

Mobilitätsstrategie Stadt Luzern 2024-2028

Beilage 2: Rückmeldungen aus Echo- und Begleitgruppen

Die neue Mobilitätsstrategie wurde unter Einbezug aller relevanten Fachstellen der Stadt Luzern erarbeitet. In zwei Workshops haben sich die Fachstellen aktiv eingebracht und die Mobilitätsstrategie überarbeitet. Danach hat die Co-Leitung Mobilität gezielt Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschiedener Echoräume einbezogen: Darunter sind: Verkehrs- und Baukommission, die K5 Gemeinden, Luzern Plus sowie Partnerinnen und Partner aus dem GVK Luzern. Die Rückmeldungen aus den Echoräumen und der Umgang damit ist nachfolgend ausgeführt.

Bemerkung	Zuordnung	Beurteilung	Umgang
1 Punkt 1: Der Verkehr ist stadtverträglich, flächen- und ressourceneffizient sowie emissionsarm: <input type="checkbox"/> Busse sind nur in Stosszeiten flächeneffizient, Busspuren sind dies zudem während über 20 Stunden am Tag definitiv nicht. Mit der oben verwendeten Formulierung würde der ÖV massiv benachteiligt. Der Absatz ist zudem anzupassen.	Zielbild	Danke für diesen Hinweis. Der Fahrzeugbesetzungsgrad wird miteinbezogen werden.	Flächen- und Ressourceneffizienz wird in der Mobilitätsstrategie definiert und der Fahrzeugbesetzungsgrad berücksichtigt.
2 Punkt 2: Die Zeile in der Stadt sind durch den situationsgerechten Einsatz des optimalen Verkehrsmittels zuverlässig und sicher erreichbar <input type="checkbox"/> Der Durchgangsverkehr, welcher einen nicht unwesentlichen Teil des Verkehrs ausmacht, wird nicht thematisiert. Das ist falsch. Eine entsprechende Ergänzung ist daher zwingend nötig.	Zielbild	Aussagen zum Durchgangsverkehr sind bereits im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität festgelegt: Art.5 Abs 2 besagt: <i>Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassenetz oder von Umfahrgassenstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten. und Abs. 3: auf dem kommunalen Strassenetz abseits der Hauptachsen werden konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen werden wo möglich entschleunigende Massnahmen ergriffen.</i>	Die Zielformulierung wird nicht ergänzt. Aussagen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr werden in den Leitlinien gemacht.
3 Punkt 3: Die Wege innerhalb der Stadt sind kurz, Fahrten werden wenn möglich reduziert. <input type="checkbox"/> Dies ist nicht realistisch: Fahrten zu reduzieren entspricht nicht der mobilen 24-Stunden-Gesellschaft. Wo würde reduziert? Beim Pendlerverkehr, beim Wirtschaftsverkehr oder beim Freizeitverkehr? Dieser Abschnitt ist daher zwingend zu überarbeiten.	Zielbild	Aus Klimaschutzgründen wird ein Verzicht auf (Auto-)fahrten unabdingbar - die Defossilisierung allein reicht nicht aus um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen.	Die Reduktion von Fahrten (Verkehrsvermeidung) ist der wichtigste Hebel - auf dieses Ziel kann nicht verzichtet werden. Die Verkehrsvermeidung wird in der Leitlinie 1 behandelt.
4 Abschnitt Messgrössen: <input type="checkbox"/> Korrektur: Statt Primärenergieverbrauch, Treibhausgasemissionen, Stickoxid- und Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs... Das Wort «Strassenverkehr» ist durch «Verkehr» zu ersetzen.	Messgrössen	Der Strassenverkehr ist auf Stadtgebiet der grösste Emittent. Es gilt zu bemerken, dass auch Busse auf der Strasse verkehren und darin enthalten sind. Der Schienenverkehrsanteil ist auf Stadtgebiet gering und die Emissionen des Schienenverkehrs ebenfalls, sodass der Fokus auf dem Strassenverkehr liegen soll. Der Flugverkehr ist in der Schweiz ein weiterer grosser Emittent, Massnahmen diesbezüglich müssen auf übergeordneten Ebenen vorgenommen werden.	Beibehalten von Strassenverkehr
5 <input type="checkbox"/> 2. Flächeneffizienz fördern <input type="checkbox"/> Die beiden Beispiele Carpooling und Veloverleihsysteme sind zusätzlich mit «Car-Sharing» zu ergänzen.	Leitlinien	Da mit Carsharing zwar Autos aber keine Fahrten geteilt werden, haben wir dies nicht als Beispiel erwähnt. Ansätze, die den Fahrzeugbesetzungsgrad erhöhen sparen mehr Fahrten ein.	Der Aspekt Carsharing wird in der Leitlinie 2 vertieft und beschrieben.
