



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 25. April 2018 (StB 222)

B 10/2018

Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern

**Vom Grossen Stadtrat mit zwei
Protokollbemerkungen
am 20. September 2018
zustimmend zur Kenntnis
genommen.**

**(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2018–2022

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots.

Leitsatz Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die «Stadt der kurzen Wege» mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Städtische Ressourcen

Die Stadt Luzern verfügt über

- eine wertstabile und zeitgemässe Infrastruktur.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Verkehr

Fünffjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Fünffjahresziel 6.2 Die prioritären Sanierungen von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen sowie von Unfallschwerpunkten sind umgesetzt. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2020 unter 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken. Die dafür notwendige Zusammenarbeit mit dem Kanton ist intensiviert.

Fünfjahresziel 6.3 Der zügige Ausbau des Bahnknotens Luzern zu einem Durchgangsbahnhof ist gesichert. Die Finanzierung ist sichergestellt, und das Plangenehmigungsverfahren ist eingeleitet. Das Konzept AggloMobil due ist bis 2020 auf Stadtgebiet umgesetzt und wird in Form von AggloMobil tre weiterentwickelt.

Fünfjahresziel 6.4 Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velo-netz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Fünfjahresziel 6.5 Ein Grundkonzept Parkierung ist beschlossen.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist in gesamtstädtischen Konzepten definiert. Diese liegen vor; erste Massnahmen sind umgesetzt.

Fünfjahresziel 7.2 Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft und weg vom Atomstrom sind die Massnahmen aus dem «Aktionsplan Luft, Energie, Klima 2015» grösstenteils umgesetzt. Mindestens fünf 2000-Watt-Siedlungen (Areale) sind im Bau oder fertiggestellt.

Fünfjahresziel 7.3 Die zusammengeführte Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadtteile Luzern und Littau ist dem Kanton Mitte 2020 zur Vorprüfung eingereicht. Die übergeordneten Vorgaben des Kantons sind eingeflossen.

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die «Stadt der kurzen Wege» erreicht.

Volkswirtschaft

Fünfjahresziel 8.1 Die durch die Bau- und Zonenordnung geschaffenen Entwicklungspotenziale werden, wo geeignet, in Mitwirkungsverfahren ausgeschöpft.

Fünfjahresziel 8.2 Die Stadt unterstützt die Schaffung von neuen, wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen.

Fünfjahresziel 8.3 Die Stadt steigert die Attraktivität der Innenstadt.

Fünfjahresziel 8.4 Die Stadt ist sich der Wichtigkeit der Wirtschaft bewusst und fördert die Vielfalt der Unternehmen durch optimierte Rahmenbedingungen.

Übersicht

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 im Jahr 2014 erarbeiteten Mobilitätsstrategie, insbesondere die Massnahmen, sind einem Wandel unterworfen, weshalb sie einer periodischen Überarbeitung und Aktualisierung bedürfen. Aufgrund des durch den Stadtrat damals vorgeschlagenen Vierjahresintervalls ist eine Aktualisierung im Jahr 2018 fällig. Die zentralen Aspekte der Mobilitätsstrategie 2014–2018 mit der Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln haben sich bewährt und werden konsequent weiterentwickelt.

Der Stadtrat nimmt die aktuelle Überarbeitung der Mobilitätsstrategie zum Anlass, nicht nur die Massnahmenliste zu überarbeiten, sondern auch die Struktur der Strategie dem seither veränderten Umfeld anzupassen. Er zeigt auf, wie er sich die Zukunft der Mobilität in der Stadt Luzern vorstellt und mit welchen strategischen Stossrichtungen er darauf hinarbeiten will. Der Stadtrat richtet seine Handlungen neu mit vier strategischen Stossrichtungen auf das Zielbild – «In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs» – aus. Die Stossrichtungen werden in Planungsgrundsätzen konkretisiert.

Von zentraler Bedeutung ist für den Stadtrat die gegenseitige Abstimmung der Siedlungs-, Freiraum- und Mobilitätsentwicklung. Als Zeithorizont für die Mobilitätsstrategie hat 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 Raumentwicklungskonzepts abgestimmt.

Aufgrund der Innenverdichtung steigen die Anforderungen an die Wohn- und Aufenthaltsqualität, und die Bedeutung des Freiraums und des öffentlichen Raums nimmt zu. Gleichzeitig bieten die gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen eine Chance, die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre zeigt trotz wirtschaftlichem Wachstum sowie einer Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt. Diese positive urbane Entwicklung will der Stadtrat mit geeigneten Massnahmen weiterverfolgen.

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erfolgt durch Massnahmen und Projekte. Diese werden einerseits 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.

Die Anwendung der Mobilitätsstrategie auf einzelne, ausgewählte Kernthemen zeigt exemplarisch, welche Lösungsmassnahmen denkbar sind und welche nächsten Schritte geplant sind.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einführung	8
1.1 Eine Mobilitätsstrategie für die Stadt Luzern	8
1.2 Abstimmung Siedlung, Freiraum und Mobilität	8
1.3 Regionale Entwicklungen	9
1.4 Aufbau	11
2 Ausgangslage	11
2.1 Siedlungsentwicklung und öffentlicher Raum	11
2.2 Verkehrsentwicklung	13
2.3 Trends verändern die Mobilität	14
2.4 Politisch-strategische Vorgaben	16
2.5 Zuständigkeiten und Finanzierung	17
3 Strategie 2035	18
3.1 Zielbild Mobilität 2035: In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs	18
3.2 Strategische Stossrichtungen	20
3.3 Planungsgrundsätze	21
3.4 Organisation und Zusammenarbeit	27
3.5 Richtgrössen 2035	28
4 Umsetzung	29
4.1 Massnahmen und Projekte	29
4.2 Finanzierung	30
5 Erfolgskontrolle	30
5.1 Wirkungskontrolle Zeitraum 2014–2018	30
5.2 Umsetzungskontrolle 2014–2018	31
5.3 Richtgrössen 2023	32

6 Anwendung	32
6.1 Kernanliegen	32
6.2 Kernanliegen 2018–2023	34

7 Antrag	45
-----------------	-----------

Anhang

- 1 Massnahmenlisten
- 2 Grundlagen

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einführung

1.1 Eine Mobilitätsstrategie für die Stadt Luzern

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, regionalen und städtischen Planungswerke und zeigt auf, in welche Richtung sich die Mobilität aus Sicht des Stadtrates entwickeln soll. Von zentraler Bedeutung ist für den Stadtrat die gegenseitige Abstimmung der Siedlungs-, Freiraum- und Mobilitätsentwicklung.

Den Auftrag zur Ausarbeitung einer Mobilitätsstrategie hat der Stadtrat mit dem durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern im September 2010 verabschiedeten Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität erhalten. Das Resultat der im Reglement vorgesehenen Konkretisierung im Sinne von Leitlinien war die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern, welche mit Bericht 5/2014 vom Grossen Stadtrat am 5. Juni 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Einige Bestandteile dieser Mobilitätsstrategie, insbesondere die Massnahmen, sind einem Wandel unterworfen, weshalb sie einer periodischen Überarbeitung und Aktualisierung bedürfen. Aufgrund des durch den Stadtrat damals vorgeschlagenen Vierjahresintervalls ist eine Aktualisierung im Jahr 2018 fällig.

Der Stadtrat nimmt die aktuelle Überarbeitung der Mobilitätsstrategie zum Anlass, nicht nur die Massnahmenliste zu überarbeiten, sondern auch die Struktur der Strategie dem seither veränderten Umfeld anzupassen. Er zeigt auf, wie er sich die Zukunft der Mobilität in der Stadt Luzern vorstellt und mit welchen strategischen Stossrichtungen er darauf hinarbeiten will.

Als Zeithorizont für die Mobilitätsstrategie hat der Stadtrat in Abstimmung mit dem Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern das Jahr 2035 gewählt. Die aus der Mobilitätsstrategie abgeleiteten Massnahmen und daraus resultierenden Projekte werden periodisch überprüft und einer Erfolgskontrolle unterzogen. Da sich die Wirkungskontrolle auf den nationalen Mikrozensus Mobilität und Verkehr stützt, der alle fünf Jahre durchgeführt wird, soll die Überprüfung und Aktualisierung der Mobilitätsstrategie zukünftig ebenfalls im Fünfjahresrhythmus erfolgen. Die vorliegende Strategie bezieht sich daher auf den Zeitraum 2018–2023.

1.2 Abstimmung Siedlung, Freiraum und Mobilität

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, dass das prognostizierte Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete durch Umstrukturierung und Verdichtung

aufgefangen wird. Dies führt einerseits zu einem Zielkonflikt zwischen Siedlung und Freiraum und andererseits zu einem Konflikt zwischen den Ansprüchen der Siedlung und der Mobilität an die öffentlichen Räume. Im Zuge der Verdichtung muss daher besonders verantwortungsvoll mit den bestehenden Freiräumen umgegangen und bauliche Entwicklungen müssen mit hohen qualitativen Ansprüchen verknüpft werden.

Aus der baulichen Entwicklung entstehen auch Mobilitätsbedürfnisse. Die angestrebte Siedlungsentwicklung gibt Hinweise auf die zu erwartende Verkehrserzeugung. Diese hängt auch mit der Lage der verschiedenen Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen innerhalb der Stadt, deren relative Lage zu Quartierzentren und Freiraumangeboten oder dem vorhandenen Mobilitätsangebot zusammen. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und die Art der Fortbewegung können durch das Verkehrsangebot und die Gestaltung von öffentlichen Räumen, insbesondere der Strassenräume, beeinflusst werden. Umgekehrt geben die bestehenden Verkehrskapazitäten vor, was an Verkehrszunahme in einem lokal begrenzten Raum möglich ist. Das Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern und die überarbeitete Mobilitätsstrategie 2018–2023 sind deshalb ergänzend zueinander zu betrachten.

Mit der Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität sollen Zielkonflikte, die mit der inneren Verdichtung entstehen, frühzeitig erkannt und so weit als möglich vermieden werden. Dafür braucht es eine angemessene und weitsichtige Interessenabwägung. Mit der Mobilitätsstrategie zeigt der Stadtrat deshalb auch auf, welchen Beitrag die Mobilität zur Zielerreichung der angestrebten Raumentwicklung leisten soll.

1.3 Regionale Entwicklungen

Die Stadt Luzern hat aufgrund ihrer Funktion als Zentrum der Agglomeration Luzern sowohl Aufgaben für die Stadtbevölkerung als auch für die ganze Zentralschweiz zu erfüllen. Diese zentralörtlichen Funktionen der Stadt Luzern, wie z. B. das Kultur- oder das Bildungsangebot, aber auch die nationale und internationale touristische Ausstrahlung der Stadt Luzern, welche auch aus wirtschaftlicher Sicht für die Stadt von grosser Bedeutung sind, verursachen Verkehr.

Die Mobilitätsbedürfnisse machen nicht an Gemeindegrenzen halt und können deshalb auch nicht unabhängig von den umliegenden Gemeinden und vom Kanton gesteuert werden. Die Siedlungsentwicklung ist unter anderem im kantonalen Richtplan verankert und wird mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms gefördert. Es bedarf einer starken regionalen Zusammenarbeit, um eine abgestimmte Entwicklung des Siedlungsraums und dessen Mobilität ermöglichen zu können.

Wenn im Zusammenhang mit der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern über die Zukunft der Mobilität diskutiert und diese in gewünschte Bahnen gelenkt wird, so müssen neben der Innensicht der Stadt Luzern stets auch die Aussensicht und die Bedeutung der Mobilität für die ganze Region im Auge behalten werden. Aber auch vor diesem Hintergrund ist es wichtig zu erkennen, dass der Strassenraum im Agglomerationskern, der Stadt Luzern, nicht nur Bewegungsraum, sondern auch Aufenthalts- und Begegnungsraum ist. Gleichzeitig muss die Stadt Luzern aber auch die verkehrlichen Auswirkungen ihrer Mobilitätsstrategie auf die Siedlungsstruktur der Region bedenken und

insbesondere eine zweckmässige Vernetzung der vier Zentren Luzern Nord, Luzern Süd, Luzern Ost und Luzern Zentrum anstreben. Eine überkommunale Zusammenarbeit ist dabei von grosser Bedeutung.

Mit der Realisierung grosser geplanter Verkehrsinfrastrukturvorhaben wie des Durchgangsbahnhofs, der Spange Nord und des Bypasses (vgl. Abb. 1) soll gemäss Bund und Kanton innerhalb des Zeithorizonts von 15 Jahren begonnen werden. Die vorliegende Mobilitätsstrategie baut nicht auf diesen Grossprojekten auf, da die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Luzern auch ohne diese Projekte in die aufgezeigte Richtung stattfinden muss. Vor einer allfälligen Realisierung des Durchgangsbahnhofs (dessen Projektierung im Ausbauschnitt 2025 wahrscheinlich ist) und des Bypasses (dessen Realisierung der Bund ab 2025 plant) werden in den verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten Gesamtverkehrskonzepte umgesetzt, welche der städtischen Mobilitätsstrategie entsprechen, um eine siedlungsverträgliche Mobilitätszunahme zu ermöglichen. Dazu sind angebotsorientierte Planungen, die Förderung des öffentlichen sowie des Fuss- und des Veloverkehrs sowie Dosierungen auf den Zufahrten zu den Hauptachsen vorgesehen.

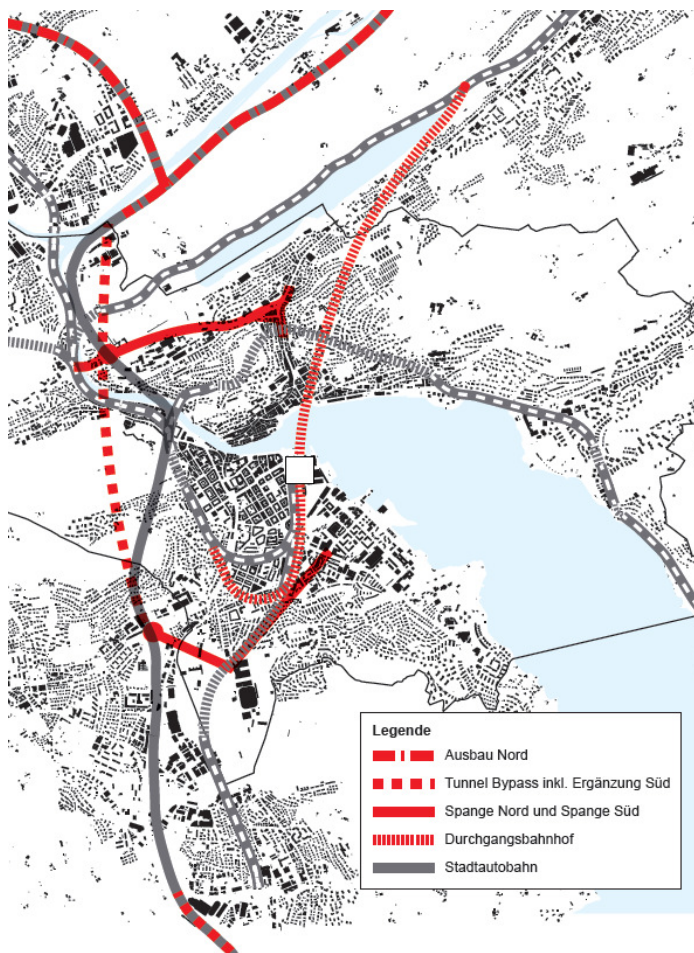


Abb. 1: Übersicht über die grossen Verkehrsinfrastrukturprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Luzern

1.4 Aufbau

Die Mobilitätsstrategie ist auf das Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern und auf die Strategien übergeordneter Planungswerke, insbesondere den kantonalen Richtplan und das Agglomerationsprogramm, abgestimmt. Die ausführliche Beschreibung der Grundlagen findet sich im Anhang und in der extern erarbeiteten Mobilitätsanalyse.

Die einzelnen Kapitel der Mobilitätsstrategie haben folgende Inhalte:

- Ausgangslage: Als Kontext der Mobilitätsstrategie sind die Umwelt, die übergeordnete Politik, die Wirtschaftslage und die Gesellschaft zu verstehen. Die Entwicklungen in diesen Bereichen und deren Auswirkungen auf die Mobilität gilt es in der Mobilitätsstrategie zu antizipieren.
- Strategie 2035: Die gesamte Strategie bezieht sich auf den Zeithorizont 2035. Ausgehend von einem Zielbild, einer Art Vision wie sich der Stadtrat die Mobilität in Luzern 2035 vorstellt, sind vier strategische Stossrichtungen definiert. Diese dienen als Leitplanken für die Handlungen des Stadtrates und werden in Planungsgrundsätzen weiter konkretisiert. Mit den Planungsgrundsätzen wird aufgezeigt, wie die Stadt Massnahmen und Projekte bearbeitet. In der Regel ist es selten die Stadt alleine, die Projekte umsetzt. Daher ist die Kultur, im Sinne der Organisation (wer) und der Zusammenarbeit (wie), der wesentliche Faktor für die Zielerreichung. Die Richtgrössen 2035 geben die angestrebte Richtung der Entwicklungen in Form von messbaren Grössen vor.
- Umsetzung: Um aus den Planungsgrundsätzen konkrete Projekte abzuleiten, braucht es verschiedene Massnahmen in Form von Grundlagenarbeiten und konkreten Projekten. Diese sind in einer umfassenden Liste in Anhang 1 aufgeführt.
- Die Erfolgskontrolle der jeweils vorangehenden Strategieperiode geschieht schlussendlich über messbare Richtgrössen und ein Umsetzungscontrolling. Zudem werden die Werte der Richtgrössen im Sinne eines Zwischenziels für die angehende Periode festgelegt.
- Die Mobilitätsstrategie wird auf die als Kernanliegen bezeichneten Themen, welche die Diskussion um die Mobilität in der Stadt Luzern aktuell prägen, angewendet.

2 Ausgangslage

2.1 Siedlungsentwicklung und öffentlicher Raum

Gemäss Bevölkerungsprognose des Kantons könnte die Stadt Luzern bis 2035 über rund 97'800 Einwohnerinnen und Einwohner (2015–2035: +16'500) und 97'800 Arbeitsplätze (2015–2035: +16'700) verfügen. Das ausgewiesene Wachstum soll innerhalb der bestehenden Bauzonen und durch Innenverdichtung stattfinden. Abgestützt auf die Bevölkerungsprognose und die bestehende Bausubstanz zeigt das Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern, wie diese Entwicklung in den nächsten 15 Jahren gesteuert werden und wo das Wachstum stattfinden soll. Mit den Entwicklungsschwerpunkten im Norden, Süden und Osten der Stadt Luzern ist zudem ein Bevölkerungswachstum von rund 37'000 Personen und ein Arbeitsplatzwachstum von etwa 30'000 Arbeitsplätzen für die gesamte Agglomeration Luzern prognostiziert.

Die grössten baulichen Entwicklungen auf Stadtgebiet liegen in den drei Fokusgebieten Längweiher/Grenzhof, Reussbühl und Tribtschen/Steghof (vgl. Abb. 2). In diesen drei Gebieten wird ein Potenzial für 2'400 zusätzliche Wohnungen ausgewiesen. Aufgrund des Zusammenhangs zwischen der angestrebten Siedlungsentwicklung und der zu erwartenden Verkehrserzeugung bedeutet dies, dass in diesen Gebieten zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse entstehen.

Die Bedeutung des Freiraums und des öffentlichen Raums steigt mit zunehmender Verdichtung. Besonders für Kinder und Personen mit eingeschränkter Mobilität ist der Bewegungsraum im Nahumfeld zentral. Um die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für jede und jeden zu ermöglichen, werden deren Anforderungen an den öffentlichen Raum in Zukunft stärker zu berücksichtigen sein. Hindernisfreie Räume und barrierefreie Mobilität bedeuten auch übersichtliche und einfach verständliche Verkehrsangebote und -situationen. Ein hohes Mass an Verkehrssicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität sind dafür zentral.

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität leidet durch hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Am stärksten betroffen sind in der Stadt Anwohnerinnen und Anwohner von verkehrsorientierten Stadtachsen. Die gesellschaftlichen Anforderungen an die Sicherheit und Umwelt steigen, was sich in den verstärkten Bestrebungen nach Lärmschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen widerspiegelt. Eine Folge davon sind die zunehmenden Forderungen nach einer Temporeduktion auf Kantonsstrassen, insbesondere wenn diese durch Quartierzentren führen.

Das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum und die damit einhergehende Siedlungsentwicklung führen zu einer Steigerung der Mobilitätsnachfrage in der Stadt und Agglomeration Luzern und erhöhen auch die Forderung nach Freiräumen. Gleichzeitig stehen keine neuen oberirdischen Verkehrsflächen zur Verfügung. Unter diesen Voraussetzungen ist die Siedlungsentwicklung nur umsetzbar, wenn die heutige Mobilität und die zusätzliche Verkehrserzeugung weitgehend auf den bestehenden Verkehrsflächen abgewickelt werden.

Der Druck auf die öffentlichen Räume führt dazu, dass der Strassenraum auch Raum für Begegnungen ist und entsprechend gestaltet werden muss. Weil der öffentliche Raum in urbanen Siedlungen begrenzt ist, kommt auch der Organisation des Verkehrs auf diesen Flächen eine grosse Bedeutung zu. Insbesondere bei Quartierzentren, welche im Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern definiert wurden, ist es wichtig, dass der öffentliche Raum auf die Bedürfnisse des Quartiers reagiert. Eine adäquate Nahversorgung und die Nähe zu verschiedensten Nutzungen helfen wiederum, Wege für den täglichen Bedarf zu verkürzen.

Die Überlagerung der bestehenden Verkehrssituation mit der angestrebten Siedlungsentwicklung und insbesondere den Fokusgebieten zeigt an mehreren Stellen Handlungsbedarf für Infrastrukturanpassungen auf (vgl. Abb. 2). Diese wurde in der Mobilitätsanalyse, welche als Grundlage für die Mobilitätsstrategie und das Raumentwicklungskonzept extern erstellt wurde, hergeleitet. Zusätzlich beeinflussen auch die gemeindeübergreifenden Entwicklungsgebiete im Norden, Osten und Süden der Stadt die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Stadt.

