektronische Busspuren verbessern.
Verkehr intelligent steuern <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächendeckende, feinmaschige und koordinierte Dosierung von bestehenden und neuen Dosieranlagen zu Hauptverkehrszeiten (z.B. vor Engpässen, Quartierzufahrten auf Hauptstrassen und Parkhausausfahrten). ▪ Anpassung bestehender Busbevorzugungsanlagen. 	Mobilitätsbewusstsein fördern <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufklärungsarbeit mit Webseite und Animationsfilm.
Städtische Grundlagen zum Thema: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern vom 3. März 2016 (Kanton, Stadt, LuzernPlus, VVL) ▪ Bericht und Antrag Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) (2016) Finanzierung der städtischen Massnahmen 	
Nächste Schritte: Umsetzung der Massnahmen	
Beurteilung 2023	
Die wesentlichen Elemente des GVK konnten im 2022 in Betrieb genommen werden. Es wurde aufgezeigt, dass Verkehrsmanagementmassnahmen den Verkehrsfluss und damit vor allem den öffentlichen Verkehr verbessern können. Das Projekt als solches wird abgeschlossen und in den Regelbetrieb überführt – während der Kanton mit einem übergeordneten Verkehrsmanagementsystem die Erkenntnisse des GVK auf die Agglomeration anwenden wird.	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dieses Kernanliegen wird als erfüllt beurteilt und wird im Regelbetrieb weitergeführt. Darüber hinaus gibt es nach wie vor Handlungsbedarf für die Busbevorzugung auf Hauptachsen, die nicht mit Ampelsteuerungen wie im GVK erzielt werden können. 	

4.1.7 Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)	
Herausforderung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Anbindung mit dem Fuss- und Radverkehr von Littau Dorf an den Bahnhof Littau, sowie die Fuss- und Radführung bis zum Seetalplatz/Ruopigen ist ungenügend. ▪ Das Busangebot ist nicht attraktiv. ▪ Hohe Kosten für eine sichere und leistungsfähige Gesamtverkehrsanlage. ▪ Stadt Luzern, Kanton Luzern und SBB verbessern Infrastruktur in Luzern West: Abstimmung der Einzelprojekte ▪ Mobilitätskonzepte in Entwicklungsplanung integrieren um Fahrtenkapazitäten auf dem übergeordneten Netz einzuhalten. 	
Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:	
Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trennwirkung der Bahn für alle Verkehrsteilnehmenden reduzieren. ▪ Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern. ▪ Quartierzentrum Bahnhof Littau entwickeln. ▪ Cheerstrasse aufwerten. ▪ S-Bahnhaltestelle Littauerboden/ Ruopigen anstreben. ▪ Nutzungen im Littauerboden steuern und mit Kapazität auf dem Strassennetz abgleichen. ▪ Aufenthaltsqualität erhöhen damit kurze Wege möglich sind 	Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Vernetzung von öV, Fuss- und Veloverkehr mit dem Bahnhof Littau im Projekt Cheerstrasse. ▪ Bus-Hub Littau Bahnhof in Projekt Cheerstrasse integrieren

<p>Verkehr intelligent steuern</p>	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei grösseren Verkehrserzeugern Mobilitätsmanagement für Gewerbebetriebe Littauerboden
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht und Antrag Erweiterung Cheerstrasse (2017) ▪ Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern (2018) 	
<p>Nächste Schritte: Erarbeitung Auflageprojekt Cheerstrasse und Bushub Littau</p>	
<p>Beurteilung 2023</p>	
<p>Der Verzicht auf den Bau der Umfahrungsstrasse Cheerstrasse hatte verschiedene Auswirkungen. Einerseits musste der vorgesehene Bushof am Bahnhof Littau neu geplant und mit dem Bau der Perronanlagen SBB abgeglichen werden andererseits wurde mittels Motionen eine neue Lösung für das Gebiet um den Bahnhof Littau gefordert. Diesen Forderungen wurde mit dem Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (B+A 24/2023) nachgekommen. Im Entwicklungskonzept wird dargelegt, dass auf eine neue Umfahrungsstrasse verzichtet wird und welche Massnahmen für die Entwicklung des Quartiers angegangen werden.</p> <p>Als nächster Schritt wird die Neuplanung und Realisierung des Bushofs Littau sowie die Sanierung der Cheerstrasse und des Grünauringes angestrebt. Zudem soll ein neuer Fuss- und Radweg vom Bahnhof Littau über das Ruopigenmoos nach Ruopigen erstellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die wesentlichen Konzepte und Projekte für den Littauerboden für die kommenden Jahre sind aufgegleist und politisch verabschiedet. Somit wird dieses Kernanliegen in den Hintergrund rücken. 	