6 <input type="checkbox"/> 4. Fusswegnetz ausbauen und optimieren <input type="checkbox"/> Statt «Standards Fussverkehr konsequent umsetzen» ist die Formulierung «Standards Fussverkehr nach Möglichkeit umsetzen» zu verwenden. Begründung: Aufgrund des sehr beschränkten Platzes ist eine konsequente Umsetzung nicht möglich und realistisch.	Leitlinien	Der Satz lautet: <i>Infrastruktur- und Fördermassnahmen unter Anwendung der Standards Fussverkehr konsequent umsetzen.</i> Die Konsequenz bezieht sich auf die Umsetzung der Massnahmen und nicht die Standards. Damit soll dem Fussverkehr die notwendige Priorität eingeräumt werden. Bei der Anwendung der Standards werden immer Kompromisse notwendig sein, insofern stimmt es, dass sie nicht immer 1:1 angewendet werden können.	Formulierung wird leicht angepasst. Bei den Erläuterungen soll auf die Schwierigkeiten/Zielkonflikte bei der Umsetzung hingewiesen werden.
7 <input type="checkbox"/> 5. Veloinfrastruktur ausbauen und optimieren <input type="checkbox"/> Statt «Standards Veloverkehr konsequent umsetzen» ist die Formulierung «Standards Veloverkehr nach Möglichkeit umsetzen» zu verwenden. Begründung: Aufgrund des sehr beschränkten Platzes ist eine konsequente Umsetzung nicht möglich und realistisch.	Leitlinien	Der Satz lautet: <i>Infrastruktur- und Fördermassnahmen unter Anwendung der Standards Veloverkehr konsequent umsetzen.</i> Die Konsequenz bezieht sich auf die Umsetzung der Massnahmen und nicht die Standards. Damit soll dem Veloverkehr die notwendige Priorität eingeräumt werden. Bei der Anwendung der Standards werden immer Kompromisse notwendig sein, insofern stimmt es, dass sie nicht immer 1:1 angewendet werden können.	Formulierung wird leicht angepasst. Bei den Erläuterungen soll auf die Schwierigkeiten/Zielkonflikte bei der Umsetzung hingewiesen werden.

8	<p>o 7. Verkehrsräume lebenswert gestalten <input type="checkbox"/> Hinweis integrieren, dass entsprechende Massnahmen (Begegnungszonen, Temporeduktionen, Fahrverbote) sich auf Quartiere beschränken.</p> <p><input type="checkbox"/> Der Begriff «Fahrverbote» ist zudem ersatzlos zu streichen. Fahrverbote würden nebst dem MIV auch den ÖV und den Veloverkehr betreffen.</p>	Leitlinien	Das StrG gilt auch für Kantonsstrassen und schliesst Regimeanpassungen nicht aus (u.a. §35-39). Bei der Aufzählung handelt es sich um Beispiele, damit die Leserin/der Leser sich etwas unter Regimeanpassungen vorstellen kann. Die passende Massnahme wird im Einzelfall von den jeweils zuständigen Behörden erarbeitet werden. Vor dem Hintergrund des Gegenentwurfes zur kantonalen Initiative "Attraktive Zentren" wird die Leitlinie evtl. angepasst.	Bei der Erläuterung der Leitlinien wird der Hinweis, dass einzelne Verkehrsarten von den die Fahrverbote ausgenommen werden können, integriert.
9	<p>o 9. Durchgangsverkehr in Quartieren vermeiden <input type="checkbox"/> Fahrverbote würden auch die Velofahrer betreffen. Dieser Ausdruck ist daher ersatzlos zu streichen</p> <p><input type="checkbox"/> Velostrassen werden zum grössten Teil von Radfahrern genutzt, die ein Quartier durchqueren (Beispiele: Bruchquartier, Kleinstadt, usw.). Diese Radfahrer müssten folglich ebenfalls der Kategorie «Durchgangsverkehr» angerechnet werden und dürften ein Quartier nicht mehr befahren. Für Quartierbewohnende im Bruch- und Kleinstadtquartier wäre dies ein Segen, wohl aber nicht Sinn und Zweck der Sache. Der Begriff Fahrverbote ist daher ersatzlos zu streichen, ebenso der Begriff «Velostrassen».</p>	Leitlinien	Die Überschrift wird angepasst. Analog zur Mobilitätsstrategie Biel wird für den MIV ein Kammerssystem angestrebt.	Formulierung wurde angepasst. Durchgangsverkehr MIV mittels geeigneter Massnahmen wie beispielsweise Superblocks, Kammerssystem, Fahrverbote, Velostrassen oder Fussgängerzonen vermeiden.