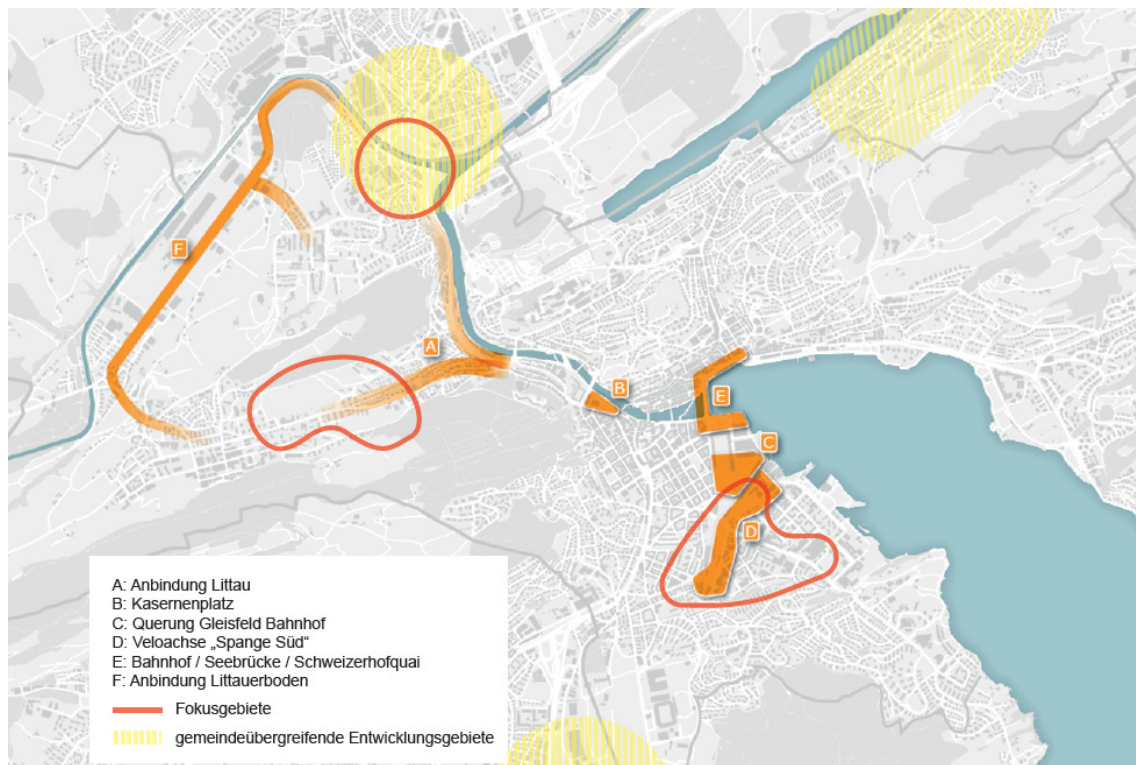


Abb. 2: Neuralgische Stellen für die angestrebte Siedlungsentwicklung, überlagert mit den grössten Entwicklungsgebieten

2.2 Verkehrsentwicklung

Während in den 1980er-Jahren noch täglich über 47'000 Fahrzeuge die Seebrücke querten, nehmen diese Zahlen seit 2000 kontinuierlich ab. 2016 betrug die Belastung noch knapp 36'000 Fahrzeuge pro Tag. Darin sind auch die rund 1'800 Fahrten der Linienbusse enthalten, die die Seebrücke täglich befahren. Die Verkehrsbelastung durch den MIV nimmt in der Innenstadt und in geringem Mass auch an der Stadtgrenze tendenziell ab. Gleichzeitig steigen die Bevölkerungs- und die Beschäftigtenzahlen in der Stadt und Agglomeration. Das grösste Wachstum ist dabei in der Innenstadt und in den Verdichtungsgebieten im Stadtteil Littau zu beobachten.

Das ist ein Hinweis darauf, dass das Mobilitätswachstum gegenwärtig ohne merkbare Steigerung des MIV erfolgt, beziehungsweise dass das städtische Strassennetz zu bestimmten Zeiten gesättigt ist und keine zusätzlichen Fahrzeuge aufnehmen kann. Diese Entwicklung ist nur möglich, solange einerseits auf dem übergeordneten Netz (Autobahn) genügend Kapazitäten vorhanden sind, damit kein Ausweichverkehr durch die Stadt führt, und andererseits alternative Verkehrsangebote genügend attraktiv sind. Da die Stadt keine Einflussmöglichkeiten auf die regionale und überregionale Verkehrserzeugung hat, hat sie ein grosses Interesse an einer leistungsfähigen Autobahn für übergeordnete Verkehrsverbindungen.

Die Analysearbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) haben gezeigt, dass die Fahrzeiten für den MIV in der Stadt auf den meisten Streckenabschnitten lediglich zu den Hauptverkehrszeiten – morgens (zwischen 7 und 8 Uhr) auf der Zufahrt ins Stadtzentrum und abends (zwischen 16 und 18 Uhr) für die Ausfahrt aus der Stadt – erhöht sind. In diesen

Spitzenzeiten liegen die durchschnittlichen Fahrzeiten zwischen den Aussenquartieren und dem Stadtzentrum je nach Relation zwischen 10 und 20 Minuten. Während der übrigen 21 Stunden verläuft der Verkehr in der Regel unbehindert, dann ist die Innenstadt innert kürzerer Frist erreichbar.

In der Mobilitätsanalyse wurde zudem aufgezeigt, dass Distanzen zwischen benachbarten Quartieren und Verbindungen von den Quartierzentren ins Stadtzentrum grösstenteils innerhalb von 15 Minuten mit dem Velo zu bewältigen sind. Ausnahmen bilden Verbindungen aus Littau Dorf und der Achse Littauerboden. Mit E-Bikes oder dem öffentlichen Verkehr sind auch diese Quartierzentren sowie Hanglagen und die Agglomerationsgemeinden innert 15 Minuten vom Stadtzentrum aus erreichbar.

Obwohl der MIV gemessen an den zurückgelegten Distanzen nach wie vor auch in der Stadt Luzern das meistverwendete Verkehrsmittel ist, kann festgestellt werden, dass Stadtbewohnende weniger oft mit dem MIV unterwegs sind als die Agglomerations- oder die ländliche Bevölkerung und dass auch die zurückgelegten Distanzen kleiner sind. Beeinflusst ist dies durch die Nähe von Zielen, das gute ÖV-Angebot und den hohen Anteil an autofreien Haushalten von 44 Prozent in der Stadt Luzern.

Im Jahr 2016 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Verkehrsperspektiven aktualisiert und auf den Zeithorizont bis 2040 ausgeweitet. Das Referenzszenario für die Schweiz geht für den Zeitraum von 2010 bis 2040 von einem Wachstum des öffentlichen Personenverkehrs von 51 Prozent, des Fussgänger- und des Veloverkehrs von 32 Prozent und des motorisierten Individualverkehrs von 18 Prozent aus. Für den Güterverkehr wird bis 2040 eine Zunahme um rund einen Drittel gegenüber 2010 prognostiziert.

Aus den vorliegenden Daten zur Verkehrsentwicklung zieht der Stadtrat den Schluss, dass ein Ausbau der Strassen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs für die Spitzenstundenbelastung in der Stadt weder angemessen noch zielführend ist, da sonst der Platz den anderen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen dauerhaft entzogen wird. Es braucht wo möglich eine Optimierung innerhalb der bestehenden Flächen. Die Wachstumsprognosen des Bundes legen innerstädtisch einen Ausbau des Angebotes insbesondere für den Fuss-, den Rad- und den öffentlichen Verkehr nahe.

Die in der Stadt Luzern feststellbare Zunahme an Wohn- und Arbeitsplätzen, verbunden mit einer positiven Entwicklung der Wirtschaft, bestätigt zudem, dass wirtschaftliche Prosperität nicht direkt von einer Zunahme des MIV abhängig ist.

2.3 Trends verändern die Mobilität

Die Anforderungen an den öffentlichen Raum ändern sich aufgrund der demografischen Entwicklung. Der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung nimmt kontinuierlich ab, jener der Rentnerinnen und Rentner nimmt gemäss Prognosen von LUSTAT bis 2025 von 17 auf 26 Prozent zu. Diese ältere Bevölkerungsgruppe legt mehrheitlich Freizeit- und Besorgungswege zurück. Der Trend zu flexiblen Arbeitszeiten und der verstärkte Einsatz neuer Kommunikationstechnologien können die

Relevanz des Pendlerverkehrs zusätzlich vermindern. Es ist zu erwarten, dass die Belastungsspitzen, welche sich heute durch die Überlagerung von Pendler- und Freizeitverkehr ergeben, durch die Abnahme des zeitgebundenen Pendlerverkehrs abflachen werden.

Ansätze wie Sharing sowie ganzheitliche und situationsangepasste Mobilitätslösungen leisten Beiträge zu einer kombinierten Mobilität und stellen den einfachen Zugang zu verschiedenen Verkehrsdienstleistungen gegenüber deren Besitz in den Vordergrund. Durch die zunehmende Digitalisierung sind beliebige Daten in Zukunft überall online verfügbare und abrufbar. Zudem werden Fahrerassistenzsysteme auf dem übergeordneten Netz zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und einer Verringerung der Störungsanfälligkeit führen. Die Digitalisierung unterstützt die kombinierte Mobilität, indem die Übersicht und der Zugang zu verschiedensten Mobilitätsdienstleistungen sowie direkte Bezahlungsmöglichkeiten ermöglicht werden.

Neben dem Personenverkehr stellt auch der Güterverkehr einen wichtigen Aspekt bei der Umsetzung der Stadt der kurzen Wege dar. Trends wie E-Commerce, Heimpliefersdienste oder steigende Lieferhäufigkeiten verändern die Logistikbranche. Gleichzeitig werden Logistikknutzungen zunehmend aus Zentren verdrängt. Das zu erwartende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird zu einer erhöhten Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen führen. Da ein zunehmender Warentransport die Kapazitätsprobleme auf dem Verkehrsnetz weiter verschärft und den Energieverbrauch steigert, müssen neue Lösungen für eine energieeffiziente und möglichst CO₂-arme urbane Logistik gefunden werden.

Der steigende Anteil der Elektromobilität führt lokal und je nach Stromqualität auch global zu einer Verringerung der Schadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen. Weitere technologische Entwicklungen werden die Mobilität der Zukunft in Richtung Automatisierung und Elektrifizierung begünstigen. Die starke Zunahme von Elektrovelos ist ein bereits feststellbarer Effekt. Noch nicht absehbar sind die Auswirkungen von gesellschaftlichen Trends, wo heute Tendenzen zu einer steigenden Bedeutung von Teilen statt Besitzen erkennbar sind. Insbesondere die Wirkung der Automatisierung wird zurzeit noch kontrovers diskutiert. Je nach Ausprägung der Entwicklung bestehen einerseits Hoffnungen auf eine mögliche Reduktion des Autoverkehrs, andererseits Befürchtungen, dass damit der MIV attraktiver wird und dessen Anteil weiter steigt. Obwohl bis 2035 auf Stadtstraßen vermutlich noch keine vollautomatischen Fahrzeuge verkehren werden, müssen die möglichen Auswirkungen der Automatisierung in der Mobilitätsplanung mitgedacht werden. Insbesondere der mögliche Beitrag zu einer Reduktion von Parkierungsflächen ist für städtische Gebiete von Interesse.

Der Stadtrat sieht den gesellschaftlichen Wandel und die technologischen Entwicklungen als Chance, Mobilitätswachstum vorausschauend und stadtverträglich aufzufangen und die Lebensqualität in der Stadt trotz Wachstum beizubehalten. Bei noch unklaren Entwicklungen setzt er auf flexible Lösungsansätze, indem er betriebliche und weitere nicht-infrastrukturelle Massnahmen gegenüber dauerhaften Infrastrukturmassnahmen priorisiert.

2.4 Politisch-strategische Vorgaben

Mobilität und schlussendlich der erzeugte Verkehr hängen davon ab, wo welche Nutzungen oder Aktivitäten stattfinden können. Massgebend für die Nutzung sind Vorgaben aus der Raumentwicklung, die Umwelt und Anforderungen aus wirtschaftlicher Sicht. Die wesentlichen Ziele des Stadtraum dieses bezüglich sind in der Gesamtplanung 2018–2022 und im Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern – abgestimmt auf übergeordnete Planungsinstrumente – festgehalten.

In den raumordnungspolitischen Zielsetzungen der kantonalen Richtplanung und dem Agglomerationsprogramm Luzern ist die Förderung einer nachhaltigen, d. h. wirtschaftlich tragbaren, allen Bevölkerungsgruppen zugänglichen und umweltverträglichen Mobilität verankert. Für den Agglomerationskern soll die Erreichbarkeit mit dem MIV sichergestellt, aber dem öffentlichen Verkehr Priorität eingeräumt werden.

Im Rahmen des Handlungsprogramms «Via sicura» hat der Bund verschiedene Massnahmen erarbeitet, um eine massgebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Schweiz zu erreichen. Dazu müssen auch die Kantone und Gemeinden einen Beitrag leisten. Für die Behörden von zentraler Bedeutung ist dazu Art. 6a im Strassenverkehrsgesetz. Dieser verpflichtet die Strassen-eigentümer bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessene Rechnung zu tragen sowie ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu analysieren und eine Planung zu deren Behebung zu erarbeiten.

In der Stadt liegen für die Mobilität zwei zentrale Reglemente vor, die von der städtischen Stimmbewölkerung angenommen wurden. Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2) enthält Grundsätze und Vorgaben für die Gesamtverkehrsentwicklung und für den Umgang mit dem öffentlichen Raum. Zentrale Aussage ist, dass sich die Stadt dafür einsetzt, dass die Verkehrsbelastung mit dem MIV auf dem übergeordneten Strassennetz gegenüber dem Stand von 2010 nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr soll gesamthaft gesehen durch öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und den Veloverkehr abgewickelt werden. Da in einer wachsenden Stadt die Mobilitätsbedürfnisse steigen, bedeutet dies bezüglich des Modalsplits, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stetig erhöht werden soll. Das bedeutet einerseits eine Verlagerung bei der bestehenden Verkehrsmittelwahl weg vom Auto und andererseits, dass zusätzlicher Verkehr vorwiegend mit dem öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr bewältigt wird. Dadurch verbessert sich die Gesamtverkehrssituation und auch die Situation für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind.

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik vom 9. Juni 2011 (Energierglement; sRSL 7.3.1.1.1) verpflichtet die Stadt Luzern, den Energieverbrauch und die Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen deutlich zu senken. Es definiert hierzu Absenkpfade mit quantitativen Zielwerten in Zehnjahresschritten. Zur Erreichung der Absenkpfade muss die Stadt Luzern im Rahmen von mehrjährigen Aktionsplänen geeignete Massnahmen ergreifen. Bezogen auf den Gesamtverbrauch beziehungsweise auf die Gesamtemissionen auf Stadtgebiet ist der Strassenverkehr für rund 10 Prozent des Primärenergieverbrauchs, 20 Prozent der Treibhausgasemissionen, 50 Prozent der Stickoxidemissionen und 65 Prozent der Feinstaub-

emissionen verantwortlich. Die städtische Mobilitätsstrategie muss folglich auch einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der genannten Absenkpfade leisten und ist nebst zwei weiteren Massnahmen im Verkehrsbereich ein integraler Bestandteil des Aktionsplans Luft, Energie, Klima 2015.

Aus verschiedenen politischen Vorstössen liegen Begehren mit Bezug zur Mobilitätsstrategie vor. Diese fordern die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion der Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet auch auf Hauptverkehrsstrassen und die Gestaltung des Verkehrsraums als Begegnungsraum. Weitere Anliegen betreffen insbesondere das Thema Parkierung, die Förderung des öffentlichen sowie des Fuss- und des Veloverkehrs und das Mobilitätsmanagement zur Steuerung der Verkehrserzeugung.

2.5 Zuständigkeiten und Finanzierung

Die Zuständigkeit für unterschiedliche Aufgaben ergibt sich aus der Zuständigkeit für die entsprechenden Infrastrukturen. So ist der Bund zuständig für die Nationalstrassen, der Kanton für die Kantonsstrassen und die Stadt Luzern für die Gemeindestrassen innerhalb des Stadtgebietes. Für das ÖV-Angebot ist der Verkehrsverbund Luzern verantwortlich. Nicht zuletzt gilt es auch die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer zu erwähnen, die für ihre Grundstücke zuständig sind und dabei neben ihren Liegenschaften auch Privatstrassen und -wege unterhalten.

Die Mittelherkunft für Verkehrsmassnahmen unterscheidet sich bei Kanton und Stadt deutlich. Während auf Kantonsebene zweckgebundene Mittel aus dem Strassenverkehr für Strassenprojekte zur Verfügung stehen, sind es auf Gemeindeebene fast ausschliesslich allgemeine Steuergelder, die für den Bau sowie den Betrieb und Unterhalt von Infrastrukturen eingesetzt werden. Sowohl bei der Stadt als auch beim Kanton sind die finanziellen Mittel begrenzt, was eine sorgfältige Güterabwägung verlangt.

Die Zuständigkeiten für die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot sind nicht immer identisch mit den Verursachern von Verkehr. Die Mobilität wird entscheidend geprägt von raumwirksamen Entwicklungen im Hochbau. Die Planung der Siedlungsentwicklung wird auf kantonaler Ebene vorgegeben, von den Gemeinden konkretisiert und zuletzt von (privaten) Bauherrschaften, Investorinnen und Investoren umgesetzt. Dabei übernimmt in der Agglomeration Luzern LuzernPlus als regionaler Entwicklungsträger eine wichtige Koordinationsfunktion.

3 Strategie 2035

3.1 Zielbild Mobilität 2035: In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs

Luzern ist das Zentrum der Zentralschweiz. Die Stadt ist beliebter Lebensort, attraktiver Arbeits- und Bildungsstandort, regionales Zentrum für Dienstleistungen, Kultur und Freizeit sowie international bekannte, weltoffene Tourismusdestination. Willkommenskultur, Gastfreundschaft, Toleranz und gegenseitiger Respekt sind Grundlagen für ein konfliktfreies Miteinander und gutes Zusammenleben. Der Stadtrat pflegt und fördert diese Haltung und das Bewusstsein dafür.

Das Zielbild zeigt in einer Art Vision auf, wie sich der Stadtrat die Mobilität in der lebenswerten Stadt Luzern im Jahr **2035** vorstellt.

Erreichbare Stadt: Einheimische, Erwerbstätige sowie Touristinnen und Touristen aus aller Welt erreichen ihre Ziele in der Stadt Luzern sicher und zuverlässig. Sie tätigen in Luzern ihre Einkäufe, gehen ihrer Arbeit nach und verbringen ihre Freizeit sowohl im Stadtzentrum als auch in den zahlreichen Naherholungsgebieten. Weil es gelungen ist, die Innenstadt weitgehend vom Durchgangsverkehr zu befreien und viele die Vorzüge des Fuss- und des Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs nutzen, erreichen jene, die auf ein Auto angewiesen sind, ihre Ziele in der Innenstadt innert nützlicher Frist. Sowohl die Innenstadt als auch die neuen Zentren im Norden, Süden und Osten der Stadt sind auch mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr einfach erreichbar.

Kurze Wege: Lebendige Quartiere mit intakten Versorgungs- und Begegnungsstrukturen ermöglichen kurze Wege. Die jeweiligen Quartierzentren sowie die Naherholungsgebiete sind auch zu Fuss innerhalb kurzer Zeit erreichbar.

Hohe Aufenthaltsqualität: Der Strassenraum leistet einen wichtigen Beitrag zu einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Einheimische, Besucherinnen und Besucher bewegen sich gerne draussen und fühlen sich sicher, unabhängig davon, ob sie in einem Wohnquartier die Ruhe, in einem Naherholungsgebiet die gute Aussicht oder in der Innenstadt das pulsierende Leben geniessen.

Zuverlässige Reisezeiten: Dank der konsequenten Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) sowie der Optimierung der Logistik werden das Mobilitätswachstum bewältigt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt. Davon profitieren alle, unabhängig davon mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind: Sie erreichen ihre Ziele pünktlich.

Umwelt und Gesundheit: Die Verkehrsteilnehmenden nutzen so viel wie möglich die eigenen Füsse und das Velo und kombinieren diese Verkehrsmittel – dort wo nötig und sinnvoll – mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Mit dem zu Fuss Gehen und dem Velofahren werden sowohl die energie- und klimapolitischen Ziele der Stadt Luzern unterstützt als auch die Volksgesundheit und ein positives Lebensgefühl gefördert.

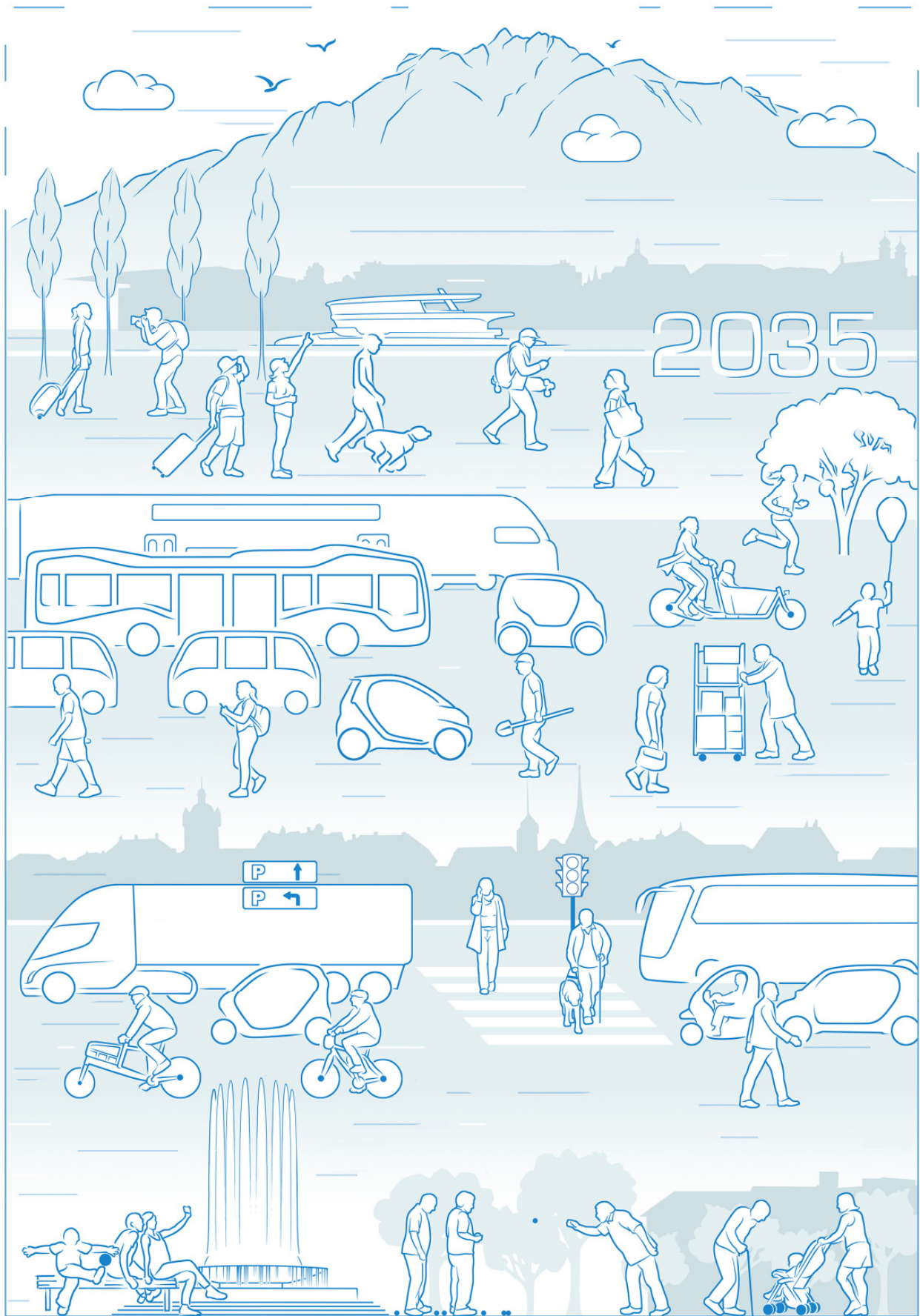


Abb. 3: Illustration von Bruno Muff, Luzern

Attraktives Mobilitätsangebot: Innovative Dienstleistungen wie Gratisveloverleih, weitere Sharingangebote oder Parkleitsysteme sorgen für umweltfreundliche Mobilitätsbeiträge. Dank Sensibilisierung und Anreizen werden diese Angebote von immer mehr Personen genutzt. Mobilität wird gelebt und ist im öffentlichen Diskurs kein kontroverses Thema mehr.