<p>4.1.8 Güterlogistik</p>	
<p>Herausforderung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sowohl der Lieferverkehr, wie auch Kundinnen und Kunden brauchen Flächen für den Warenumschat. ▪ Eine lebendige Stadt braucht qualitativ hochwertige und sichere Aufenthaltsräume. ▪ Sicherer und störungsfreier Verkehrsablauf in der Innenstadt. ▪ Gemeindeübergreifende Sicht und regionale Zusammenarbeit erforderlich. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sichere Güterumschlagsplätze schaffen, ohne Freiräume in den verdichteten Siedlungen dafür übermässig zu nutzen. ▪ Verträgliche Anzahl Güterumschlagsplätze an geeigneter Lage vorsehen. ▪ Standorte für Mikrohub vorsehen. ▪ Überarbeitung von Reglementen (z.B. Parkplatzzahl, Parkgebühren und -dauer, Parkkarten). ▪ Flexiblere Nutzung bestehender Flächen 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzung von Cargo-Velos unterstützen ▪ Unterstützung der Logistik auf der Schiene um das Strassennetz zu entlasten.
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strassennutzung anpassen (z.B. Anlieferzeiten, Zubringerdienst definieren). ▪ Bündelung von Angeboten durch Drittanbieter unterstützen (z.B. City-Logistik). ▪ Förderung von innovativen und energieeffizienten Logistikmodellen 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotprojekte realisieren und kommunizieren ▪ Dialog und Zusammenarbeit mit Gewerbe verstärken
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nationales Forschungsprogramm NFP 71 «Energie effiziente und CO2-freie urbane Logistik», Fallstudie Luzern (2017) 	
<p>Nächste Schritte: Information und Dialog mit Gewerbe Bestandesaufnahme Logistik Raum Luzern, Herausforderungen und Rollen der Beteiligten klären</p>	

Erarbeitung gemeindeübergreifendes Logistikkonzept
Unterstützung von Pilotprojekten
Beurteilung 2023
Die Arbeiten zum kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept sind im Abschluss und auf städtischer Ebene ist ein B+A Citylogistik erarbeitet. Wichtige Punkte sind der Runde Tisch für die Citylogistik und auch die Verankerung der Themen in den weiteren Planungen und Überlegungen. Als Pilotprojekt wird ab 2024 ein elektrischer Kleinstransporter von smargo (shared micro cargo) zusätzlich zum Angebot von Carvelo2go unterstützt.
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Das Thema Citylogistik nimmt langsam Fahrt auf. Es gibt noch viele Fragestellungen die in den kommenden Jahren gelöst werden müssen, beispielsweise die Rolle des Bahnhofs Luzern für die Logistik und wie ein Umstieg auf flächeneffiziente und emissionsarme Fahrzeuge im Logistikbereich gefördert werden kann. Daher ist dieses Thema auch in der Mobilitätsstrategie 2024 - 2028 entsprechend zu berücksichtigen.

4.1.9 Kapazitätsoptimierung hin zum Ziel «langfristige Grossprojekte»	
Herausforderung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Innenverdichtung führt zu einer lokal hohen Mobilitätsnachfrage. ▪ Der Siedlungsraum ist beschränkt, das Mobilitätswachstum muss durch effiziente Verkehrsmittel, Anpassung des Verkehrsverhaltens und Optimierung von bestehenden Verkehrsabläufen bewältigt werden. ▪ Der Autobahnzubringer Spange Nord wird vom Stadtrat aufgrund der mangelnden Stadtverträglichkeit abgelehnt. Die negativen Auswirkungen stehen in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen des Projektes. ▪ Grossprojekte stehen nicht vor 2030/2040 zur Verfügung. 	
Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Definieren der zulässigen Belastungen für Strassen basierend auf Gesamtverkehrskonzepten. ▪ Bestehende Verkehrsräume neu denken, da mit bestehendem Strassenraum operiert werden muss. ▪ Direktes, sicheres, zusammenhängendes und damit attraktives Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger. 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Täglich gleichlaufender Pendlerverkehr mit verbesserten Anreizen vom Auto auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagern (Fussverkehr, Velo, öV). ▪ Anreize setzen, dass sich die gewünschte Verlagerung einstellt (z.B. Tarife für Bahn, Gebühren für Parkierung, Mobilitätsmanagement in Unternehmen). ▪ Bestehende Angebote effizienter nutzen (Ridesharing beim Auto, gleichmässige Auslastung von S-Bahn/RE/IR-Züge). ▪ Neue mittelfristige öV-Angebote schaffen, um Bahnachfrage zu erhöhen (z.B. Regionalexpress-Verbindungen, Buszubringer zur Bahn, Bahn/Bus-Verknüpfungen).
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Verkehrssteuerung (z.B. Dosierungsanlagen). ▪ Infrastrukturen für gewünschte Verkehrsmittel optimieren (z.B. Park&Pool-Anlagen, attraktive Bushubs). ▪ Neue Infrastrukturen im Sinne der strategischen Stossrichtungen schaffen (z.B. Durchgangsbahnhof Luzern und Bypass). 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fakten zur Nachfrage jährlich sammeln und zugänglich machen. ▪ Aufklärungsarbeit mit Webseite und Animationsfilm. ▪ Lobbying bei zuständigen Bundesstellen. ▪ Kampagnen zur gewünschten Mobilität lancieren.
Städtische Grundlagen zum Thema:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht und Antrag Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) (2016) 	
Nächste Schritte:	
Umsetzung Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern	
Mitarbeit am Agglomerationsprogramm 4. Generation	
Beurteilung 2023	