10	<p>o 10. Parkierungsangebot optimieren <input type="checkbox"/> Ein Ausbau von Parkplätzen für flächeneffiziente Verkehrsmittel braucht es nicht. Dieser Begriff ist ersatzlos zu streichen. Velos können immer und überall abgestellt werden. Zusätzliche Abstellplätze in der Innenstadt sind daher nicht nötig. Im Gegenzug sind Massnahmen zu ergreifen, dass Velos, welche monatelang nie bewegt werden, vom öffentlichen Raum verschwinden. Ein Blick auf Strassen und Plätzen in der Stadt Luzern zeigt zudem, dass viele Veloparkplätze leer sind und nicht genutzt werden. Ein zusätzliches Angebot wird daher nicht benötigt. Ausnahme: Perimeter rund um den Bahnhof Luzern.</p>	Leitlinien	Gerade die Diskussion um das Veloparking am Bahnhof zeigt, dass Veloabstellplätze durchaus notwendig sind. Obwohl Velos aktuell unter der Einhaltung einer Durchgangsbreite von 1.5m auf dem Trottoir abgestellt werden können, ist es angebracht, geeignete Standorte und Parkierungsvorrichtungen für die Veloparkierung vorzusehen. Dies auch, weil andere Nutzungen (z.B. Boulevardgastronomie etc.) ebenfalls Flächen im öffentlichen Raum beanspruchen. Damit können Nutzungskonflikte reduziert werden. Vor dem Hintergrund von Verkehrsdrehscheiben und der angestrebten multimodalen Wegeketten werden an geeigneten Haltepunkten Velo- und auch Carsharing Standorte geplant werden müssen.	Formulierung wird beibehalten.
11	<p>o 12. Verkehrs intelligent steuern <input type="checkbox"/> Dosierungsanlagen hemmen den Verkehr und führen insbesondere zu Rückstaus in Quartiere. Von entsprechenden Massnahmen ist daher zwingend abzusehen. Dies, damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Quartieren hochgehalten werden kann.</p> <p><input type="checkbox"/> Dosierungsanlagen hemmen den Verkehrsfluss und sind daher nicht umzusetzen. Dies zum Wohle der städtischen Bevölkerung</p>	Leitlinien	Dosierungen werden einerseits an Abschnitten vorgesehen, wo die dafür notwendigen Stauräume die Aufenthaltsqualität weniger beeinträchtigen und andererseits führen sie dazu, dass "Schleichwege" durch Wohnquartiere weniger attraktiv sind, was wiederum den direkten Anwohnerinnen und Anwohnern zugute kommt. Mit Dosieranlagen kann der Verkehrsfluss auf den Hauptachsen verbessert werden, was allen Verkehrsteilnehmenden zugute kommt.	Formulierung wird beibehalten.
12	Damit der Aspekt der Sicherheit nicht zu kurz kommt, sollte er sich auch im Faktor der Fahrzeuggrössen niederschlagen. Namentlich ist die gemäss Geschäftsbericht seit Jahren zu hohe Zahl an Personenunfällen zu reduzieren, was mit Einschränkungen für SUV verbunden werden kann. Es ist erwiesen, dass diese Gefährte bei Unfällen schlimmere Personenschäden verursachen.	Leitlinien	Einschränkungen für einzelne Personenwagenkategorien sind aktuell nicht vorgesehen. Dies müsste auf nationaler Ebene geprüft werden. Der Hinweis auf die höhere Unfallschwere mit SUV ist nachvollziehbar.	Berücksichtigung der Fahrzeuggrösse und deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bei den Definitionen in Leitlinie 2 oder 3 möglich.
13	Ebenfalls zur Sicherheit zählen wir den Winterdienst. Ich erinnere da an meinen (zwar abgelehnten) Vorstoss; nicht um diesen zu reaktivieren, jedoch möchten wir die darin erwähnten Bedürfnisse von Personen mit Rollator oder Rollstuhl in der Mobilitätsdiskussion nicht vergessen haben.	Allgemein	nachvollziehbar.	Prüfen wie der Hinweis auf Mobilitätseingeschränkte Personen geeignet aufgenommen werden kann.
14	Aus dem B+A zur 1. Phase des DBL gibt es die überwiesene Protokollbemerkung «Bis im Jahr der Eröffnung des DBL hat sich der Anteil des MIV am Modalsplit im Vergleich zu 2019 halbiert». Wir gehen davon aus, dass die Überarbeitung der Mobilitätsstrategie der richtige Anlass ist, um dieses Ziel in den Leitlinien zu verankern.	Messgrössen	Abgleich mit Energie/Klimastrategie	Es werden die Zielwerte aus dem B+A Energie- und Klimastrategie sowie der entsprechenden Volksabstimmung im Sept. 2022 übernommen.