3.2 Strategische Stossrichtungen

Die bisherige Mobilitätsstrategie 2014–2018 setzte auf Teilstrategien. So bildeten die einzelnen Verkehrsmittel jeweils eine Teilstrategie, flankiert von den Themen «öffentlicher Raum» und «Mobilitätsverhalten». Dieser Einteilung folgte vermehrt eine Diskussion um die einzelnen Verkehrsmittel, während die Mobilität in der Stadt schon länger verkehrsmittelübergreifend geplant und von den Nutzenden praktiziert wird. Zudem werden Angebote kombiniert, sodass für die einzelne Fahrt das passendste Verkehrsmittel künftig noch einfacher gewählt werden kann. Auch die Raumplanung verlangt funktionierende, verkehrsmittelübergreifende Konzepte statt eine Diskussion über einzelne Verkehrsmittel.

Wie aus der Ausgangslage und aus dem Zielbild ersichtlich wird, soll sich die Mobilität in der Stadt Luzern in Zukunft vermehrt durch ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten, vor allem aber durch eine gute Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und der Mobilität auszeichnen. Aus dieser Erkenntnis war für den Stadtrat klar, dass die Struktur der Mobilitätsstrategie grundlegend überarbeitet werden muss. Anstelle der bisherigen verkehrsmittelspezifischen Teilstrategien tritt neu die Gliederung in vier strategische Stossrichtungen.

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen: Durch die gezielte Anordnung von Nutzungen und eine darauf ausgerichtete Gestaltung des öffentlichen Raums sollen Fahrten vermieden und Wege kurzgehalten werden, damit Alltagswege verstärkt zu Fuss zurückgelegt werden können. Der öffentliche Raum und damit auch die Verkehrswege sollen die für die Nutzenden notwendige Verkehrssicherheit und Hindernisfreiheit bieten und durch ihre Ausgestaltung zu einer Minimierung der Emissionen durch den Verkehr beitragen.

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen: Die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel schafft Platz für mehr Mobilität, was denjenigen, die auf das Auto angewiesen sind – darunter dem Wirtschaftsverkehr –, zugutekommt. Verschiedene attraktive Verkehrsmittelalternativen ermöglichen, dass Fahrten verstärkt mit dem öffentlichen Verkehr oder Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können.

Verkehr intelligent steuern: Der Fortschritt in der Digitalisierung wird genutzt, um die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf geeigneten Routen an ihr Ziel zu führen. Die Steuerung des Verkehrs ermöglicht einen reibungslosen Verkehrsablauf.

Mobilitätsbewusstsein fördern: Die vielen verschiedenen Mobilitätsalternativen und deren Handhabung sollen den Nutzenden bekannt sein, damit sie diese auch in ihren Entscheiden berücksichtigen können. Das Wissen darüber soll über Information und Dialog aber auch in partizipativen Planungsprozessen gefördert werden.

Die vier strategischen Stossrichtungen sind miteinander vernetzt und entfalten gemeinsam die erwünschte Wirkung – nämlich die Mobilität in einer wachsenden Stadt zu ermöglichen, ohne die Lebensqualität zu beeinträchtigen. Das Zielbild 2035 «In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs» mit den vier strategischen Stossrichtungen zeigt die nachfolgende Abbildung. Sie ersetzt die Pyramidendarstellung aus der Mobilitätsstrategie 2014–2018.



Abb. 4: Zielbild 2035 mit den vier strategischen Stossrichtungen

3.3 Planungsgrundsätze

Den strategischen Stossrichtungen sind sowohl Grundsätze der Raumplanung als auch der Mobilitätsplanung im Sinne von Handlungsanweisungen zugeordnet. Da zur Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität Grundsätze aus verschiedenen Fachrichtungen zusammenkommen, sind verschiedene Planungsgrundsätze auch im Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern enthalten.

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

- Die Stadt stärkt die Quartierzentren als Begegnungsorte mit Versorgungsstrukturen.
- Die Stadt setzt sich für eine attraktive Gestaltung der Strassenräume und des öffentlichen Raums in den Quartierzentren ein.
- Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum.
- Die Stadt setzt sich für hohe Verkehrssicherheit und Hindernisfreiheit ein.

- Die Stadt reduziert die Immissionen des Verkehrs und fördert energie- und emissionsarme Mobilität.
- Die Stadt fördert autoarmes Wohnen und Arbeiten.
- Die Stadt fördert das Parkieren in Sammelparkierungsanlagen in den Quartieren und der Innenstadt.

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

- Die Stadt leistet mit ihrem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraums Agglomeration Luzern.
- Die Stadt fördert den ÖV als flächeneffizientes Verkehrsmittel.
- Die Stadt setzt verstärkt auf kombinierte Mobilität.
- Die Stadt bietet attraktive, durchgehende und sichere Fuss- und Velowege an und setzt sich für gemeindeübergreifende Anschlüsse ein.
- Die Stadt priorisiert Massnahmen mit einem hohen Nutzen für die Zielerreichung.

Verkehr intelligent steuern

- Die Stadt setzt Verkehrssteuerungsmassnahmen zur Verstetigung des Verkehrs ein.
- Die Stadt unterstützt die Entwicklung zur Smart City.
- Die Stadt definiert Fahrzeiten als Qualitätsmerkmal für die Erreichbarkeit.
- Die Stadt setzt sich für eine energieeffiziente und CO₂-arme urbane Logistik in Zusammenarbeit mit den relevanten Partnern ein.
- Die Stadt bevorzugt betriebliche Verkehrslösungen gegenüber Infrastrukturprojekten.

Mobilitätsbewusstsein fördern

- Die Stadt fördert das Mobilitätsbewusstsein durch Information und Dialog.
- Die Stadt verlangt bei grösseren Verkehrserzeugern ein Mobilitätsmanagement.
- Die Stadt fördert gesamtheitliche Mobilitätsservices für Wohn- und Arbeitsnutzungen.

Die Stadt stärkt die Quartierzentren als Begegnungsorte mit Versorgungsstrukturen.

Es werden Massnahmen ergriffen, um die bestehende Nahversorgung in den Quartierzentren zu erhalten und um Versorgungsdefiziten zu begegnen. Fehlen Quartierzentren, werden punktuell planungsrechtliche Rahmenbedingungen für publikumsorientierte Nutzungen geschaffen (z. B. Luzernerstrasse/St. Michael, Steghof, Reussbühl und Kantonsspital). In Quartieren, in denen sich in den nächsten 15 Jahren keine grösseren Entwicklungen abzeichnen und die aufgrund der aktuellen sozialen Dichte keine funktionierende Nahversorgung haben, wird die Anbindung mit dem ÖV an das nächstgelegene Quartierzentrum optimiert (z. B. Obergütsch, Büttenen).

Die Stadt setzt sich für eine attraktive Gestaltung der Strassenräume und des öffentlichen Raums in den Quartierzentren ein.

Die Strassenräume in den Quartierzentren werden als Begegnungsorte attraktiv gestaltet – u. a. durch die Reduktion des Temporegimes, auch auf verkehrsorientierten Strassen, und die teilweise Umgestaltung von Strassenabschnitten zu Begegnungszonen – und orientieren sich an den Nutzungen und Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Aufenthaltsqualität wird mit Sitzgelegenheiten, Grünraum und Bäumen verbessert (z. B. Baselstrasse, Fluhmühle-Lindenstrasse, Littau Dorf, Luzernerstrasse/St. Michael, Schlossberg, Tribtschen, Schönbühl). Zudem

werden neue Quartierplätze geplant (z. B. Reussbühl) und bestehende Quartierplätze in ihrer Gestaltung und Nutzung weiterentwickelt (z. B. Ruopigen, Löwenplatz).

Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum.

Der Stadtraum ist nicht nur Verkehrsraum, sondern in erster Linie Lebensraum. Die Stadt entwickelt die Strassenräume unter Einbezug der relevanten Partner als multifunktionalen Lebensraum weiter. Um das erwünschte Stadtleben zu fördern, orientiert sich die Gestaltung des Strassenraums primär an den Aktivitäten, die an einem Ort stattfinden sollen und an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer. Für die Planung bedeutet dies, dass jeweils frühzeitig im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts eine sorgfältige Interessenabwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche zu Verkehr, Parkierung, Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Stadtklima an den öffentlichen Raum erfolgt (z. B. Zürich-, Basel-/Bern-, Obergrund-, Halden- und Tribtschenstrasse). Bei baulichen Interventionen im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturprojekten prüft die Stadt, ob eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und/oder Mehrfachnutzungen (mithilfe von Einhausung oder Brücken) möglich sind.

Die Stadt setzt sich für hohe Verkehrssicherheit und Hindernisfreiheit ein.

Die sichere und hindernisfreie Fortbewegung ist insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden zentral. Die öffentlichen Räume und Strassenräume werden wo möglich auf diese Bedürfnisse ausgerichtet. Bei Eingriffen in die Infrastruktur z. B. im Rahmen von Leitungsbauten wird geprüft, ob Verbesserungen in der Verkehrssicherheit notwendig sind und bestehende Hindernisse vermindert werden können. Neue Strassenprojekte müssen die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllen und soweit möglich mit dem Behindertengleichstellungsgesetz abgeglichen sein.

Die Stadt reduziert die Immissionen des Verkehrs und fördert energie- und emissionsarme Mobilität.

Rund 60 Prozent des Feinstaubs und knapp die Hälfte der Stickstoffdioxide stammen aus dem Verkehr. Entlang der stark belasteten Verkehrsachsen liegen sowohl die Luftschadstoffbelastungen als auch die Lärmbelastungen oftmals über dem Grenzwert. Die Belastung der Bevölkerung mit Lärm und Luftschadstoffen muss deutlich reduziert werden. Die bundesrechtlichen Grenzwerte müssen auf dem ganzen Stadtgebiet eingehalten werden. Der Strassenverkehr muss ausserdem einen verhältnismässigen Beitrag leisten zur Einhaltung der energie- und klimapolitischen Zielsetzungen (Energierglement) der Stadt Luzern. Die Stadt unterstützt die Veränderungen der Fahrzeugflotten hin zu energie- und emissionsarmen Verkehrsmitteln und leistet einen Beitrag zur Reduktion der Lärmimmissionen, indem sie auf geeigneten Strecken Massnahmen an der Quelle wie lärmarme Strassenbeläge und Temporeduktionen umsetzt.

Die Stadt fördert autoarmes Wohnen und Arbeiten.

Autoarme oder autofreie Nutzungen werden an geeigneten Standorten gefördert. Autofreies Wohnen und Arbeiten bietet sich in zentrumsnahen, sehr gut mit Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Gebieten an (z. B. Tribtschenstadt, Hirschmatt/Neustadt, Steghof und Rösslimatt). Für autoarmes Wohnen und Arbeiten eignen sich innenstadtnahe Gebiete (z. B. Bramberg, Bellerive, Langensand/Wartegg und Bruchmatt). Im Stadtteil Littau werden autoarme Nutzungen entlang der Luzernerstrasse (z. B. Längweiher und Grenzhof) und in Reussbühl angestrebt. Dies bedingt

zwingend Verbesserungen bei der ÖV- und Veloerschliessung. Auf ihren eigenen Grundstücken geht die Stadt mit energieeffizienten und autoarmen Siedlungen als gutes Beispiel voran. Zudem wird die Einführung und Weiterführung eines Mobilitätsmanagements in grösseren Betrieben forciert (z. B. Stadtverwaltung Luzern, ewl, kantonale Verwaltung, Kantonsspital Luzern).

Die Stadt fördert das Parkieren in Sammelparkierungsanlagen in den Quartieren und der Innenstadt.

Die Stadt Luzern fördert sowohl in den Quartieren wie auch in der Innenstadt die Verlagerung von Oberflächenparkplätzen in idealerweise unterirdische Sammelparkierungsanlagen, um den öffentlichen Raum einer breiteren Nutzung zuzuführen und als Lebensraum attraktiver zu gestalten. Das Parkplatzreglement wird angepasst und für das gesamte Siedlungsgebiet vereinheitlicht. Es wird geprüft, ob eine neue Bestimmung eingeführt werden soll, mit welcher bewilligte Parkplätze und Parkplätze mit Bestandesgarantie in Innenhöfen und an zentralen Lagen bis zu einem bestimmten Zeitpunkt aufgehoben werden sollen. Zudem wird eine zusätzliche Bestimmung geprüft, die einen Verzicht von Parkplätzen vorsieht, wenn die Freiraumversorgung nicht erreicht wird. Die vorhandenen Strassenkapazitäten sowie umweltrechtliche Anforderungen zu Luft, Lärm und Klima geben darüber hinaus weitere Vorgaben für Parkplatzzahlen und zur Parkplatzbewirtschaftung. Im Rahmen von Baubewilligungen und Sondernutzungsplänen werden zulässige Werte und Vorgaben zu Fahrten und Sammelparkierungsanlagen definiert.

Die Stadt leistet mit ihrem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraums Agglomeration Luzern.

Die Stadt sorgt dafür, dass Einheimische, Erwerbstätige sowie Touristinnen und Touristen aus aller Welt ihre Ziele in der Stadt Luzern sicher und zuverlässig erreichen können und stärkt damit die Bedeutung der gesamten Agglomeration Luzern. Sie setzt sich für eine optimale Erreichbarkeit durch den Schienen- und Strassenverkehr, einen hohen Reisekomfort sowie die Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs ein.

Die Stadt fördert den ÖV als flächeneffizientes Verkehrsmittel.

Die Stadt prüft die notwendigen baulichen Infrastrukturen sowie betriebliche Massnahmen zur Bevorzugung des ÖV und setzt sich für deren Umsetzung bei ihren Partnern ein. Die Stadt sorgt für eine optimale Erschliessung ihres Siedlungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln und setzt sich für zweckmässige neue S-Bahn-Haltestellen ein. Insbesondere die ÖV-Anbindung und Zuverlässigkeit aus Littau Dorf, dem Littauerboden, Ruopigen und die Benutzerfreundlichkeit am Bahnhofplatz müssen verbessert werden. Die Haltestellen sind entsprechend ihrer Fahrgastfrequenz und Funktion im Netz ausgestattet, wobei insbesondere auf die Wartebereiche und die Haltestellenzugänglichkeit geachtet wird.

Die Stadt setzt verstärkt auf kombinierte Mobilität.

Die verschiedenen Verkehrsarten werden verstärkt miteinander verknüpft. Dazu werden Umsteigstellen wie Bushubs oder S-Bahn-Stationen optimiert und ein Ausbau von Angeboten wie beispielsweise Veloabstellplätze und Sharing Mobility angestrebt (z. B. nextbike-Stationen in jedem Quartierzentrum). Mit der optimalen Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und dem Veloverkehr und dem Individualverkehr wie Carsharing, Taxi usw. werden Potenziale des gesamten Verkehrssystems genutzt.

Die Stadt bietet attraktive, durchgehende und sichere Fuss- und Velowege an und setzt sich für gemeindeübergreifende Anschlüsse ein.

Der Fuss- und der Veloverkehr sind integrale Bestandteile aller Siedlungs- und Infrastrukturprojekte. Dabei werden die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung speziell berücksichtigt. Die Attraktivität, Zugänglichkeit und Sicherheit von Fuss- und Velowegen werden weiter verbessert, Netzlücken geschlossen und Qualitätsmängel wie Ausleuchtung behoben (z. B. Kasernenplatz, Seebrücke, Bereich Gleisfeld). Trennwirkungen für den Fussverkehr werden wo möglich reduziert (z. B. Schweizerhofquai/Seebrücke, Reussbogen, Reusseggsteg, Gleisfeld und Gleiseinschnitte). Insbesondere die Erreichbarkeit der Quartierzentren für den Fussverkehr ist von hoher Priorität. Auch eine gute Vernetzung der Quartierzentren untereinander sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr wird angestrebt. Zudem werden Massnahmen zur besseren vertikalen Erschliessung der Hanglagen für den Fussverkehr beispielsweise mit Liftanlagen verstärkt in die Überlegungen einbezogen (z. B. Heiterweid–Fluhmühle, Littau Dorf–Littau Bahnhof, Ruopigen–Littauerboden). Zusammen mit den Nachbargemeinden, dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und dem Kanton werden grenzübergreifende Velohaupttrouten geplant.

Die Stadt priorisiert Massnahmen mit einem hohen Nutzen für die Zielerreichung.

Die Mobilitätsanalyse weist sechs neuralgische Stellen aus, die für die angestrebte Siedlungsentwicklung zentral sind (Anbindung Littau, Kasernenplatz, Querung Gleisfeld Bahnhof, Fortsetzung Freigleis südlich des Bahnhofes, Abschnitt Bahnhofplatz/Seebrücke/Schweizerhofquai, Anbindung Littauerboden). Die Verbesserung dieser Bereiche soll mit einer hohen Priorität angegangen werden.

Die Stadt setzt Verkehrssteuerungsmassnahmen zur Verstetigung des Verkehrs ein.

Die Steuerung des Verkehrs wird dazu eingesetzt, dass sich der Verkehr zu Hauptverkehrszeiten an den neuralgischen Punkten nicht gegenseitig behindert. Durch intelligente Steuerung und Stauraumbewirtschaftung werden die Fahrzeuge an geeigneten Abschnitten zurückgehalten. Mit intelligenten Verkehrslösungen und digitalen Hilfsmitteln wird der Parkplatzsuchverkehr reduziert.

Die Stadt unterstützt die Entwicklung zur Smart City.

Die vorhandenen Daten aus verschiedensten Bereichen werden zur Optimierung des Ressourceneinsatzes und zur Erhöhung der Lebensqualität miteinander verknüpft. So kann beispielsweise die Beleuchtung des öffentlichen Raums – insbesondere des Strassenraums – verstärkt auf die anwesenden Personen abgestimmt werden oder die Abfallentsorgung und weitere Logistikbewegungen mithilfe von Verkehrsdaten optimiert werden.

Die Stadt definiert Fahrzeiten als Qualitätsmerkmal für die Erreichbarkeit.

Bereits heute sind viele Ziele innerhalb der Stadt zu Fuss oder auch mit anderen Verkehrsmitteln innerhalb von 15 Minuten erreichbar. Die Stadt setzt sich diese Fahrdauer als Richtgrösse für alle Verkehrsmittel, um Massnahmen und Projekte zu beurteilen und die Mobilität zu steuern. Diese Betrachtung bezieht sich auf Fusswege innerhalb eines Quartiers und zum jeweiligen Quartierzentrum sowie auf Wege mit dem Rad-, öffentlichen oder motorisierten Individualverkehr zwischen benachbarten Quartieren und dem Stadtzentrum.

Die Stadt setzt sich für eine energieeffiziente und CO₂-arme urbane Logistik in Zusammenarbeit mit den relevanten Partnern ein.

Um die Ver- und Entsorgung für die Haushalte und für die Wirtschaft mit Gütern sicherzustellen, wird die Bereitstellung entsprechend notwendiger Flächen geprüft. Eine Verlagerung des Warentransports auf die Schiene wird angestrebt. Zusammen mit relevanten Partnern aus der Privatwirtschaft, umliegenden Gemeinden und dem Kanton sichert die Stadt den Zugang für die Anlieferung des Detailhandels insbesondere in der Innenstadt und unterstützt die Einführung innovativer energieeffizienter Logistikmodelle (z. B. Einführung Cargovelo-Leih in Zusammenarbeit mit der City Vereinigung).

Die Stadt bevorzugt betriebliche Verkehrslösungen gegenüber Infrastrukturprojekten.

Erst wenn betriebliche Massnahmen nicht ausreichen, sollen Infrastrukturprojekte in Betracht gezogen werden. Bei den Infrastrukturen sollen zuerst wiederum bestehende optimiert werden, bevor neue punktuell erstellt werden. Bei Infrastrukturinvestitionen gilt der Grundsatz «Intelligenz vor Beton».

Diesem Grundsatz folgend, sollen beispielsweise bei Stau-Problemen zuerst organisatorische Massnahmen ergriffen werden. So kann mittels steuernder Parkraumbewirtschaftung die Verkehrsmenge bereits reduziert werden. Reichen diese Massnahmen nicht oder können sie nicht sinnvoll umgesetzt werden, sollen bestehende Dosierungen weiter verstärkt werden, um den Verkehr zu verflüssigen. Reichen Dosieranlagen nicht, können weitere solche Anlagen an strategisch sinnvollen Orten erstellt werden.

Die Stadt fördert das Mobilitätsbewusstsein durch Information und Dialog.

Grundsätzlich sind die Verkehrsteilnehmenden frei in ihrer Verkehrsmittelwahl. Durch bessere Information und Kommunikation (z. B. persönliche Demonstration der Funktionsweise von spezifischen Angeboten oder zielgruppenspezifische Informationen) können Vorbehalte abgebaut und neue Mobilitätslösungen zur optimalen Nutzung der Verkehrsmittel vermittelt werden. Bestehende und neue nachhaltige Angebote der Mobilitätsberatung leisten einen wertvollen Beitrag hin zu einer bewussten und der jeweiligen Situation angepassten Verkehrsmittelwahl.

Die Stadt verlangt bei grösseren Verkehrserzeugern ein Mobilitätsmanagement.

Aufgrund der beschränkten Verkehrskapazitäten auf den Strassen in der Stadt und eingeschränkter Parkierungslösungen für den Individualverkehr ist es umso wichtiger, für Mitarbeitende und Kunden attraktive Alternativen zum Auto bereitzustellen. Bereits heute bieten verschiedene Veranstalter und Betriebe ihren Besucherinnen, Besuchern und Mitarbeitenden Mobilitätsmanagementlösungen an. Die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements für Veranstalter und Unternehmen sind vielfältig. Beiträge an ÖV-Abonnemente, Velofahrkurse für Mitarbeitende, Dienstvelos statt Dienstautos oder Sharingangebote und Mitfahrgelegenheiten sind einige Beispiele, mit denen eine Reduktion der Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz unterstützt werden kann. Das Mobilitätsmanagement für Unternehmen ist ein Projekt des Kantons Luzern und wird von der Stadt unterstützt.

Die Stadt fördert gesamtheitliche Mobilitätsservices für Wohn- und Arbeitsnutzungen.

Die Digitalisierung ermöglicht eine spontane Verkehrsmittelwahl. Durch App-Anwendungen kombiniert mit einem entsprechenden Fahrzeugpark (z. B. Cargovelo, Transportfahrzeuge, ÖV-Abos)

können Bewohnerinnen, Bewohner oder Arbeitnehmende bereits heute die für sie geeignetste Lösung für ihren Weg abfragen. Die Stadt sieht in diesen Angeboten ein hohes Potenzial und fördert solche Angebote (z. B. Mobilitätsdurchblick Schweiz).

3.4 Organisation und Zusammenarbeit

Für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie spielen die Organisation und die Zusammenarbeit mit den relevanten Partnern und unzähligen Akteuren eine zentrale Rolle. Die Projekte müssen nach geklärten Grundsätzen gemeinsam mit den Beteiligten angepackt werden. Dazu soll sich die Stadt an nachfolgenden Grundsätzen orientieren.