Mit der Umsetzung des GVK konnte nachgewiesen werden, dass mit einer gezielten Verkehrssteuerung Verbesserungen im Verkehrsfluss erzielt werden können. Auf kantonaler Ebene soll dieses Konzept nun auf die Agglomeration angepasst und ausgedehnt werden. Gleichzeitig wurde mit dem kantonalen Planungsbericht zur Spange Nord die Erarbeitung einer kantonalen Mobilitätsstrategie (Zumolu) beschlossen. Die kantonale Mobilitätsstrategie liegt zwischenzeitlich vor und wurde durch die Stimmbevölkerung (Ablehnung Anti-Stau-Initiative und Gegenvorschlag) bestätigt. Die Stossrichtungen des Zumolu gehen in die gleiche Richtung wie die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Sie basieren auf dem Prinzip der 4Vs und differenzieren zwischen den unterschiedlichen räumlichen Eigenschaften im Kanton Luzern. Bund und Kanton haben zudem die Arbeiten für die kantonalen Verkehrsdrehscheiben abgeschlossen und zeigen nun auf, wo welche Art von Verkehrsdrehscheibe (weiter-) entwickelt werden soll.

Die verkehrspolitischen Rahmendbedingungen im Kanton Luzern wurden geklärt. Derzeit erfolgt die Konsolidierung und Überprüfung der geplanten Projekte. Hinsichtlich der Bauphasen dieser Grossprojekte ist es zentral, dass vor allem für den Bus als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern bessere Bedingungen geschaffen werden. Gerade im zentralen Bereich der Stadt Luzern sind Busspuren notwendig. Die Studie Busbeschleunigung Bussystem des vvl weist die entsprechenden Massnahmen aus.

- Insbesondere auf den Hauptachsen haben durchgehende Busspuren eine grosse Wirkung und sollen im Zeitrahmen der Mobilitätsstrategie 2024-2028 angestrebt werden.

4.1.10 Sharing

Herausforderung

- Neue Technologien und Angebote drängen schnell und in Vielzahl auf den Markt.
- Viele Dienstleistungen gehen mit einer Nutzung des öffentlichen Raums für private Zwecke einher.
- Negative Effekte sind kaum vorhersehbar und wenn sie eintreten nur schwierig nachträglich zu korrigieren.
- Sharing so lenken, dass die Angebote die Ziele der Mobilitätsstrategie unterstützen und negative Effekte minimiert werden können

Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

- Prüfen ob und wie Sharingangebote im öffentlichen Raum Platz finden können.

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

- Nutzung des öffentlichen Raums für Sharing Angebote regeln.
- Gewünschte Angebote finanziell oder ideell unterstützen, wenn sie nicht eigenwirtschaftlich angeboten werden können (z.B. Nutzung Nextbike vergünstigen, Kombination mit Massnahmen zur Arbeitsmarktintegration).

Verkehr intelligent steuern

- Markt beobachten um möglichst rasch auf neue Angebote reagieren zu können.
- Dialog mit Sharing-Anbietern suchen und diese für städtische Themen sensibilisieren.
- Austausch mit anderen Städten pflegen.

Mobilitätsbewusstsein fördern

- Sharing-Angebote als Bestandteil von Mobilitätsservices bei Neubauten fordern

Städtische Grundlagen zum Thema:

- Take-A-Bike, beziehungsweise Nextbike für alle

Nächste Schritte:

Teilweise Berücksichtigung im Bericht und Antrag Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr (2018)

Beurteilung 2023

Sharing Angebote leisten einen Beitrag zur Zielerreichung der Mobilitätsstrategie. Bei den Veloverleihsystemen hat sich das Angebot etabliert und wird rege genutzt. Eine zunehmende Zahl von Unternehmen bieten ihren Mitarbeitenden im Zusammenhang mit ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement die Nutzung von nextbike kostenlos an.

Für den Kleintransport unterstützt die Stadt Luzern das Cargovelo-Angebot von Carvelo2go, das in Luzern an 9 Standorten zur Verfügung steht und ab 2024 auch den Pilotversuch smargo mit einem elektrifizierten Kleintransporter.

Das städtische Mobilitätsmanagement baut zudem auf die Nutzung von Carharing anstatt Dienstfahrzeuge und verfügt über 16 Business-Abos.-

E-Carsharing kann einen Beitrag für den Umstieg auf erneuerbare Antriebe und auch für eine Reduktion des Parkplatzbedarfes der Bevölkerung leisten. Zudem reduziert Carsharing Autofahrten generell. Fachleute gehen davon aus, dass ein Carsharingauto etwa 10 Privatautos und –parkplätze ersetzen kann. Dieses Potenzial ist in der Stadt Luzern nicht ausgeschöpft.

- (E-) Sharing soll zielgerichtet gefördert werden und in geeigneter Weise in der Mobilitätsstrategie 2024-2028 Eingang finden. Priorität haben Angebote für den Veloverkehr aber auch E-Carsharing trägt zur Zielerreichung bei. Dabei sind auch die Fragen nach Ladeinfrastrukturen und Parkierungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu klären.

4.1.11 Veloparkierung Innenstadt

Herausforderung

- Eine lebendige Stadt braucht qualitativ hochwertige Verkehrsräume.
- Der Veloparkraum soll möglichst nahe am Zielort vorhanden sein.
- Generell knapper Raum für Parkierung aller Verkehrsträger im Verkehrsraum.
- Optimale Verknüpfung mit öV.

Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

- Veloabstellanlagen sorgfältig in den öffentlichen Raum integrieren.

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

- Ordentliche Veloparkierung vorsehen
- Genügend Veloabstellplätze anbieten, insbesondere an Umsteigestellen
- Veloparkplätze an Schlüsselstellen vorgeben (z.B. Bahnhof Luzern, Grendel, Bahnhofstrasse).
- Ummarkierung von Parkraum.
- Neuer Parkraum schaffen, Neue Velostationen (z.B. alter Posttunnel im Bahnhof Luzern nutzen).

Verkehr intelligent steuern

- Mit Bikesharing Parkplätze effizienter nutzen (z.B. Dienste zulassen, kostenlose Nutzung).
- Förderung der bestehenden Velostationen-Nutzung (z.B. vergünstigte Nutzung).

Mobilitätsbewusstsein fördern

- Kampagnen lancieren (z.B. gegen schwach benutzte Zweitvelos am Bahnhofs).
- Werbung für die Velostation
- Umgesetzte Massnahmen der Bevölkerung erklären und bekannt machen.

Städtische Grundlagen zum Thema:

- Bericht und Antrag Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern (2015)

Nächste Schritte:

Umsetzung Massnahmen aus Veloparkierungskonzept Innenstadt

Beurteilung 2023

Die Bereitstellung von Veloparkplätzen im Strassenraum, unter anderem durch die Umwandlung von Autoparkplätzen, ist eine Daueraufgabe. Die Herausforderung besteht besonders bei zentralen Zielpunkten wie dem Bahnhof aber auch beim Eingang zur Altstadt. Mit der Erweiterung der Abstellanlage im alten Posttunnel am Bahnhof konnte ein erster Ausbauschritt realisiert werden. Hinsichtlich der Planungen DBL und der Bauphasen werden im gesamten Bahnhofraum zusätzliche Veloparkierungsanlagen notwendig. Die Herausforderung bestehen auch während der Bauphasen des DBL, da verschiedene Flächen für Baustelleninstallationen benötigt werden, dazu gehören auch bestehende Veloparkierungsanlagen. Somit müssen während der Bauphase temporäre Ersatzstandorte bereitgestellt werden. Die Planungsarbeiten dazu laufen.

- Die Veloparkierung, insbesondere im Stadtzentrum ist eine Herausforderung, die im Zusammenhang mit den verschiedenen laufenden Planungen behandelt werden muss. Da schlussendlich rund 8000 Veloparkplätze rund um den Bahnhof notwendig werden, handelt es sich um grössere Infrastrukturvorhaben, deren Planung ist komplex und muss mit den Strassenräumen und Freiräumen abgeglichen werden. In der Mobilitätsstrategie 2024-2028 ist diese Herausforderung in geeigneter Weise zur berücksichtigen.

<h3>4.1.12 Verkehrssicherheit</h3>	
<p>Herausforderung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. ▪ Die Verkehrsteilnehmenden möchten direkte und zuverlässige Wege. ▪ Verhältnismässigkeit ist bei der Verkehrssicherheit ein schwieriges Thema. ▪ Einführung eines integralen Verkehrssicherheitsmanagements. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sichere Verkehrswege für schwächere Verkehrsteilnehmer in Richtplänen festhalten und in Bauprojekten einfordern. ▪ Spezielles Augenmerk auf Fussgängersicherheit legen (schwächster Verkehrsteilnehmer). ▪ Sichtverhältnisse betrieblich verbessern (z.B. Grünschnitt, mobile Hindernisse entfernen, Beleuchtung anpassen). ▪ Mehr Verkehrskontrollen einfordern. ▪ Temporegime anpassen. ▪ Verkehrsanlage situativ verbessern (z.B. Schutzinsel, Beleuchtung, ...). 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrskonzepte für Grossveranstaltungen einfordern.
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrslenkung auf übergeordnetes Strassennetz 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prävention durch Polizei und Verkehrssicherheitsorganisationen forcieren. ▪ Präventionskampagnen durchführen.
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherheitsbericht Stadt Luzern (2016) ▪ Bericht und Antrag Verkehrssicherheit (2015) ▪ Strassenverkehrsunfälle Kanton Luzern, Monitoring Unfallschwerpunkte (2015) 	
<p>Nächste Schritte:</p> <p>Kontinuierliche Überprüfung und Umsetzung von Massnahmen</p> <p>Sanierung Unfallschwerpunkte/Fussgängerstreifen (z. B. Steghof)</p>	
<p>Beurteilung 2023</p> <p>Durch den Aufbau eines Kompetenzzentrums Verkehrssicherheit am Tiefbauamt der Stadt Luzern wird diesem Thema ein höheres Gewicht beigemessen. Verkehrsprojekte der Stadt Luzern werden standardmässig hinsichtlich der Verkehrssicherheit geprüft und beurteilt. Im Programm Schulwegsicherheit wurden die Schulwege sämtlicher Primarschulhäuser analysiert. Die daraus resultierenden rund 2000 Defizite sollen in den kommenden Jahren mit geeigneten Massnahmen behoben werden. Das Bewusstsein für Verkehrssicherheit soll zudem auch bei den Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden, was mehr Öffentlichkeitsarbeit erfordert. Des Weiteren befindet sich rund ein Drittel aller Unfallschwerpunkte des gesamten Kantons auf Kantonsstrassen in der Stadt Luzern. Damit bleibt die Verkehrssicherheit ein wichtiges Anliegen für die Stadt Luzern.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Um die Unfallzahlen und die Unfallschwere der Verkehrsteilnehmenden weiter zu reduzieren, braucht es weiterhin einen Effort für die Verkehrssicherheit. Da diese Daueraufgabe inzwischen etabliert ist, sind vor allem ausreichend Ressourcen bereitzustellen. Die Verkehrssicherheit wird standardmässig in den Projekten berücksichtigt und ist somit nicht mehr als Kernanliegen in der Mobilitätsstrategie 2024-2028 vorzusehen. 	