15	Vielen Dank für die Präsentation der Mobilitätsstrategie. Ich habe nichts zuzufügen. Wenn die Punkte 1 und 2 des Zielbild 2035/Vision umgesetzt sind, wird es eine Freude sein, die Stadt mit dem Velo zu befahren!	Allgemein	Danke für diese Rückmeldung!	-
16	Seite 7: Zielbild 2035 / Vision Mit den Punkten 1, 3, 4 sind wir einverstanden. Zu Punkt 2 schlagen wir folgende Präzisierung vor: Die Ziele in der Stadt sind durch den situationsgerechten Einsatz des optimalen Verkehrsmittels von allen Bevölkerungsgruppen zuverlässig und sicher erreichbar. Begründung: Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Menschen	Zielbild	nachvollziehbar	Wird ergänzt im Zielbild.

17	Zu Messgrössen: Unseres Erachtens sind zu viele Messgrössen aufgeführt. Jede lesende Person kann im Text für sich jene Messgrössen herauspicken, die sie gerade möchte. Vorschlag: Reduktion auf folgende Messgrössen mit Gewichtung in der Reihenfolge: 1. Versorgungsfahrten 2. Flächeneffizienz 3. Primärenergieverbrauch 4. Reisezeiten Begründung: Mehrfachbewertungen sollen ausgeschlossen werden. - Unter Primärenergieverbrauch sind auch die Treibhausgasemissionen, Stickoxid und Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs subsummiert - Unter Flächeneffizienz sind auch die Kriterien Zusammensetzung Antriebe immatrikulierter Fahrzeuge, Verkehrsmessungen MIV, Fuss- und Velo, Modalsplit subsummiert - Unter Reisezeiten sind auch die Kriterien Einhaltung Fahrplan öV, durchschnittliche Distanzen zu den Gütern des täglichen Bedarfs, Verkehrsberuhigte Zonen, Umlaufzeiten an LSA subsummiert Das Thema Temperatur verstehen wir in diesem Zusammenhang nicht. Das Kriterium durchschnittliche Distanzen zu den Gütern des täglichen Bedarfs hat einen engen Zusammenhang mit der Raum- und Quartierplanung. Können die Quartiere vor Ort versorgt werden, wird der Verkehr direkt reduziert.	Messgrössen	Bei den aufgezählten Messgrössen werden schlussendlich mehr als 4 Kennzahlen erhoben werden müssen. In der Summe sind das wiederum etwa gleich viele Messgrössen wie vorgeschlagen, aufgeteilt in 4 Kategorien. Zudem ist unklar, wie beispielsweise "Versorgungsfahrten" erhoben werden sollen und welchen Zielbeitrag diese leisten. Die Temperatur ist ein Platzhalter für den Umgang mit "Hitzeinseln" in der Stadt- es ist noch unklar ob es dazu passende Messgrössen gibt. Mit Begründungs-, Entsielungs- und weiteren Massnahmen soll den steigenden Temperaturen in der Stadt begegnet werden. Da Strassenflächen und Schienenfelder den grössten Anteil an Hitze speichern und an die Umgebung abgeben, sind Massnahmen anzunehmen um die Temperaturen zu senken.	keine Anpassungen
18	Seite 11: Leitlinien Wir sind mit Ihren Überlegungen grundsätzlich einverstanden und haben folgende Präzisierungen oder ergänzende Überlegungen:	Leitlinien	dankeschön	-
19	4. Fusswegnetz ausbauen und optimieren Infrastruktur- und Fördermassnahmen unter Anwendung der Standards Fussverkehr konsequent und bedarfsgerecht umsetzen. Begründung: Wird an einem Ort ein chronischer Engpass festgestellt, darf die Fläche für die Fussgänger auch erweitert werden. Bsp: Seebücke seeseits.	Leitlinien	Die Standards geben jeweils unterschiedliche Lösungsansätze je nach Situation und Bedarf vor. Bei der Anwendung der Standards werden immer Kompromisse notwendig sein und die eine richtige Lösung gibt es nicht.	keine Anpassungen.
20	5. Veloinfrastruktur ausbauen und optimieren Der Veloverkehr ist wo immer möglich vom MIV getrennt zu führen. Das Sicherheitsempfinden von Velofahrenden muss markant gesteigert werden, um Reisende vom Auto auf das Fahrrad zu bringen. Marktstände und Fussgängerströme sind gegenüber Velorouten zu entflechten. Bei der Gestaltung, Planung und Ausführung von gemischten Fussgänger-Radwegzonen oder -bereichen ist auf eine minimale Gefährdung der Fussgänger zu achten, z.B. mit der Durchsetzung einer angemessenen Fahrtgeschwindigkeit.	Leitlinien	Diese Formulierung ist bereits im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität enthalten.	keine Anpassungen.