Zusammenarbeit

Die Stadt Luzern pflegt einen aktiven Austausch und eine gute Zusammenarbeit mit Partnern. Umgesetzt wird dies in verschiedenen Gremien und in gemeinsamen Projekten wie dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, mit welchem die Stadt Luzern zusammen mit den Partnern Kanton Luzern, Verkehrsverbund Luzern und LuzernPlus Lösungen für die Innenstadt erarbeitet hat. Ein weiteres Beispiel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist die Neugestaltung des Naherholungsgebietes Reusszopf, bei welcher verschiedene Abteilungen der Stadtverwaltung sowie Vertreter des Kantons und viele weitere Beteiligte zu einem gelungenen Ergebnis beigetragen haben. Zusammenarbeit ist aber nicht nur in Projekten sinnvoll, sondern institutionalisiert beispielsweise im Gremium «K5 Mobilität».

Bei bedeutsamen Projekten für die Quartiere erfolgen die Planungsprozesse mit direktionsübergreifenden Planungsgruppen und unter Mitwirkung Betroffener. Die interessierte (Quartier-) Bevölkerung wird frühzeitig über Infrastruktur- und Planungsprojekte informiert. Die Bedürfnisse, Erfahrungen und Ideen für die Planung und Gestaltung werden stufengerecht abgeholt.

Transparenz

Die Stadt Luzern will Transparenz bei ihren Planungen schaffen. Dazu werden Berichte und Studien online unter www.mobilitaet.stadt Luzern.ch zur Verfügung gestellt.

National und regional vernetzt

Die Stadt ist mit Partnern und anderen Verwaltungsstellen vernetzt. Durch Einsitz in verschiedenen Fachgremien sind die Mitarbeitenden am Puls der Zeit und erhalten auch neue Inputs aus der Wissenschaft.

Vorbild

Die Stadtverwaltung strebt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten an und baut ein Mobilitätsmanagement für ihre Mitarbeitenden auf. Dazu verhält sie sich so, wie sie es in ihren Strategien für die Allgemeinheit vorsieht.

Pilotprojekte

Die Stadt unterstützt innovative Ideen und testet diese in Pilotprojekten. Dies erlaubt es, Erfahrungen zu sammeln und dadurch das Potenzial der Ideen im realen Umfeld zu klären.

3.5 Richtgrössen 2035

Zur langfristigen Wirkungskontrolle sind in Abstimmung mit dem Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern Richtgrössen für 2035 definiert. Die Richtgrössen zeigen die angestrebte Richtung der Entwicklungen in Form einer messbaren Grösse auf, an der sich die zukünftigen Planungen ausrichten sollen. Diese sind bedingt durch die Stadt selbst beeinflussbar.

Der Modalsplit des Gesamtverkehrs beträgt 37 Prozent ÖV, 15 Prozent Fuss- und 10 Prozent Veloverkehr, 36 Prozent MIV und 2 Prozent Übrige.

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. 2015 betrug der Modalsplit 32 Prozent ÖV, 13 Prozent Fuss-, 5 Prozent Veloverkehr, 47 Prozent MIV und 3 Prozent Übrige.

Das Stadtzentrum ist aus den Quartieren und Arbeitsplatzgebieten innerhalb von maximal 15 Minuten mit dem ÖV, MIV und Velo erreichbar.

Die Fahrzeiten zwischen den Subzentren in der Agglomeration und dem Stadtzentrum liegen für alle Verkehrsmittel bei maximal 15 Minuten.

Die durchschnittlichen Fahrzeiten sind im ÖV durch den Fahrplan abgebildet, für das Velo und den MIV können die Fahrzeiten mit GPS-Tracking-Daten festgestellt werden. Die Fahrzeiten im MIV können beispielsweise durch GPS-Tracking von Fahrzeugen im öffentlichen Dienst ermittelt werden.

Auf Velohaupttrouten wird eine Breite von 2,5 Metern und in beide Richtungen kombiniert 4 Metern angestrebt, damit sich Radfahrende sicher überholen können.

Da bei Velofahrenden grosse Geschwindigkeitsunterschiede bestehen, ist das sichere Überholen auf Velohaupttrouten, das bedeutet auf Routen mit hoher Nachfrage, wichtig. Dafür ist nach Möglichkeit eine Breite von 2,5 Metern anzubieten. Bei Routenabschnitten mit Veloverkehr in beide Richtungen ist eine Breite von 4 Metern anzustreben.

In sehr gut erschlossenen Gebieten beträgt die Anzahl Parkplätze maximal 0,3 pro Wohnung.

In Gebieten mit einem sehr guten ÖV-Angebot (ÖV-Güteklassen A, teilweise B), einem engmaschigen Fusswegnetz und guten Veloverbindungen leisten autoarme Nutzungen bei Neu- und Umbauten einen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes.

Die Verkehrsbelastung durch den MIV am Innenstadt- und am Stadtkordon liegt unter dem Stand von 2010 (175'000 Fahrzeuge am Innenstadtkordon, 157'000 Fahrzeuge am Stadtkordon [DTV]).

Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ist festgelegt, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Netz nicht ansteigen soll. Zur Überprüfung wird das Verkehrsaufkommen des MIV an der Grenze der Innenstadt und am Stadtkordon mit Dauerzählstellen erfasst und die Entwicklung dokumentiert. Am Innenstadtkordon nahm die Anzahl Fahrten zwischen 2012 und

2016 um 5 Prozent ab, am Stadtkordon wurde im gleichen Zeitraum ein Rückgang von 3 Prozent gemessen.

Die Verkehrssicherheit wird erhöht – die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 120 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Im Jahr 2010 betrug die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden 218 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Gegenüber 2008 sinken auf Stadtgebiet der Primärenergieverbrauch des Strassenverkehrs um 25 bis 40 Prozent und die Emissionen von Treibhausgasen um 50 Prozent.

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energie-reglement) verlangt diese Absenkungen über alle Verursachergruppen. Der Strassenverkehr muss seinen anteilmässigen Beitrag leisten. Absolut müssen basierend auf der heutigen Bevölkerungszahl der Primärenergieverbrauch von 1'300 TJ auf 800 bis 1'000 TJ pro Jahr und die Treibhausgasemissionen von 87'000 Tonnen auf 41'000 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr gesenkt werden.

Gegenüber 2010 sinken die Stickoxid- und die Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs um je 40 Prozent.

Damit die Immissionsgrenzwerte der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung eingehalten werden können, müssen die Stickoxid- und die Feinstaubemissionen gegenüber 2010 um je zirka 40 Prozent gesenkt werden. Für den Strassenverkehr bedeutet dies eine Reduktion von 200 auf 125 Tonnen Stickoxide pro Jahr und von 24 auf 16 Tonnen Feinstaub pro Jahr.

4 Umsetzung

4.1 Massnahmen und Projekte

Während die Strategie die grundsätzliche Vorgehensweise aufzeigt, sind für die Konkretisierung Massnahmen notwendig. Diese Massnahmen können in Form von (Einzel-)Projekten oder ganzen Massnahmenbündeln umgesetzt werden. Aus der Strategie leiten sich aber auch Massnahmen im Sinne von Grundlagenarbeiten ab. Diese fliessen entweder direkt in (Umsetzungs-)Projekte ein oder sie werden für die Aktualisierung von Planungsinstrumenten wie beispielsweise Reglemente, Richtpläne oder Zonenpläne gebraucht.

Die Mobilitätsstrategie 2014–2018 enthielt eine Liste mit rund 100 Massnahmen und Projekten, welche einzelnen Teilstrategien zugeteilt waren. In Kapitel 5.2 wird im Rahmen der Erfolgskontrolle auf diese Massnahmen eingegangen. Der Vollständigkeit halber sind die umgesetzten Projekte in Anhang 1a aufgelistet.

In Bezug auf die aktuelle Mobilitätsstrategie 2018–2023 werden in Anhang 1b Mobilitätsmassnahmen auf dem Gebiet der Stadt Luzern dargestellt. Es handelt sich dabei um eine umfassende Liste mit Projekten und Grundlagenarbeiten, die nicht nur von der Stadt selber geplant, umgesetzt und finanziert werden, sondern auch von anderen Partnern. Die Massnahmen stammen aus verschie-

denen Planungswerken, haben unterschiedliche Bearbeitungstiefen und gehen daher in ihrem Umsetzungshorizont teilweise deutlich über den Zeitraum 2018–2023 hinaus.

Bei der Bearbeitung von Mobilitätsprojekten gilt es zukünftig, die Projektziele auf die Mobilitätsstrategie auszurichten und die Lösungsansätze mit den Planungsgrundsätzen abzugleichen. Das bedeutet, dass beim Projektstart eine Einordnung in die strategischen Stossrichtungen und Planungsgrundsätze erfolgt – vergleichbar mit der Zuordnung eines Projekts zu den Zielen der Gesamtplanung bei Berichten und Anträgen an den Grossen Stadtrat.

4.2 Finanzierung

Die Finanzierung der verschiedenen Massnahmen erfolgt über Projektkredite. Die Zuständigkeit für diese Kredite ergibt sich aus der Zuständigkeit für die entsprechenden Infrastrukturen. Der Bund ist zuständig für die Nationalstrassen, der Kanton für die Kantonsstrassen und die Stadt Luzern für die Gemeindestrassen innerhalb des Stadtgebietes. Der Massnahmenliste in Anhang 1b kann entnommen werden, wer für die jeweilige Finanzierung zuständig ist.

Soweit die Stadt Luzern für die Finanzierung eines Projekts zuständig ist, richtet sich die Zuständigkeit für die Projektbewilligung nach der Finanzkompetenz. Die Finanzierung der städtischen Massnahmen ist – sofern die einzelne Massnahme bereits enthalten ist – in der aktuellen Gesamtplanung abgebildet. Die notwendigen finanziellen Mittel für einzelne Massnahmen und Ressourcen werden je nach finanzieller Zuständigkeit dem Stadtrat oder dem Parlament mit separaten Berichten und Anträgen beantragt.

Mit der Zustimmung zur Mobilitätsstrategie 2018–2023 werden somit weder Projekte bewilligt noch finanzielle Mittel beschlossen.

5 Erfolgskontrolle

5.1 Wirkungskontrolle Zeitraum 2014–2018

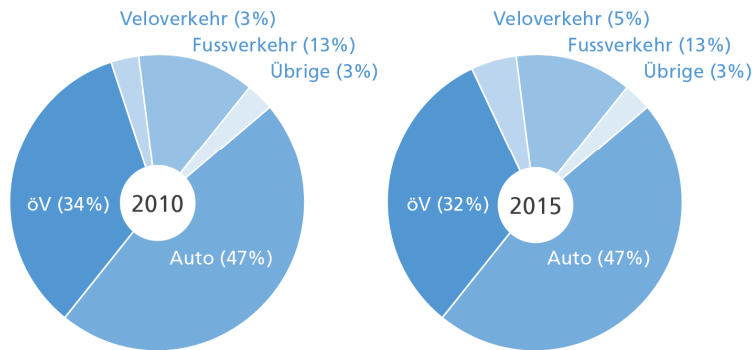
Gemäss Art. 8 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität sollen quantitative Aussagen periodisch überprüft und aktualisiert werden. Zentrale Zielsetzung in der Mobilitätsstrategie 2014–2018 war eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des Umweltverbundes, das heisst eine Steigerung der Anteile des ÖV sowie des Fuss- und des Veloverkehrs.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Modalsplit 2010 und 2015: Während das Auto seinen Wert von 47 Prozent und der Fussverkehr seinen Wert von 13 Prozent konstant behielten, ist der Veloverkehr um 2 Prozentpunkte gestiegen. Der ÖV ist hingegen um 2 Prozentpunkte gefallen, was nicht der Zielvorstellung entspricht.¹

¹ Die Berechnungsmethode der Modalsplitanteile wurde im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 geändert und rückwirkend auch für das Jahr 2010 angepasst. Aus diesem Grund unterscheiden sich die Werte von den in der Strategie 2014–2018 und in der Gesamtplanung 2017–2022 enthaltenen Angaben.

Modalsplit

Personenkilometer mit Territorialprinzip in Prozent für Stadt Luzern



Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017 (inkl. korrigierte Werte 2010)

Abb. 5: Modalsplit 2010 und 2015

5.2 Umsetzungskontrolle 2014–2018

Wichtig neben den Messwerten und den Planungen ist die Umsetzung von Projekten. In Anhang 1a ist ein Überblick über alle Massnahmen, welche im Zeitraum 2014–2018 umgesetzt wurden, enthalten. Einige Umsetzungsbeispiele sind (in Klammern: Realisierungsjahr):

- Einbahnsystem Bruch- und Taubenhausstrasse (2014)
- Neue Tempo-30-Zonen (z. B. Moosstrasse, Würzenbachstrasse, Gütschhöhe)
- Neue Begegnungszonen (z. B. Vorzone SUVA-Hauptgebäude, Klosterplatz, Kleinstadt)
- Einführung von RBus (inkl. Busspur Pilatusstrasse und Hirschengraben) (2014)
- Sanierung von 56 Fussgängerstreifen/-querungen (2014–2017)
- Vereinfachungen im ÖV-Tarifzonenplan (2015)
- Verbesserte Quartierschliessung mit neuer Gütschbahn (2015)
- Mobilitätsmanagement grosser Verkehrserzeuger (z. B. Spitäler) (2015/2017)
- Neue Tangentiallinie 5 Kriens–Emmenbrücke (2016)
- Kreisel Grossmatte (2016)
- Veloweg Waldegg–Biregg (2014)
- Eröffnung Vorzone Allmend mit Parkierung (2014)
- Neue Verkehrsführungen am Seetalplatz für alle Verkehrsteilnehmenden (2016/2017)
- Gesamtsanierung Hirschmattquartier (2016/2017)
- Velo- und Fussweg «Freigleis» (2017)
- Niveaugleiche Bushaltestellekante Schönbühl (2017)
- Sanierung und Aufwertung Kleinstadt (2018)

5.3 Richtgrössen 2023

Zur Erfolgskontrolle der vorliegenden Mobilitätsstrategie (2018–2023) werden die Richtgrössen für das Jahr 2023 im Sinne eines Zwischenziels formuliert.

- Modalsplit:

	2014	2018	2023	2035
Verkehrsmittel	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (korrigierte Werte)	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020	Langfristige Zielwerte
Fussverkehr	13	13	14	15
Veloverkehr	3	5	8	10
ÖV	34	32	35	37
Auto	47	47	41	36
Übrige	3	3	2	2
Total	100	100	100	100

Tabelle 1: Übersicht über tatsächliche und anvisierte Modalsplitwerte (Territorialprinzip/Tagesdistanzen)

- Die Verkehrssicherheit wird erhöht – die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner.
- Das Stadtzentrum ist aus den Quartieren mit Bus, MIV und Velo innerhalb von 15 Minuten erreichbar.
- Primärenergieverbrauch des Strassenverkehrs: 1'100 TJ pro Jahr
- Treibhausgasemissionen des Strassenverkehrs: 68'000 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr
- Stickoxidemissionen des Strassenverkehrs: 125 Tonnen pro Jahr
- Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs: 16 Tonnen pro Jahr
- Die Verkehrsbelastung durch den MIV am Innenstadt- und am Stadtkordon liegt unter dem Stand von 2010 (175'000 Fahrzeuge am Innenstadtkordon, 157'000 Fahrzeuge am Stadtkordon [DTV]).

6 Anwendung

6.1 Kernanliegen

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 elf Mobilitätsthemen als Kernanliegen 2018–2023 bezeichnet. Aus dem Abgleich mit dem Raumentwicklungs-

konzept der Stadt Luzern kommen Gestaltungsanforderungen an den Strassenraum (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) als zusätzliches Kernanliegen dazu.

Die Anwendung der Mobilitätsstrategie auf die Kernanliegen ist aus dem nachfolgenden Kapitel ersichtlich. Die Lösungsansätze basieren auf den strategischen Stossrichtungen und den Planungsgrundsätzen. Die Kernanliegen können alle fünf Jahre bei der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie neu gesetzt oder geändert werden.

Zwölf 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

Abb. 6: Schematische Darstellung der zwölf Kernanliegen 2018–2023

6.2 Kernanliegen 2018–2023

<p>Autoparkierung</p> <p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dienstleistungen 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. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielfältige Angebote im Verkehrsraum ermöglichen (z. B. Geschäfte, Cafés, Seezugang, Plätze, siedlungsverträglicher Verkehrsfluss, Koexistenz unter Verkehrsträgern usw.). ▪ Parkflächen zugunsten 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 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Täglich gleichlaufenden Pendlerverkehr mit verbesserten Anreizen vom Auto auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagern (Fussverkehr, Velo und/oder ÖV), um haushalterisch mit Parkraum umzugehen. ▪ Statt neuen Parkraum zu schaffen, werden bestehende Parkplätze effizienter genutzt. ▪ Parkierungsflächen der Strassenparkierung zugunsten flächeneffizienter Mobilität, wie Carsharing, Velos und Motorräder, umverteilen.
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parksuchverkehr u. a. durch den Einsatz neuer Technologien reduzieren. ▪ Standorte des Parkraums optimieren (z. B. Strassenparkplätze in bestehende oder neue Parkhäuser verschieben). 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fakten zur Parkierung jährlich sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich machen. ▪ Carsharing/Ridesharing (Mitfahrssysteme) unterstützen. ▪ Bekanntheit des Parkleitsystems erhöhen.
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachbericht zum Grundkonzept Parkierung (2017) ▪ Autoarmes Wohnen und Arbeiten Stadt Luzern, Grundlagen und Empfehlungen (2014) ▪ Aktionsplan Luft, Energie, Klima (2015) 	
<p>Nächste Schritte:</p> <p>Überarbeitung Parkplatzreglement</p> <p>Anpassung Parkkartenreglement</p> <p>Anpassung Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren</p>	

Carparkierung	
<p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Raum für Zwischenparkierung sicherstellen. ▪ Sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf an Carhotspots gewährleisten. ▪ Eine lebendige Stadt braucht qualitativ hochwertige und sichere Aufenthaltsräume. ▪ Unterschiede zwischen Ansprüchen der Bevölkerung und der Gruppenreisenden können zu Interessenkonflikten führen. ▪ Einfachen Zugang zu Kapellbrücke, Altstadt, Schwanenplatz und Löwenplatz für Besucherinnen und Besucher ermöglichen. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<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 Pricingsystems. ▪ Optimierung des Ein- und Ausstiegsregimes, um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten. ▪ Sichere betriebliche Abwicklung des Car-tourismus 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 Carparkleitsystems ▪ 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.
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <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) 	
<p>Nächste Schritte:</p> <p>Kurzfristige Massnahmen Carparkierung (Carparkleitsystem, Ersatzparkplätze Inseli)</p> <p>Partizipative Planung Testbetrieb Allmend</p>	

Aktionsplan Fussverkehr	
<p>Herausforderungen</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 Erdgeschossnutzungen. ▪ Dezentrale Versorgung und kleinräumige Strukturen fördern. ▪ Auf den Fussverkehr ausgerichtete Möblierungen und Infrastrukturen wie Sitzbänke (auch mit Seitenlehnen, damit Seniorinnen, 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), Umsetzung ab 2019</p>	

Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)	
<p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu Hauptverkehrszeiten, im bestehenden Strassenraum, den Verkehr auf den Hauptstrassen verflüssigen. ▪ Alle Verkehrsteilnehmenden wollen möglichst unbehinderte Fahrt zum Ziel. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hindernisfreie Haltestellen 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilweise neue Spuraufteilung (z. B. Alpenstrasse) ▪ Zuverlässigkeit des ÖV mit Busschleusen, Fahrbahnhaltestellen und elektronischen Busspuren verbessern.
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <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 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufklärungsarbeit mit Webseite und Animationsfilm
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <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 	
<p>Nächste Schritte: Umsetzung der Massnahmen</p>	

Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)	
<p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Anbindung mit dem Fuss- und dem Radverkehr von Littau Dorf an den Bahnhof Littau sowie die Fuss- und die Radführung bis zum Seetalplatz / bis nach Ruopigen sind 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. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <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-Bahn-Haltestelle Littauerboden/Ruopigen anstreben. ▪ Nutzungen im Littauerboden steuern und mit Kapazität auf dem Strassennetz abgleichen. ▪ Aufenthaltsqualität erhöhen, damit kurze Wege möglich sind. 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Vernetzung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr mit dem Bahnhof Littau im Projekt Cheerstrasse ▪ Bushub 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:</p> <p>Erarbeitung Auflageprojekt Cheerstrasse und Bushub Littau</p>	

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

Kapazitätsoptimierung hin zum Ziel «langfristige Grossprojekte»	
<p>Herausforderungen</p> <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 Siedlungsverträglichkeit abgelehnt. Die negativen Auswirkungen stehen in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen des Projekts. ▪ Grossprojekte stehen nicht vor 2030/2040 zur Verfügung. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<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 gleichlaufenden Pendlerverkehr mit verbesserten Anreizen vom Auto auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagern (Fussverkehr, Velo und/oder ÖV). ▪ Anreize setzen, sodass 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-Zügen). ▪ Neue mittelfristige ÖV-Angebote schaffen, um Bahnnachfrage zu erhöhen (z. B. Regionalexpressverbindungen, Buszubringer zur Bahn, Bahn/Bus-Verknüpfungen).
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktive Verkehrssteuerung (z. B. Dossieranlagen) ▪ Infrastrukturen für gewünschte Verkehrsmittel optimieren (z. B. Park-and-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.
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht und Antrag «Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)» (2016) 	
<p>Nächste Schritte: Umsetzung Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern Mitarbeit am Agglomerationsprogramm 4. Generation</p>	

Sharing	
Herausforderungen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfen, ob und wie Sharingangebote im öffentlichen Raum Platz finden können. 	Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzung des öffentlichen Raums für Sharingangebote 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 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Markt beobachten, um möglichst rasch auf neue Angebote reagieren zu können. ▪ Dialog mit Sharinganbietern suchen und diese für städtische Themen sensibilisieren. ▪ Austausch mit anderen Städten pflegen. 	Mobilitätsbewusstsein fördern <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sharingangebote als Bestandteil von Mobilitätsservices bei Neubauten fordern.
Städtische Grundlagen zum Thema:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Take-a-Bike, beziehungsweise nextbike für alle 	
Nächste Schritte:	
Teilweise Berücksichtigung im Bericht und Antrag «Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr» (2018)	

Aktionsplan Veloverkehr	
<p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Velofahrende wollen rasche und sichere Velohaupttrouten. ▪ Restliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wollen ihre Flächen und Verkehrsabläufe behalten. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Veloverkehr erhält in der Planung und Realisierung von Stadträumen und Verkehrsanlagen eine erhöhte Priorität. ▪ Anliegen des Veloverkehrs als Bestandteil von Siedlungsentwicklungen berücksichtigen. 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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.
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstarts bei Lichtsignalanlagen erhöhen die Verkehrssicherheit. ▪ Zusätzliche Velobevorzugungsampeln an Kreuzungen (z. B. Velovorstart) 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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).
<p>Städtische Grundlagen zum Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern (2009) ▪ Erschliessungsrichtplan Zweiradverkehr Littau (2004) ▪ Mobilitätsanalyse Stadt Luzern (2017) 	
<p>Nächste Schritte:</p> <p>Bericht und Antrag «Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr» (2018), Umsetzung ab 2019</p>	