4.2 Zusammenfassung und Fazit

Die Bedeutung und Relevanz der Kernanliegen hat sich erwartungsgemäss verändert. Die Massnahmen erster Priorität aus den Aktionsplänen Fuss- und Veloverkehr konnten mehrheitlich umgesetzt werden. Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs und die Notwendigkeit für Fördermassnahmen ist jedoch nach wie vor gegeben, was sich beispielsweise in der hohen Zustimmung zum Gegenvorschlag der Initiative «Velonetz jetzt!» oder dem Auftrag des Grossen Stadtrates in der Budgetdebatte zum AFP 24 mit der geforderten Beschleunigung von Veloverkehrsmassnahmen zeigt.

Bei der Autoparkierung und auch der Veloparkierung sind die politischen Aufträge konsolidiert und müssen in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Bei der Carparkierung steht derzeit die Weiterentwicklung und Umsetzung eines Übergangsregimes im Vordergrund. Gleichzeitig soll die Planung einer politisch mehrheitsfähigen Langfristlösung für die Carparkierung weitergehen. Daraus lässt sich für die kommenden Jahre das generelle Schwerpunktthema Parkierung, kombiniert mit Fragestellungen für (E-) Sharinglösungen ableiten.

Aus den Anliegen des Gesamtverkehrskonzeptes Agglomerationszentrum Luzern (GVK) und den Kapazitätsoptimierungen hin zum Ziel «langfristige Grossprojekte» zeichnet sich ab, dass ein zuverlässiger Busbetrieb in der Stadt Luzern als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ein höheres Gewicht erfordert. Aufgrund des Mobilitätswachstums, der Verkehrsbehinderungen (unter anderem durch Bauphasen) und des Beitrages für eine nachhaltige städtische Mobilität braucht es Busspuren auf den Hauptachsen. Die Gestaltung des Strassenraumes, wird in den kommenden Jahren einen zentralen Schwerpunkt darstellen. Es gilt, zahlreiche Anforderungen an die Strassenräume im Sinne von Klimaquartieren zu berücksichtigen.

Themen der Güterlogistik werden teilweise in den vorangehend genannten Schwerpunktthemen mitberücksichtigt, um den Anliegen gesamthaft das erforderliche Gewicht beizumessen, soll die Güterlogistik als Schwerpunktthema in der Mobilitätsstrategie 2024-2028 aufgenommen werden. Die Kernanliegen Gesamtverkehrskonzept Luzern West, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum (GVK) und auch der Verkehrssicherheit werden im Regelbetrieb weitergeführt und sollen nicht mehr als Schwerpunktthemen in der Mobilitätsstrategie 2024-2028 hervorgehoben werden.

Aktionsplan Fussverkehr Förderung Fussverkehr als Schwerpunkt weiterverfolgen	Aktionsplan Veloverkehr Förderung Veloverkehr als Schwerpunkt weiterverfolgen	Autoparkierung Im Zusammenhang mit weiteren Projekten im Strassenraum berücksichtigen
Betriebs- und Gestaltungskonzepte Erweiterung des Schwerpunktes mit den Anliegen an Klimaquartiere und Abgleich mit Leitungsbauten	Carparkierung Carparkierung und Carmanagement in geeigneter Weise weiterverfolgen	GVK Massnahmen in Regelbetrieb überführen und Busbevorzugungsmassnahmen auf Hauptachsen weiterverfolgen
Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau) Konzepte und Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau regulär bearbeiten	Güterlogistik Güterlogistik als Schwerpunkt weiterverfolgen	Kapazitätsoptimierungen hin zum Ziel «langfristige Grossprojekte»: Fokus auf Busspuren auf Hauptverkehrsachsen, für ein funktionierendes Busangebot während den Bauphasen der Grossprojekte
Sharing Potenzial von (E-)Sharing in geeigneter Weise weiterverfolgen.	Veloparkierung Innenstadt Im Zusammenhang mit weiteren Projekten im Strassenraum, vor allem im Stadtzentrum, berücksichtigen	Verkehrssicherheit Daueraufgabe, Bereitstellung von ausreichend personellen Ressourcen