21	Die Stadt soll sich für Freizeitrouten in und um die Stadt engagieren, beim Kanton für eine rasche Vollendung des kantonalen Radwegnetzes einsetzen. Der VQSL stellt fest, dass der Kanton eine miserable Terminverbindlichkeit in der Radwegrealisierung aufweist und seine Energie nach wie vor lieber in die Realisierung von MIV-Projekten steckt.	Allgemein	Wir sind im Austausch mit den Umgemeinden und dem kantonalen Radverkehrsbeauftragten und setzen uns auch im Rahmen der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm dafür ein.	keine Anpassungen
22	In der Raumplanung muss gefördert werden, dass Fahrradabstellplätze mit Diebstahlsicherungsmöglichkeit nahe der Zielorte platziert werden (Restaurants, Ladeneingänge, in den Quartieren auch bei Bushaltestellen).	Leitlinie	Detaillierte Vorgaben zur Veloparkierung sind im Konzept Veloparkierung bereits enthalten	keine Anpassungen
23	6. öV optimieren Das Gesamtsystem ist so einzurichten, dass sowohl der öV als auch der Langsamverkehr zuverlässig und pünktlich verkehren können. Um die Überlagerung von Heimwegverkehr und Freizeitverkehr abends zu reduzieren, ist der öV abends bis zur Heimkehrzeit (ca 24 Uhr) in dichtem Takt zu führen (ca ¼ Std Takt). Als Vorbild dazu dient die Stadt Zürich, in welcher auch die Quartierbusse bis 24:00 Uhr fahren. Das Liniensystem ist so anzuordnen, dass viele Orte direkt angefahren werden können und möglichst wenige Linienwechsel notwendig sind.	Leitlinie	Die Planung des öV-Angebotes liegt in der Zuständigkeit des vvl. Die Finanzierung des Angebotes übernehmen die Gemeinden und der Kanton. Vorgaben für die Angebotsplanung des vvl in einer Gemeindefinanzierungsstrategie zu machen ist nicht zweckmässig, dann müsste die Verordnung über den öffentlichen Verkehr, bei den Ausführungen der Angebotsstufen angepasst werden. Die Forderung nach einem pünktlichen und zuverlässigen ÖV-Angebot stützen wir.	in Leitlinie 6 enthalten. Unter zuverlässig wird auch pünktlich verstanden.
24	10. Parkierungsangebot: P+R und B+R-Anlagen an Bahnhöfen in der Region sind zu fördern.	Leitlinie	Diese Forderung ist unter Leitlinie 13 enthalten. Die Förderung in der Region liegt ausserhalb unserer Zuständigkeit, wir setzen uns nach Möglichkeit für geeignete Verkehrsdruckscheiben ausserhalb der Stadt ein, damit der Umstieg auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel nahe an der Quelle erfolgen kann.	keine Anpassungen.
25	Der öV ist nur zu Stosszeiten flächeneffizient. Der öV sollte hier expliziter gestärkt werden.	Zielbild	Danke für diesen Hinweis. Der Fahrzeugbesetzungsgrad wird miteinbezogen werden.	Flächen- und Ressourceneffizienz wird in der Mobilitätsstrategie definiert und der Fahrzeugbesetzungsgrad berücksichtigt.