Veloparkierung Innenstadt	
Herausforderungen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Veloabstellanlagen sorgfältig in den öffentlichen Raum integrieren. 	Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ordentliche Veloparkierung vorsehen. ▪ Genügend Veloabstellplätze anbieten, insbesondere an Umsteigestellen. ▪ Veloparkplätze an Schlüsselstellen vorgeben (z. B. Bahnhof Luzern, Grendel, Bahnhofstrasse). ▪ Ummarkierung von Parkraum ▪ Neuen Parkraum schaffen, neue Velostationen (z. B. alter Posttunnel im Bahnhof Luzern nutzen).
Verkehr intelligent steuern <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Bikesharing Parkplätze effizienter nutzen (z. B. Dienste zulassen, kostenlose Nutzung). ▪ Förderung der bestehenden Velostationennutzung (z. B. vergünstigte Nutzung) 	Mobilitätsbewusstsein fördern <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kampagnen lancieren (z. B. gegen schwach benutzte Zweitvelos am Bahnhof). ▪ Werbung für die Velostation ▪ Umgesetzte Massnahmen der Bevölkerung erklären und bekannt machen.
Städtische Grundlagen zum Thema:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht und Antrag «Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern» (2015) 	
Nächste Schritte:	
Umsetzung Massnahmen aus Veloparkierungskonzept Innenstadt	

Verkehrssicherheit	
<p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. ▪ 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 Verkehrsteilnehmende in Richtplänen festhalten und in Bauprojekten einfordern. ▪ Spezielles Augenmerk auf Fussgängersicherheit legen (schwächste Verkehrsteilnehmende). ▪ Sichtverhältnisse betrieblich verbessern (z. B. Grünschnitt, mobile Hindernisse entfernen, Beleuchtung anpassen). ▪ Mehr Verkehrskontrollen einfordern. ▪ Temporegime anpassen. ▪ Verkehrsanlage situativ verbessern (z. B. Schutzinsel, Beleuchtung usw.) 	<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>	

Betriebs- und Gestaltungskonzepte	
<p>Herausforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufenthaltsqualität an verkehrsorientierten Strassen verbessern. ▪ Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungen und Aktivitäten, die im Strassenraum stattfinden, Trennwirkungen reduzieren. ▪ Situationsgerechte Gestaltung des Strassenraums als Begegnungsraum von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen. 	
<p>Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:</p>	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angemessene Berücksichtigung der Anliegen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und des Veloverkehrs ▪ Einbezug von Haltestellen, Umsteigestellen und Parkierungsanlagen in die Gestaltungskonzepte
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Anforderungen für die Ver- und Entsorgung von Gütern 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Partizipative Planung
<p>Nächste Schritte: Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept Spitalstrasse Berücksichtigung Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Bern- und der Luzernerstrasse im Bauprogramm für Kantonsstrassen Generellen Vorgehensvorschlag erarbeiten</p>	

7 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, den Bericht «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 25. April 2018



Beat Züsli
 Stadtpräsident



Urs Achermann
 Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 10 vom 25. April 2018 betreffend

Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

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

beschliesst:

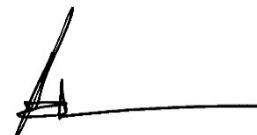
Der Bericht «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Luzern, 20. September 2018

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Daniel Furrer
Ratspräsident



Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber



Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu Bericht 10/2018 Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern:

Protokollbemerkung 1 zu Kapitel 3.3 «Planungsgrundsätze» auf Seite 21 ff.:

Zum Satz auf Seite 24 «Es wird geprüft, ob eine neue Bestimmung eingeführt werden soll, mit welcher bewilligte Parkplätze und Parkplätze mit Bestandesgarantie in Innenhöfen und an zentralen Lagen bis zu einem bestimmten Zeitpunkt aufgehoben werden sollen.» lautet die Protokollbemerkung **«Auf diese Prüfung wird verzichtet.»**

Protokollbemerkung 2 zu Kapitel 3.5 «Richtgrössen 2035» auf Seite 28 f.:

Das Ziel der Verkehrssicherheit im Zeithorizont 2035, «Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 120 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner.» wird neu formuliert. Das Ziel lautet neu: **«Die Stadt strebt an, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesenkt wird.»**

Anhang 1

Massnahmenlisten

- **Massnahmenliste 1a: Umgesetzte Massnahmen 2014–2018**
- **Massnahmenliste 1b: Mobilitätsmassnahmen auf dem Gebiet der Stadt Luzern**

Massnahmenliste 1a: Umgesetzte Massnahmen 2014-2018

Massnahme	Strategische Stossrichtungen				Finanzierung				Planungswerke									
	Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen	Verkehr intelligent steuern	Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen	Mobilitätsbewusstsein fördern	Stadt	Kanton (Strasse)	kanton (öV-Investitionen)	VVL	Dritte	Teilrichtplan Fusswege	Richtplan Zweiradverkehr	Gesamtverkehrskonzept (GVK)	Kantonaler öV-Bericht	Agglomobil	Bauprogramm Kantonstrassen	Agglomerationsprogramm Luzern	Kantonaler Richtplan	Einzelprojekte
Öffentlicher Raum Seetalplatz aufwerten	x				x													x
Grünstadt Schweiz einführen	x				x													x
15-Minuten-Takt Zentralbahn		x						x					x	x		x	x	
Mehr Kapazität auf Linie 18/19		x						x				x	x	x		x		
Ruopigen wird einheitlich durch Linie 40 bedient		x						x				x	x			x		
Neuen Linienführung PostAuto-Linie 73		x						x				x	x	x				
Neue Tangentiallinie 26		x						x				x	x			x		
Einführung RBus Linie 1		x						x				x	x	x		x	x	
Einführung RBus Linie 8		x						x				x	x	x		x	x	
Mobilitätsmanagement Luzerner Kantonsspital		x						x				x				x	x	
Mobilitätsmanagement Hirslanden Klinik St. Anna		x						x					x			x	x	
Vereinfachung Tarifzonenplan Passepartout		x						x				x				x	x	
Leistungsoptimierung Grosshof		x										x						
Gesamtsanierung Hirschmattquartier			x			x												x
Fussweg auf dem alten Zentralbahntrasse			x			x										x		
Veloweg auf dem alten Zentralbahntrasse			x			x			x									x
Busschleuse Schachenweid/ Luzernerstrasse			x			x						x			x			
Kreisel Grossmatte			x			x									x			
Tieflegung Zentralbahn mit Haltestelle Allmend			x					x					x			x	x	
Busspur Pilatusstrasse			x									x						
Trolleybusverlängerung Büttenen			x										x	x		x		
Tangentiallinie 5			x						x			x	x	x		x		
Wiederinbetriebnahme Gütschbahn			x			x							x	x				
Fahrbahnhaltestelle Haldensteig			x				x					x			x			
T-30 Gütschhöhe			x			x												x
Neue Verkehrsführung Seetalplatz			x				x								x	x	x	
Begegnungszone Klosterplatz			x			x												x
Begegnungszone SUVA Fluhmattstrasse			x			x												x
Verlängerung T-30 Zone Obermättlistrasse			x			x												x
Verlängerung T-30 Zone Zihlmattstrasse			x			x												x
Verlängerung T-30 Zone Obergütschstrasse			x			x												x
Einbahnsystem Bruch- und Taubenhausstrasse			x			x												x
Verlängerung T-30 Zone Würzenbachstrasse			x			x												x
T-30 Moosstrasse			x			x												x
Durchgangsverkehr Sagenmattstrasse reduziert			x			x												x
Optimierung und Vergrösserung P1 Allmend/Messe			x			x										x		x
56 Fussgängerstreifen / -querungen saniert			x			x												x
Ersatz Lichtsignalanlage Weinbergli			x			x												x
Umsetzung Veloparkierung gemäss Veloparkierungskonzept Innenstadt			x															x
Veloverbindung St. Karlibrücke - Kasernenplatz			x			x												x
Veloweg Schädritstrasse			x				x											x
Veloweg Waldegg - Biregg (Zihlmattweg)			x			x									x			x
Busspur Hirschengraben			x						x			x			x			
Aufwertung Kleinstadt			x			x												x
Gestaltung Aussenräume Allmend			x			x												x
Aktualisierung Fussgängerleitsystem			x			x												x
Realisierung Naturarena Rotsee			x						x									x
Gesamterneuerung Hirschmatt			x			x												x
Substanzerhaltungsmassnahmen Infrastrukturen planen			x			x												x
Koordinationsplattform Baustellen			x			x												x
Abschluss Lärmsanierung			x			x												x
Bushaltestelle Schönbühl behindertengerecht ausgebaut			x			x												x
Bushaltestelle Pilatusplatz behindertengerecht ausgebaut			x			x									x			x
Buspriorisierung Spitalstrasse (elektronische Busspur)			x			x						x						x

Massnahmenliste 1b: Mobilitätsmassnahmen auf dem Gebiet der Stadt Luzern

Massnahme	Strategische Stossrichtungen				Bearbeitungstiefe				Finanzierung				Projekte Gesamtplanung			Planungswerke												
	Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen	Verkehr intelligent steuern	Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen	Mobilitätsbewusstsein fördern	Strategische Planung	Vorstudien	Projektierung	Ausschreibung	Realisierung	Stadt	Kanton (Strasse)	Kanton (öV-Investitionen)	Verkehrsverbund Luzern VVL	Dritte (z. B. Bund via Aggloprogramm, Private usw.)	Planung und Umsetzung bewilligt	Planung bewilligt	Nicht bewilligt	Nicht in Gesamtplanung enthalten	Teiltrichtplan Fusswege	Richtplan Zweiradverkehr	Gesamverkehrskonzept (GVK)	Kantonaler öV-Bericht	AggloMobil	Bauprogramm Kantonsstrasse	Agglomerationsprogramm Luzern	Kantonaler Richtplan	Mobilitätsstrategie 2014-2018	Einzelprojekte
Fahrverbote für Veloverkehr lockern (I69052)		x		x					x							x												
Einbahnstrassen für Veloverkehr öffnen (I69052)		x		x					x							x												
Bikesharing-Angebot ausbauen (I69052)		x	x						x							x												
weitere Bikesharing-Angebote bewilligen (I69052)		x		x					x							x												
Carvelo2go - Angebot erweitern (I69052)		x		x					x							x												
Kleinmassnahmen aus Aktionsplan Veloverkehr (I69052)		x					x		x							x												
Kampagnen für flächeneffiziente Mobilität (I69051)				x	x				x							x												
Aktionsplan Veloverkehr umsetzen (I69052)				x	x				x							x												
Sharing-Dienstleistungen fördern (I69051)		x	x	x					x							x												
Mobilitätsmanagement Private (u.a. Verkehrsspitzen brechen) (I69051)				x	x				x							x												
Ökologisch sinnvolle Fahrzeuge in der Stadtverwaltung (u.a. REAL)				x				x	x								x											x
Mobilitätsmanagement in Stadt Verwaltung (u.a. Jobabo) (I69051)				x	x				x								x											
Vorgaben für Mobilitätsmanagement				x					x				x		x							x						
Digitale Stadt		x		x					x																			
Aktionsplan Luft, Energie, Klima 2015, Massnahme M005 "Siedlungsräume optimal mit LV"	x		x	x	x				x																			
Velounterführung Brüelstrasse			x		x					x							x							x				x
Im Raum Altstadt eine Veloparkierungsanlage			x					x									x											x
Optimierung Dosierungsanlage Dietschberg / Bellerivestrasse (I69050)		x					x			x			x		x						x							x
Optimierung Dosierung Sedelstrasse (I69050)		x					x			x			x		x						x							x
Buslinie 14 über Arsenalstrasse führen		x					x			x													x			x		x
Dosierung Parkhaus Schweizerhof / Löwencenter / City (I69050)			x					x		x			x		x						x							x
Busspur Alpenstrasse (I69050)			x					x		x			x		x						x							x
Fahrbahnhaltestelle Wesemlinrain (I69050)			x					x		x			x		x						x							x
Dosierung Parkhäuser Casino-Palace, National (I69050)			x					x		x			x		x						x							x
Elektronische Fahrbahnhaltestelle Casino-Palace (I69050)			x					x		x			x		x						x							x
Busschleuse Luzernerstrasse (Rönnimoos) (I69050)			x					x		x			x		x						x							x
Projekt K4 Kriens, Kupferhammer			x						x													x			x		x	x
Strassenausbau und Veloweg Hermitage-Meggen			x						x																			x
Durchmesserperronanlage Bahnhofplatz			x					x		x			x								x	x	x	x	x	x	x	x
Umbau Pilatusplatz (Veloquerung, Buslinie 3, neue Verkehrsführung) (I62017 & K61070)			x						x				x		x						x							x
Strassenprojekt K13 Grenzweg - Fluhmühle			x						x				x								x							x
Strassenprojekt K13 Fluhmühlebrücke			x						x				x								x							x
Strassenprojekt K13 Lindenstrasse - Schiff			x						x				x								x							x
Strassenprojekt K13 Kreuzstutz-Baselstrasse-Kasernenplatz			x						x				x								x							x
Strassenprojekt Friedentalstrasse-Sedel (K61064)			x						x				x				x											x
Vereinfachung Knoten LSA Hirschengraben			x						x				x									x						x
Strassenprojekt K4/32a Bundesstrasse Velostreifen und Dosierung (I61001)			x						x				x				x					x						x
Strassenprojekt Horwerstrasse Busspur und Dosierung Zihlmatkreisel			x						x				x															x
Im Raum Bahnhofplatz eine Veloparkierungsanlage (I62405)			x						x							x					x							x
Spange Nord (K61054)									x				x				x											x
Neue Verkehrsführung Schlossberg			x						x				x															x
Spange Süd (I62048)									x				x															x
Tunnel Bypass (K61055)			x						x				x															x
Sanierung Fussgängerstreifen (Kantonsstrasse)			x						x				x															x
Mobilitätsausbildung Schulen			x	x									x															x
Linie 14 Schliessung Taktlücke So Vormittag, Taktverdichtung HVZ Mo-Fr)			x						x				x															x
Umsetzung Quartierschliessungskonzept Bramberg und Dattenberg			x						x				x															x
Optimierung Angebot auf letzte S-Bahnkurse am Bahnhof Luzern			x						x				x															x
Neue Tangentiallinie 18 Littau - Ebikon Bahnhof			x						x				x															x
Abstimmung Bus mit S-Bahn in der Nacht			x						x				x															x
Angebotsausbau Linie 14			x						x				x															x
Durchbindung Linien 20/24			x						x				x															x
Weiterentwicklung Nachtnetz			x						x				x															x
Durchbindung Linien 2/8 zur RBus-Linie 2, Anpassung Linien 9/19			x						x				x															x
Verlängerung Linie 12 nach Tschuopis			x						x				x															x
Strassenausbau und Veloweg Rengloch			x						x				x															x
Veloweg Hohrütli - Tschuopis			x						x				x															x
Strassenausbau Rothenstrasse Busprio. Ri. Seetalplatz, Ausbau Veloverbindung			x						x				x															x
Sharing, u.a. Bike-Sharing an Haltestellen			x	x					x				x															x
Fernbus inkl. Terminal									x				x															x
Optimierung Haltestelle für Buslinie 3 (RBus)			x						x				x															x
RBus-Linie 3 (elektrische Traktion)			x						x				x															x
Energiespeicher RBus für fahrleitungslose Fahrt			x						x				x															x
RBus-Linie 2 (elektrische Traktion), Spitalstrasse			x						x				x															x
Marktbearbeitung Veranstaltungen (u.a. öV-Ticketintegration)									x				x															x
Periodische öV-Kampagnen für den ganzen Verbund			x	x					x				x															x
Neue S-Bahnhaltestellen gemäss kantonalem Richtplan			x						x				x															x
Definition Standard Haltestellenausrüstung			x	x					x				x															x
Weiterentwicklung öV-Plattformen									x				x															x
Contact-Center Passepartout									x				x															x

Anhang 2

Grundlagen

GRUNDLAGEN

Ergänzende Ausführungen zur Mobilitätsstrategie

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Statistiken und Fakten.....	3
2.1	Bund: Mikrozensus Verkehr und Mobilität	3
2.2	LUSTAT Statistik: Statistisches Jahrbuch, Statistikportal und Fokus Mobilität	4
2.3	Monitoring Gesamtverkehr Luzern	4
2.4	Städtevergleich Mobilität 2017	5
3	Gesellschaftliche und technologische Entwicklungen.....	9
3.1	Gesellschaft	9
3.2	Digitalisierung und Vernetzung	9
3.3	Neue Mobilität und Sharing-Economy	9
3.4	Neue Angebote an Mobilitätsdienstleistungen.....	11
3.5	Entwicklung von Massnahmen	12
4	Rechtsgrundlagen und Planungswerke	13
4.1	Städtische Rechtsgrundlagen	13
4.1.1	Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität	13
4.1.2	Energiereglement.....	14
4.1.3	Städtische Planungswerke.....	14
4.2	Weitere Planungswerke	15
4.2.1	Regionale Planungswerke	15
4.2.2	Kantonale Planungswerke	15
4.2.3	Überkantonale und nationale Planungswerke	16
5	Organisation der Zusammenarbeit und Akteure	18
5.1	Organisation der Zusammenarbeit	18
5.2	Akteure.....	18
5.2.1	Politik.....	18
5.2.2	Städtische Behörden.....	19
5.2.3	Weitere Behörden	19
5.2.4	Weitere Institutionen	20
6	Erläuterungen zu Modalsplit.....	22
6.1.1	Bezugsgrössen	22
6.1.2	Bezugsräume	22
6.1.3	Modalsplit-Werte Stadt Luzern.....	23
7	Glossar.....	25

1 Einleitung

Die Mobilitätsstrategie 2018-2022 zeigt in sechs Kapiteln auf, wie sich die Mobilität in der Stadt Luzern im Zeithorizont 2035 entwickeln soll. Um die Ausgangslage im Hauptdokument kurz und knapp halten zu können, wurden diejenigen Themenbereiche, die rein erläuternden Charakter haben, unter dem Titel „Grundlagen“ in diesem Anhang zusammengefasst. In der Erarbeitung der Grundlagen wurde die Stadt Luzern durch Trafiko AG, Kastanienbaum unterstützt.

2 Statistiken und Fakten

Das Thema Mobilität ist in Gegenstand zahlreicher Untersuchungen und Analysen. Die im Zusammenhang mit der Mobilitätsstrategie als wichtig erachteten Dokumente und Berichte werden nachfolgend kurz beschrieben. Anhand der aufgeführten Links sind weitere Informationen im Internet abrufbar. Zum Abschluss dieses Kapitels werden in Grafik 1 die wichtigsten Kennzahlen grafisch dargestellt.

2.1 Bund: Mikrozensus Verkehr und Mobilität

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist die wichtigste Erhebung zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Er informiert hauptsächlich über den Fahrzeug- und Abonnementbesitz, die im Alltag und auf Reisen zurückgelegten Strecken, die benutzten Verkehrsmittel und die Verkehrszwecke. Im Weiteren gibt er Auskunft über die zeitliche Struktur und die räumliche Verteilung der Mobilität. Der MZMV wird vom Bundesamt für Statistik (BFS) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) alle fünf Jahre durchgeführt. Die aktuellste Erhebung bezieht sich auf das Jahr 2015. Für diese Erhebung wurden schweizweit rund 57'000 nach einem Zufallsverfahren ausgewählte Personen befragt.

Die aktuellste nationale Befragung war 2015. Die Resultate zeigen, dass die Schweizer Wohnbevölkerung 2015 im Inland pro Person und Tag durchschnittlich 36,8 Kilometer zurückgelegt haben und dazu 90,4 Minuten unterwegs waren. Verglichen mit dem Jahr 2010 hat sich die Tagesdistanz pro Person kaum verändert. Über die zwei vergangenen Jahrzehnte (seit 1994) kann jedoch ein Anstieg der zurückgelegten Tagesdistanzen rund 18 Prozent festgestellt werden. Wichtigstes Verkehrsmittel bleibt mit einem Distanzanteil von 65 Prozent das Auto. Erneut etwas dazugewonnen hat die Bahn: Ihr Anteil stieg gegenüber 2010 von 19 auf 20 Prozent. Knapp zwei Drittel der täglichen Distanzen im Inland, nämlich 23,8 Kilometer, werden mit dem Auto zurückgelegt, ein Fünftel (7,5 km) mit der Eisenbahn. Deutlich kleiner sind die Anteile der Fussstrecken mit 5 Prozent und des öffentlichen Strassenverkehrs mit 4 Prozent. Wenn allerdings statt der Distanzen die Unterwegszeit betrachtet wird, steigt der Anteil des Fussverkehrs auf mehr als einen Drittel (36%), während die Anteile des Autos und der Eisenbahn deutlich sinken (auf 41% respektive 8%). Im Mittel sind die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz täglich eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs.

Des Weiteren beeinflusst auch der Wohnort die Mobilität: Die Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomerationen legen mit 34,8 Kilometern pro Person und Tag deutlich kürzere Strecken zurück als die Bevölkerung der übrigen Landesteile (42,5 km). Ausserdem benützen sie weniger das Auto und dafür häufiger den öV. Mit Abstand wichtigster Verkehrszweck ist und bleibt die Freizeit. Rund

44 Prozent der Tagesdistanzen im Inland werden im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Es folgen die Arbeitswege mit einem Anteil von 24 Prozent und die Einkaufswege mit 13 Prozent. Die Auslandsdistanzen haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen. 2015 beliefen sie sich auf insgesamt 11'100 km pro Person, was einem Anteil an der Jahresmobilität von 45 Prozent entsprach. Mehr als ein Drittel der Jahresmobilität, nämlich 9'000 km, entfiel auf Strecken mit dem Flugzeug. Mehr als drei Viertel (78 Prozent) der Haushalte besaßen 2015 mindestens ein Auto, 65 Prozent ein Velo. Gegenüber 2010 ist der Autobesitz der Haushalte um 1 Prozentpunkt, der Velobesitz um 3 Prozentpunkte zurückgegangen. Gleichzeitig hat sich der Anteil der Haushalte mit E-Bike auf tiefem Niveau verdreifacht: von gut 2 Prozent auf 7 Prozent.

→ www.bfs.admin.ch

2.2 LUSTAT Statistik: Statistisches Jahrbuch, Statistikportal und Fokus Mobilität

LUSTAT Statistik Luzern hat den Auftrag, statistische Basisdaten für Kanton und Gemeinden zu erheben, auszuwerten und benutzergerecht zu veröffentlichen. Umfassendes Gesamtwerk stellt dabei das jährlich erscheinende statistische Jahrbuch dar. Als einer von elf Bereichen werden im Kapitel «Mobilität und Verkehr» zahlreiche Fakten und Daten zur Verkehrsinfrastruktur, zum Personenverkehr (z. B. Verhalten, Verkehrsmittelwahl, Pendler/innen) und zu Strassenverkehrsunfällen dargestellt und analysiert.

Spezifische Daten für die Stadt Luzern sind zudem auf dem Statistikportal der Stadt Luzern öffentlich verfügbar. Diese Online-Plattform wird von LUSTAT im Auftrag der Stadt Luzern betrieben. Sie umfasst neben Kurzanalysen zu ausgewählten städtischen Entwicklungen auch kommentierte Indikatoren des europäischen Städtevergleichs Urban Audit, Ergebnisse der städtischen Bevölkerungsbefragung sowie eine grosse Auswahl an unkommentierten statistischen Daten in Form von Tabellen und Grafiken.