5 Massnahmenliste Stand 2023

5.1 Überblick

Nr.	Massnahme	Stand 31.12.2023			
		Nicht umgesetzt	In Umsetzung / in Planung	Umgesetzt	Sistierung
f.107	Reusseggsteg (Fussgängerbrücke über die Kleine Emme) (I69052)				x
f.11	Dosierung Grenzweg/Kanonenstrasse (I69050)				x
f.51	Einbahnregime Hirschmattstrasse				x
f.52	Dosierung Brunnhalde				x
f.53	Dosierung Kaspar-Koppstrasse				x
f.59	Ausbau Fluhmühlepasserelle für Fuss und Veloverkehr (I69063)				x
f.64	Cheerstrasse Littau (I62060)				x
a.102	Aufwertung Kleinstadt 2. Etappe (Pfistergasse)	x			
f.108	Optimierung Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz (I69052)	x			
f.109	Dammdurchbruch Lädelistrasse	x			
f.18	Ausbau Veloverbindung Regierungsgebäude (I69052)	x			
f.57	Verbindung Reuss - Landschaftspark Friedental (I69052)	x			
i.7	Optimierung Dosierung Bahnhofparking P3 Frohburg (I69050)	x			
	Life oder Schräglifte für besser Erschliessung (bsp. Heiterweid)	x			
	weitere Bikesharing-Angebote bewilligen (I69052)	x			
	Kampagnen für flächeneffiziente Mobilität (I69051)	x			
a.1	Aufwertung Bahnhofstrasse (I62002)		x		
a.100	Aufwertung Luzern Süd (I62069)		x		
a.101	Aufwertung Löwenplatz (I79002)		x		
a.103	Aufwertung Seeufer Europaplatz–Ufshötti (I79003 & I79015)		x		
a.50	Aufwertung Reussufer / Reussinsel		x		
a.51	Aufwertung und Verdichtung Steghof / Industriestrasse (I62005 & I62004)		x		
f.100	Verbesserung Situation Fussgänger Zentralstrasse		x		
f.103	Velo- und Fusswegverbindung Freigleis – SBB Güterareal – Inseliquai (I69052)		x		
f.104	Verbindung Tribtschen / ESP Bahnhof - Bahnhof (Frohburgsteg) (I69064)		x		
f.105	Im Raum Bahnhofplatz eine Veloparkierungsanlage (I62405)		x		
f.14	Einbahnregime Arsenalstrasse (I69050)		x		
f.16	Veloweg Rösslimatt (I69052)		x		
f.2	Neue Verkehrsführung stadteinwärts über Adligenswilerstrasse (I69050)		x		
f.25	Velotunnel Habsburgerstrasse–Postbetriebstunnel inkl. Velostation (I69041)		x		
f.26	Fuss- und Veloweg Neustadtstrasse–Zentralstrasse (I69044)		x		
f.54	Fuss- und Veloweg Reussinsel (inkl. Unterführung St. Karlibrücke) (I69052)		x		
f.55	Verbindung Reussuferweg (I69052)		x		
f.56	Verbindung Reusssteg (I69052)		x		
f.58	Optimierung Personenunterführung Kanal (Reusszopf) (I69044)		x		
f.60	Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse-St.Karlibrücke) (I69052)		x		

Nr.	Massnahme	Stand 31.12.2023			
		Nicht umgesetzt	In Umsetzung / in Planung	Umgesetzt	Sistierung
f.61	Buswendeschleife Tschuopis		x		
f.63	Bushub Littau		x		
i.9	Buslinie 14 über Arsenalstrasse führen		x		
	Sanierung Unfallschwerpunkte		x		
	In den Quartieren flächendeckend Tempo 30 / 20 realisieren		x		
	Richtplan Fusswege passive Umsetzung (z. B. bei Bauvorhaben Dritter)		x		
	Tempo 30 auf Hauptstrassen (aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen)		x		
	Definiton Verkehrsmengen für Zufahrtsachsen (Quartiere)		x		
	Überarbeitung Richtplan Fuss- und Radverkehr		x		
	Umsetzung BehiG, hindernisfreier Zugang zum öff. Verkehr (I62090)		x		
	Sharing-Dienstleistungen fördern (I69051)		x		
a.104	ESP Bahnhof / Güterschuppenareal SBB			x	
a.2	Aufwertung Grendel (I62096)			x	
a.3	Aufwertung Tödi- & Himmelrichstrasse			x	
a.4	Sanierung Klosterplatz und Erweiterung Begegnungszone (I62071)			x	
a.5	Aufwertung Lindenstrasse (I62070)			x	
f.1	Dosierung Wesemlinstrasse (I69050)			x	
f.106	Im Raum Altstadt eine Veloparkierungsanlage			x	
f.13	Durchgangsverkehr Libellenstrasse unterbinden			x	
f.17	Verbindung Parkplatz Friedental–Rotsee–Nordufer			x	
f.3	Dosierung Parkhaus Schweizerhof / Löwencenter / City (I69050)			x	
f.30	Strassenprojekt Unfallschwerpunkt Steghof (I62021)			x	
f.32	T-30 Bernstrasse			x	
f.33	T-30 Hirschmattstrasse			x	
f.34	Begegnungszone Bergstrasse beim "Känzeli"			x	
f.35	Strassenprojekt Spitalstrasse Ost Busschleuse und Velostreifen (I62068)			x	
f.6	Dosierung Gsegnetmattstrasse (I69050)			x	
f.66	Velostreifen Geissensteinring (I62004)			x	
f.7	Dosierung Parkhäuser Casino-Palace, National (I69050)			x	
f.8	Elektronische Fahrbahnhaltestelle Casino-Palace (I69050)			x	
f.9	Optimierung Libellenstrasse (I69050)			x	
i.1	Optimierung Dosierungsanlage Dietschiberg / Bellerivestrasse (I69050)			x	
i.2	Optimierung Dosierungsanlage Hünenbergstrasse (I69050)			x	
i.3	Optimierung Dosierung Sedelstrasse (I69050)			x	
i.4	Optimierung Dosierungsanlage Langensandbrücke (I69050)			x	
i.5	Optimierung Dosierungsanlage Inseliquai (I69050)			x	