26	Durchgangsverkehr und Pendelverkehr (stadtauswärts morgens / stadteinwärts abends) muss hier mitberücksichtigt werden. Bitte um Ergänzung.	Zielbild	Aussagen zum Durchgangsverkehr sind bereits im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität festgelegt: Art.5 Abs 2 besagt: <i>Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassenetz oder von Umfahungsstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.. und Abs. 3: 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.</i> Aussagen zu einzelnen Verkehrsarten (Pendlerverkehr) werden nicht im Zielbild gemacht, sonst müssten diese auch für den Freizeitverkehr und den Wirtschaftsverkehr erfolgen.	Aussagen zu verschiedenen Verkehrszwecken werden in geeigneter Form in der Ausgangslage (tbd) behandelt
27	Die Wege sind kurz, wenn der Bürger im Quartier bleibt. Die topografischen Gegebenheiten der Stadt dürfen nicht vernachlässigt werden.	Zielbild	Die Gegebenheiten sind unterschiedlich. Dies wird mit dem Verkehrsangebot, der Quartiereinrichtungen und Naherholungsmöglichkeiten und teilweise auch mit Tretunterstützung (E-Bikes) abgefangen.	keine Anpassungen am Zielbild
28	Für ältere Personen und jüngere Personen fehlt es oft an guten Verbindungen zu Randzeiten, was dazu führt, dass das gesellschaftliche Leben leidet.	Zielbild	Die Busverbindungen werden bis Mitternacht mindestens im Halbstundentakt, auf Hauptachsen im Viertelstundentakt bedient. Zusätzlich kommt das Angebot des Nachtnetzes (Stundentakt die gesamte Nacht auf dem Nachtnetz). Unter der Woche werden die Bushaltestellen nur zwischen Mitternacht und 5:30 nicht bedient.	keine Anpassungen am Zielbild
29	MESSGRÖSSEN: Strassenverkehr ist durch Verkehr zu ersetzen	Messgrößen	Der Strassenverkehr ist auf Stadtgebiet der grösste Emittent. Es gilt zu bemerken, dass auch Busse auf der Strasse verkehren und darin enthalten sind. Der Schienenverkehrsanteil ist auf Stadtgebiet gering und die Emissionen des Schienenverkehrs ebenfalls, sodass der Fokus auf dem Strassenverkehr liegen soll. Der Flugverkehr ist in der Schweiz ein weiterer grosser Emittent. Massnahmen diesbezüglich müssen auf übergeordneten Ebenen vorgenommen werden.	Beibehalten von Strassenverkehr
30	Car-Sharing fehlt hier gänzlich	Leitlinien	Da mit Carsharing zwar Autos aber keine Fahrten geteilt werden, haben wir dies nicht als Beispiel erwähnt. Ansätze, die den Fahrzeugbesetzungsgrad erhöhen sparen mehr Fahrten ein.	Der Aspekt Carsharing wird in der Leitlinie 2 vertieft und beschrieben.
31	Statt «Standards Fussverkehr konsequent umsetzen» ist die Formulierung «Standards Fussverkehr nach Möglichkeit umsetzen» zu verwenden. Begründung: Aufgrund des sehr beschränkten Platzes ist eine konsequente Umsetzung nicht möglich und realistisch.	Leitlinien	Der Satz lautet: <i>Infrastruktur- und Fördermassnahmen unter Anwendung der Standards Fussverkehr konsequent umsetzen</i> . Die Konsequenz bezieht sich auf die Umsetzung der Massnahmen und nicht die Standards. Damit soll dem Fussverkehr die notwendige Priorität eingeräumt werden. Bei der Anwendung der Standards werden immer Kompromisse notwendig sein, insofern stimmt es, dass sie nicht immer 1:1 angewendet werden können.	Formulierung wird leicht angepasst. Bei den Erläuterungen soll auf die Schwierigkeiten/Zielkonflikte bei der Umsetzung hingewiesen werden.
32	Statt «Standards Veloverkehr konsequent umsetzen» ist die Formulierung «Standards Veloverkehr nach Möglichkeit umsetzen» zu verwenden. Begründung: Aufgrund des sehr beschränkten Platzes ist eine konsequente Umsetzung nicht möglich und realistisch.	Leitlinien	Der Satz lautet: <i>Infrastruktur- und Fördermassnahmen unter Anwendung der Standards Veloverkehr konsequent umsetzen</i> . Die Konsequenz bezieht sich auf die Umsetzung der Massnahmen und nicht die Standards. Damit soll dem Veloverkehr die notwendige Priorität eingeräumt werden. Bei der Anwendung der Standards werden immer Kompromisse notwendig sein, insofern stimmt es, dass sie nicht immer 1:1 angewendet werden können.	Formulierung wird leicht angepasst. Bei den Erläuterungen soll auf die Schwierigkeiten/Zielkonflikte bei der Umsetzung hingewiesen werden.
33	Hinweis integrieren, dass entsprechende Massnahmen (Begegnungszonen, Temporeduktionen, Fahrverbote) sich auf Quartiere beschränken. Der Begriff «Fahrverbote» ist zudem ersatzlos zu streichen. Fahrverbote würden nebst dem MIV auch den ÖV und den Veloverkehr betreffen.	Leitlinien	Das StrG gilt auch für Kantonsstrassen und schliesst Regimeanpassungen nicht aus (u.a. §35-39). Bei der Aufzählung handelt es sich um Beispiele, damit die Leserin/der Leser sich etwas unter Regimeanpassungen vorstellen kann. Die passende Massnahme wird im Einzelfall von den jeweils zuständigen Behörden erarbeitet werden. Vor dem Hintergrund des Gegenentwurfes zur Initiative "Attraktive Zentren" wird die Leitlinie evtl. angepasst.	Bei der Erläuterung der Leitlinien wird der Hinweis, dass einzelne Verkehrsarten von den Fahrverbote ausgenommen werden können, integriert.