Für den Themenbereich Mobilität hat LUSTAT in einem separaten Bericht die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr der Jahre 2005, 2010 und 2015 im Kanton Luzern analysiert und in Form eines LUSTAT Focus Mobilität und Verkehr im Kanton Luzern publiziert. Diese Aussagen basieren auf einer Aufstockung der kantonalen Stichprobe im Mikrozensus Mobilität und Verkehr auf rund 3000 Personen im Kanton Luzern.

→ www.lustat.ch

2.3 Monitoring Gesamtverkehr Luzern

Das Monitoring Gesamtverkehr Luzern ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Luzern, des Kantons Luzern und des Verkehrsverbunds Luzern. Es dokumentiert die Gesamtverkehrsentwicklung und das Mobilitätsverhalten in verschiedenen Bezugsräumen. So zeigt es beispielsweise, wo wie viele Personen mit welchem Verkehrsmittel unterwegs sind und wie sich das Mobilitätsverhalten in der Stadt, in der Agglomeration und im Kanton Luzern unterscheidet. Alle fünf Jahre wird ein umfassender Bericht erarbeitet. Dieser enthält als Grundlage die Daten aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Zudem wird das Verkehrsaufkommen an zahlreichen Zählstellen auf Strassen und mittels Fahrgastzählungen im öffentlichen Verkehr (ÖV) erhoben. Durch die Berichterstattung in

Form des Monitorings Gesamtverkehr werden Entwicklungen und Veränderungen erkannt und aufgezeigt. Die daraus gewonnenen Zeitreihen dienen der Festlegung und Beurteilung von verkehrspolitischen Zielen und bilden eine Grundlage für zukünftige Verkehrsmassnahmen.

Das Monitoring Gesamtverkehr Luzern zeigt auf, dass der Autoverkehr an den Zählstellen in der Stadt und zwischen Stadt und Agglomerationsgürtel in den vergangenen fünf Jahren abgenommen hat. Bei der Anzahl ÖV-Passagiere konnte im innerstädtischen Verkehr ein leichter Zuwachs registriert werden. Auch für den Fuss- und Veloverkehr wurden leicht steigende Werte gemessen. Am Agglomerationskordon, das heisst zwischen den Land- und den Agglomerationsgemeinden und zwischen den Agglomerationsgemeinden selbst, werden steigende Autozahlen auf den Strassen verzeichnet. Die Zunahme auf den Nationalstrassen beträgt hier seit 2012 rund 7 Prozent, während auf den Kantonsstrassen eine Zunahme von rund 2 Prozent stattfand. In diesem Raum stieg auch die Nutzung des ÖV. Die Anzahl der Passagiere nahm um 5 Prozent zu.

Die Entwicklung des Modalsplits im betrachteten Zeitraum 2005 bis 2015 zeigt bezogen auf die Distanzen der Stadtbevölkerung, dass der ÖV-Anteil von 37 auf 42 Prozent zugenommen hat. Im Alltagsverkehr wurden 2015 insgesamt 45 Prozent aller Personenkilometer der Stadtbevölkerung mit dem Auto zurückgelegt. In der Agglomeration wuchs der Anteil des ÖV an den Tagesdistanzen der Bevölkerung um 5 Prozent-Punkte, während der Anteil im ländlichen Raum seit 2005 bei 15 Prozent nahezu stabil blieb.

Der Anteil autofreier Haushalte in der Stadt hat zwischen 2005 bis 2015 von 37 auf 44 Prozent zugenommen und ist auf kantonaler Ebene konstant geblieben. Gleichzeitig stiegen in allen Gebieten des Kantons die Mitgliederzahlen von Mobility Carsharing deutlich an.

Eine Person im Kanton Luzern legte 2015 durchschnittlich 38,4 Kilometer pro Tag zurück, was einer Zunahme um rund 4,5 Kilometer seit 2005 entspricht. Diese Steigerung der mittleren Distanz ist hauptsächlich auf die Zunahme bei der Bevölkerung des ländlichen Raums um 8 Kilometer zurückzuführen. In der Agglomeration und der Stadt stieg die mittlere Distanz seit 2005 um 0,3 respektive 0,7 Kilometer ebenfalls, jedoch nur noch leicht an.

→ www.stadt Luzern.ch (Monitoring Gesamtverkehr)

2.4 Städtevergleich Mobilität 2017

Die Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich haben sich zum „Städtenetzwerk Verkehr“ zusammengeschlossen, um gemeinsam verkehrsbezogene Fragestellungen zu bearbeiten. Die von einer Vielzahl von Städten unterzeichnete „Städte-Charta“ führte zu einem engeren Zusammenrücken der beteiligten Städte mit dem Ziel, den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Um Erfolge messbar zu machen und Entwicklungen aufzeigen zu können, bedarf es eines Monitorings. Dieses wurde 2012 ein erstes Mal durchgeführt, 2017 mit neuen Daten wiederholt. Damit konnten Daten des Mikrozensus Verkehr und Mobilität einfließen.

Die sechs Städte haben ähnliche Herausforderungen zu meistern: Sie wachsen auf begrenztem Raum, die Siedlungsdichte nimmt zu, die Zahl der Arbeitsplätze und damit auch die der Pendlerinnen und Pendler steigt genauso wie die Ansprüche an eine gute städtische Lebensqualität. Alle sechs Städte sind daher bestrebt, eine stadtgerechte Mobilitätsplanung zu betreiben. Hier zeigen

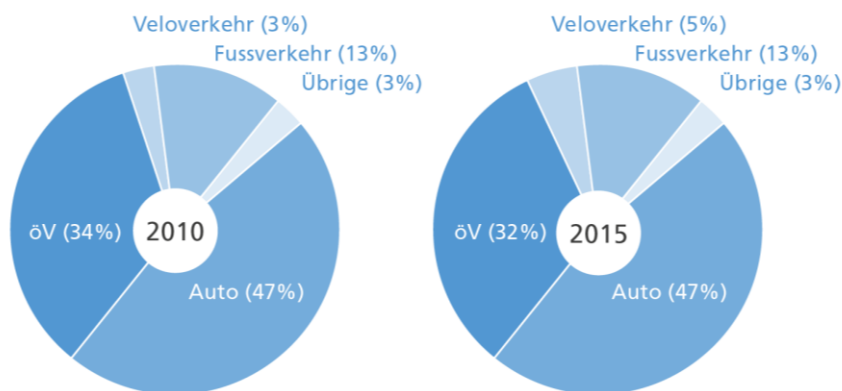
sich Unterschiede in den Mobilitätskulturen zwischen den drei Grossstädten und den drei Mittelstädten. Die meisten Ähnlichkeiten weisen die drei Grossstädte Basel, Bern und Zürich auf. In diesen drei Städten ist der Anteil des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr der städtischen Bevölkerung mit 77% überdurchschnittlich hoch. Zudem besitzt in Basel und Zürich nur jede dritte Person ein Auto, schweizweit ist es im Durchschnitt jede zweite Person. Die drei mittelgrossen Städte Luzern, St. Gallen und Winterthur weisen untereinander ebenfalls grosse Ähnlichkeiten auf, jedoch ist die Bedeutung des MIV vergleichsweise höher als in den Grossstädten: 33% der Luzerner Bevölkerung und 35% der Einwohnenden in St. Gallen und Winterthur benutzen den MIV als Hauptverkehrsmittel.

Auf 1000 Einwohnende kommen in Luzern 456 Autos – der höchste Wert im Städtevergleich. Dies kann mit der grossen Firmenfahrzeugflotte erklärt werden. Den niedrigsten Motorisierungsgrad hat Basel. Dort kommen auf 1000 Einwohnende 336 Autos. In Luzern nahm der Anteil der autofreien Haushalte von 40 auf 44 Prozent zu. Hier liegt Bern mit einem Anteil von 57 Prozent autofreier Haushalte an der Spitze. In Luzern sind mehr Menschen mit dem Auto oder dem Motorrad unterwegs als in Basel, Bern oder Zürich. In Bezug auf die Verkehrsmengen im Luzerner Stadtgebiet zeigt sich aber, dass die MIV-Belastungen insbesondere im Stadtkern sinken, während der ÖV und der Veloverkehr im gleichen Masse stärker genutzt werden. Diese Entwicklung verläuft jedoch noch relativ langsam.

→ www.mobilitaet.bs.ch (Städtevergleich)

Modalsplit

Personenkilometer mit Territorialprinzip in Prozent für Stadt Luzern



Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017 (inkl. korrigierte Werte 2010)

Besitz

Velo, öV-Abo, Auto und Carsharing-Abo

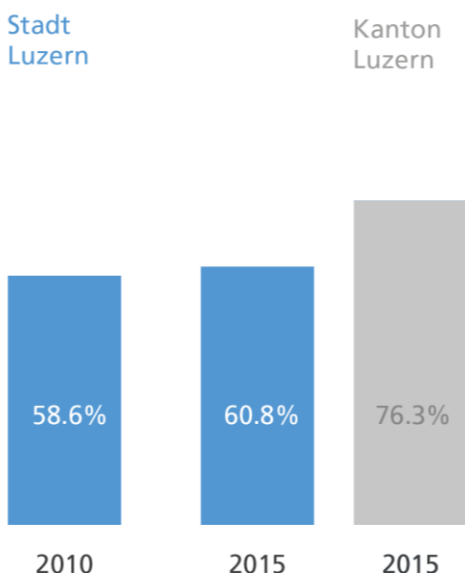
Besitz		Stadt Luzern 2010	2015	Kanton Luzern 2015
Velo	Privathaushalte mit Velo	24 215	26 001	122 159
öV	Anzahl Jahresabo Passepartout und GA	26 400	26 800	74 300
Auto	Immatrikulierte Personenwagen	33 775	37 054	209 062
Carsharing	Anzahl Mitglieder Private/Firmen	3 568	4 812*	8 060*

* 2016

Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017

Autoverfügbarkeit

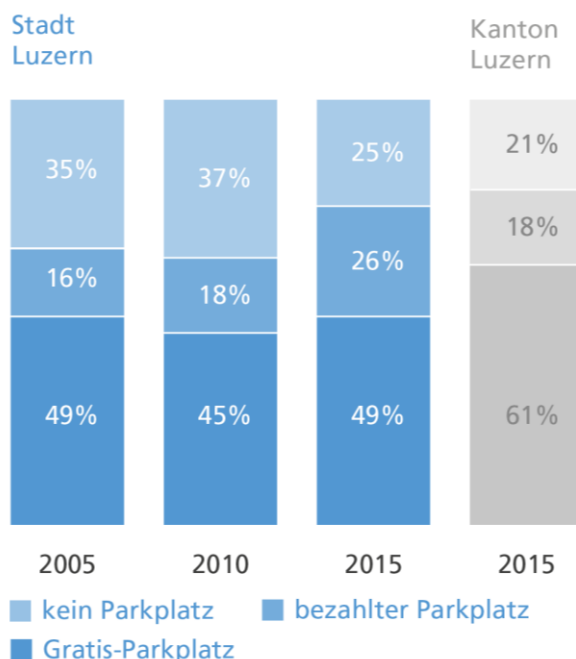
Kennziffer pro Person



Quelle: LUSTAT focus, Verkehr und Mobilität

Parkplatzverfügbarkeit

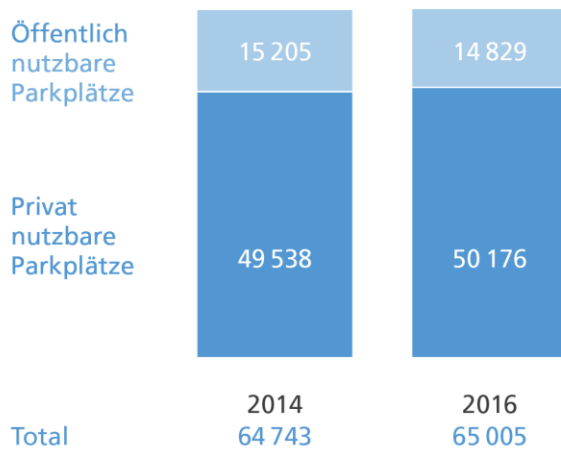
Auto-Parkplatz am Arbeitsplatz in Prozent



Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017

Parkplatz

Anzahl Parkplätze in der Stadt Luzern



Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017

Verkehrsaufkommen

Messwerte 2016 an ausgewählten Zählstellen

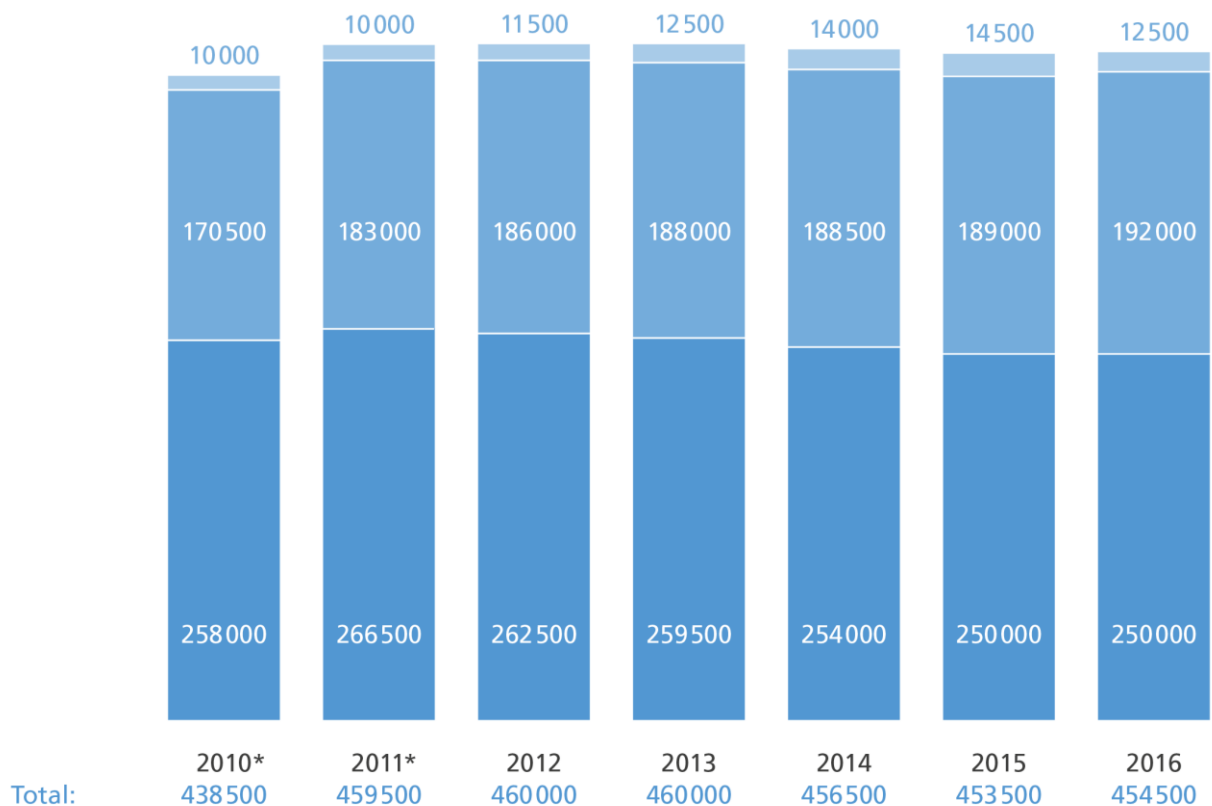
	Fuss	Velo	öV	Auto
Seebrücke	28 800	3 750	35 250	54 000
Langensandbrücke	*	1 100	18 500	27 000
Obergrund/Taubenhausstr.	*	1 500	19 150	52 650
Baselstrasse	*	700	18 150	27 400
Haldenstrasse	*	1 100	13 650	28 350
Alpenstrasse	*	1 800	21 000	40 400
Klosterstrasse	*	*	1 850	2 650
Luzernerstrasse in Littau	*	*	3 850	18 850

* keine Zählstelle

Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017

Verkehrsentwicklung

Durchschnittlicher Tagesverkehr Montag bis Sonntag (DTV) am Innenstadtkordon



* Zeitreihe ab 2012 vergleichbar

■ Velo ■ öV ■ Auto

Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017

Anzahl Personen pro Tag. Beim Autoverkehr ist ein Fahrzeugbesetzungsgrad von 1.5 Personen hinterlegt.

3 Gesellschaftliche und technologische Entwicklungen

Es ist davon auszugehen, dass die die künftigen gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen die Mobilität massgeblich verändern werden. Wann, wo und in welcher Form diese Veränderungen effektiv eintreffen werden, ist aber heute noch unbekannt. In den nachfolgenden Kapiteln werden einige Überlegungen zu den möglichen aktuellen und künftigen Entwicklungen dargestellt.

3.1 Gesellschaft

Die Gesellschaft wandelt sich stetig. Ausgangslage bildet die immer stärker ausgeprägte 24/7- Gesellschaft. Wir arbeiten, erholen und konsumieren vermehrt überall und jederzeit. Das öffentliche Leben findet also fast 24 Stunden und an 7 Tagen statt. Zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote sind viel ausgedehnter verfügbar als noch vor einigen Jahren. Beim erreichten Wohlstand fordern Kunden von Dienstleistungen immer mehr Komfort, Flexibilität und Tempo. Die beschriebene Gesellschaft flexibilisiert sich auch im Arbeitsleben: Zunehmend werden flexible Arbeitszeitmodelle und Lernmethoden angestrebt, was auf den Verkehr Auswirkungen haben wird. Das urbane Wohnen ist im Trend. Dies nicht nur bei jüngeren Generationen, sondern auch bei der Generation im fortgeschrittenen Alter. Diese wachsende Gruppe hat zudem eigene Ansprüche an die Mobilität, was sich beispielsweise in einer verstärkten Forderung nach barrierefreien Zugängen zu Verkehrsmitteln zeigt. Der Güterverkehr ist geprägt durch klassische Belieferung von Gewerbe und Detailhandel. Vermehrt werden Waren aber in Online-Shops bestellt oder auch sonst mit Paketdiensten ausgeliefert (z.B. ShoppingTaxi, welches Einkäufe nach Hause bringt).

3.2 Digitalisierung und Vernetzung








Die Digitalisierung ermöglicht zahlreiche Prozesse einfach zugänglich und digital unterstützt anzubieten. So stehen zur besseren Information zahlreiche Echtzeitdaten zur Verfügung (z.B. bezüglich Verfügbarkeit von Parkplätzen oder öV-Abfahrten). Es entstehen aber auch Dienstleistungen, welche bestehende Produkte online besser zugänglich machen (z.B. Ticket-Apps im öV). Da zahlreiche Nutzer mit Smartphones ausgerüstet sind, können Dienstleistungen künftig viel kostengünstiger über das Internet vertrieben werden. So erfährt auch die verkehrsmittelübergreifende Mobilität neuen Aufschwung. Sie steht übersichtlich und einfach zugänglich bereit. Nicht zuletzt durch die Digitalisierung wird es daher viel einfacher, passende Verkehrsmittel für seine Reise zu wählen, welche einem selber auch nicht mehr zwingend gehören müssen.

3.3 Neue Mobilität und Sharing-Economy

Die beschriebenen Gesellschaftsentwicklungen gepaart mit den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung haben auch auf die Weiterentwicklung der Verkehrsträger Auswirkungen. So wandeln sich Verkehrssysteme beispielsweise durch die kontinuierliche Durchdringung mit Informations- und Automatisierungstechnologie hin bis zum autonomen Fahren. Zum einen verändern sich durch neue Antriebstechnologien der Fahrzeugpark (E-Auto) oder gar die Fahrzeugnutzung (Elektro-Roller für die Stadt, Hybrid-Auto für längere Reisen). Zum andern kann autonomes Fahren die Verkehrssicherheit erhöhen oder den Verkehrsablauf weiter verbessern, da sich dank elektronischer Distanzkontrolle die Abstände zwischen den Fahrzeugen reduzieren lassen.

Angetrieben durch Produkte der Digitalisierung wie beispielsweise durch Sharing-Apps ändert sich auch die Kundenbeziehung. Es ist zudem zu erwarten, dass mit der Digitalisierung das Teilen von

Gütern wie Auto oder Velo einfacher wird. Zudem kann ein Trend festgestellt werden, sich die Mobilität passend zusammenzustellen. Um dies für den Nutzer kostengünstig zu gestalten, verzichtet eine wachsende Gruppe auf den Besitz von Fahrzeugen. Gleichzeitig finden auch Mitnahmesysteme eine wachsende Verbreitung. Zahlreiche Firmen fördern diese Mobilitätsform bei ihren Mitarbeitenden, damit die wachsende Mobilität mit bestehenden Parkieranlagen abgedeckt werden kann.

	Mit Fahrer	Autonom	Fazit
Eigenes Auto	 ★	 ★★	Sicherer und besserer Verkehrsfluss dank autonomem Fahren. Möglichkeit für selbstständige Parkplatzsuche.
Carsharing «Auto teilen» Mobility, Car2Go, Sharoo, Europcar, Taxi, Uber, usw.	 ★★	 ★★★	Sicherer und besserer Verkehrsfluss dank autonomem Fahren. Weiterhin weniger Parkflächenverbrauch.
Ridesharing «Fahrt teilen» Hitchhike, Via, PubliRide, Moia usw.	 ★★★	 ★★★★★	Weniger Verkehrsaufkommen dank Teilen der Fahrten. Optimale Routen mit Hilfe von Software und autonomem Fahren. Tiefer Parkflächenverbrauch.
★ hohe Beanspruchung des Verkehrssystems ● Anzahl Personen		★★★★★ tiefe Beanspruchung des Verkehrssystems  umweltfreundlicher Antrieb (elektrisch)	

Grafik 2: Neue Mobilität und Sharing (Quelle: Trafiko)

Grafik 2 zeigt die Chancen von Sharing. Wird einzig das Fahrzeug optimiert, verbessern sich im besten Fall die Verkehrsflüsse, weil erwartet wird, dass die lernfähige Technik noch effizienter als der Mensch das Verkehrsgeschehen abwickeln kann. Grosse ökologische Verbesserungen sind zu erwarten, wenn die Fahrzeuge emissionsarm unterwegs sind. Fahrzeuge und damit wertvoller Abstellplatz in verdichteten Siedlungen spart das klassische Carsharing. Es sind dann zwar weniger Fahrzeuge für die Mobilität nötig, jedoch ist weiterhin das gleiche Verkehrsaufkommen zu Spitzenstunden zu erwarten. Das wirkungsvollste Konzept sind Mitfahrssysteme (Ridesharing), wenn effiziente Verkehrssysteme das Ziel sind. Jedoch werden wir in unserer Lebensweise immer flexibler, was das Bündeln von Transportbedürfnissen erschwert, wie es der klassische öV aktuell macht. Zurzeit wird dieses Thema durch die Autofirmen stark vorangetrieben (z.B. durch die Ridesharing-Plattformen Via, CleverShuttle oder Moia). Auch der öV macht Pilotprojekte in diese Richtung (z.B. PostAuto in Sion). Automatisch werden sich Sharing-Konzepte wohl nicht durchsetzen. Zum einen können sie meist nur in grossen Städten wirtschaftlich betrieben werden, in kleineren Städten sind

Konzepte vermutlich zu unterstützen. Zudem ist ohne Randbedingungen der öffentlichen Hand eine ausgeprägte Ersatzbeschaffung des eigenen Privatautos durch wiederum ein eigenes autonomes Privatauto zu erwarten.