Nr.	Massnahme	Stand 31.12.2023			
		Nicht umgesetzt	In Umsetzung / in Planung	Umgesetzt	Sistierung
i.6	Optimierung Dosierungsanlage Werkhofstrasse (I69050)			x	
i.8	Optimierung Dosierung Bireggstrasse (I69050)			x	
	Fussgängerleitsystem erweitern und ausbauen (I69052)			x	
	Definition von Gestaltungsanforderungen			x	
	Grundlagenarbeiten Citylogistik			x	
	Sanierung Fussgängerstreifen / Fussgängerquerungsstellen (Gmd.-Strassen) (I69049)			x	
	Umsetzung Konzept Veloparkierung (I62401)			x	
	Umsetzung Sofortmassnahmen Carparkierung (I62460)			x	
	Überarbeitung Parkplatzreglement			x	
	Parkkartenreglement anpassen			x	
	Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren anp.			x	
	Lichtsignalanlage optimieren (Warte- und Grünzeiten für Fussgänger) (I69052)			x	
	Fahrverbote für Veloverkehr lockern (I69052)			x	
	Einbahnstrassen für Veloverkehr öffnen (I69052)			x	
	Bikesharing-Angebot ausbauen (I69052)			x	
	Carvelo2go - Angebot erweitern (I69052)			x	
	Kleinmassnahmen aus Aktionsplan Veloverkehr (I69052)			x	
	Aktionsplan Veloverkehr umsetzen (I69052)			x	
	Mobilitätsmanagement Private (u.a. Verkehrsspitzen brechen) (I69051)			x	
	Ökologisch sinnvolle Fahrzeuge in der Stadtverwaltung (u.a. REAL)			x	
	Mobilitätsmanagement in Stadt Verwaltung (u.a. Jobabo) (I69051)			x	
	Vorgaben für Mobilitätsmanagement			x	
	Digitale Stadt			x	
	Aktionsplan Luft, Energie, Klima 2015, Massnahme M005 "Siedlungsräume optimal mit LV und ÖV"			x	
f.20	Umbau Pilatusplatz (Veloquerung, Buslinie 3, neue Verkehrsführung) (I62017 & K61070)				x
f.200	Spange Nord (K61054)				x
f.202	Spange Süd (I62048)				x
f.101	Strassenprojekt Horwerstrasse Busspur und Dosierung Zihlmattkreisel	x			
f.201	Neue Verkehrsführung Schlossberg	x			
f.27	Strassenprojekt Friedentalstrasse-Sedel (K61064)	x			
	Durchbindung Linien 2/8 zur RBus-Linie 2, Anpassung Linien 9/19	x			
	Verlängerung Linie 12 nach Tschuopis	x			
	Neue S-Bahnhaltestellen gemäss kantonalem Richtplan	x			
f.102	Velounterführung Brüelstrasse (Kantonsprojekt)		x		
f.203	Durchgangsbahnhof Luzern (I64001)		x		
f.31	Haldenstrasse Verbesserung Verkehrssicherheit Veloverkehr (I69052)		x		

2

² Die gelb markierten Massnahmen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Luzern. Es handelt sich primär um Kantonsprojekte oder Vorhaben des Verkehrsverbundes Luzern.