34	Fahrverbote sollten/würden auch Velofahrer betreffen. Ausdruck ist zu streichen. Ebenso ist der Begriff Velostrassen zu streichen. Velostrassen wie im Bruchquartier dienen ebenfalls als Durchgangsverkehr. Die Bewohner sind alles andere als glücklich darüber. (Randnotiz, unser GF wohnte und arbeitete fast 8 Jahren im Bruchquartier). Die Wohnqualität hat mit der Einführung der Velostrasse drastisch abgenommen). Die S-Pedelec mit 45km/h haben die ganze Situation nochmals verschärft.	Leitlinien	Die Überschrift wird angepasst. Analog zur Mobilitätsstrategie Biel wird für den MIV ein Kammersystem angestrebt. Exkurs zur Bruchstrasse: der Durchgangsverkehr MIV konnte mit einem kurzen Einbahnstrassenabschnitt mit der Einführung von T-30 reduziert werden. Die Herausforderungen mit den schnellen E-Bikes sind bekannt, auch diese haben sich an die vorgegebene Geschwindigkeit zu halten. Bei polizeilichen Kontrollen können E-Bikes (45er) für Geschwindigkeitsübertretungen gebüsst werden.	Formulierung wurde angepasst in: Durchgangsverkehr MIV mittels geeigeter Massnahmen wie beispielsweise Superblocks, Kammersystem, Fahrverbote, Velostrassen oder Fussgängerzonen vermeiden.

35	Ein Blick auf Strassen und Plätzen in der Stadt Luzern zeigt, dass viele Veloparkplätze leer sind und nicht genutzt werden oder als Abstellplatz für «Altmittel» genutzt werden. Ein zusätzliches Angebot wird daher nicht benötigt. Ausnahme: Perimeter rund um den Bahnhof Luzern. ACHTUNG: Bedenkt das baldige Platzproblem der etlichen Veloanhänger! Der Satz «Verlagerung privater Parkplätze in den privaten Raum» ist ersatzlos zu streichen, da der verfügbare «Private Raum» jetzt schon rar ist.	Leitlinien	Gerade die Diskussion um das Veloparking am Bahnhof zeigt, dass Veloabstellplätze durchaus notwendig sind. Obwohl Velos aktuell unter der Einhaltung einer Durchgangsbreite von 1.5m auf dem Trottoir abgestellt werden können, ist es angebracht, geeignete Standorte und Parkierungsvorrichtungen für die Veloparkierung vorzusehen. Dies auch, weil andere Nutzungen (z.B. Boulevardgastronomie etc.) ebenfalls Flächen im öffentlichen Raum beanspruchen. Damit können Nutzungskonflikte reduziert werden. Vor dem Hintergrund von Verkehrsdröhscheiben und der angestrebten multimodalen Wegeketten werden an geeigneten Haltepunkten Velo- und auch Carsharing Standorte geplant werden müssen. Die Abmessungen der Veloparkierungen werden flexibel angepasst werden müssen. Die Verlagerung privater Parkplätze auf privaten Raum ist von der Stimmbewölkerung mit der Annahme des Parkplatzreglementes angenommen worden und daher festgelegt.	keine Anpassung der Formulierung
36	Dosierungsmassnahmen führen nur zu Rückstau in den Quartieren. Was zur Folge haben wird, dass die Lebensqualität in den Quartieren massiv abnehmen wird.	Leitlinien	Dosierungen werden einerseits an Abschnitten vorgesehen, wo die dafür notwendigen Stauräume die Aufenthaltsqualität weniger beeinträchtigen und andererseits führen sie dazu, dass "Schleichwege" durch Wohnquartiere weniger attraktiv sind, was wiederum den direkten Anwohnerinnen und Anwohnern zugute kommt. Mit Dosieranlagen kann der Verkehrsfluss auf den Hauptachsen verbessert werden, was allen Verkehrsteilnehmenden zugute kommt.	Formulierung wird beibehalten.
37	In der Vision fehlt ein klares Bekenntnis zu den wirtschaftlichen Faktoren, im Besonderen dem Tourismus/Detailhandel und der damit verbundenen Gastfreundschaft. Der Tourismus schafft Arbeitsplätze. Vom Tourismus profitieren Alle; Hotels, Restaurants, Kultur, Detailhandel etc. Generell wird die Vision zu stark nur auf eine ökologische Dimension reduziert, wirtschaftliche Aspekte fehlen. Auch für die Bevölkerung der Stadt Luzern ist es wichtig, im Zielbild 2035 den wirtschaftlichen Aspekt drin zu haben. Ergänzung: In unserer weltoffenen Stadt ist jeder Gast willkommen, unabhängig woher er kommt und mit welchem Verkehrsmittel er anreist.	Zielbild	Die Gastfreundschaft und Lebens- und Aufenthaltsqualität sollen auf für die nachfolgenden Generationen erhalten bleiben. Damit dies angesichts der Herausforderungen der Klima- und Energieperspektiven möglich bleibt, ist der Fokus auf die ökologische Dimension unabhängig. Im Grundsatz ist jeder Gast willkommen, aber die Anreise und der damit verbundene Energieverbrauch und CO2-Ausstoss können nicht ausgeblendet werden.	Ergänzungsvorschlag wird abgelehnt.