Zusätzliche Erkenntnisse brachte die Studie „Modellergebnisse geteilter autonomer Fahrzeugflotten des öffentlichen Nahverkehrs (MEGAFON), isv, 12.12.16“, bei der in neun Szenarien die Auswirkungen unterschiedlicher Sharing-Konzepte mit Annahme des autonomen Fahrens untersucht wurde. Kaufen die Mobilitätsteilnehmenden nämlich künftig statt einem Privatauto einfach ein privat genutztes autonomes Auto, geht beispielsweise der öV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) in der Modellrechnung zurück. Im Vergleich zum öV ist die „chauffierte“ Direktfahrt attraktiver. Eine solche kann der öV nur auf Hauptachsen bieten, wo die Bündelung ein Muss darstellen wird, um überhaupt hohe Pendlerströme zu bewegen. Gemäss den Autoren besteht die Gefahr des sinkenden öV-Anteils, wenn Anreize beispielsweise durch die Behörden nicht neu gesetzt werden. Noch mehr Autos wären die Folge, was das Verkehrssystem nicht verkraften könnte und zu weiteren Staus führen würde. Die Ergebnisse zeigen nämlich, dass sich bei der Nutzung geteilter Fahrzeugflotten die Zahl der erforderlichen Fahrzeuge deutlich reduzieren liesse. Die Verkehrsleistung geht allerdings nur dann zurück, wenn rund 50 Prozent der Ortsveränderungen Ridesharing-Systeme nutzen und das Fahrzeug also geteilt benutzt wird.

→ www.vdv.de (Abschlussbericht MEGAFON)

Diese Ausführungen zeigen, dass sich die Verkehrsträger laufend weiter optimieren resp. optimiert werden. Sie können künftig kaum mehr isoliert betrachtet werden. Aus heutiger Sicht werden im Jahr 2050 wohl Verkehrsmittel nur noch äusserlich den heutigen gleichen. Da gleichzeitig kaum Verkehrsmittel endgültig abgelöst werden, ist zu erwarten, dass die Auswahl und damit die Vielfalt immer grösser werden.

3.4 Neue Angebote an Mobilitätsdienstleistungen

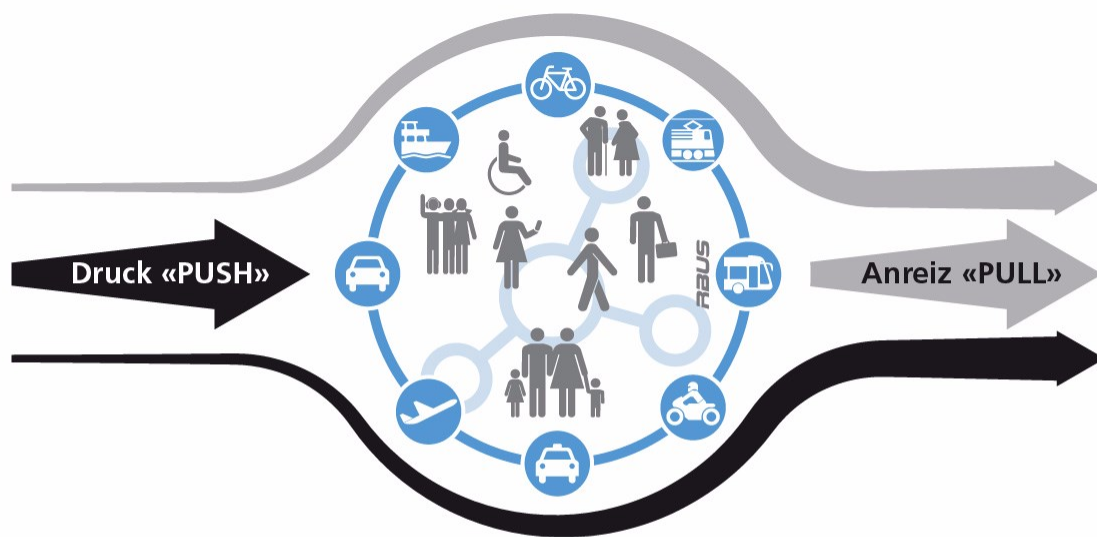
Parallel zur Erweiterung der Mobilitätsformen sind die in den letzten Jahren auch die Anzahl und Vielfalt an Angeboten und Plattformen von Mobilitätsdienstleistungen gestiegen. Die nachfolgende Liste zeigt eine Auswahl an Angeboten auf nationaler Ebene:

- Catch a Car (Carsharing mit eigener Flotte, Zonensystem ohne fixe Parkplätze, aktuell in Basel und Genf)
- Sharoo (Schweizweites Carsharing basierend auf Privatautos)
- Swisscom Fleet Management und Corp Car Sharing (Schweizweites Flottenmanagement, um Geschäftsautos innerhalb von Unternehmen zu teilen)
- ewl, EWN/Zentralbahn oder Swisscom intercharge (geteilte Ladestationen für Elektroautos, z.B. die öffentliche ewl-Ladestation beim Verkehrshaus Luzern)
- Bla Bla Car, Hitchhike oder Publriride (Mitfahrgelegenheit resp. organisierte Mitnahmen)
- Taxito (Mitfahrgelegenheit, spontanes Mitfahrssystem mit Tafeln an Einstiegspunkten, aktuell realisiert im Lutherntal)
- Parku (Parkplatz-Sharing, öffentliches teilen von privaten Parkplätzen mit Angeboten auch in der Stadt Luzern)
- Swisscom Corp Park (Parkplatz-Sharing, teilen von Parkplätzen innerhalb Unternehmen)
- Uber (Taxi-Dienste mit privaten Autos, aktuell in der Schweiz in Zürich, Basel, Lausanne und Genf)
- SBB Green Class (Schweizweit mögliche kombinierte Mobilität mit öV, Velo und Auto)

- Carvelo2go (Schweizweites Cargo-Bike-Sharing mit eigener Flotte)
- Publibike von PostAuto (Velosharing mit eigener Flotte an definierten Standorten im Aufbau in über die ganze Schweiz)

3.5 Entwicklung von Massnahmen

Bei der Entwicklung von Massnahmen dürfte es künftig vermehrt darum gehen, eine Vielzahl an Massnahmen koordiniert einzusetzen, um die Mobilität gemäss den Zielen und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zu lenken. Um insbesondere der angestrebten Abstimmung von Siedlung und Verkehr gerecht zu werden, werden gut aufeinander abgestimmte Massnahmen in Form von Druck und Anreiz nötig sein. Diese Massnahmen, die Druck erzeugen sollen, werden auch als „Push-Massnahmen“ bezeichnet, während Anreiz-orientierende Massnahmen als „Pull-Massnahmen“ bezeichnet werden, wie dies in Grafik 2 dargestellt ist.

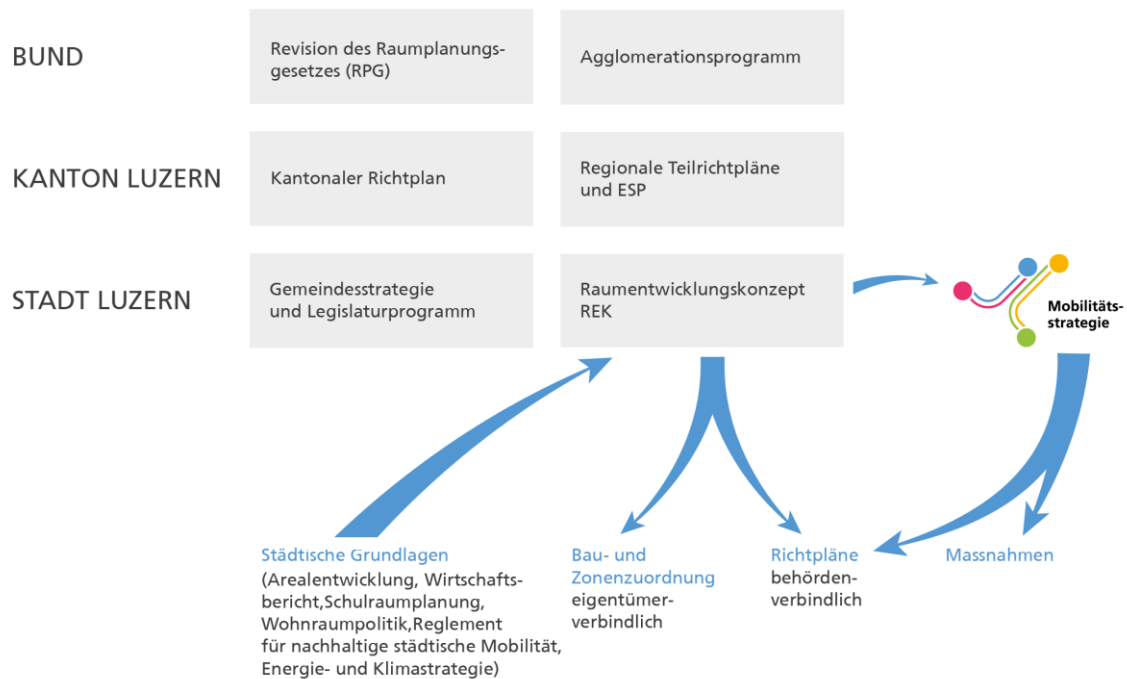


- | | | | |
|---|---|---|---------------------------------------|
| Parkraumbewirtschaftung | • | • | Attraktive Fuss- und Velowege |
| Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten | • | • | Ausbau öffentlicher Verkehr (öV) |
| Massvolle Leistungssteigerungen der Strasse | • | • | Gute öV-Infrastrukturen (z.B. Bushub) |
| Aktive Verkehrssteuerung | • | • | Bevorzugung öV auf Strasse |
| Mobility Pricing | • | • | Mobilitätsmanagement |
| | | • | Sharing-Konzepte |
| | | • | Gute Tarifprodukte |

Grafik 2: Visualisierung von „Push“- und „Pull“-Massnahmen
(Quelle: Kanton Luzern, öV-Bericht 2018 bis 2021)

4 Rechtsgrundlagen und Planungswerke

Die Mobilitätsplanung der Stadt Luzern ist eingebettet in zahlreiche Planungs- und Regelwerke auf übergeordneter Ebene. Grafik 3 gibt einleitend einen groben Überblick über die Einbettung der Mobilitätsstrategie in wichtige gesetzliche Vorgaben und Planungswerke von Stadt, Kanton und Bund.



Grafik 3: Einbettung Mobilitätsstrategie in die Planwerke

4.1 Städtische Rechtsgrundlagen

4.1.1 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (Nr. 6.4.1.1.2 der systematischen Rechtsammlung Stadt Luzern) bildet die gesetzliche Grundlage der Stadt Luzern für die Weiterentwicklung der Mobilität. Das Reglement ist am 26. September 2010 mit einem deutlichen Mehr durch die Stimmberechtigten der Stadt Luzern als Gegenvorschlag zur Städteinitiative gutgeheissen worden. Es sollen kurz gefasst folgende relevanten Grundhaltungen nochmals erwähnt sein:

- In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs (Art.2 Abs.2). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht (Art. 7 Abs. 1).
- Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassen-netz nicht weiter zunimmt (Art. 5 Abs. 1)
- Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert (Art. 4 Abs. 2)
- Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Veloroutennetz (Art. 3 Abs. 1)

- Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten (Art. 6 Abs. 1).

Das Reglement fordert zudem den Stadtrat auf, „Leitlinien“ zu erlassen, wie diese Forderungen, welche im Reglement als „Ziele“ bezeichnet werden, erreicht werden können (Art. 8). Dieser Forderung wurde erstmals mit der Mobilitätsstrategie 2014-2018 nachgekommen.

4.1.2 Energiereglement

Auf dem Gebiet der Stadt Luzern ist der Strassenverkehr (Stand 2010) für zirka 10 Prozent des Primärenergieverbrauchs, für zirka 20 Prozent der Treibhausgasemissionen, für zirka 50 Prozent der Stickoxid-Emissionen und für zirka 65 Prozent der Feinstaub-Emissionen verantwortlich.

Die Stadt Luzern strebt die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft an. Bis spätestens 2045 soll zudem der Atomausstieg geschafft sein. Die städtische Stimmbevölkerung hat dies in der Volksabstimmung vom 27. November 2011 mit der deutlichen Zustimmung zum „Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energiereglement)“ beschlossen (Nr. 7.3.1.1.1 der systematischen Rechtssammlung Stadt Luzern). Gemäss dem Reglement sollen die Luftbelastung, die Treibhausgasemissionen und der Energieverbrauch deutlich gesenkt werden. Konkret soll der Primärenergieverbrauch pro Kopf von aktuell (2015) 4'250 Watt auf 4'100 bis 4'400 Watt im Jahr 2020 und auf 2'000 bis 3'200 Watt bis im Jahr 2050 reduziert werden. Die Treibhausgasemissionen pro Kopf und Jahr sind von heute (2015) 5,4 Tonnen CO₂-Äquivalente auf 4,8 Tonnen im Jahr 2020 und auf 1 Tonne im Jahr 2050 zu senken. Entlang des übergeordneten Strassennetzes liegen die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub deutlich über den entsprechenden Immissionsgrenzwerten der Luftreinhalte-Verordnung. Zudem liegt der Jahresmittelwert für Russ massiv (> Faktor 10) über dem von der Eidgenössischen Kommission für Lufthygiene (EKL) definierten Schutzziel. Die Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub müssen um je zirka 35 Prozent reduziert werden. Bei den krebserregenden Russ-Emissionen wird eine Reduktion im Rahmen des technisch Möglichen angestrebt.

4.1.3 Städtische Planungswerke

Die **Gesamtplanung** stellt das strategische Führungsinstrument des Stadtrates dar, in welchem er die Entwicklung der Stadt Luzern in möglichst allen Facetten darstellt. In der Gesamtplanung formuliert der Stadtrat seine Vision. Mit seiner Vision „Luzern – Aufbruch aus der Mitte“ zeigt er auf, wie sich die Stadt bis 2035 entwickeln soll. Dazu hat der Stadtrat pro Nachhaltigkeitsdimension einen Leitsatz sowie einen Leitsatz zu den Ressourcen definiert. Diese dienen als Leitplanken auf dem Weg zur Vision. Aktuell gültig ist die Gesamtplanung 2018 bis 2022 vom 30. November 2017 (B+A 29/2017). Die Gesamtplanung wird künftig durch die neuen Instrumente «Gemeindestrategie», «Legislaturprogramm» und «Aufgaben- und Finanzplan» ersetzt.

Die **Bau- und Zonenordnung (BZO)** ist das zentrale Steuerungsinstrument für die räumliche Entwicklung der Stadt. Sie besteht aus Zonenplan und Bau- und Zonenreglement (BZR). Der Zonen-

plan teilt die Stadt in unterschiedliche Zonen ein. Nach der Fusion der Stadt Luzern mit der Gemeinde Littau im Jahr 2010 sind die Bau- und Zonenordnungen der beiden Stadtteile noch zusammenzuführen.

Das **Raumentwicklungskonzept (REK)** ist ein strategisches Steuerungsinstrument für planerische und bauliche Entwicklungen. Es enthält die wesentlichen räumlichen Herausforderungen der Stadt Luzern in den kommenden 15 Jahren und daraus abgeleitet strategische Grundsätze und Anweisungen für die Planung. Ziel ist es, die Entwicklung von Siedlung, Freiraum und Mobilität aufeinander abzustimmen. Als Orientierungsrahmen soll das REK die Siedlungsentwicklung nach innen richtungsweisend steuern und somit einen Beitrag zu einer qualitativvollen, integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. Das REK ist als Raumstrategie eine Ergänzung und punktuelle Vertiefung der Gesamtplanung. Als Grundlage für die Fragen im Bereich Mobilität diente der auch der vorliegenden Mobilitätsstrategie beiliegende Fachbericht „Mobilitätsanalyse Stadt Luzern“, welcher durch Planteam S AG Luzern im Auftrag des städtischen Tiefbauamtes erstellt wurde.

4.2 Weitere Planungswerke

4.2.1 Regionale Planungswerke

Das **Grundkonzept Verkehr LuzernSüd** ist die verkehrliche Antwort auf die Absicht, die Siedlungsentwicklung und Verdichtung „nach Innen“ (tendenziell eine Verdoppelung der Einwohnenden und Arbeitsplätze in Luzern Süd), verbunden mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität, zu ermöglichen. Die Stadt Luzern sowie die Gemeinden Kriens und Horw haben zudem im Rahmen der Planungsarbeiten die zentrale Prämisse formuliert, dass diese Entwicklung ohne Ausbau des Strassennetzes für den MIV erfolgen soll (mit Ausnahme von Autobahn/Bypass). Im Bericht wird ein neuer, zukunftsfähiger Umgang mit dem Verkehr, vor allem mit dem Autoverkehr, als zwingend erachtet. Dazu werden Massnahmen je Verkehrsträger, aber auch mit ergänzenden Themen wie Parkierung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, sowie Monitoring&Controlling gelistet.

Das **Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)** der vier Partner Kanton Luzern, Stadt Luzern, Verkehrsverbund Luzern und LuzernPlus zeigt auf, wie die Verkehrssituation und die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der langfristigen Grossprojekte optimiert werden kann. Das GVK wurde durch die vier Partner mit Datum vom 3. März 2016 genehmigt und zur Umsetzung freigegeben. Es ist darauf ausgelegt, dass eine Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um rund 30 Prozent bis 2030 aufgefangen werden könnte. Zudem wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, sowie eine Attraktivitätssteigerung des öV sowie des Velo- und Fussverkehrs ermöglicht. Dem MIV wird der erforderliche Strassenraum für die notwendige Mobilität zur Verfügung gestellt. Weiter sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern sowie die Produktionsbedingungen des öV verbessert werden.

4.2.2 Kantonale Planungswerke

Der **kantonale Richtplan 2015** bildet das zentrale Instrument zur Steuerung der nachhaltigen räumlichen Entwicklung des Lebensraums Kanton Luzern. Eine zweckmässige Raumordnung und eine darauf ausgerichtete Koordination helfen die Kosten für die Erstellung, den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastrukturen zu senken. Durch eine höhere Transparenz und eine bessere Koor-

dination lassen sich die Verfahrensabläufe straffen. Nicht zuletzt ist der Richtplan auch ein Instrument zur frühzeitigen Information und Mitwirkung der Bevölkerung sowie zur Regelung von allfälligen Konflikten im Sinne des überwiegenden öffentlichen Interesses.

→ www.richtplan.lu.ch

Zur Unterstützung der Agglomerationen hat der Bund das **Agglomerationsprogramm** geschaffen. In der Agglomeration Luzern leben rund 200'000 Menschen. Im Agglomerationsprogramm Luzern packt der Kanton Luzern die darin enthaltenen, vernetzten Massnahmen die Verkehrs- und Siedlungsprobleme der Agglomeration an. Diese koordinieren die weitere Siedlungsentwicklung, entlasten die Stadt und die umliegenden Gebiete vom Verkehr, fördern das Umsteigen auf den öV und schonen die Umwelt. Das Zukunftsbild 2030 bildet dabei einen zentralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Das Zukunftsbild zeigt auf, an welcher zukünftigen Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie Struktur der Verkehrssysteme sich die Agglomeration orientiert. Die Agglomeration Luzern wird bezüglich Bevölkerung, Arbeitsplätze, Bildung, Kultur, Freizeit usw. und damit auch bezüglich des Verkehrs weiterwachsen. Dementsprechend kommt der bestmöglichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung grösste Bedeutung zu. Diese Agglomerationsstrategie definiert in einem gewissen Sinn auch die Mobilität in der Stadt Luzern.

→ www.aggloprogramm.lu.ch

Der aktuelle **öV-Bericht 2018 bis 2021** gibt Auskunft über das bestehende öV-Angebot, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest. Der alle vier Jahre erscheinende Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des VVL auf.

→ www.vvl.ch/oev-bericht

Für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Kantonsstrassennetzes ist der Kanton Luzern, namentliche die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur verantwortlich. Das Kantonsstrassennetz im Kanton Luzern ist 521 Kilometer lang. Wichtige und hochbelastete Abschnitte liegen auf Gemeindegebiet der Stadt Luzern. Die Projekte auf dem Kantonsstrassennetz werden jeweils vom Regierungsrat und Kantonsrat im Bauprogramm alle vier Jahre verabschiedet. Aktuell gilt das **Bauprogramm Kantonsstrassen 2015-2018**. Das Bauprogramm 2018-2021 ist in Erarbeitung.

→ www.vif.lu.ch (Bauprogramm Kantonsstrassen)

4.2.3 Überkantonale und nationale Planungswerke

Der **Sachplan Verkehr** des Bundes besteht zum einen aus dem strategischen und programmatischen Teil Programm, der Verkehrsträger übergreifend ist. Zum anderen umfasst er die Verkehrsträger bezogenen Umsetzungsteile Strasse und Schiene/öV. Ein dritter Umsetzungsteil Luftfahrt wird in der bisherigen Form des „Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)“ vorläufig weitergeführt. Im Teil Programm legt der Sachplan – in Form von Zielen, Grundsätzen und Prioritäten – die Stossrichtungen der Verkehrsinfrastrukturpolitik fest. Im Teil Umsetzung gibt er – in Form von sach- oder raumbezogenen Konzepten oder von Objektangaben – für Probleme im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen den prinzipiellen Lösungsweg, die vorgesehenen Massnahmen des Bundes, die Koordination dieser Massnahmen untereinander und mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten sowie den zeitlichen Ablauf an.

Basis bildet auf nationaler Ebene das **Raumkonzept Schweiz** des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE). Es ist ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung der Schweiz. Es ist das erste Strategiedokument in der Schweizer Raumentwicklung, das von allen Staatsebenen gemeinsam entwickelt und getragen wird. Vertreter und Vertreterinnen von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden haben sich darin auf grundsätzliche Ziele und Strategien geeinigt, die alle drei Staatsebenen gleichermaßen verfolgen sollen. Das Raumkonzept soll den Behörden aller Stufen künftig als Orientierungshilfe dienen, wenn sie Siedlungen, Verkehrs- und Energieinfrastrukturen planen, Landschaften gestalten oder weitere Tätigkeiten ausüben, die den Raum beeinflussen.

Die **Verkehrsperspektiven 2040** sind ein abgestimmtes Produkt zahlreicher nationaler Ämter (ARE, BAV, ASTRA, BFE, BAFU). Das Bundesamt für Raumentwicklung hat im August 2016 den Bericht „Perspektiven des Schweizerischen Personen- und Güterverkehr bis 2040“ veröffentlicht. Darin wurden die verkehrlichen Entwicklungen bis 2040 errechnet. Die Ergebnisse in Form von verkehrsträgerübergreifenden Szenarien des Personen- und Güterverkehrs dienen als Planungsgrundlage für Ausbauprogramme von Strasse und Schiene sowie für verkehrspolitische und raumplanerische Entscheide. Zudem sind die Ergebnisse für die Energieperspektiven und für Berechnungen von Lärm- und Schadstoffemissionen nutzbar.