Nr.	Massnahme	Stand 31.12.2023			
		Nicht umgesetzt	In Umsetzung / in Planung	Umgesetzt	Sistierung
f.4	Busspur Alpenstrasse (I69050) (Kanton)		x		
f.5	Fahrbahnhaltestelle Wesemlinrain (I69050) (Kanton)		x		
f.19	Durchmesserperronanlage Bahnhofplatz		x		
f.204	Tunnel Bypass (K61055)		x		
f.24	Strassenprojekt K13 Kreuzstutz–Baselstrasse-Kasernenplatz		x		
f.28	Strassenausbau und Veloweg Renggloch		x		
f.50	Vereinfachung Knoten LSA Hirschengraben		x		
f.62	Strassenprojekt K4/32a Bundesstrasse Velostreifen und Dosierung (I61001)		x		
	Sanierung Fussgängerstreifen (Kantonsstrasse)		x		
	Mobilitätsausbildung Schulen		x		
	Umsetzung Quartiererschliessungskonzept Bramberg und Dattenberg		x		
	Durchbindung Linien 20/24		x		
	Sharing, u.a. Bike-Sharing an Haltestellen		x		
	Fernbus inkl. Terminal		x		
	Optimierung Haltestelle für Buslinie 3 (RBus)		x		
	RBus-Linie 3 (elektrische Traktion)		x		
	Energiespeicher RBus für fahrleistungslose Fahrt		x		
	RBus-Linie 2 (elektrische Traktion), Spitalstrasse		x		
	Definition Standard Haltestellenausrüstung		x		
f.10	Busschleuse Luzernerstrasse (Rönnimoos) (I69050)			x	
f.12	Projekt K4 Kriens, Kupferhammer			x	
f.15	Strassenausbau und Veloweg Hermitage–Meggen			x	
f.21	Strassenprojekt K13 Grenzweg - Fluhmühle			x	
f.22	Strassenprojekt K13 Fluhmühlebrücke			x	
f.23	Strassenprojekt K13 Lindenstrasse - Schiff			x	
f.29	Veloweg Hohrütli - Tschuopis			x	
f.65	Strassenausbau Rothenstrasse Busprio. Ri. Seetalplatz, Ausbau Veloverbindung			x	
	Linie 14 Schliessung Taktlücke So Vormittag, Taktverdichtung HVZ Mo-Fr)			x	
	Optimierung Angebot auf letzte S-Bahnkurse am Bahnhof Luzern			x	
	Neue Tangentiallinie 18 Littau - Ebikon Bahnhof			x	
	Abstimmung Bus mit S-Bahn in der Nacht			x	
	Angebotsausbau Linie 14			x	
	Weiterentwicklung Nachtnetz			x	
	Marktbearbeitung Veranstaltungen (u.a. öV-Ticketintegration)			x	
	Periodische öV-Kampagnen für den ganzen Verbund			x	
	Weiterentwicklung öV-Plattformen			x	
	Contact-Center Passepartout			x	

5.2 Zusammenfassung und Kommentare

Von den 96 Massnahmen der Stadt Luzern wurden aus der Massnahmenliste insgesamt:

- 49 Massnahmen umgesetzt
- 31 Massnahmen sind in Bearbeitung oder Umsetzung
- 9 Massnahmen wurden noch nicht angegangen
- 7 Massnahmen wurden sistiert und werden in der ursprünglich geplanten Form nicht weiterverfolgt

Die Sistierung ist entweder damit begründet, dass die Massnahmen nicht mehr als die passenden Massnahmen eingestuft werden oder ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Massnahmen die noch nicht angegangen wurden, werden voraussichtlich zu einem späteren Zeitpunkt gestartet.

Nr.	Massnahme	Stand 31.12.2023				Bemerkungen
		Nicht umgesetzt	In Umsetzung / in Planung	Umgesetzt	Sistierung	
f.107	Reusseggsteg (Fussgängerbrücke über die Kleine Emme) (I69052)			x		Im Bereich Seetalplatz sind mit den bestehenden Brücke ausreichend Fussgängerverbindungen über die Kleine Emme vorhanden. Stattdessen wird die Brückenverbindung im Bereich Nordpol über die Reuss priorität bearbeitet.
f.11	Dosierung Grenzweg/Kanonenstrasse (I69050)			x		Massnahmen untergeordneter Priorität aus dem GVK die nicht weiterverfolgt wird.
f.51	Einbahnregime Hirschmattstrasse			x		Massnahmen untergeordneter Priorität aus dem GVK die nicht weiterverfolgt wird.
f.52	Dosierung Brunnhalde			x		Massnahmen untergeordneter Priorität aus dem GVK die nicht weiterverfolgt wird.
f.53	Dosierung Kaspar-Koppstrasse			x		Massnahmen untergeordneter Priorität aus dem GVK die nicht weiterverfolgt wird.
f.59	Ausbau Fluhmühlepasserelle für Fuss und Veloverkehr (I69063)			x		Aufgrund ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis sisitiert
f.64	Cheerstrasse Littau (I62060)			x		Aufgrund ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis sisitiert
a.102	Aufwertung Kleinstadt 2. Etappe (Pfistergasse)	x				Derzeit keine Aktivitäten
f.108	Optimierung Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz (I69052)	x				Derzeit keine Aktivitäten
f.109	Dammdurchbruch Lädelistrasse	x				Derzeit keine Aktivitäten
f.18	Ausbau Veloverbindung Regierungsgebäude (I69052)	x				Gespräche mit dem Kanton als Grundeigentümer laufen
f.57	Verbindung Reuss - Landschaftspark Friedental (I69052)	x				Wegverbindung zeitlich zurückgestellt. Synergien mit SBB- Projekt.
i.7	Optimierung Dosierung Bahnhofparking P3 Frohburg (I69050)	x				Massnahmen untergeordneter Priorität aus dem GVK die nicht weiterverfolgt wird.
	Lifte oder Schräglifte für besser Erschliessung (bsp. Heiterweid)	x				Derzeit keine Aktivitäten aufgrund mangelnder Ressourcen
	weitere Bikesharing-Angebote bewilligen (I69052)	x				Derzeit keine Aktivitäten
	Kampagnen für flächeneffiziente Mobilität (I69051)	x				Derzeit keine Aktivitäten aufgrund mangelnder Ressourcen