38	Gemäss Punkt 10 soll das Parkierungsangebot optimiert werden, was wir sehr begrüssen. Dabei wird allerdings nur von flächeneffizienten Verkehrsmittel gesprochen. Was heisst dies konkret? Denn gemäss einer solchen Formulierung müsste sich die Stadt für den Erhalt der Cars in der Innenstadt einsetzen (was wir ja befürworten). Dies ist ihnen wohl aktuell noch nicht bewusst. In den Leitlinien sollen jedoch diverse Verkehrsteilnehmer genannt und berücksichtigt werden. Als aktuelles Beispiel dient hier die Diskussion rund um das Bahnhofparking P1. Für den stationären Detailhandel sind Parkplätze in Gehdistanz zur Innenstadt sehr wichtig. Ein gutes Angebot ist förderlich für die Entwicklung von Gewerbe in unserer Stadt und der damit verbundenen Arbeitsplätze. Ergänzung: Ausbau von unterirdischen Parkplätze in Gehdistanz zur Innenstadt und die damit verbundene Möglichkeit zur Schaffung von autofreien Begegnungszonen.	Leitlinien	Die Behandlung der Car-Thematik erfolgt durch den Carstrategieprozess. Darin ist die mittel- langfristige Perspektive enthalten. Die Flächeneffizienz ist nicht der einzige Einflussfaktor auf dieses Thema, sondern auch Aspekte der Verkehrssicherheit und des Platzverbrauches für die Parkierung werden berücksichtigt. Hinsichtlich Parkierung: ein Ausbau von Parkplätzen widerspricht den Vorgaben aus der Energie- und Klimastrategie und kann in den Leitlinien nicht berücksichtigt werden.	Flächen- und Ressourceneffizienz wird in der Mobilitätsstrategie definiert und der Fahrzeugbesetzungsgrad berücksichtigt. Die vorgeschlagene Ergänzung zur Parkierung wird abgelehnt.
39	Berücksichtigung von gendgerechter Planung	allgemein	Dieser Aspekt ist bei allen Planungen der Verwaltung zu berücksichtigen.	Wird nicht explizit in der Mobilitätsstrategie aufgenommen
41	Auswirkungen			
42	Es braucht zwingend Verbesserungen für den Bus, es kann nicht sein, dass die Busse in der Innenstadt im Stau behindert werden: ÖV: Busbeschleunigung stärken	Schwerpunkt	Diese Forderung ist mit den Leitlinien und dem 4-V Prinzip der Verkehrsplanung vereinbar. Für eine nachhaltige städtische Mobilität ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs zentral	Die Forderung nach Busspuren wird in den Schwerpunkten aufgenommen
43	Differenzierte Betrachtung der Gestattung bei verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Strassen: Die Strassenzüge sollen entsprechend ihrer Verkehrsfunktion geplant werden. Entlang von Hauptachsen hat der Durchgangsverkehr höheres Gewicht als die Anliegen der Passanten	allgemein	In der Innenstadt verlaufen auch Flanierzonen und publikumsintensive Nutzungen säumen die Hauptachsen. Auch entlang dieser Strassenzüge ist eine hohe Aufenthaltsqualität anzustreben. Es versteht sich von selbst, dass die Gestaltung von verkehrsorientierten Strassen auch den Verkehr angemessen zu berücksichtigen hat.	keine Anpassungen
44	DBL: Umsetzungsschwerpunkt umformulieren	Schwerpunkt	Die grosse Herausforderung ist, den DBL in der Botschaft zum Ausbauschritt 2026 zu verankern. Daran arbeiten SBB, Kanton und Stadt Luzern mit vielen Unterstützern. Parallel dazu laufen die Planungsarbeiten für ein zukünftiges Bahnhofsumfeld.	Der DBL ist das zentrale Grossprojekt im Stadtzentrum Luzerns. Der Baubeginn erfolgt nach 2030. Es ist absehbar, dass die Planung und Projektierungen in der nächsten Überarbeitung der Mobilitätsstrategie einen zentralen Stellenwert erhalten werden. Bis dahin werden die Planungsarbeiten der Partner unterstützt und der Masterplan Bahnhof Luzern aufgegleist.