Wie in FABI, der neuen Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, vorgesehen, haben die Zentralschweizer Kantone gemeinsam ein **regionales Angebotskonzept für den Zeitraum 2030/35** erarbeitet. Dieses wurde am 28. November 2014 dem Bund überreicht, welcher neu Prozessführer bei der Bahnplanung ist. Aufgrund des prognostizierten Engpasses beim Bahnangebot fordern die Zentralschweizer Kantone insbesondere mehr Verbindungen auf den stark wachsenden Hauptentwicklungsachsen. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Botschaftsentwurf für den Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 vom Herbst 2017 fordern Stadt und Kanton Luzern sowie die Zentralschweizer Kanton unter anderem die Umsetzung einer Variante mit 11.5 Mia. Franken, die unverzügliche Aufnahme der Projektierung des Durchgangsbahnhofs und eine tragbare Regelung zu dessen Vorfinanzierung. Bis Ende 2018 wird der Bundesrat die Botschaft zuhanden des Parlaments verabschieden und ab 2019 wird der Ausbauschritt im Parlament beraten. Das letzte Wort hat das Parlament resp. bei einem Referendum das Volk.

Die Zentralschweizer Kantone und SBB stärken die Zusammenarbeit mit der **Gesamtperspektive Zentralschweiz**: Vertreter der Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug sowie der SBB haben am 22. April 2016 die „Gesamtperspektive Zentralschweiz“ unterzeichnet. Das Arbeitsprogramm mit Zeitpunkt 2030 umfasst Angebote für Kunden des Personen- und Güterverkehrs, die notwendige Eisenbahninfrastruktur, die Entwicklung von Arealen um Bahnhöfe und die zukünftig benötigten Flächen, wie etwa Abstell-, Unterhalts- oder Verladeanlagen. Ziel des Arbeitsprogrammes ist es, für Kunden, die Region Zentralschweiz sowie die SBB Lösungen zu finden und attraktive Perspektiven zur Weiterentwicklung der Region aufzuzeigen.

Eine weitere Grundlage bildet die **Vision Mobilität Schweiz 2050** vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETHZ und dem Lehrstuhl für Logistikmanagement der HSG. Darin gehen die Autoren in ihrer Prognose 2050 auch von einem deutlichen Wachstum im öV und Güterverkehr und einem moderaten Wachstum beim MIV aus. Die Massnahmen basieren auf für die Schweiz typischen Werte und sind breit von diversen Verkehrsmarktteilnehmenden abgestützt.

5 Organisation der Zusammenarbeit und Akteure

Mobilitätsplanung stellt eine Querschnittsaufgabe dar, mit welcher die Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen optimal aufeinander abgestimmt werden sollen. Zur Bewältigung dieser Herausforderung wird die Stadt Luzern von einer Vielzahl an Akteuren unterstützt und begleitet. Die nachfolgenden Ausführungen geben einen Einblick in die verschiedenen Zielgruppen und planerischen Koordinationsaktivitäten im Bereich der Mobilität.

5.1 Organisation der Zusammenarbeit

Die Mobilitätsplanung generell und damit verbunden die Umsetzung der in der Mobilitätsstrategie formulierten Stossrichtungen benötigen eine gut aufeinander abgestimmte Organisation. Mobilität hört nicht an der Stadtgrenze auf. Nutzende bewegen sich vermehrt vernetzt und in Grossräumen. Darum ist die Stadt Luzern auf eine gute Zusammenarbeit mit Partnern angewiesen, um Konzepte umzusetzen.

Die wichtigsten Partner für die grenzübergreifende Zusammenarbeit sind der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern (VVL). Bei gemeindeübergreifenden Fragestellungen arbeitet die Stadt Luzern auch direkt mit den Nachbargemeinden zusammen (beispielsweise in der K5-Mobilität mit Kriens, Horw, Ebikon und Emmen). Auch innerhalb der Stadtgrenzen gibt es zentrale Ansprechpartner: Neben den internen Fachleuten aus verschiedensten Dienstabteilungen berät die Verkehrskommission der Stadt Luzern den Stadtrat in Fragen der Mobilität. Wichtigste Bindeglieder zwischen der Stadt Luzern und der Bevölkerung sind die Quartiervereine.

In den nachfolgenden Kapiteln sind die Akteure und Partner im Bereich der Mobilität der Ordnung halber eingeteilt in die Kategorien „Politik“, „Städtische Behörden“, „weitere Behörden“ und „weitere Institutionen und Ansprechpartner“, auch wenn die Abgrenzung zwischen den Kategorien nicht ganz trennscharf ist.

5.2 Akteure

5.2.1 Politik

Auf der Ebene der städtischen Exekutive, dem fünfköpfigen Stadtrat, ist der Vorsteher der Umwelt- und Mobilitätsdirektion für den Themenbereich der Mobilität zuständig. In Abhängigkeit der gemäss gesetzlichen Grundlagen vorgegebenen Kompetenzen entscheiden der Stadtrat, der Grosse Stadtrat oder sogar die gesamte städtische Stimmbevölkerung über Fragen der Mobilität.

Mobilität ist per se ein viel diskutiertes und damit auch ein sehr politisches Thema. Die Mobilitätsverantwortlichen stehen daher immer wieder mit den politischen Parteien im Austausch. Häufig steht dies im Zusammenhang mit Initiativen, Stellungnahmen zu Geschäften auf übergeordneter kantonaler/nationaler Ebene oder politischen Vorstössen.

Als beratendes Gremium hat der Stadtrat mit der Verordnung über die Verkehrskommission der Stadt Luzern (VKL) vom 18. Oktober 2000 (SRL 6.4.1.1.1) eine Kommission eingesetzt, die ihn als

Fachorgan in bedeutsamen verkehrspolitischen Fragen und bei Entscheiden zu Verkehrsplanungen und -massnahmen unterstützt. Die Verkehrskommission setzt sich aus Vertretungen der folgenden Organisationen und Gremien zusammen: Kantonsrat, Fraktionen des Grossen Stadtrats, Verkehrsverbände ACS, TCS, VCS, Pro Velo, ASTAG, Fussverkehr Region Luzern, IGs öffentlicher Verkehr sowie Stadtverkehr und Wirtschaft, Verband städtischer Quartiervereine, Wirtschaftsverband Stadt Luzern, City Vereinigung, Haus- und Grundeigentümergeverband, Luzerner MieterInnenverband.

5.2.2 Städtische Behörden

Der Aufgabenbereich „Verkehr“ ist gemäss Organisationsverordnung der Stadt Luzern vom 28. August 2002 ((SRL 0.5.1.1.2) der Umwelt- und Mobilitätsdirektion zugeordnet. Diese hat die Aufgabe der Dienstabteilung Tiefbauamt übertragen. Innerhalb des Tiefbauamtes ist der Bereich Mobilität für alle Mobilitätsthemen innerhalb der Stadtverwaltung zuständig.

Da es sich beim Thema Mobilität um eine Querschnittsaufgabe innerhalb der Stadtverwaltung handelt, arbeitet der Bereich Mobilität mit den meisten Dienstabteilungen aller Direktionen zusammen. Es sind dies:

- Bildungsdirektion (BID):
 - Stab BID
 - Personal
 - Kultur und Sport
 - Volksschule
- Umwelt- und Mobilitätsdirektion (UMD)
 - Stab UMD
 - Stadtraum und Veranstaltungen
 - Umweltschutz
 - Tiefbauamt
- Sozial- und Sicherheitsdirektion (SOSID):
 - Stab SOSID
 - Kinder Jugend Familie
 - Quartiere und Integration
 - Alter und Gesundheit
- Baudirektion (BD):
 - Stab BD
 - Stadtplanung
 - Städtebau
 - Immobilien
 - Geoinformationszentrum
- Finanzdirektion (FD):
 - Stab FD
 - Finanzverwaltung
 - Zentrale Informatikdienste

5.2.3 Weitere Behörden

- Der **Verkehrsverbund Luzern (VVL)** organisiert, plant und finanziert den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern. Er führt auch die Geschäftsstelle des Tarifverbund Passepartout. Er wurde

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

- **Kanton Luzern:** Die „Vereinbarung über die Zuständigkeiten für Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Luzern“ vom 7. Dezember 2016 regelt die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton Luzern betreffend Bau, Betrieb und Unterhalt von Kantonsstrassen auf dem Stadtgebiet. In institutionalisierten Sitzungen werden die Zuständigkeiten für Einzelprojekte geregelt, gemeinsame Haltungen entwickelt oder unterschiedliche Auffassungen ausdiskutiert. Diese regelmässigen Sitzungen finden sowohl auf Stufe Kantons- und Stadttingenieur als auch auf Projektstufe statt. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) ist neben den Kantonsstrassen auch für öV-Infrastrukturen zuständig, koordiniert die kantonalen Mobilitätsmanagementaktivitäten. Die Dienststelle rawi ist Hüterin der kantonalen Strategie wie Richtplan oder Agglomerationsprogramm, wo zahlreiche Aspekte der Mobilität verbindlich definiert sind. Der Kanton Luzern ist generell auch Bindeglied zu den verschiedenen Bundesämtern. LUSTAT liefert für den Kanton wertvolles Datenmaterial, welches auch die Stadt Luzern weiterverwendet.
- **Bund:** Das ASTRA hat die Verantwortung und ist zuständig für den Betrieb der Nationalstrassen. Beim BAV sind die Aktivitäten des öffentlichen Verkehrs gebündelt. So ist das BAV in der Bahnplanung im Projektlead (unter Einbezug der Planungsregion Zentralschweiz). Für die Siedlungsentwicklung ist das ARE besorgt, Statistiken liefert das Bundesamt für Statistik (bfs).
- **Luzerner Polizei:** Die Luzerner Polizei sorgt für Sicherheit und Ordnung im Kanton Luzern, somit auch im Bereich des Verkehrs. Aufgaben sind u.a. die Bewirtschaftung des Schwerverkehrs, Netzwerkarbeit mit Gemeinden, Schulen und weiteren Behörden. Sie betreibt Prävention im Strassenverkehr (Schulwege usw.) und bei Grossanlässen. Die Polizei ist zur Stelle bei Verkehrsunfällen und Raserdelikte, dokumentiert damit Schwachstellen an Verkehrsanlagen.

5.2.4 Weitere Institutionen

- **LuzernPlus:** Die Stadt Luzern und die Agglomerationsgemeinden sind Mitglieder des regionalen Entwicklungsträgers „LuzernPlus“. Bei gemeindeübergreifenden Projekten übernimmt LuzernPlus die Rolle der Projektkoordination. Daneben werden Mitarbeitende von LuzernPlus in städtische Projektorganisationen mit einbezogen, welche gemeindeübergreifende Auswirkungen haben (Beispiele: Agglomerationsprogramm 3.Generation, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern).
- **K5:** Bei gemeindeübergreifenden Fragestellungen arbeitet die Stadt Luzern gemeinsam mit LuzernPlus unter dem Projekttitel „K5“ noch enger und direkter mit den Nachbargemeinden Horw, Kriens, Emmen und Ebikon zusammen. Die Fragen der Mobilität werden im Handlungsfeld „Verkehr“ besprochen.
- **öV-Transportunternehmen:** Die Planung des öffentlichen Verkehrs obliegt dem VVL. Dennoch ist für die infrastrukturelle Umsetzung von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr der Kontakt zu den Transportunternehmungen wichtig. Als wichtigste Partnerin erweist sich dabei die Verkehrsbetriebe Luzern AG. Der Fernverkehr ist eigenfinanziert und weitgehend unabhängig in der Angebotsgestaltung (beispielsweise SBB-Fernverkehr und Fernbusanbieter).

- **Quartiervereine:** Die Organisation der Bewohnerinnen und Bewohner in Form von Quartiervereinen hat in der Stadt Luzern eine langjährige Tradition. Für die Fragen der Mobilität betreiben einige Quartiervereine eine eigene Verkehrskommission, welche sich um die Verkehrsanliegen im Quartier kümmert. Generell besteht ein reger Austausch zwischen der Stadtverwaltung und den Quartiervereinen. So nimmt nach Möglichkeit beispielsweise an jeder GV der 26 Quartiervereine ein Mitglied des Stadtrats teil, um die Anliegen aus erster Hand zu erfahren.
- **Private Initianten:** Privaten Initiativen steht der Stadtrat grundsätzlich offen gegenüber. Es gilt gegenseitig zu klären, in welcher Form eine Zusammenarbeit – beispielsweise als Public-Private-Partnership – möglich ist, um den optimalen Beitrag zur Entwicklung der Stadt Luzern leisten zu können.
- **Hochschulen:** Sie interpretieren Monitoring-Daten und leisten neutrale fachliche Arbeit in Verkehrsfragen. Die Stadt Luzern lässt sich bei spezifischen Fragen von externen Experten beraten.
- **Verkehrsverbände und spezifische Interessengruppen:** Verschiedenste Gruppierungen stehen für die aus ihrer Sicht sinnvolle Mobilität ein (beispielsweise ACS, TCS, VCS, Pro Velo, Fussverkehr Schweiz) und stehen damit teilweise über die Mitgliedschaft in der Verkehrskommission hinaus in Kontakt mit der Stadt Luzern.

Weitere punktuelle oder projektbezogene Kontakte im Zusammenhang mit der Mobilität unterhält die Stadt beispielsweise zu Schulen (inkl. Elternvertretungen), Baugenossenschaften, Notfallorganisationen, Betreibern von Leitungsnetzen, Pflegeeinrichtungen, Veranstaltern, Behindertenverbänden, Tourismus-Organisationen, Geschäftsvereinigungen, Wirtschaftsverbänden, Mobilitätsanbietern, Taxivereinigungen, Medien, Umweltverbänden oder Liegenschaftsverwaltungen. Diese Auflistung ist nicht abschliessend.

6 Erläuterungen zu Modalsplit

Mobilität wird in erster Linie als Verkehrsaufkommen wahrgenommen. Die Anteile der Verkehrsmittel beziehungsweise die Verkehrsmittelzusammensetzung wird als Modalsplit bezeichnet. Je nach Fragestellung variieren die jeweiligen Bezugsgrössen und auch der Bezugsraum. Für die Interpretation des Modalsplit ist die Kenntnis über die verwendeten Bezugsgrössen und Bezugsräume wesentlich. Diese werden nachfolgend basierend auf den Ausführungen im Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017 (s. Kap. 2.3) erläutert.

6.1.1 Bezugsgrössen

Die gebräuchlichsten Bezugsgrössen für den Modalsplit sind: Tagesdistanzen, Unterwegszeiten und Etappen oder auch Wege. Am meisten verbreitet ist der Modalsplit an der durchschnittlichen zurückgelegten Tagesdistanz einer Person. Die Schweizer Wohnbevölkerung legte 2015 im Inland pro Tag durchschnittlich 37 km zurück. Zwei Drittel dieser mittleren Tagesdistanz pro Person wurde mit dem motorisierten Individualverkehr (24.4 km) zurückgelegt, was einem Anteil über alle Verkehrsmittel von rund 66 % entspricht. Für 24 % der Tagesdistanz wurde der öffentliche Verkehr benutzt und 8 % der Tagesdistanz wurden zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike zurückgelegt. Da längere Distanzen eher mit dem Auto oder dem Zug zurückgelegt werden, sind deren Anteile an der Tagesdistanz deutlich höher als die des Fuss- und Radverkehrs.

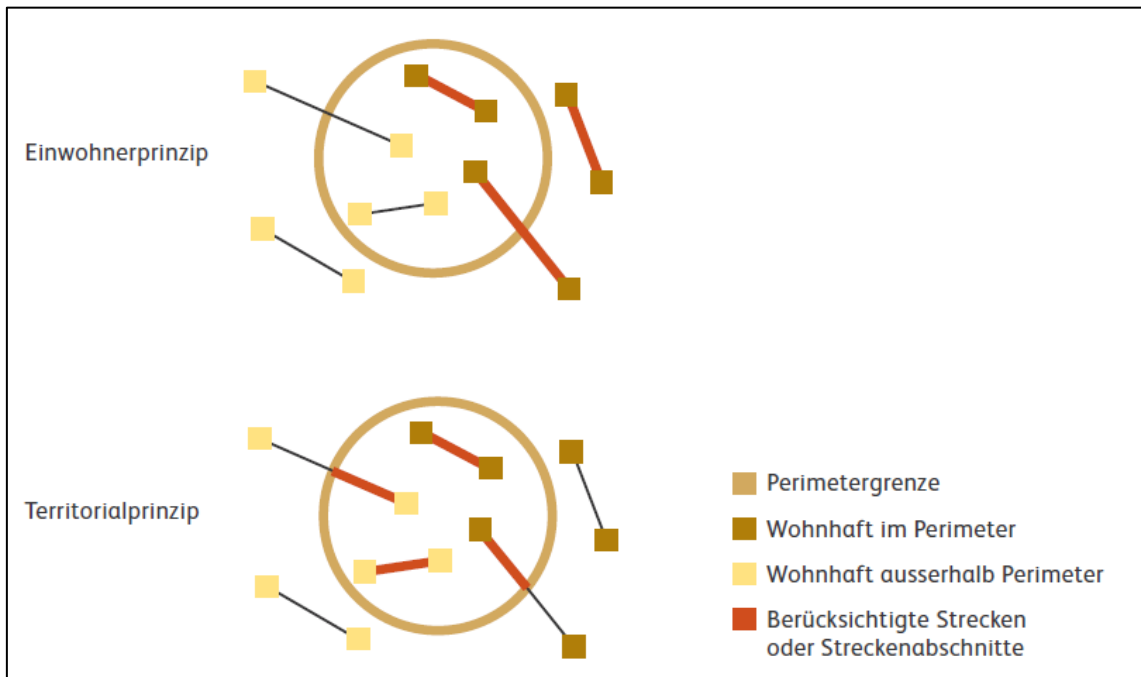
Anders sieht es bei den Bezugsgrössen Unterwegszeit und Etappen aus. Im Mikrozensus Verkehr und Mobilität werden Wege und Etappen folgendermassen definiert: Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Arbeit) in Bewegung setzt. Ein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

6.1.2 Bezugsräume

Bis zum Jahr 2010 wurde jeweils nur der Modalsplit der Bewohnenden eines Gebietes ausgewiesen. Dieser Indikator zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bewohner (Modalsplit nach dem Einwohnerprinzip) an, jedoch nicht wo dieser Verkehr anfällt. Ist der Perimeter klein, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Bevölkerung ausserhalb der Perimetergrenze bewegt. Ein Beispiel dafür sind Fernpendelnde, die in einer Stadt wohnen und in einer anderen Stadt arbeiten. Wenn sie ihren Arbeitsweg mit dem ÖV zurücklegen, wird der ÖV-Anteil des Modalsplit der Bevölkerung der Wohnstadt beeinflusst, der Verkehr fällt allerdings mehrheitlich ausserhalb der Wohnstadt an.

Seit dem Jahr 2010 kann basierend auf dem alle fünf Jahre erhobenen Mikrozensus Verkehr und Mobilität der Modalsplit eines Bezugsgebiets (Modalsplit nach dem Territorialprinzip) ausgewiesen

werden. Die zwei Prinzipien werden in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Das Territorialprinzip gibt einen Hinweis auf die Verkehrsmittelanteile, die innerhalb eines bestimmten Gebietes umgesetzt werden. Dabei spielt es keine Rolle, wo die Verkehrsteilnehmenden wohnhaft sind.



Grafik 4: Schematische Darstellung der Bezugsräume des Modalsplit (Quelle Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017)

6.1.3 Modalsplit-Werte Stadt Luzern

In Grafik 5 sind die Modalsplit-Anteile in Prozent der Stadt Luzern für das Jahr 2015 dargestellt. Der grösste Anteil an der Tagesdistanz der Stadtluzerner Bevölkerung wird mit dem MIV (45 %) zurückgelegt, 42 % mit dem ÖV und die übrigen 13 % fallen auf den Veloverkehr inklusive E-Bike, den Fussverkehr und sonstige Verkehrsmittel (Säule Nr. 4). Betrachtet man jedoch die Verkehrsleistung nach dem Territorialprinzip (Säule Nr. 5), zeigt sich, dass die auf Stadtgebiet zurückgelegten Distanzen mehrheitlich mit dem MIV zurückgelegt werden (47%) und 32 % mit dem ÖV. Werden das effektive Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelaufteilung an der Innenstadtgrenze auf der Basis von Verkehrszählungen betrachtet (Säule 6), zeigt sich ein Modal Split von 55 % MIV, 42 % ÖV und 3 % Veloverkehr.



Grafik 5: Modalsplit-Werte Stadt Luzern 2015 (Quelle Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017)

7 Glossar

2000-Watt-Gesellschaft	Energiepolitisches Modell mit der Vision, dass der Energiebedarf jedes Erdenbewohners 2000 Watt entspricht
Bushub	Verknüpfungspunkt von Bus und Bahn
Busschleuse	Vortritt des öV bei einer Dosierung des Verkehrs, sodass der Bus den Stau passieren kann
Cargobike	Velo für den Transport von Lasten oder Kinder
Carsharing	Organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines Autos
City-Logistik	Konzepte zur Bündelung des städtischen Güterverkehrs
CO2-Äquivalente	Masseinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase
Dosieranlage	Aufstauen des Verkehrs an einem geeigneten Ort, um im Zentrum einen flüssigen Verkehr zu ermöglichen
Durchmesserlinie	Durch das Zentrum hindurch von einem Ort zu einem Ort verlaufende durchgehende öV-Linie
Durchmesserperron	Bushaltestelle für Linien, die das Zentrum durchqueren
Gesamtverkehrskonzept (GVK)	Planung des Verkehrs unter Einbezug aller Verkehrsträger und -mittel
Langsamverkehr	Umfasst alle Fortbewegungsarten mittels eigener Muskelkraft
Mobilitätshub	Verknüpfungspunkt von mehreren Mobilitätsangeboten wie öV, Sharing oder Auto, meistens an einem Bahnhof
Mobilitätsmanagement	Ganzheitlicher Ansatz zur Förderung nachhaltiger Mobilität für die Verbesserung des Gesamtverkehrs und der Umwelt
Mobility Pricing	Benützungsbetrag für die Nutzung von Auto oder öV zur Glättung der Auslastung
Modalsplit	Kenngrösse über die Anteile jedes Verkehrsmittels am Gesamtverkehr
Motorisierter Individualverkehr	Verkehrsmittel wie Auto, Motorrad oder Lastwagen
Park&Pool	Bilden von Fahrgemeinschaften, z.B. ab autobahnnahen Parkplätzen in ein Auto umsteigen
Push&Pull	Kombination von Mobilitätsangeboten und klaren restriktiven Regelungen zur Steuerung des Gesamtverkehrs
Ridesharing	Privat organisierte oder durch Plattformen vermittelte Fahrgemeinschaften von Privatfahrzeugen oder zugänglichen Fahrzeugflotten
Sharing Economy	Sammelbegriff für Geschäftsmodelle oder Plattformen, die eine geteilte Nutzung von Ressourcen ermöglichen.
Suffizienz	Bemühungen für einen möglichst geringen Rohstoff- und Energieverbrauch unter anderem durch Selbstbegrenzung
Verkehrsträger	In der Verkehrsplanung werden die vier klassischen Verkehrsträger Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr unterschieden
WorkSmart	Initiative zur Förderung des flexiblen Arbeitens